

JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

lettres

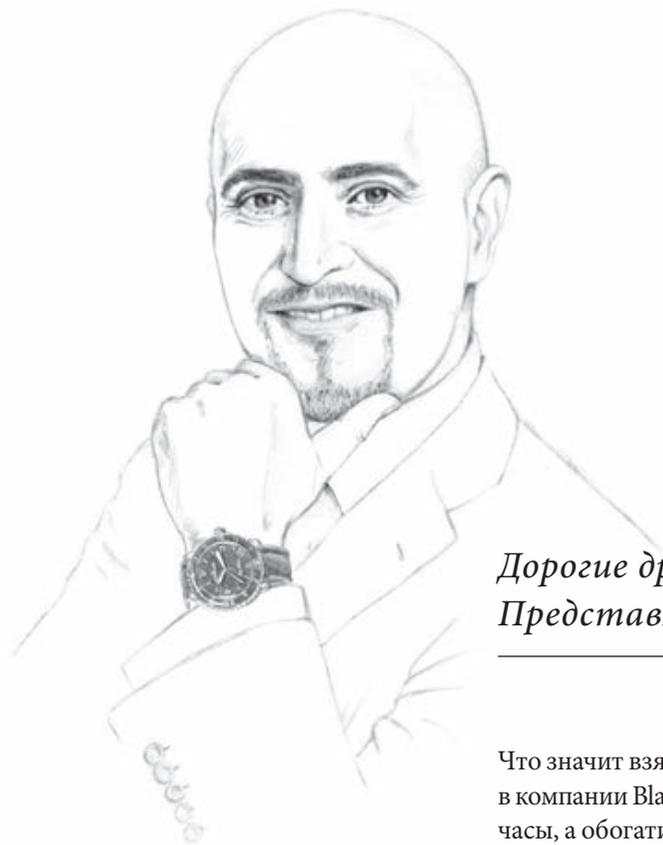
DU BRASSUS

Tourbillon



Carrousel

SWISS ● MADE



*Дорогие друзья, дорогие ценители часов!
Представляю вашему вниманию Выпуск 14.*

Что значит взять на себя смелость создания часов *grand complication*? Для нас в компании Blancpain это означает не просто придумать и изготовить сложные часы, а обогатить сокровищницу часового искусства, расширить горизонты, добиться того, чего еще никогда и никто не добивался. Это не только высокое призвание, но и ответственные обязательства. Каждый раз, когда мы принимаем такой вызов, я думаю о том, что это похоже на приключение, в котором пункт назначения и время прибытия заранее неизвестны. Закономерно, что не каждый год мы становимся свидетелями появления часов такого класса. Но в этом году в Базеле Blancpain дебютировала с двумя часами *grand complication*, что называется, *world first* - Le Brassus Tourbillon Carrousel и Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback. В обеих этих ультрасложных моделях использована эксклюзивная одноминутная «парящая» карусель разработки Blancpain - новаторское техническое решение, которым не может похвастаться ни одна другая часовая компания. Я надеюсь, вы с удовольствием прочитаете истории, освещающие амбициозный творческий путь, который мы прошли в ходе создания этих двух великих усложнений.

В этом выпуске рассказывается еще об одном приключении – речь идет об опасных глубоководных погружениях Лорана Баллесты в поисках одного из самых редких и самых старых существ на земле, доисторической латимерии, за которой ему удалось понаблюдать и запечатлеть на снимках. Мы в Blancpain гордимся тем, что имели честь спонсировать это важнейшее научное исследование.

Итак, встречайте – Выпуск 14!

Марк А. Хайек
Президент Blancpain

Выпуск 14



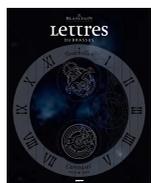
6

6 *Le Brassus* TOURBILLON CARROUSEL

Впервые карусель и турбийон объединены в одних наручных часах.



Загрузите приложение Blancpain Library App для iPad: найдите Blancpain в Apple App Store.



На обложке:
Le Brassus Tourbillon Carrousel.



22



38

22 ПЕТРЮС

Что делает Петрюс самым выдающимся, именитым и популярным среди вин Помроля?

38 *Великие УСЛОЖНЕНИЯ:* КАРУСЕЛЬ

В храм королей усложнений Blancpain добавились новые часы - Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback.



52



72

52

Экспедиция «ГОМБЕССА»

Латимерия: в поисках нашего происхождения.

72

Возвращение к классике: МИШЕЛЬ РОСТАН

Есть особая радость в том, чтобы вновь открывать для себя волшебство почитаемых стандартов великой французской кухни.



86

86

КОЛЕСА И ШЕСТЕРНИ

О чем знают часовщики и упускают из виду многие коллекционеры? Об огромной значимости высококачественных колес и шестерней для работы механизма.



BLANCPAIN

29-31 1-3
27-29-31 1-3
25-27-29-31 1-3
23-25-27-29-31 1-3
21-23-25-27-29-31 1-3
19-21-23-25-27-29-31 1-3
17-19-21-23-25-27-29-31 1-3
15-17-19-21-23-25-27-29-31 1-3
13-15-17-19-21-23-25-27-29-31 1-3



Le Brassus ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

TOURBILLON CARROUSEL

Впервые карусель и
турбийон объединены в
одних наручных часах



Наказ Марка А. Хайека в 2009 году выглядел вполне конкретным. «Давайте подумаем, как создать механизм, чтобы он соединил в себе турбийон и карусель». Г-н Хайек произнес при этом слово *marry!* Бога ради, что он имел в виду?

Итак, мастерам Blancpain оставалось только придумать, как это сделать. Им была дана максимальная свобода в разработке предложений, так или иначе связанных с понятиями турбийона и карусели, и с тем, как можно их соотнести в контексте многочисленных значений прозвучавшего слова *marriage* (игра слов: в пер. с англ. *marriage* означает брак, замужество и в то же время объединение усилий, взаимодополнение).

Полет фантазии команды Blancpain не знал границ. «А что, если мы каким-то образом построим турбийон в карусель или наоборот?» Эта идея продержалась какое-то время, но не долго. Ключевым элементом турбийона является фиксированное зубчатое колесо, вокруг которого вращаются компоненты измерения времени. В карусельной системе оно отсутствует. Одним словом, «сделать смесь» из обеих этих систем нереально. Так или иначе, но стало понятно, что предстоит разработка совершенно новых часов, в которых турбийон и карусель были бы запараллелены, т.е. тот самый марьяж означает присутствие обоих в одной модели часов.

Как и в каждом случае из категории «этого никто раньше не делал», последующие шаги предпринимались в самых разных направлениях. Если предполагается поместить турбийон и карусель в одни часы, то должен ли быть в этих часах один барабан, приводящий в действие обе системы? И если так, то как должны располагаться каждый из этих элементов внутри корпуса? Сверху барабан, а турбийон и карусель как-то под ним? Или наоборот? Или справа-слева? Каждый из

возможных вариантов расположения был тщательно проанализирован прежде, чем появилась идея получше: установить два отдельных заводных барабана - для турбийона и карусели. Они позволили бы гармоничнее расположить две системы по вертикали.

Такое решение определило курс дальнейшего движения. Это не означает, что здесь процесс изобретательства остановился. Впрочем, и начался он не в 2009 году, когда Марк Хайек сформулировал идею. Модель Le Brassus Tourbillon Carrousel, дебютировавшая в Базеле в 2013, стала закономерным результатом изобретательской деятельности, начавшейся еще в середине 1980-х и неуклонно продолжавшейся в течение последовавшей четверти века. По логике вещей, на этом пути имели

СОЗДАНИЕ МОДЕЛИ LE BRASSUS
TOURBILLON CARROUSEL – проект из
серии «никогда раньше не делалось».

место три основные инновационные вехи, которые сошлись впоследствии в часах Le Brassus Tourbillon Carrousel: во-первых, оригинальное творение Blancpain - первый в мире одноминутный «парящий» турбийон; во-вторых, разработка собственного карусельного устройства - первой в мире одноминутной «парящей» карусели; и в-третьих, изыскание возможности свести эти две базовые системы в одних часах.

Прежде чем приступить к анализу четырехгодового пути к их марьяжу, вернемся назад на мгновение, чтобы понять сущность каждого из «партнеров», оба из которых – отдельная статья в развитии часового дела.

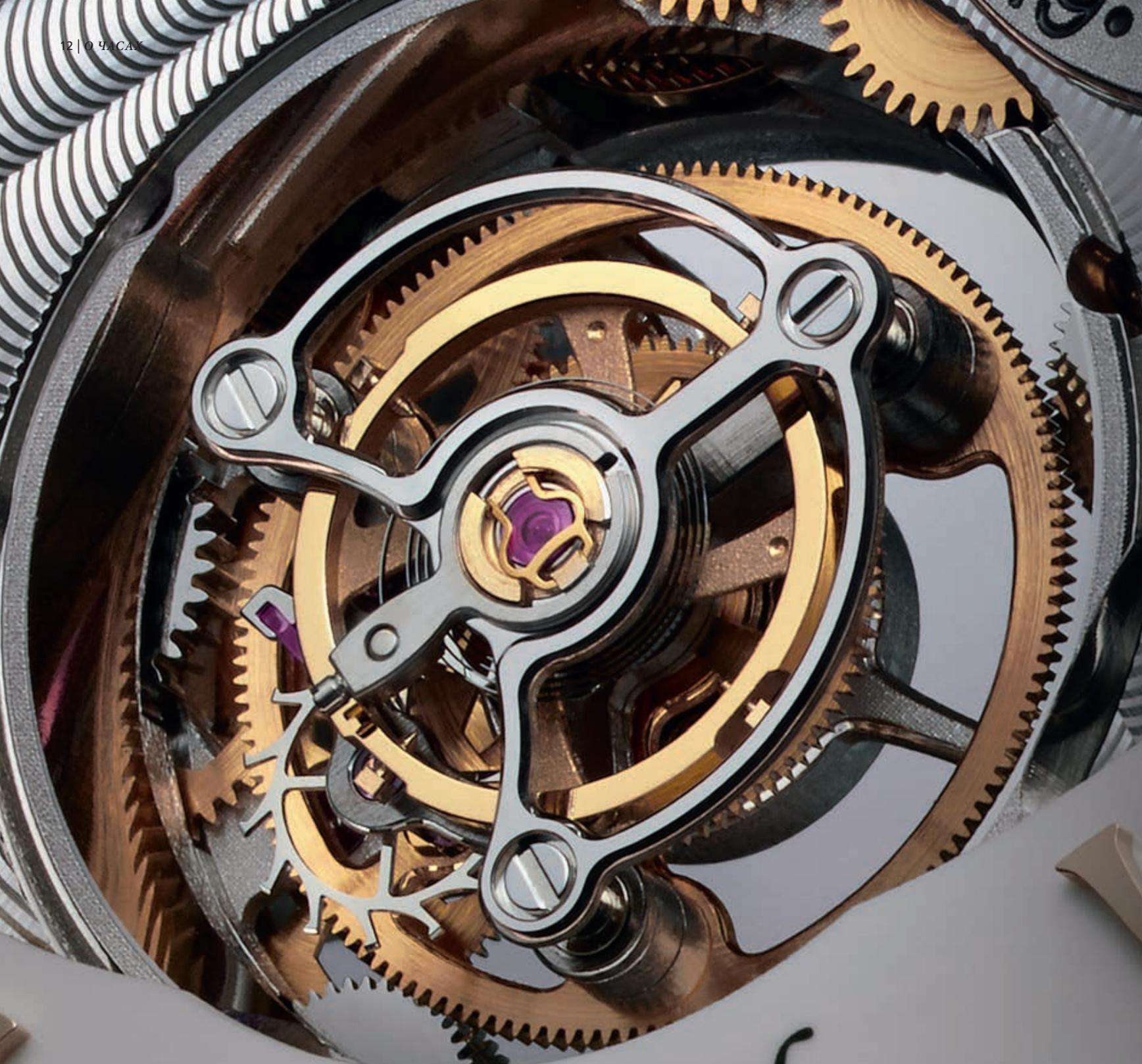
Одноминутный «парящий» турбийон Blancpain. Он, как и все турбийоны, с момента изобретения первого из них, запатентованного Абрахамом-Луи Бреге в 1801 году, призван содействовать преодолению гравитации, вызывающей отклонения в работе часов, что связано с их нахождением в вертикальном положении. Закономерно, что механические часы, независимо от того, насколько качественно они сделаны, будут идти чуть быстрее или чуть медленнее, находясь в вертикальном положении (эти положения традиционно классифицируются как: заводная головка смотрит вверх, вниз, вправо, влево). Основная идея работы турбийона - обеспечить вращение компонентов, отвечающих за ход часов, с постоянной скоростью в любом положении в диапазоне 360° на периодической основе (одна минута – основная норма для современных часов), с тем, чтобы позиционные ошибки точности хода, вызванные действием силы тяжести, нивелировали друг друга. Во всех механизмах с турбийоном используется принцип его крепления на каретке, вращающейся вокруг неподвижно закрепленного колеса. Это было предметом изобретения, запатентованного в 1801 году, и остается основным конструкционным принципом работы турбийона сегодня.

Оригинальный турбийон Blancpain, разработка которого началась с середины 1980-х, базируется на том, что считается его стандартной конструкцией. В течение 180 лет использования турбийона в часовом деле каретка с ним подвешивалась между двумя мостами (один сверху, другой снизу), а балансовое колесо размещалось в ее центре. Команда дизайнеров Blancpain нашла возможность улучшить стандартную конструкцию, устранив верхний мост и сместив колесо баланса немного от центра. Эти усовершенствования обеспечили огромные

Создать «парящий» турбийон с ВНЕЦЕНТРАЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ БАЛАНСОВОГО КОЛЕСА было труднее, чем использовать уже существующие конструкции.

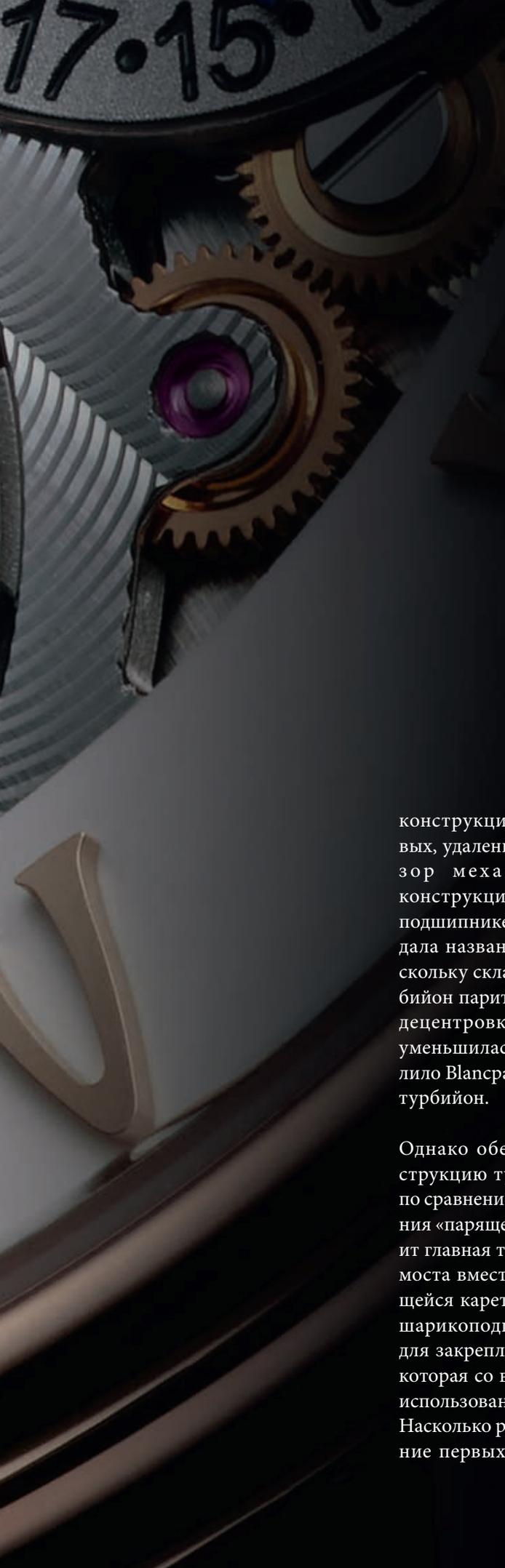
Tourbillon





Carrousel

SWISS  MADE



конструкционные преимущества. Во-первых, удаление верхнего моста улучшило обзор механизма турбийона. Такая конструкция консольного закрепления на подшипнике только снизу на одном мосту и дала название – «парящий» турбийон, поскольку складывается впечатление, что турбийон парит в невесомости. Во-вторых, при децентровке колеса баланса значительно уменьшилась толщина каретки, что позволило Blancpain создать самый тонкий в мире турбийон.

Однако обе эти инновации сделали конструкцию турбийона значительно сложнее по сравнению с традиционной. Уже из описания «парящего» турбийона ясно, в чем состоит главная трудность: использование одного моста вместо двух для поддержки вращающейся каретки. Потребовалось разработать шарикоподшипниковую опорную систему для закрепления каретки на нижнем мосту, которая со временем была улучшена за счет использования керамических подшипников. Насколько революционным оказалось создание первых наручных часов с «парящим»

турбийоном? Blancpain стала не только первой компанией, которая использовала это достижение, - изобретенный ею турбийон стал первым одноминутным «парящим» турбийоном, который можно применять в часах любого размера – как наручных, так и карманных.

Одноминутная «парящая» карусель Blancpain. Идея карусели идентична идее турбийона: постоянное вращение хронометрирующих элементов часового механизма для того, чтобы повысить точность хода часов за счет компенсации позиционных ошибок под воздействием силы тяжести в то время, когда они пребывают в вертикальном положении. Основное различие между каруселью и турбийоном заключается в способе, каким это вращение обеспечивается. В случае с турбийоном используется неподвижно закреплённое зубчатое колесо. Вращение вокруг обеспечивает передачу энергии на систему баланс/спуск. В карусели нет фиксированного колеса и используются две трансмиссии: одна – для вращения каретки, вторая связана с узлом баланс/спуск.

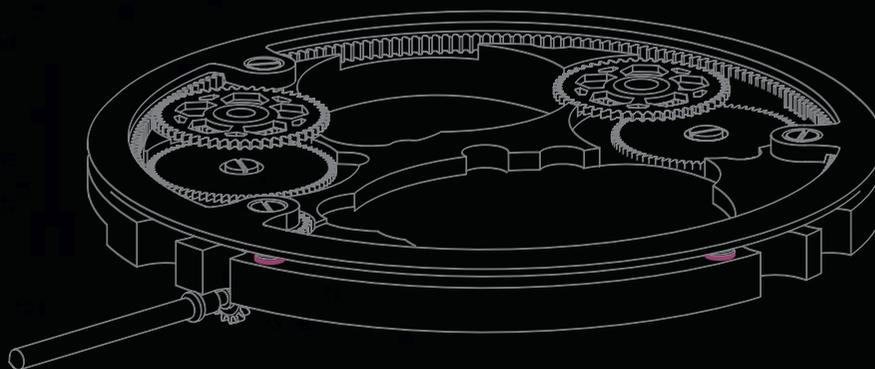
Изначально карусель была придумана датским часовщиком Бане Бонниксеном, жившим в Англии. Оригинальная идея Бонниксена заключалась в том, чтобы создать точные часы, не прибегая к использованию запатентованного изобретения Бреге. Это - во-первых. Во-вторых, он рассчитывал, что разработанный им механизм будет менее дорогостоящим, чем турбийон Бреге. Он преуспел по первому пункту, но претерпел неудачу во втором. Хотя карусельные карманные часы показали себя с функциональной точки зрения лучше турбийонных, их изготовление было ничуть не дешевле, поскольку они оказались более сложными конструктивно, с большим числом компонентов. В итоге они оказались даже более дорогостоящими.

Несмотря на более высокую стоимость, карманные часы с карусельным регулятором, придуманным Бонниксеном, в большом количестве производились в Ковентри, где Бонниксен жил и процветал на рубеже веков. Действительно, в 1904 году 38 из 50 лучших часов, представленных на конкурс, который проводила Обсерватория Кью в Англии, оказались «карусельными». И они победили! К несчастью для часового мира, производство часов с карусельным механизмом оказалось полностью сосредоточенным в Великобритании, и когда английская часовая промышленность рухнула, их выпуск сошел на нет и, а потом они и вовсе исчезли из поля зрения.

Когда на Blancpain была собрана команда для разработки первой карусели для наручных часов, она, по сути, взялась за возрождение забытого часового искусства. Как это ранее произошло с турбийоном, Blancpain намеревалась идти по пути элементарного воссоздания ранее существовавших конструкций. В результате, во многих аспектах были открыты новые возможности. Когда новые часы дебютировали на Базельской выставке в 2008 году, карусель Blancpain оказалась не только впервые использованной в наручных часах, но и первой в мире одноминутной «парящей» каруселью с самым долгим запасом хода.

Был еще один аспект, в котором эта новаторская карусель открыла новый путь, правда, окрашенный долей иронии. «Парящий» турбийон Blancpain отличался от себе подобных тем, что колесо баланса было децентрировано. Столь же принципиальное новшество, но диаметрально противоположное по сути, было внесено и в конструкцию карусели. В то время как признаком исторических карманных часов с карусельным регулятором был эксцентричный баланс в каретке, Blancpain решила отцентрировать его.

Марьяж. Разрешение дилеммы – делать один барабан для всей конструкции или два – было только началом сложнейших проектных разработок в попытке объединения двух этих знаковых устройств Blancpain в одних часах. Одна из первых проблем, с которой пришлось столкнуться разработчикам, на первый взгляд, может показаться обыденной, даже тривиальной. Если будет использовано два барабана – по одному для турбийона и карусели, как их заводить? Конечно же, с помощью одной заводной головки. Однако при вертикальном расположении турбийона и карусели в часах, барабаны не могут быть размещены рядом друг с другом. Более того, они должны быть размещены друг напротив друга. Таким образом, встал вопрос о том, как заводить два барабана, расположенных на расстоянии друг от друга.



Внешнее кольцо, соединенное с заводной головкой, взводит оба барабана одновременно





Решение приобрело форму большого заводного кольца, охватывающего механизм по периферии. Оснащенное зубьями, это большое наружное кольцо может приводить в движение заводные колеса обоих барабанов одновременно. Несмотря на «кольцеобразный» дизайн, разработчики механизма Blancpain предпочитают называть его «заводная головка», потому что его цель состоит в том, чтобы взводить оба барабана.

Реализация этого технического решения была отнюдь не простой. Встал вопрос о том, как это кольцо поддерживать. Было придумано несколько вариантов. Чтобы кольцо располагалось строго по центру, были использованы четыре рубиновые опоры, которые разместили по внешнему контуру механизма. Места размещения являются стратегическими: три из них - точки наибольшего напряжения, находящиеся вблизи каждого из двух заводных колес и вала заводной головки. На каждый из камней был установлен стальной подшипник в форме диска, создающий вертикальную опору, которая с другой стороны также обеспечивалась стальным подшипником в виде диска, встроенным во внутреннюю поверхность кругового моста, расположенного над всей окружностью заводного кольца. Само кольцо тоже было весьма проблематично в изготовлении. Из-за его сложной формы каждый зуб по окружности вырезался индивидуально.

Существует еще один аспект этого симбиоза помимо завода, вызывающий значительные трудности: привнесение общих конструктивных элементов в дизайн турбийона и карусели. Балансы и спирали обоих устройств эволюционировали, но теперь должны были обрести нечто общее. Впервые на Blancpain сделали спирали баланса для обоих регуляторов из кремния. Наряду с новыми кремниевыми спиралями были изготовлены балансовые колеса новой конструкции со



Балансовые колеса турбийона и карусели имеют ИНЕРЦИОННУЮ РЕГУЛИРОВКУ, А СПИРАЛИ ВЫПОЛНЕННЫ ИЗ КРЕМНИЯ.

встроенными золотыми регулировочными винтами на ободе. Такой способ регулировки инерции баланса с помощью винтов (характерная особенность всех современных механизмов Blancpain) обеспечивает более высокую точность хода часов и устойчивость к различным изменениям, например, в случае удара. В модели Le Brassus Tourbillon Carrousel в местах расположения регулировочных винтов сделаны вырезы. Это позволяет поместить балансировочное колесо, диаметр которого несколько больше обычного, внутрь кареток. Все три конструктивные особенности - кремниевая спираль, инерционная регулировка, новый дизайн балансировочного колеса – идентичны для турбийона и карусели.

Хорошо «подкованные» коллекционеры часов в этом месте обязательно зададутся вопросом, каким образом результаты двух хронометрирующих устройств будут отражаться на одном циферблате. Ответ – с помощью дифференциала. Были придуманы два наружных колеса специально для дифференциальной передачи, каждое из которых соединено с трибом – соответственно, турбийона и карусели. Триб установлен на так называемом «сателлите». Минутная стрелка часов, в свою очередь, прикреплена к валу, который вращается с сателлитом. Если турбийон и карусель движутся с одинаковой скоростью, то относительное положение сателлитной шестерни не меняется, и она будет вращаться со скоростью, одинаковой для обоих регуляторов. Если же скорость их движения различна, то сателлит будет вращаться со средней для них скоростью. Несмотря на конструкционную сложность, принцип работы достаточно прост для понимания - показатели двух устройств усредняются. Так, например, если турбийон имеет точность хода +2 с/день, а карусель -2 с/день, результатом будет идеальная синхронизация. Другой пример: турбийон имеет точность +/- 0 с/день, а карусель +2 с/день, точность хода часов составит +1 с/день.

На самом деле в механизм новых часов Le Brassus Tourbillon Carrousel встроено три дифференциала. В дополнение к первому, усредняющему показания двух хронометрирующих элементов, дифференциалами также снабжены узлы индикации запаса хода и даты. При этом индикатор запаса хода вынесен на обратную сторону часов.

Есть еще один аспект конструкции механизма, потребовавший пристального внимания для успешного объединения турбийона и

ОБА БАРАБАНА ВЗВОДЯТСЯ
ВМЕСТЕ *с помощью большого колеса
по периферии механизма*



Au750

100

BLANCPAIN

BLANCPAIN

карусели: запас хода. Возрожденная в 2008 году на Blancpain карусель имела запас хода 100 часов, что на тот момент стало мировым рекордом для часов с карусельным регулятором. Также рекордсмены на момент своего появления, часы Blancpain с турбийоном обладали запасом хода до 8 дней. Но для вынужденных сосуществовать в одних часах устройств дизайнеры компании установили планку в 7 дней, для чего разработали новый, более крупный заводной барабан для карусели, чтобы «подтянуть» ее до этой отметки.

Отделка механизма отражает сложность его конструкции. Лицевая сторона часов Le Brassus Tourbillon Carrousel максимально открыта для взора и позволяет полностью видеть основную платину. Впервые в декорировании механизмов мастера Blancpain использовали ручное гильоширование для нанесения узора *flinqué*. С обратной стороны можно видеть мосты с родиевым покрытием и матовым узором «мороз» на плоских поверхностях и вручную скошенными и отполированными кромками. Четкая граница между матовой и блестящей, полированной поверхностями хорошо видна, что лишь подчеркивает красоту и искусность отделки

обеих. И еще два штриха. В оформлении указателя запаса хода также используется контраст между матовой «морозной» отделкой и зеркальной полировкой, чтобы показать состояние завода. Отверстие под карусель обрамлено кольцом, которое, как и лицевая сторона механизма, гильошировано вручную.

Циферблат часов изготовлен с применением полнообжигового эмалирования. Чтобы придать цвету циферблата глубину, эмаль наносилась послойно, и после наложения каждого слоя заготовка подвергалась обжигу. Что нетрадиционно для эмалевых циферблатов Blancpain, так это то, что часовые метки выполнены из красного золота. Корпус часов Le Brassus Tourbillon Carrousel также выполнен из красного золота и имеет диаметр 44,6 мм. •



Tourbillon

BLANCPAIN

Carrousel
SWISS MADE

25 27 29 31 1 3 5 7
9 11 13 15 17 19 21 23



Виноградник Петрюс и деревня Помроль в отдалении

ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

ПЕТРЮС

Что делает Петрюс самым выдающимся, именитым и популярным среди вин Помроля?







Виноделие на холме Петрюс
ЗАРОДИЛОСЬ В 1745.

«Вот эта гора». - Оливье Берруэ, представитель второго поколения виноделов из хозяйства Петрюс, жестом указывает на едва заметный пригорок, покрытый виноградником, расположенный по другую сторону от ше или *chai*, производственного пространства винного поместья. На наш швейцарский и айдахский взгляд, там нет вообще никакой возвышенности. Вряд ли бы ее заметил воскресный велосипедист, а если бы и заметил, то точно не стал бы переключать передачу. Но поскольку «пригорок» расположен около Либурне, а не в швейцарском Лаво, то Берруэ объясняет, что именно он делает Петрюс отличным от «помрольских» соседей, а вино Петрюс - самым выдающимся, именитым, популярным, и – да! - самым дорогим вином в регионе. «Пригорок», на самом деле, в значительной степени является подземным ге-

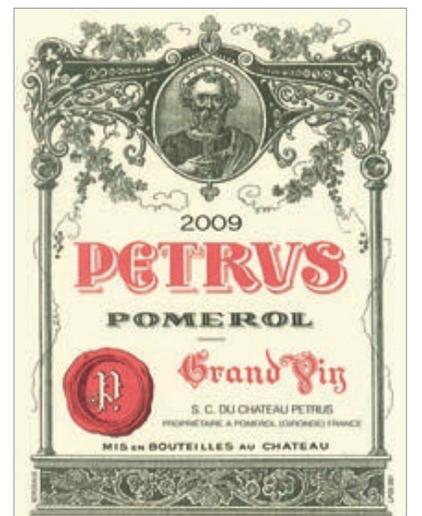
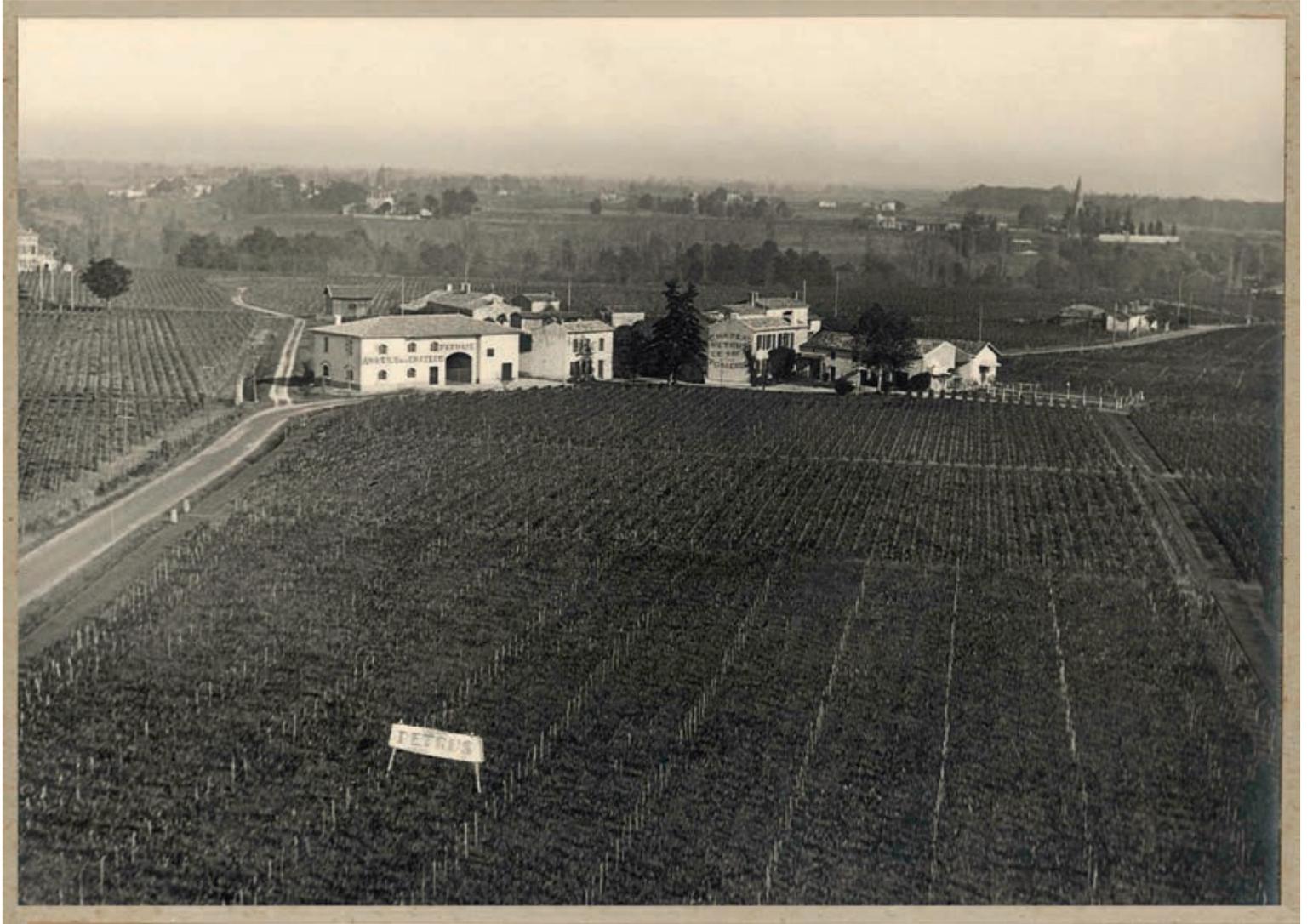
ологическим феноменом. Что касается остальных винных поместий, известных как «правый берег», - Бордо, Сент-Эмильона и Помроля, то здесь примерно миллион лет назад река Дордонь нанесла гравий на глинистую поверхность того, что еще 39 миллионов лет было дном океана. Повсюду, за исключением привилегированного нынче подземного глинистого холма, принадлежащего Петрюс. Гравий лег широко вокруг него, но не на его вершину. Таким образом, глинистая почва, везде похороненная глубоко под слоем гравия, в Петрюс лежит на поверхности. Именно эта глина синего цвета придает винам Петрюс особую силу и благородство.

Объяснение Берруэ высвечивает важный фактор качества вина, но следует глубже взглянуть на историю и философию местного

виноделия. Оно зародилось здесь в 1745 году, когда владелец Вье Шато Сертан впервые засадил холм виноградом. На рубеже веков, оценив превосходное качество вина, производимого во Вье Шато Сертан, семья Арно купила часть холма и назвала свою винодельню Шато Петрюс Арно. Успех пришел, когда Арно завоевали золотую медаль на Международной ярмарке в 1878 году. Под их руководством виноградники были преобразованы. Между 1880 и 1890 гг. на холме, ранее засаженном различными сортами винограда, высадили только Мерло, который сегодня используется исключительно для изготовления вина.

Исключенное из классификации 1855 Г. из-за близости к Либурну, ВИНО ПЕТРЮС завоевало признание благодаря своей преданности качеству.

С 1925 года долю в капитале Петрюс начала приобретать мадам Эдмонд Луба. С течением времени ее доля участия значительно выросла, так что к началу Второй мировой войны она стала единоличным владельцем поместья. Мадам Луба считала, что вино Петрюс, в частности, и вина Помроль, в целом, недооценены, и, как следствие, имеют заниженную стоимость на рынке. Отчасти это суждение могло быть связано с тем, что в знаменитой Классификации вин Бордо 1855 года были упомянуты Медок и Граве, но исключены Помроль и его правобережный компаньон Сент-Эмильон. В значительной степени это было связано с тем, что несмотря на близость к Бордо, Помроль и Сент-Эмильон не считались винами Бордо. И вообще, они находились на другой стороне реки около Либурне. Хотя вина Помроль и Сент-Эмильон часто называют «правобережными» в отличие от основных «левобережных» наименований Бордо (Сент-Эстеф, Пойяк, Сен-Жюльен, Марго и Граве), на самом деле, Помроль расположен на противоположном берегу, но другой реки. «Левобережные» вина – это вина с виноградников вдоль Гароны или Жиронды, в то время как Помроль находится на правом берегу реки Дордонь, впадающей в Жиронду. Поэтому Помроль и Сент-Эмильон, в соответствии с градацией 1855 года, были, таким образом, классифицированы как либурнские вина. Это явное упущение в системе классификации не имело ничего общего с качеством, лишь узкий взгляд на географию. В любом случае, мадам Луба преисполнилась решимости исправить недочет и нанести Петрюс на карту. Она начала с приоритетизации качества над количеством и обеспечения того, чтобы первое было наивысочайшим. Доказательством силы ее решимости стал ответ мадам Луба на убийственный мороз в 1956 году. В отличие от большинства других виноделов региона, она сделала *recépage*, т.е. обрезку винограда - почти до земли. Эта техника позволяет со-





хранить корни старых виноградных лоз. И хотя в жертву был принесен урожай двух лет, качество вина значительно возросло.

Помимо энергии и преданности мадам Луба растущей репутации вин Петрюс требовались еще толика дерзости и маркетинговый прорыв. В 1947 году, когда мэр Лондона нанес визит в регион, мадам Луба вышла вперед и преподнесла ему две большие двухквартирные бутылки вина Петрюс в качестве подарка к свадьбе с принцессой Елизаветой. Мало того, что этот жест получил широкую огласку, мадам Луба была приглашена на предсвадебный ужин. Известен и другой пример ее прозорливости. В 1940 году она решила отказаться от слова «Château» в названии и оставить на

этикетке просто «Petrus». Сегодня еще только два бордоских шато следуют этой практике, и оба «правобережные».

Параллельно с обновлением виноградного хозяйства Петрюс под руководством мадам Луба крепла семейная империя Муэкс, основанная Жан-Пьером Муэксом в 1937 году. Династия началась с создания неогоциантской фирмы в Либурне, которая занималась покупкой и продажей «правобережных» вин. Так сложились отношения с мадам Луба и Петрюс. Именно благодаря Жан-Пьеру Муэксу вина Петрюс приобрели широкую известность в Соединенных Штатах. Осознавая важную роль рынка, Муэкс познакомился с Анри Суле, владельцем модного нью-йоркского ресторана *Le Pavillon*, и убедил его пропагандировать Петрюс в нем. Так вина Петрюс стали излюбленным Бордо богатых и знаменитых людей, которые часто посещали *Pavillon*, таких как Кеннеди и Аристотель Онассис.

Мадам Луба умерла в 1961 году. Три года спустя, в 1964 году, Муэкс сделал первичную покупку акций, приобретая 50%-ную долю. В то же время главным виноделом Петрюс он назначает Жан-Клода Берруэ. В полную собственность Петрюс переходит к нему в 1969 году. С тех пор судьба этого вина находится в руках семьи Муэкс и семьи Берруэ, взявшей на себя управление и виноделие. Уклад переходит из поколения в поколение: в настоящее время делами заправляют 27-летний Жан Муэкс, внук Жан-Пьера, который сегодня является наиболее активным членом семьи, и сын Жан-Клода Берруэ, Оливье, которому 37 и который является управляющим директором и главным виноделом Шато Петрюс.

Конечно, «пригорок» играет важную роль в вознесении Петрюс в верхнюю часть мировой винной пирамиды, но в равной степени лавры можно отдать и тщательному вниманию к

*Петрюс – ОДНО ИЗ ТРЕХ
винных хозяйств в Бордо, которые
не используют слово
«Château» на этикетке.*





*Подход к виноделию в Петрюс НЕ
ПРИЗНАЕТ ИСКУССТВЕННЫХ МЕТОДОВ,
использующихся повсеместно.*

мельчайшим деталям происходящего как на винограднике, так и в винных погребах. В отличие от большинства виноградников, где лозы высаживаются рядами, ориентированными в одном направлении, в Петрюс они имеют различную ориентацию в зависимости от места. Это делается с целью максимального использования преимуществ, которые дает здешняя почва. Во время дождя синяя глина быстро уплотняется и образует почти непроницаемый барьер для чрезмерного поглощения воды и даже ее сток. Различная ориентация посадки лоз также призвана содействовать стоку и не позволять излишкам дождевой воды впитываться в землю. Для качества вина это очень важно, поскольку предотвращается излишняя водянистость ягод. Глинистая почва помогает другим способом – привносит во вкус вина минеральность, а лозам не дает расти

слишком быстро. И то, и другое улучшает вкусовые качества вина.

Берруэ не жалуется на искусственные методы, практикуемые повсеместно. Он не верит в так называемый «зеленый сбор», когда часть гроздей срезается зелеными для уменьшения их количества и повышения качества оставшихся, и следовательно, концентрации вина. Он считает, что использование этой технологии повышает содержание воды в ягодах, даже если объем урожая снижается. Не приветствует Берруэ и искусственно поздний сбор. С помощью последнего приема можно производить богатое, насыщенное вино, по крайней мере, когда оно молодое, но со временем это вино не сможет полностью реализовать свой ароматический потенциал. Берруэ очень твердо излагает свои цели. Он не стремится к мгновенному успеху и триумфу при

Ручная сортировка ягод.

дегустации молодых вин, его временной горизонт - 20 лет, и его решения направлены на получение достойного возрастного вина.

Еще один аспект его «политики невмешательства» - нежелание прибегать к пестицидам, предпочитая глубоко продуманные «биологические» решения, такие как использование природных феромонов, которые «сексуально» путают насекомых, что приводит к уменьшению их числа. По его мнению, позволить природе идти своим путем - лучший способ добиться нужного результата, чем с помощью искусственного манипулирования. Подтверждение его правоты было получено в 2003 году, когда жестокая жара, *canicule*, во Франции нагревала воздух на виноградниках до 40 градусов. Будучи уверенным, что природа сама справится с этим, Берруэ оставил все идти своим чередом и был вознагражден великолепным урожаем.

Оба Муэкс, Жан и его отец Жан-Франсуа, и оба Берруэ, отец и сын, принимают участие в процессе дегустации ягод для определения времени начала сбора урожая. Конечно, современные технологии виноделия предусматривают химический анализ винограда, чтобы узнать содержание сахара, кислотность и другие переменные, но в Петрюс уверены, что никакая химия не может превзойти вкусовые рецепторы опытного винодела. Дегустационная команда проверяет показания химического анализа в том, что касается зрелости и кислотности плодов. К сожалению, сегодня кислотность слишком часто упускается из виду в качестве основополагающего показателя вина. Но она, на самом деле, жизненно важна, если вы хотите, чтобы вино с возрастом только улучшалось.

Строгий отбор винограда для изготовления вина является залогом высокого качества. В Петрюс вручную отобранный виноград (ручная сортировка в апелласьоне Помроль

обязательна для всех вин) поступает в оптическую сортировочную машину для прохождения «ягодного сканирования». Преимущество этого процесса по сравнению с ручным «сканированием» заключается в скорости; Берруэ стремится к тому, чтобы свести к минимуму время бесцельного «пролеживания» винограда. Отбраковывается до 50% урожая, который используется для изготовления вин более низкого, чем Петрюс, качества.

Когда вино благополучно займет свое место в шепе, Берруэ пускает в ход еще несколько искусных уловок. Будучи твердо уверенным в том, что виноград Мерло весьма чувствителен, охлаждение перед ферментацией должно производиться очень деликатно. Процесс охлаждения крайне важен, так как он замедляет начало процесса ферментации.

Решение о начале сбора урожая зависит не только от химического анализа и измерений, но и от дегустации, ПРОВОДИМОЙ ЛИЧНО МУЭКС И БЕРРУЭ.





Во время брожения осуществляется мягкая перекачка сока из-под ферментационной «шапки» на ее поверхность для экстракции цвета, дубильных веществ и вкусовых элементов (когда виноградная масса бродит в чане, кожица и другие твердые элементы мезги всплывают на поверхность, образуя «шапку»; перекачка, как следует из названия, состоит в отборе сока из-под «шапки» и его заливки обратно через «шапку»). В то же время Берруэ избегает избыточного экстрагирования, поскольку оно может вызвать дисбаланс в вине. В течение этого времени он пытается свести к минимуму контакт с кислородом. Во многих отношениях этот подход подчеркивает большую разницу между Мерло в Петрюс и Каберне, который является доминирующим сортом на левом берегу. Для Каберне с его более тяжелыми танинами кислород необходим для того, чтобы помочь разложению ягод, спелые же ягоды Мерло с его более нежными танинами не требуют кислорода, который может уменьшить потенциал выдержки вина.

*Каждое событие
В СОПРОВОЖДЕНИИ
БУТЫЛОЧКИ ПЕТРЮС
остаётся в памяти.*

Хотя в Петрюс и избегают того, что некоторые считают современными инновациями – «зелёного сбора» и пестицидов, есть одна область, в которой Петрюс является пионером, новатором. Сочетание ограниченного производства и растущего спроса на вино Петрюс значительно повысило его цену на рынке. Заметив стремительно возросшую цену, Жан Муэкс опасался, что многие будут лишены удовольствия насладиться его вином. Так родилась его программа «Carte sur Table». Вместе с девятью другими престижными бордоскими шато он обратился к шести парижским рестораторам с новой идеей. Он продает им Петрюс, и к нему присоединяются остальные девять шато, за долю рыночной цены при условии, что рестораны вносят вина в свою карту с небольшой наценкой и продают только бутылками посетителям ресторана для питья во время еды. Согласно «Carte sur Table», вина Петрюс предлагаются в этих парижских ресторанах по цене около 500 евро. Эта программа имела огромный успех, рестораторы и гости с воодушевлением приветствовали доступность этих звездных вин. Количество ресторанов-участников «Carte sur Table» в настоящее время выросло до двенадцати, и Муэкс оценивает возможность привлечения других ресторанов Парижа, и не только.

Для энофилов каждая встреча с вином Петрюс остается в памяти. Его благородство, утонченность, сложность, и, что там говорить, величественность настолько впечатляющие, что оно сразу же становится бесспорным центром внимания и темой разговора. Дегустации не являются исключением; с участием Петрюс они становятся чем-то особенным. •

Дегустационные ЗАМЕТКИ

Приведенные ниже дегустационные заметки объединили воспоминания и впечатления, накопленные за последние три десятилетия доктором Джорджем Дербалианом, винным экспертом *Lettres du Brassus*, и вашим покорным слугой.



1953 (JK и GD ПОПРОБОВАЛИ ЕГО В 1983)

Исполинское вино. Темно-пурпурный цвет. Задумчивое и мощное, с массивной структурой. Легенда.

1961 (GD ДЕГУСТИРОВАЛ В 1991 ГОДУ)

Дегустировано вместе с остальными «гигантами» 1961 г. В первый момент напоминает Латур. Прекрасный букет насыщенным ароматом сладких ягод. Скорее всего, переживет все остальные вина этого урожая. Монументальное вино.

1964 ГОД (GD - 1999)

В вертикальной дегустации вековых винтажных вин Петрюс оно - звезда. Перекликается с винами 1966 г. Чувственное, почти бургундское по характеру. Округлое, раскрывается волнами фруктовых оттенков. Можно ли вино назвать «прелестное»? Монументальное вино.

1966 (GD - 1999)

Перекликается с '64. Длинное, прямолинейное, элегантное и породистое. Не оглушает всеми оттенками сразу. Исключительно длинное. Монументальное вино.

1970 (GD - 1999)

Мясистое и жирное. Достаточно одного глотка. Великолепное. Великое вино.

1973 (JK - 2013)

Как Петрюс сделал это? Винтаж с полностью растворившимися танинами и живыми фруктами на фоне катастрофически неудачных, постных Бордо. Не тяжелое, но вполне отвечающее ожиданиям.

1975 (JK и GD - 2013)

Поразительное. Темно-пурпурный цвет, без кирпичного оттенка. Плотное и мощное, с волнами черной смородины при поддержке минералов и шоколадного оттенка. Структурное, твердое, что характеризует винтажность. Великое вино. Для обоих - GD и JK - лучшее Бордо урожая.

1978 (GD - 1999)

Почти Медок по характеру. Не такое насыщенное, как '75. При более поздней дегустации стало маслянистее и богаче.

1986 (JK и GD - 1989)

Дегустировано вслепую в ряду Помроль '86. Твердое и задумчивое в раннем возрасте. Не такое мясистое, как вино '89 или '90, но с потенциалом старения. Следует подождать созревания в полном объеме.

1989 (GD - 1999)

Плотное, жевкое, структурированное вино. Уплотненное сладкими фруктами. Стареть будет великолепно.

1990 (GD - 1999)

Дипломатичное, характерное, плавное. Соблазнительное за счет зрелых танинов. В долгосрочной перспективе будет превзойдено вином '89, но на ранней стадии выигрывает поединок. Монументальное вино.

1993 (GD - 1999)

Не такое концентрированное, как '90. Хорошо сбалансированное и полное, как '90, но менее объемное. Мясистые, округлые танины, что особенно удивительно для винтажа и не очень хорошо воспринимается.

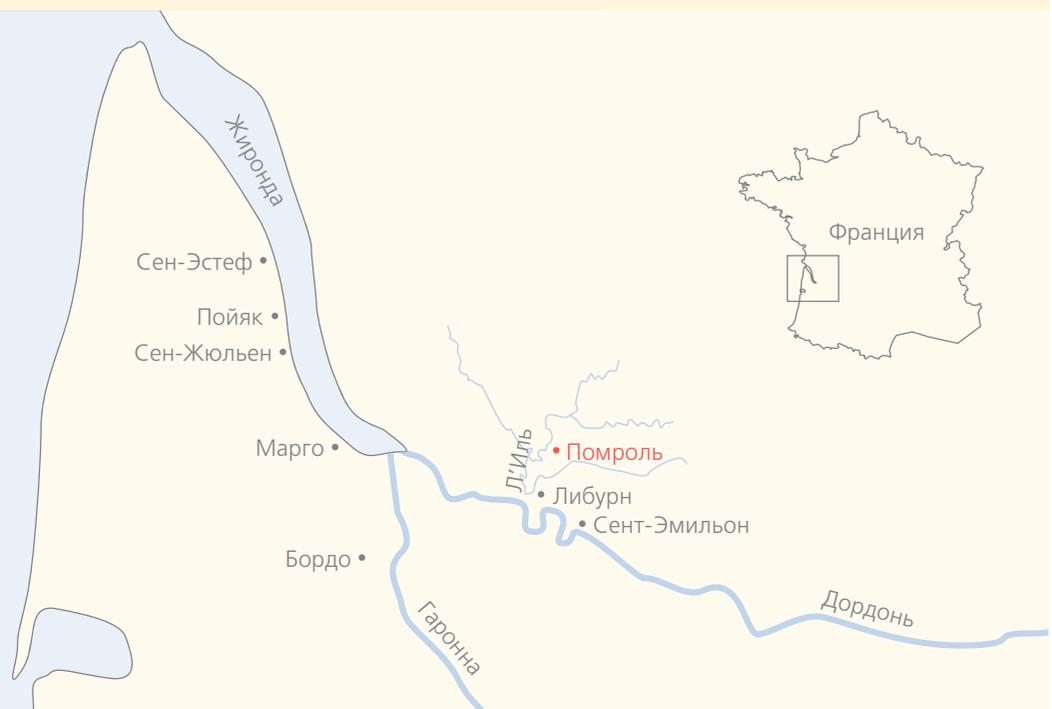
2012 (JK - 2013)

Замечательное. Удивительно открытое и податливое. Темно-пурпурное, с носом ежевики. Почти жевкая текстура с преобладанием смородины. Танины полностью созревшие и округлые. Великолепная концентрация. Колоссальное послевкусие.



ДОКТОР ДЖОРДЖ ДЕРБАЛИАН

Доктор Джордж Дербалиан - винный критик нашего издания *Lettres du Brassus* и основатель компании Atherton Wine Imports в северной Калифорнии. Он является не только одним из основных импортеров дорогих, качественных вин в США, но и имеет заслуженную репутацию одного из самых уважаемых знатоков и дегустаторов вин в мире. Каждый год д-р Дербалиан совершает поездки по винодельням Европы и США, встречается с производителями вин, владельцами винных доменов, а также другими ключевыми фигурами в сфере винного бизнеса. В течение года ему доводится дегустировать (без преувеличения!) тысячи молодых и выдержанных вин.





Великие

ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С. КИНГСТОН

УСЛОЖНЕНИЯ: КАРУСЕЛЬ

В храм королей усложнений Blancpain добавились новые часы - Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback.

Итак, логическая подводка: создание часов подобного класса, то есть с усложнением такого уровня, по определению предполагает сочетание нескольких таковых одним из двух способов. Первый - это объединение классических усложнений, полученных по традиционным технологиям, так что вся «креативность» заключается лишь в сборке пакета, так сказать. Второй будет посмелее. Инновационны не только каждое из усложнений, но и способ их сведения вместе. С Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback Blancpain решительно примкнула к апологетам второго. Каждый из главных элементов этих грандиозных часов отличается подлинной инновационностью и креативностью в своей категории. А вместе они... Никогда прежде не было наручных часов с уникальным сочетанием таких усложнений.

Как и в любых часах, сердце Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback - это центральный элемент отсчета времени, в данном случае, карусель. Blancpain была первой, кто разработал карусельный регулятор для наручных часов. Далее на страницах 6 этого издания мы расскажем о модели Tourbillon Carrousel, при создании которой случилось множество *world firsts*: первая «парящая» карусель для наручных часов, первая одноминутная «парящая» карусель для любых часов, самый долгий запас хода в карусельных часах и первая карусель с центральным колесом баланса. Хотя в Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback Blancpain придерживается традиционного дизайна, ряд усовершенствований все же был внесен. В оригинальной карусели Blancpain в балансе используется плоская спираль. В новой же версии использована спираль, известная как «спираль Бреге», т.н. «*Breguet overcoil*». Она была изобретена знаменитым часовщиком Авраамом-Луи Бреге в 1795 году. В стандартной

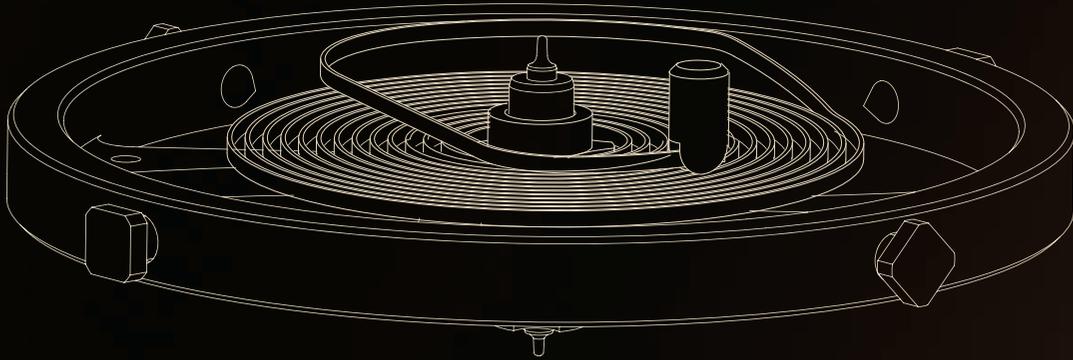
конструкции с плоской спиралью ее внутренний конец присоединен к верхней части центральной оси балансового колеса с помощью колодки, а внешний - к колонке. К сожалению, при такой конструкции невозможно достичь идеальной концентричности и отцентрованности спирали, и ее витки развертываются эксцентрично, т. е. неравномерно. Авраам-Луи Бреге обнаружил, что если наружный конец спирали изогнуть вверх и внутрь над основной частью, то отцентрованность и концентричность можно улучшить, и наряду с этим повысить точность хода часов. Как это уже было сделано в нескольких новинках, на Blancpain в Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback решили использовать спираль Бреге с дополнительным изгибом. Ее изготовление - очень кропотливый процесс, поскольку загиб вверх и внутрь конца каждой спирали осуществляется вручную.

Присовокупив к карусели хронограф, Blancpain создала еще один *world first*, ведь такая комбинация никогда раньше не использовалась в наручных часах. На самом деле, если хронограф предусматривает

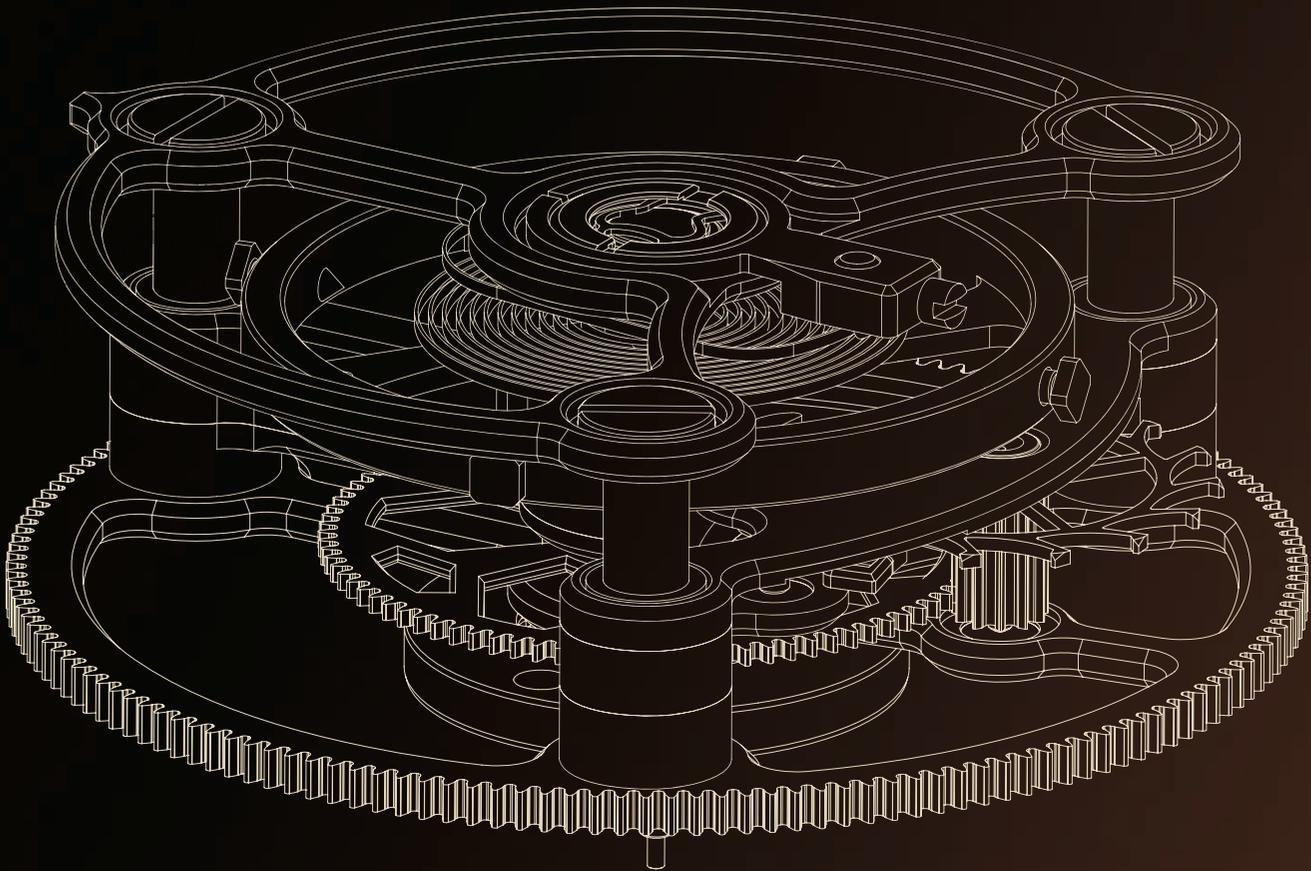
Blancpain уверена, что часы GRAND COMPLICATION ДОЛЖНЫ БЫТЬ инновационными во всех отношениях.

Рис. А. Балансовое колесо со спиралью Бреге.

Рис. В. Каретка карусели, балансовое колесо и спуск.



A



B

функцию flyback, то это означает, что вместо трех нажатий, необходимых для остановки, обнуления и перезапуска хронографа, можно обойтись одним нажатием нижней кнопки. То есть имеет место даже *double world first*, так как функция flyback еще никогда не совмещалась в наручных часах с каруселью.

Если карусель является сердцем нового хронографа, то его нервным центром является вертикальный муфтовый механизм зацепления. Хотя Blancpain имеет почти тридцатилетний опыт производства хронографов с вертикальным муфтовым зацеплением, в этих новых часах *grand complication* конструкция претерпела значительные изменения. В хронографах Blancpain минутный счетчик, как правило, расположен на циферблате в положении «3» часа. Для Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback была придумана совершенно другая архитектура циферблата – минутная стрелка была сделана центральной со шкалой по внешнему кольцу. Но новшеств гораздо больше, чем отказ от минутного счетчика на привычном месте. Оттого, что стрелка стала значительно длиннее, чем на небольшом счетчике, конструкция узла минутной индикации хронографа была полностью переработана. Стрелка минутной индикации должна быстро переместиться на следующую риску шкалы, как только секундная стрелка хронографа пересечет 60-секундный рубеж. Для того, чтобы обеспечить идеальное движение без вибраций и колебаний, разработчики механизмов на Blancpain решили, что конструкцию узла передачи следует изменить. Использование зубьев с прорезью вместо классических стало идеальным решением. Задача «прорези» - придать каждому зубу функцию амортизатора. Эти мини-амортизаторы не только обеспечивают идеально плавное перемещение минутной стрелки, но и предотвращают ее нежелательные покачивания при случайном ударе.

Идея придать колесам амортизационную функцию была замечательной, но метод ее реализации потребовал радикального отхода от привычной технологии. Обычно зубья зубчатых колес (которые часовщики предпочитают называть просто «колеса») вырезаются фрезой. С профессиональной точки зрения этот процесс считается субтрактивным - для получения зубьев материал срезается. И хотя сегодня этот метод отличается высочайшей точностью, ее недостаточно в случае формирования амортизирующих зубьев с прорезью, придуманных Blancpain. Разработчики механизмов решили обратиться к диаметрально противоположному способу - аддитивному. Вместо срезания материала с диска в процессе формирования зуба последний наращивается, молекула за молекулой, с нуля. Таким образом колесо и его зубья формируются вместе. Конечно, для этого пущены в ход самые передовые технологии. Пусть и значительно более дорогостоящая, аддитивная технология позволяет формировать зубья более сложного профиля и с большей точностью, чем субтрактивная.



Механизм со стороны циферблата.





На Blancpain аддитивную технологию впервые использовали при создании дайверской модели X Fathoms. Будучи часами из серии *grand complication*, X Fathoms оснащены механическим глубиномером, имеющим сложную конструкцию и призванным обладать высокой точностью. Именно X Fathoms подвигли Blancpain на изготовление одного из ключевых колес именно так – наращиванием зубьев молекула за молекулой, т.е. аддитивным методом.

В Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback два таких «высокотехнологичных» колеса - одно расположено в положении «3» часа, другое - в центре, при этом оба они являются компонентами зубчатой передачи минутного счетчика хронографа.

ПРИ СОЗДАНИИ ХРОНОГРАФА
разработчики механизмов обратились
к самым современным технологиям.

Амортизирующие колеса гарантируют идеальную точность движения центральной стрелки счетчика минут, а вот точное движение секундной стрелки хронографа обеспечивает вертикальное муфтовое зацепление. За исключением некоторых редких конструкций, в которых используется отдельный механизм для хронографа с отдельным же барабаном, в массе своей все часы-хронографы оснащены, в некотором роде, механизмом переключения. Причина интуитивно понятная. Когда хронографу дается команда запуска, его зубчатая передача «включается», т.е. подключается к колесной системе собственно часов. Аналогично, при остановке хронографа, его зубчатая система отсоединяется от основного механизма. Исторически самые престижные, так сказать *haut de gamme*, хронографы оснащаются механизмом горизонтального зацепления для подсоединения/отсоединения хронографа от основного механизма. К сожалению, у этой конструкции имеются существенные недостатки, вытекающие из того, что две системы передач внезапно вынуждены входить/выходить из зацепления. В идеальном случае зубья одного колеса должны попадать точно в прорези другого. Но поскольку запуск хронографа – событие рандомное, зубья и прорези колес не обязательно могут находиться строго друг напротив друга, иногда, как говорится, зуб попадает на зуб. Это вызывает нежелательный скачок в движении секундной стрелки. Для компенсации неточности зацепления в таких конструкциях используется пружина натяжения. Она, конечно, помогает сгладить движение стрелки, но тормозит ход часов, который изменяется в зависимости от того, работает хронограф или нет. И наконец, зубья колес в механизмах этих хронографов чрезвычайно хрупки из-за их остроугольной формы, поэтому, чтобы избежать износа, не рекомендуется запускать хронограф слишком часто.

Все эти недостатки устраняются с помощью вертикальной конструкции муфтового соединения. Вместо зацепления двух передач в момент запуска хронографа два диска плотно сжимаются вместе. Каждый запуск происходит без прыжков и подергиваний стрелки. Отпадает необходимость и в пружине натяжения, без которой скорость хода часов никак не изменяется при запуске/останове хронографа. Наконец, без риска подвергнуть тонкие треугольные зубья колес износу при каждом запуске хронографа, последний может работать постоянно, если владелец того пожелает. Короче говоря, новое техническое решение Blancpain обеспечивает работу хронографа, подобающую часам *grand complication*.

При создании новых часов была решена еще одна проблема, связанная с включением хронографа. Поскольку одним из встроенных усложнений является минутный репетир, его гонги, имеющие вид стальных колец, опоясывают механизм. Стандартное размещение кнопок хронографа для пуска/останова и

обнуления показаний привело бы к столкновению их валов с гонгами репетира. В связи с этим специалистам Blancpain пришлось искать техническое решение, которое позволило бы переместить валы пушеров таким образом, чтобы они проходили под гонгами. Это, казалось бы, небольшое позиционное изменение, в свою очередь, повлекло перепозиционирование заводной головки с тем, чтобы она и две кнопки располагались бы на одной высоте сбоку корпуса часов. Вместо прямого вала, идущего от механизма непосредственно к заводной головке, были использованы две переходных элемента: один - закрепленный на валу, идущем от механизма, а второй - к перенесенной ниже заводной головке и отдельному валу, к которому та

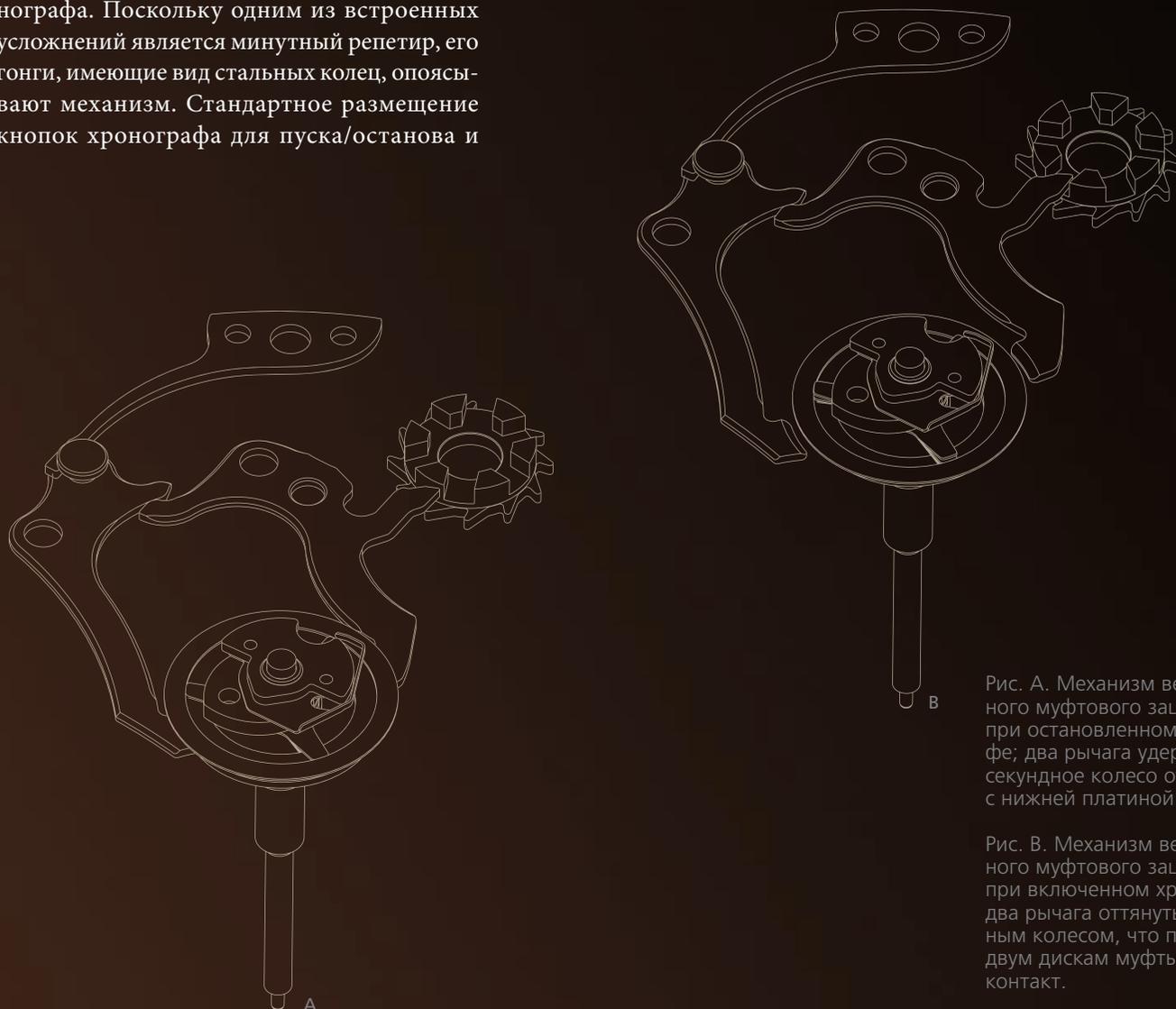


Рис. А. Механизм вертикального муфтового зацепления при остановленном хронографе; два рычага удерживают секундное колесо от контакта с нижней платиной.

Рис. В. Механизм вертикального муфтового зацепления при включенном хронографе; два рычага оттянуты колонным колесом, что позволяет двум дискам муфты войти в контакт.



2656-04



ОБРАМЛЕНИЕМ МЕХАНИЗМУ СЛУЖИТ
ЦИФЕРБЛАТ, *выполненный в
технике полнообжигового эмалирования*

прикреплена. Когда заводную головку вытягивают или поворачивают, то это движение передается через шестерни на обособленный вал механизма. Эти два элемента действуют как опоры для каждого из двух сепарированных валов.

Ни с одной точки зрения не существует такого понятия, как «стандартный минутный репетир». Добиться кристально чистого, насыщенного звука от механизма боя – это, своего рода, художественное творчество, которое никак нельзя поместить в рамки «стандарта». Но помимо этого, минутный репетир – это новейшее усложнение из разряда великих, которое включает в себя несколько инноваций, выделяющих его из ряда аналогов. Blancpain давно верит в безопасные конструкции механизма. Под безопасностью на Blancpain подразумевают, что механизм будет защищен от, скажем, плохого обращения со стороны владельца часов. Конечно, к часам всегда прилагается инструкция по эксплуатации, в которой запреты выделены

жирным шрифтом, но на Blancpain считают, что продуманный дизайн имеет большую ценность и безопасность, чем перечень запрещенных операций. В случае с минутным репетиром главным риском является корректировка времени в момент боя. В то время как другие часовые компании строго предупреждают о недопустимости такой корректировки, Blancpain идет дальше. Когда рычаг репетира отводится для запуска боя (когда отбиваются часы, четверти часа и минуты), заводная головка отсоединяется от механизма. Таким образом, если владелец часов и попытается скорректировать время, т.е. осуществить действие, которое неизбежно приведет к поломке других часов, в репетире Blancpain ничего не произойдет – заводная головка будет проворачиваться без ущерба механизму.

Имеет место еще одно нововведение, использованное в Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback, – это очень большой барабан репетира. Энергия для звучания всех минутных репетиров «добывается» из оттягивания рычага-ползунка, расположенного сбоку корпуса и взводящего барабан. Стало стандартной практикой в отрасли, что при оттягивании ползунка вал барабана репетира делает 1,5 оборота. К сожалению, в течение длительного звукового сигнала, такого, например, как при озвучивании времени 11:59 (для чего потребуется 11 ударов, отбивающих полный час, 3 четвертьчасовых двойных ударов и 14 минутных ударов) энергия барабана практически полностью иссякает с последним ударом. В результате, громкость звука становится ниже, а во многих случаях может случиться замедление ритма боя в самом конце звучания. Для решения этой проблемы на Blancpain разработали очень большой барабан для репетира, который совершает целых пять витков при оттягивании ползунка. Вместо того, чтобы энергии репетира полностью иссякнуть по-

Хронограф имеет две большие стрелки, минутную стрелку с красным наконечником и более длинную секундную стрелку.



сле 1,5 оборота, к финальному удару часов у барабана Blancpain еще остается в запасе еще 3,5 оборота. И громкость, и темп сохраняются постоянными даже для самого долгого боя, т.е. для 11:59.

Существует и третий важный аспект минутного репетира : его гонги. Гонги (или, если хотите, «кольца») в Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback имеют большую длину, позволяющую им обернуться вокруг механизма полтора раза вместо традиционного одного. Такая длина, обеспечивающая «кафедральный» бой, привносит в звук глубину и живость. Конечно, если звук репетира не передается сквозь корпус часов должным образом, все конструкторские усилия уйдут впустую. Для оптимизации передачи звука на Blancpain решили прикрепить кафедральные гонги изнутри к стенкам корпуса из красного золота, благодаря чему звук боя стал чистым и глубоким.

Все эти нововведения требуют эстетически достойного антуража. Чтобы подчеркнуть сложность механизма, его компоненты в Le Brassus Carrousel Répétition Minutes

Chronographe Flyback монтируются на несущие основы (основную платину и мосты) из чистого красного золота. Мосты вырезаются вручную в мастерской усложнений в Ле Брас-сю. Декорирование фасада одного моста требует целого дня кропотливой ручной работы. Не менее тщательной является ручная работа по скашиванию кромок, т.н. англаж (с использованием надфилей и деревянных полировальных инструментов), а также процесс нанесения кругового зернения, т.е. перлаж, на скрытой от глаз стороне. Все остальные компоненты также декорируются вручную – фацетируются, полируются, матируются. При изготовлении циферблата используется техника полнообжигового эмалирования. И, наконец, часы имеют автоматический подзавод, и его ротор выполняется из 22К красного золота.

Великие усложнения призваны быть ярким образцом часового искусства. Взятые по отдельности усложнения модели Le Brassus Carrousel Répétition Minutes Chronographe Flyback – «парящая» карусель, flyback хронографа, минутный репетир с кафедральным боем - могут считаться важнейшим достижением в часовом деле. Но сумма превышает значимость отдельных составляющих. Они были объединены в одном механизме, красота и функциональность которого превосходит любое усложнение, взятое в отдельности. Каждый владелец этих часов может получить огромное удовольствие от знания того, что обладает часами из разряда *grand complication* такого уровня, который был достигнут *world first*. •



ТЕКСТ: ЛОРАН БАЛЛЕСТА

Экспедиция
«ГОМБЕССА»

Латимерия: в поисках нашего
происхождения



*На дне моря ты совершенно один, но
это одиночество возможно ТОЛЬКО ПРИ
ПОДДЕРЖКЕ ДРУГИХ ЛЮДЕЙ.*

Эта история началась накануне. На сегодня погружения завершены, и море постепенно скрывается из вида. Дорога петляет по огромной дюне, заросшей деревьями. Из-под колес нашего пикапа вылетают тонны песка. Позади автомобиля на прицепе закреплена лодка, в которой мы сидим в облаке пыли. Сидим в окружении оборудования, которое повсюду: 14 воздушных баллонов и 400 килограммов снаряжения всего для четверых дайверов.

До базового лагеря, расположенного в 15 км от моря, 40 минут езды. Сейчас 15:30. Наше бесценное высокотехнологичное снаряжение для глубоководного погружения лежит в гараже под эвкалиптами на краю света, где могут починить любой двигатель XX века. Здесь, в маленьких провинциальных городках, затерявшихся в глуши, независимость является роскошью.

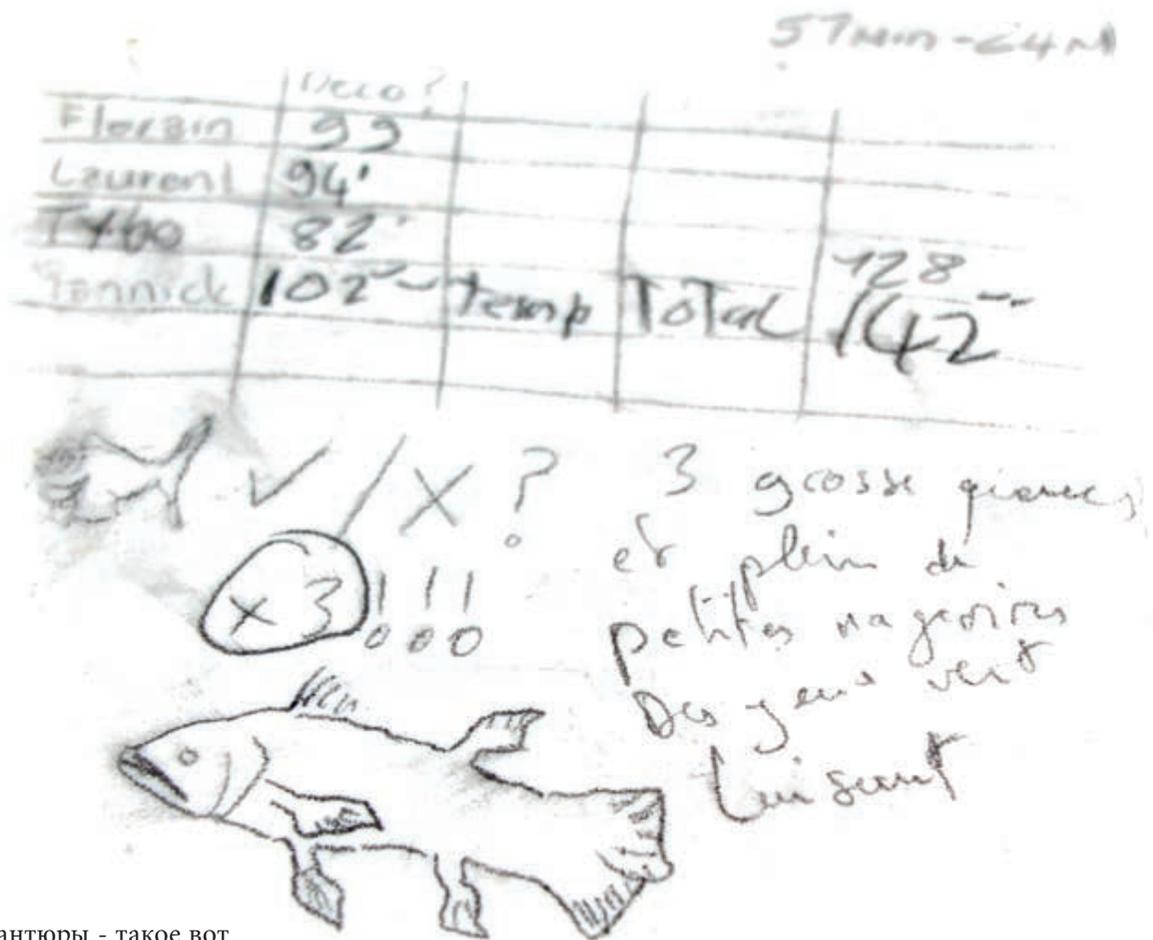
И именно здесь каждое утро и вечер мы обслуживаем наше подлежащее повторному использованию снаряжение для дайвинга. Например, когда требуется заменить натриевую известь, которая фильтрует CO₂ из

наших выдохов во время погружения или разобрать шесть баллонов сжатого газа, подсоединенных к петле, с помощью которых мы дышим. Газовые коктейли необходимо делать заново каждый день, притом с огромной тщательностью. Дайвер знает, что тем или иным газом можно дышать только на определенных глубинах, и ошибка может привести, в лучшем случае, к азотному опьянению, а в худшем – к эпилепсии и потере сознания.

Всем этим мы занимаемся до ужина, а затем берем тайм-аут. К концу дня каждый сделал для команды что-то полезное. Команда ... Таков парадокс глубоководных погружений: на дне моря ты совершенно один, но это одиночество возможно только при поддержке других людей. Другие – это Жан-Марк и Эрик, оба старше меня лет на 15, обладающие глубочайшим знанием всего, что касается декомпрессии. Я прошу их планировать погружения от моего имени, чтобы не упустить из виду что-либо важное из-за своей одержимости этим проектом. Они – наши так называемые модераторы. Седрик, потрясающий логистик, незаменим, когда речь заходит об обеспечении бесперебойного



*Через 20 МИНУТ мы на месте,
в трех милях от берега, но до
спуска в воду еще далеко.*



осуществления нашей авантюры - такое вот мягкое определение ада вокруг. Он тоже дайвер, который носит за мной пару футляров для камер - «так, на всякий случай». Есть еще Тибо и Флориан - спокойные, опытные и одновременно преисполненные энтузиазма дайверы (редкое сочетание), которые исполняют роли носильщиков, осветителей и даже операторов за камерами для научной киносъемки, движимые тем же неискоренимым желанием спуститься на глубину и посмотреть, что же там происходит. И, наконец, Янник, физически нерушимый, никогда не устающий и всегда в хорошем настроении. Он у нас главный оператор, в задачу которого входит снимать все, что происходит на глубине 120 метров. Именно здесь и именно им впервые на одном кадре оказались запечатлены человек и латимерия. Впрочем, при работе со мной, его самообладанию постоянно бросается вызов, и он не знает, то ли падать на колени от восторга, то ли лезть на стену от раздражения. Здесь возможны варианты.

После ужина мне нужно поработать над корпусом моей камеры, которая неизбежно страдает от интенсивного давления. Смазать,

проверить все уплотнения и уплотнительные кольца на водонепроницаемость и т.д. Я не буду даже упоминать о бессонной ночи, проведенной над корпусом, люк которого растрескался на глубине 111 метров от злополучного удара. Серьезное эмоциональное испытание после погружения, когда в руках у тебя выведенная из строя D3s, лучшая из имеющихся камер Nikon с диапазоном чувствительности до 100000 исо, которая незаменима, если хочешь увековечить очень слабые, но явные лучи света, проникающие на глубину более 100 метров.

Мы рано ложимся спать - между 9 и 10 вечера. Дни настолько насыщены, что только ночью можно ненадолго остановиться и подумать, в том числе и том, чего же я пытаюсь



достигнуть. Что касается дней, они состоят исключительно из принятия решений и активных действий в напряженном равновесии между планированием и импровизацией...

Подъем в 5:30. Тридцать минут на гимнастику, чтобы привести в норму спину. В 6:15 после быстрого завтрака начинаем собирать оборудование и проверять снаряжение по пунктам: водонепроницаемость замкнутого контура, работа батареи, калибровка анализаторов кислорода, проверка параметров декомпрессии, функции накачки и спуска компенсатора плавучести и т.д. В 7:30 мы загружаем пикап и выдвигаемся с нашей 7-метровой надувной моторной лодкой на прицепе. В 8 утра мы добираемся до огромного пляжа, вид которого непрерывно меняется из-за находящегося здесь устья реки с красной водой и огромного трактора, который берет на себя функции пикапа в мягком песке.

Пора выходить в море. На борту лодки все должно быть надежно закреплено, поскольку движение по волнам - критический момент, так как каждый год в этом самом месте несколько лодок обязательно переворачиваются. Через 20 минут мы на месте, в трех милях от берега, но до спуска в воду еще далеко. Включаем GPS и эхолот для того, чтобы точно определить местоположение. Я сижу на носу с Питером Тимом, единственным человеком, который может спустить нас вертикально в то место, где, скорее всего, находятся латимерии. Он был первым человеком, который во время глубоководного погружения в 2000 году обнаружил латимерию в пещере каньона. Завоевать его доверие было нелегко: мы должны были произвести хорошее впечатление и убедить его в наших намерениях, прежде чем он согласился вернуться туда, где десять лет назад он совершил погружение, взяв с собой двух дайверов, решившихся принять вызов... Они погибли.

Сегодня течение довольно сильное, поэтому мы решили погружаться в 150 метрах от нужного нам места. Три мои партнера и я приступили к экипировке, что является еще одним непростым моментом – ведь нам предстояло надеть на себя около 70 килограммов оборудования.

Итак, электроника проверена, все готовы, и наша лодка перемещается на точку входа. С тех пор, как я проснулся, тугим узлом в моем желудке упорно мешал мне улыбаться – меня одолевал страх того, что я что-то забыл. Мне нужно было подумать обо всем, прежде чем принимать решение, а затем выкинуть все из головы. Приближался самый важный момент, и это парадоксальным образом освобождало меня. И вот он настал – обратный кувырок с борта лодки, и уже не до самоанализа – спуск изгоняет из головы все проблемы, все мысли, все опасения, на первый план выдвигаются рефлексы. Спуск достаточно тяжелый - вертикальный и максимально допустимо быстрый, и наши уши должны просто смириться с этим. К счастью, в моем случае, хорошая проходимость евстахиевых труб помогает - давление в моих ушах выравнивается самостоятельно.

Это означает, что я могу опускаться еще быстрее. Менее чем через минуту я достигаю глубины 50 метров в открытой воде, и попав сюда, я немного замедляюсь, оглядываюсь,

*Спуск изгоняет из головы
все мысли, на первый план
выдвигаются рефлексы.*
НАСТАЛ МОМЕНТ ВСТРЕЧИ!



чтобы увидеть, где мои товарищи, и проверить компас. Шестьдесят, семьдесят метров - я выдерживаю заданный курс и скорость спуска. Восемьдесят метров - я начинаю искать взглядом край каньона. Девяносто метров - теперь я могу видеть контраст между вертикальной, смутно угадываемой стеной каньона, с одной стороны, и белым песчаным пространством, с другой. Жесткий, но развязывающий руки спуск прошел успешно. Сейчас наступает самый деликатный этап, мыслями о котором я был одержим с того самого момента, как проснулся, - не испортить приземление. Если сделать это плохо, то сегодняшнее погружение окажется напрасным и невозможным для повторения...

Сто метров, и я достигаю вершины скалы с ее горгониевыми и черными кораллами, австралийскими шишечниками (их еще называют рыба-ананас), бабочками-рэндаллиями с лиловыми пятнами, и золотистыми в полосу каменными окунями. Все они - живые свидетельства того, что я - не знаю я точно - прошел отметку 100 метров и вхожу в афотическую биологическую вселенную, то есть темную зону с менее чем 1% солнечного света. Другая планета!

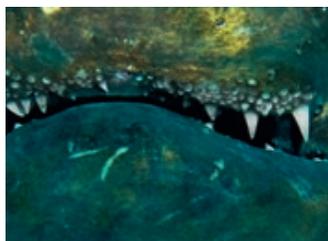
Странно ... Между нами и этой другой планетой всего 100 метров - непрозрачный, тяжелый слой воды. Сто метров - это так мало, на самом деле, - они выглядят из космоса почти незаметной полоской. Сто метров - как будто один шаг, несколько движений плавников, но преодолев их, ты попадаешь в другой мир, это как пространственно-временные двери, достойные научной фантастики, мои собственные «Звездные врата». Несколько минут спуска, которые, как предполагается, должны привести нас к животному, которого, похоже, никто не посещал в течение последних 65 миллионов лет ... Я же говорю, что это прямо научно-фантастический сюжет!

Сто двадцать метров, и перед нами скалистые стены с горизонтальными пещерами. Поиск начинается, и хронометр тикает. Здесь, где на счету каждая минута и где я, как ни парадоксально, обретаю самые яркие воспоминания. Наши факелы освещают каждую пещеру, каждый выступ. Сегодня

судьба улыбается нам. Я вижу ЕЕ во второй пещере! Сидя у входа, помахая плавниками, латимерия выглядит вполне индифферентной. Наш спуск занял менее трех минут. Разве можно представить, что другая планета совсем рядом, в трех минутах от нашей собственной? Но есть и обратный отсчет. Путь вниз занимает три минуты, вверх - пять часов.

Я медленно приближаюсь к латимерии, по сути, передо мной - динозавр. Чем ближе, тем сильнее эмоции, но я знаю, что должен отодвинуть их в сторону и сосредоточиться. Мне нужно должным образом наблюдать за всем происходящим, чтобы затем во всех подробностях описать эту встречу, поскольку еще ни один фотограф-натуралист никогда не оказывался лицом к лицу с этим существом. Я держусь в отдалении, боясь напугать его. Как будет латимерия реагировать на дайверов? Никто не знает. После столь

Сто метров - как будто один шаг, несколько движений плавников, но ты попадаешь в ДРУГОЙ МИР.















тщательной подготовки наихудший сценарий развития - испугать живую легенду и наблюдать за тем, как она исчезает, опровергая мое убеждение, которое я отстаивал так долго: я считаю, что в нашем случае человек способен добиться большего, чем роботы.

Я знаю, что латимерия видит нас - она поворачивает голову в мою сторону, но не двигается и не исчезает в глубине своей берлоги! Ей любопытно? Нет, я так не думаю - во всяком случае, я должен избегать таких детских мистических мыслей. Безразлично? Да, скорее всего, и я счастлив, потому что ждал этого беспрецедентного, много раз виденного в мечтах момента. Но я должен оставаться в положении, как «если бы меня здесь не было», чтобы окружающий мир оставался нетроутым, диким, естественным.

Вопреки всем ожиданиям, латимерия выплывает из своей пещеры и движется вдоль стены. Мы следуем за ней. Для медленного движения она использует свой анальный плавник и второй спинной плавник, которые движутся как винты. Она огромна - почти два метра, я думаю. Я ясно вижу короткие белые шипы, которые покрывают синие полосы на ее спинном плавнике. С каждым движением, которое делает латимерия, я могу видеть крупную, грубую, перекрывающуюся чешую, тоже покрытую тонкими шипами. Я также вижу костные пластинки ее черепа, дыхальце на концах больших жабер-

ных крышек, мелкие конические зубы, которые выступают из-под мясистых губ, глубокие отверстия на них, обеспечивающие чувствительность к электрическим полям ... Эта картина дарит мне чувство глубокой внутренней радости. Захватывающая комбинация: лицемерие этой величественной красоты и возбуждение от привилегии быть первым. Но есть и нечто большее: в момент этой удивительной встречи реализовались, выкристаллизовались мои надежды, мои труды последних четырех лет, мои активно защищаемые убеждения, мои тайные сомнения. Мы плыли рядом с нашим последним водным предком - в его собственной, первозданной среде, и мы были первыми, кто это сделал. На Луне побывало больше людей, чем тех, которым довелось плавать с латимерией.

Этот момент велик и значителен, но мы должны продолжать нашу работу в качестве натуралистов. Я сталкиваюсь с дилеммой: хочу насладиться этим мигом, но должен наблюдать, не теряя ни секунды. Проходят минуты - если быть точным, то 34 - пока,

На Луне людей побывало больше, чем тех, кому удалось поплавать РЯДОМ С ЛАТИМЕРИЕЙ.





Мы только что выбрались из воды, а самое главное случилось более ЧЕТЫРЕХ ЧАСОВ назад.

наконец, латимерия не возвращается к краю каньона, торопится и исчезает в черноте подо мной. «О, если бы я мог последовать за ней...» Я уверен, что у всех нас промелькнуло то же пьянящее, навязчивое, где-то суицидальное желание...

Для нас настало время заплатить высокую цену за привилегию увидеть латимерию. Я смотрю на циферблат своих часов - 235 минут обязательной декомпрессии, прежде чем мы сможем вдохнуть свежий воздух. Если добавить время, проведенное на глубине, и возможные неожиданности во время подъема, то мы должны выйти из воды пять часов спустя после погружения. Начинается медленный подъем. Декомпрессионные остановки становятся все длиннее, чем ближе к поверхности. И, наконец, до поверхности остаётся 12 метров.

Вот уже некоторое время наблюдаем за весьма агрессивной белой рифовой акулой, крутящейся неподалеку, и это несколько остужает наш пыл. Она молода (длиной менее двух метров), стремительна и раздражена, я полагаю, в связи с двумя огромными крючками, впившимися в ее челюсти, и несколькими метрами нейлона, тянущимся за ее хвостом, рана плавники. Каждый день, она преследует нас с самого начала нашего погружения и до глубины 15 метров - час-полтора мы должны не спускать с нее глаз. Раза три я должен был парировать ее атаку, а один раз даже пришлось стукнуть ее по носу... Оглядываясь назад, я понимаю, что это было впервые в моей жизни, когда акула приблизилась на расстояние контакта без приманки - поразительно! Во всяком случае, есть много всего, чтобы держать нас в напряжении, в том числе и контроль за работой снаряжения на этом критическом этапе декомпрессии. Мы должны постоянно проверять, чтобы наша газовая смесь работала как следует. Медленно гелий замещается кислородом, и на глубине около шести метров от поверхности, где нам предстоит провести последние два часа, мы уже дышим чистым кислородом.

Последний час, как правило, самый некомфортный. Начинает ощущаться вес подводного снаряжения. Зыбь потряхивает нас весьма активно, и при выходе из воды, мы начинаем жаловаться на поясницу. Наступают последние пять минут. Все постепенно поворачиваются катушкой вверх. Лодка находится над нами, дрейфуя вместе с нами. Уже на борту я могу видеть сочетание усталости и удовлетворения на лицах, лишенных теперь масок и трубок. Спустя более чем четыре часа мы можем поговорить и рассказать свою историю, всегда немного отличающуюся от других, что лишний раз доказывает тот факт, что на больших глубинах наши чувства немного искажаются, отсюда и разница во впечатлениях. Это странное чувство: ты только что вышел из воды, а самое главное случилось более четырех часов назад. «Это было здорово, но это было давно...» Все произошедшее постепенно переходит в разряд воспоминаний, как еще одно свидетельство того, что мы вернулись с другой планеты...

Напряжение, наконец, покидает нас, но день еще не закончен. Возвращаемся на пляж, разгружаем оборудование, загружаем в пикап, закрепляем лодку на прицепе... Все как и накануне, и мы уже готовимся к завтрашнему дню. Сорок дней такой жизни, один за другим. Для меня это стало кульминационной точкой особого этапа, особенного момента моей жизни.

Впрочем, последнему утверждению соответствуют дни, когда все шло по плану и когда латимерия была там. Увы, так было не всегда. На самом деле, ее чаще не было на месте, а иногда случались различные инциденты: нехватка воздуха отклонение от курса, проблемы со снаряжением, с камерой, и тогда погружение было неудачным. В такие дни трудно было поддерживать энтузиазм, ведь многочасовой подготовки оказалось недостаточно, чтобы сделать успешными и продуктивными эти несколько десятков минут на глубине. «Ради чего все это?» Испытать это пессимистичное, дурное чувство нам грозило каждый вечер.

Глубоководные погружения, такие как наши, часто незабываемы, но всегда неблагодарны. Если взглянуть на записи моего компьютера, то сложив время всех погружений, окажется, что рядом с латимерией я провел ровно 160 минут. Сто шестьдесят минут пребывания рядом с самой старой рыбой на земле. Сто шестьдесят минут из 185 часов погружений. С одной стороны – мало, с другой – больше, чем я мог рассчитывать.

За 30 дней в 2010 году, а затем 40 дней в 2013 году, мы многое узнали о латимерии, но каждое открытие вызывает еще больше вопросов. Ведь что мы знаем о латимерии? Практически ничего, кроме того, что она существует!

Во время последней экспедиции мы провели целый ряд научных экспериментов, которые были и сложные и смелые одновременно, учитывая глубину, на которой все это происходило. Результаты все еще оцениваются, и мы очень нетерпеливы в надежде узнать немного больше о самой легендарной рыбе в мире. Я обещаю поделиться тем, что мы обнаружим, с максимально большим количеством людей в самом ближайшем будущем! •

www.andromede-ocean.com

www.coelacantheprojet-gombessa.com

*Сто шестьдесят минут пребывания
рядом с самой старой рыбой на земле.
Сто шестьдесят минут из 185 часов
погружений. БОЛЬШЕ, ЧЕМ Я МОГ
РАССЧИТЫВАТЬ.*





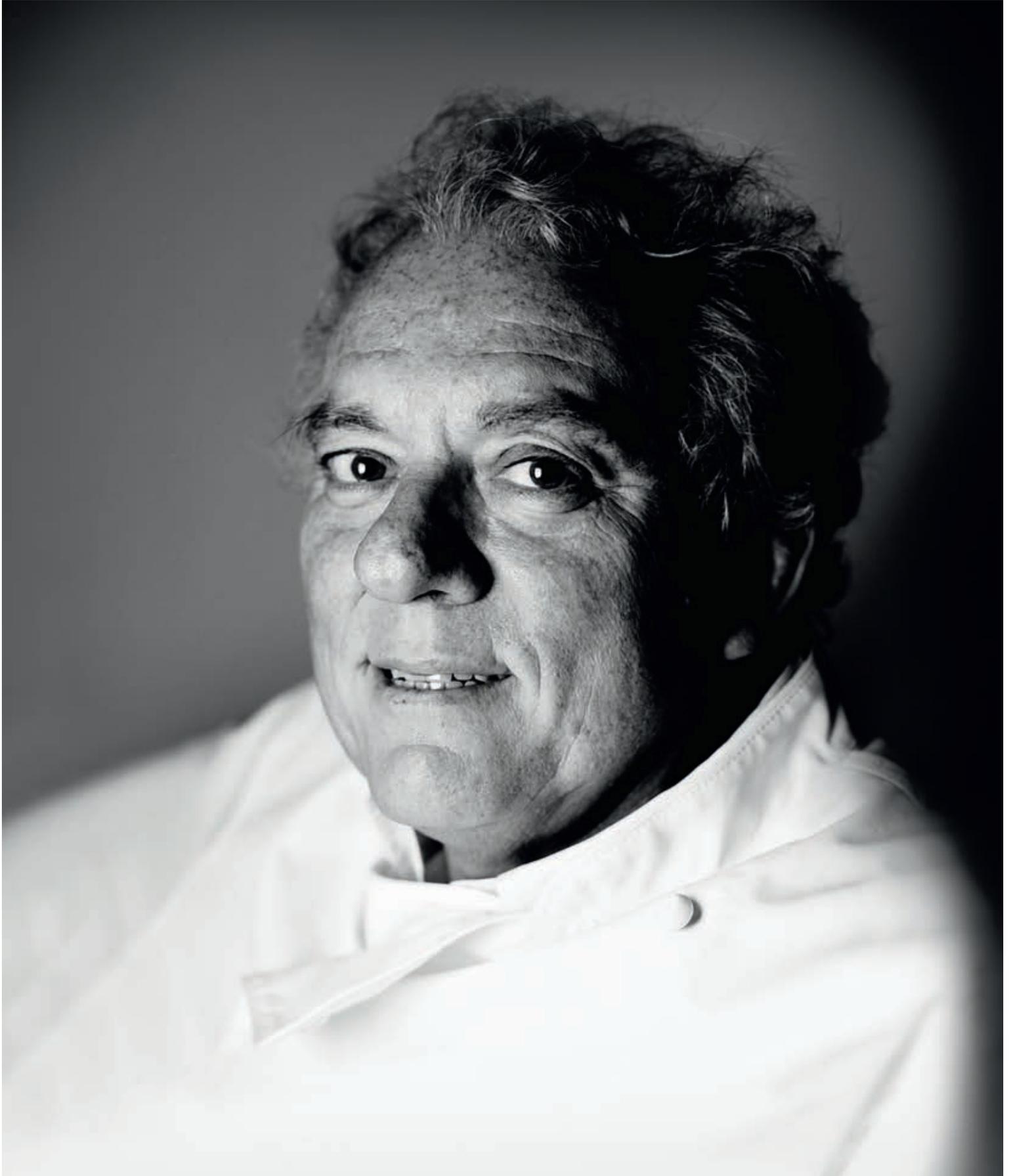


ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

Возвращение к классике:

МИШЕЛЬ РОСТАН

Есть особая радость в том, чтобы вновь открывать для себя волшебство почитаемых стандартов великой французской кухни.

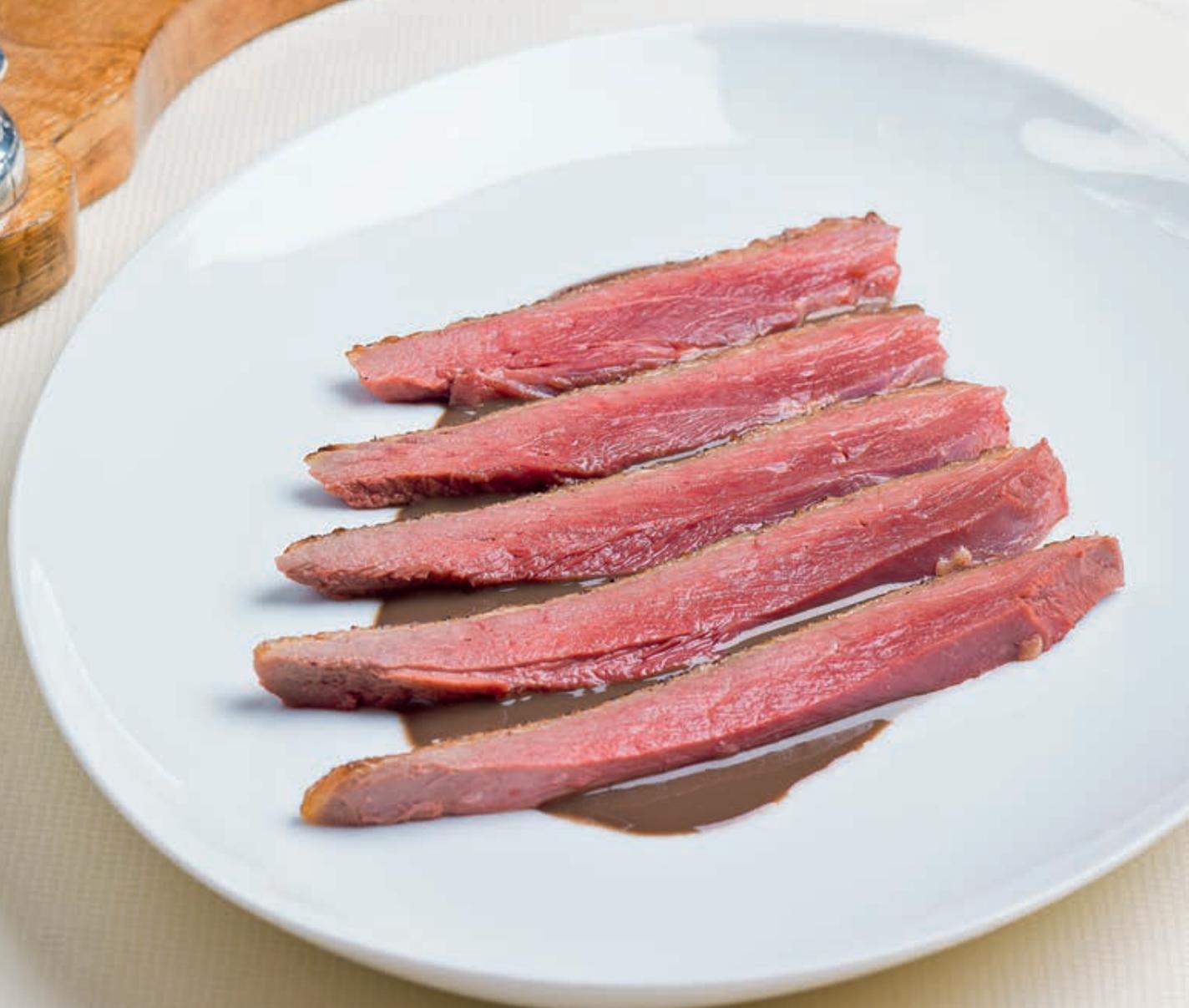




Момент совершения открытия всегда остро волнующий и возбуждающий. Гурманы и критики во всем мире совершают сальто над новаторскими творениями, экзотическими ингредиентами, молекулярными превращениями и другими причудами, демонстрируемыми в театрах, которые раньше звались ресторанами. Но что если «открытие» совершено не на переднем крае? Если оно заключается вовсе не в извлечении полезных веществ из трав, собранных в норвежских лесах? И не имеет вид ускорителя частиц? А что если оно было с нами рядом все это время, только его не замечали в безумной погоне за экзотическими новинками? Одним словом, вдруг это «открытие» - давно известная гастрономическая классика? Любовно приготовленная, доведенная до совершенства? Разве ощущения от такой находки будут менее острыми? Более! Что и получило подтверждение во время моего недавнего посещения парижского ресторана Мишеля Ростана на *rue Rennequin*, где я вновь испытал огромное удовольствие и радость: как от традиционных основ французской кухни, так и от умиротворяющих ритуалов презентации блюд.

Учение Эскофье можно рассматривать как смелое, инновационное, как «СВЕЖУЮ СТРУЮ» в мире гастрономии, наводненном молекулярной кухней

На самом деле мы не одиноки в этом повторном открытии классической французской кухни. Для тех, кто считает, будто эволюция гастрономии идет по неуклонно восходящей траектории безрассудства, может стать открытием тот факт, что траектория-то может иметь форму петли Мебиуса. Ни много ни мало, всегда модный и актуальный журнал *New Yorker* посвятил большую статью-хронику рекреации трех глубоко почитаемых исходных точек классической французской кулинарии, которые Эскофье превратил в своего рода Евангелие и каковыми являются шартрез, кулебяка с лососем и утка с кровью (в букв. переводе *canard au sang* звучит как утка в крови). Мало того, что готовое блюдо – это всегда откровение, но и удивительно сложная задача его приготовления – настоящая авантюра. Удивлены? Это не прошлое,





не, так сказать, *passé* - учение Эскофье можно рассматривать как смелое, инновационное, как «свежую струю» в мире гастрономии, на водоненном молекулярной кухне.

Однако Мишель Ростан не открывал и не изобретал заново эти почтенные стандарты - они были с ним всегда. Главенствуя на кухне ресторана, носящего его имя с 1970 года, т.е. в течение 43 лет без перерыва, и удостоенного двух мишленовских звезд, он остается непоколебимо верен великой классике.

Корни его мастерства уходят глубоко в недра кулинарного искусства, поскольку Мишель является уже пятым поколением шеф-поваров в семье (и третьим поколением, заслужившим высокую оценку от «Гида Мишлен»). Жена Мишеля, Мари-Клод, встречающая гостей на пороге дома, тоже из семьи поваров. А присоединившиеся к ней дочери Софи и Кэролайн представляют уже шестое поколение рестораторов.

La canette «Miéral» au sang, servie saignante en deux services, sauce au vin rouge liée de son sang et au foie gras, salade de cuisses en fricassée.

Как и многие великие шеф-повара, Ростан рано начал свое обучение - в возрасте 16 лет, по существу, в то же время, когда произвела

фурор *nouvelle cuisine* или Новая Французская Кухня. Однако обучение Мишеля шло в другом направлении. Важными его вехами стали *Lasserre* и *Lucas Carton* в Париже и *La Marée* в Биаррице - не рестораны, а подлинные храмы великих традиций. Вместе с восприимчивостью и вдохновенностью Мишель перенял от своего отца Джо глубокое уважение и преданность основополагающим принципам великой французской кухни, в числе которых единая концепция блюда, выпаренные соусы, и, в отличие от сегодняшних модернистов, отсутствие страха перед маслом и сливками. Рука об руку с этими аксиомами, которыми руководствуется на кухне Мишель, идет его преданность некогда знаменитым, а затем почти забытым ритуалам презентации блюда на столе, его разделки и подачи. Приверженность Ростана традициям настолько глубока, что он трепетно собирает кулинарные книги XVIII века, зачастую находя их в самых отдаленных уголках известного парижского «блошиного рынка» (т.н. *Marché aux Pucés*). Это вовсе не означает, что Ростан «зациклен» на прошлом - он развивается и адаптирует свои рецепты ко времени нынешнему.



Современная французская кухня похожа на петлю Мёбиуса, где перемещение по ее изгибам возвращает в исходную точку. Хотя это и удивительно, но классическую французскую кухню все-таки можно найти в «неразбавленном» виде, когда при приготовлении блюд придерживаются всех основных традиционных элементов, а затем презентуют эти блюда согласно всем канонам. Где? В ресторане Мишеля Ростана. Во времена, когда модернисты выдают все более авангардные творения, Ростан остается непоколебимым. Ему удалось достичь того, о чем другие так отчаянно мечтают, - уникальности, ибо его ресторан – единственное место в Париже, если не во всем мире, где можно получить «полную дозу» удовольствия от традиционности.

Преданность Мишеля Ростана ритуалам традиционной французской кухни вновь была продемонстрирована в 2012 году. Поводом послужил обед в честь 100-летия *Epicure d'Escoffier de Paris*. Тема этого специального обеда звучала так: «из кухни в обеденный зал с жестиком и объяснениями». Впервые для подобного мероприятия вместе работали четыре повара: Мишель Ростан, Мишель Труагро, Пьер Эрме и Жан-Пьер Биффи. Обед проходил в ресторане Ростана, который был буквально осажден гурманами,

сошедшимися в схватке за желанное место в обеденном зале. Каждый из поваров приготовил по одному блюду - вклад Ростана заключался в *canard au sang*, и это блюдо идеально отвечало теме мероприятия, поскольку оно требует идеальной точности на кухне, последующей ловкой разделки и приготовления соуса прямо в зале в сопровождении пояснений, когда у стола разворачивается настоящее театральное действие.

Недавний визит на *rue Rennequin* лишь подтвердил мои мысли в том, что в этом, казалось бы, забытом мире дела обстоят прекрасно. На ярком контрасте со многими из современных «едален», когда ставка на модность сделана не только в еде, но и в антураже, Ростан стойко придерживается проверенных временем ценностей. Войдя через главный вход, вы попадаете в спокойную, уютную атмосферу, которую создают деревянные стены, окрашенные в теплые тона и декорированные гобеленами, тщательно подобранными художественными произведениями, а от огромной витрины с фарфоровыми куклами просто невозможно оторвать глаз. Признаком роскоши является и то, как расставлены столы – на максимальном расстоянии друга от друга.

Традиционный *coupe de champagne* сопровождается «армадой» легких закусок: миниатюрные бутерброды с восхитительным муссом из сардин, мадлены с ветчиной, тосты с кружочком лобстера, увенчанные небольшим кусочком гвоздичного перца и, наконец, классический мусс из голубинового мяса на песочном корже. Эти закуски не только хорошо сочетаются с шампанским, они облегчают процесс изучения одной из лучших в Париже винных карт. Богатый и разнообразный список впечатляет глубиной и продуманностью выбора вин Бургундии благодаря сомелье Алану Ронзатти, заведующему винным погребом с 1987 года и обладающему не только

Одна из фирменных «ФИШЕК» РОСТАНА - ВЕЛИКОЛЕПНАЯ презентация блюд

L'araignée de mer relevée de
gingembre, crémeux de courgettes
en impression de caviar osciètre.

энциклопедическими знаниями в отношении содержащихся в нем вин, но и талантом доносить эти знания до слушателей.

По-прежнему в меню, как яркое воспоминание о первом посещении ресторана Мишеля Ростана в начале 1980-х, *ravioles de Romans cuites au bouillon de volaille, cerfeuil frais*. Эфирно-воздушные миниатюрные равиоли, фаршированные сырным муссом и акцентированные кервелем, плавают в насыщенном курином бульоне, сдобренном опять-таки кервелем. Нежное и легкое, это блюдо - идеальная увертюра к последующим переменам.

La salade de homard «bleu» cuit au moment servi entier, jeunes poireaux en vinaigrette, crèmeux de homard et jus de la presse à la betterave - это блюдо высшего пилотажа, которое точно не имеет себе равных в Париже, и, вероятно, во всем мире. Те, кто знает толк в еде, вполне могут поставить под сомнение это несколько смелое заявление об уникальности, однако сомнения быстро испарятся, стоит им прочесть дальнейшее описание. Тележка с разделочной доской, на которой покоится целый лобстер, выловленный в холодных водах Бретани, подкатывается к столу и начинается священнодействие. Ростан откровенно равнодушен к театральному действию в обеденном зале, и презентация лобстера - наглядное свидетельство его огромного кулинарного таланта и особого, щегольского стиля его презентации. Не сделав ни единого ложного движения ножом, метрдотель Бруно Гримолт ловко избавляется от панциря и извлекает абсолютно нетронутые, еще теплые части лобстера. Где еще лобстера подают к столу целиком и разделяют при гостях? Но на этом спектакль не заканчивается. После извлечения из панциря готовое, полупрозрачное мясо делится между двенадцатью отсеками одной большой тарелки, в каждом из которых лежит определенный ин-

гредиент салата: лук-порей, пюре из свеклы, соус из лобстера... Неожиданным является соединение омара со свекольным пюре. Не будучи навязчивой, свекла делает деликатный акцент, усиливая естественную сладость мяса лобстера. Во всех отношениях это великолепно приготовленное блюдо, и его уникальная презентация достойны паломничества в Париж.

Araignée de mer relevée de gingembre, crèmeux de courgettes en impression de caviar osciètre от мсье Ростана - еще одно свидетельство его мастерства в приготовлении ракообразных. В менее умелых руках блюда из краба-паука чаще всего разочаровывают. Трудность состоит в том, что мясо краба-паука очень деликатное, и его легко затмить гарнирами; оно требует сдержанности и меры, и именно ее Ростан хорошо чувствует. Кабачкам придается форма мусса, который обволакивает краба как каннеллони. И эти растительные каннеллони декорируются тонкими кругами икры.

Есть еще одно блюдо, способное подвигнуть множество людей на то, чтобы взять билет на следующий же рейс до аэропорта Шарль де Голль - это *le sandwich tiède à la truffe fraîche, pain de campagne grillé et beurre salé*.

Созданию ПРИЯТНОЙ, ТЕПЛОЙ
АТМОСФЕРЫ в зале способствуют
деревянные стены





Представьте себе обычный горячий сэндвич с сыром, но с одним принципиальным отличием – вместо сыра использованы трюфели. Это потрясающе роскошное, «душевное» блюдо - простое, насыщенное и греховно декадентское. У Ростана есть одна хитрость, превращающая это, казалось бы, тривиальное блюдо в исключительное. Он в течение трех дней ароматизирует трюфелями как масло, так и хлеб, поэтому они не просто служат фоном для трюфелей, а вносят свой вклад в пьянящий аромат и вкус блюда.

Почти повсеместно забытое одно из основных блюд французской кухни по-прежнему царствует на *rue Rennequin - la quenelle de brochet soufflée à la crème de homard*. От первого же кусочка рождается сожаление по поводу прошедших десятилетий, в течение которых мир гурманов был лишен классических кнелей, исчезнувших из ресторанных меню. Конечно, они сытные. Можно сказать, вызывающе сытные. Но разве мы не ходим в лучшие рестораны для того, чтобы отдохнуть от повседневной рутины и предаться декадентскому удовольствию? Почему идея того, что каждая трапеза, даже обеды и

ужины по особому случаю, должны представлять собой спа-питание, крепко засела в головах поваров?! Кнели, на самом деле, подаются как одна большая фрикаделька-суфле в насыщенном, ароматном соусе из лобстера, вкус которого углубляется приготовлением его вместе с панцирем. Это блюдо мгновенно изгоняет все правильные мысли о постной кухне, возникни они в чьей-то голове, потому что они оказываются мгновенно унесенными волнами удовольствия от каждого кусочка.

«Зажигалка», если говорить современным языком, а если более традиционным, то *le tronçon de turbot rôti, jeunes carottes et morilles fraîches, coques d'oignons glacés et jus des arêtes au vin de Syrah*. Жареная свежая камбала подается в «лодочке» из свежего горошка с морковью, луком и грибами.

Элегантное и эффектное мастерство Бруно Гримолта в полной мере проявляется в презентации *la canette «Miéral» au sang, servie saignante en deux services, sauce au vin rouge liée de son sang et au foie gras, salade de cuisses en fricassée* - блюда, которым Ростан наиболее известен в мире. Трудно найти ресторан, в котором сохранилась бы в полной мере традиция приготовления и разделки целой утки прямо в обеденном зале. Тем сильнее удовольствие от исключительно точного чувства времени и кондиции приготовления, а также безупречной разделки поджаристой, цвета красного дерева птицы в «исполнении» Бруно Гримолта. Но нарезка утки тонкими ломтиками – лишь первый акт двухактного перформанса, потому что второй акт посвящен приготовлению соуса. Оно в огромной мере зависит от наличия устройства, которое сегодня почти невозможно найти - серебряного пресса для утки. В качестве первого шага приготовления соуса каркас утки помещается в пресс для выдавливания драгоценного сока. Делать все нужно очень быстро – соединить сок с основой соуса и выпарить смесь над пламенем; в результате получается густой, темный, пряный соус невероятно глубокого вкуса.

И все-таки за последние несколько лет произошло одно изменение в презентации этого

Вверху: La quenelle de brochet soufflée à la crème de homard.

Справа: Le tronçon de turbot rôti, jeunes carottes et morilles fraîches, coques d'oignons glacés et jus des arêtes au vin de Syrah.





блюда. Раньше утиная грудка нарезалась ломтиками тонкими, как бумага, движением спереди назад, которые затем укладывались на тарелку в виде карпаччо. Чтобы гости могли лучше прочувствовать вкус каждого кусочка, Ростан стал резать утиную грудку более толстыми ломтиками движением ножа снаружи внутрь грудки. На протяжении многих лет я наслаждаюсь результатом обоих способов, поэтому нет ответа на вопрос «Какой из них лучше?». В обоих случаях утка, купающаяся в насыщенном, густом соусе, отличается воздушностью и нежностью, и вам, по сути, только кажется, что теперь вы ее жуете, чего, впрочем, и добивался Мишель Ростан, модифицировав способ разделки. Существует причина, почему мсье Эскофье тщательно прописал все детали приготовления *canard au sang*, включая использование специального пресса, поскольку без него не получится соус, а значит, блюдо утратит свое великолепие. Именно поэтому на юбилейном обеде по случаю 100-летия *Epicure d'Escoffier de Paris* это блюдо было обязательным, ведь оно, приготовленное мэтром Ростаном, действительно является одним из фундаментальных столпов великой французской кухни. И как акцент на том факте, что на столь торжественном обеде нет места спа-блюдам и следует предаваться настоящему *fête*, к утке был подан греховно-вкусный картофельный гратен.

Не может не впечатлить *la noix de ris de veau croustillante aux écrevisses, fanes de navets farcies d'une crème de persil et champignons de Paris*. В приготовлении зобной железы Ростан придерживается классицизма. «Сладкое мясо» - это всегда испытание поварского мастерства; если все сделано правильно, что, к сожалению, бывает не часто, то между тем, что снаружи и изнутри должен создаться интригующий контраст - хрустящая корочка и нежное, сливочно-мягкое мясо внутри. Шеф Ростан всегда добивается этого. В сочетании с соусом из речных раков мясо столь же великолепно, сколь и традиционно.

Le soufflé chaud au caramel beurre salé, sorbet aux «poires Williams» - многолетний фаворит среди десертов шефа Ростана. Хотя при прочтении описания кажется, что ты ступаешь



на знакомую почву, Ростан привносит собственное видение в этот десерт. Чуть солоноватой карамельной основе суфле добавляет текстуру и глубину вкуса... фундук. Еще один сюрприз – аккомпанирующий суфле грушевый сорбет имеет экзотический привкус сычуаньского перца. А если вы неравнодушны к солоноватым карамельным соусам, то просите принести его побольше.

Ресторан на *rue Rennequin* – мой личный пункт назначения в Париже вот уже три десятилетия. Есть определенная комфортность в том, что Мишель Ростан неизменно почитает и уважает те ценности, что привели его на пик славы еще в начале карьеры. А для тех, кто упивается прелестями великой французской кухни, как и для тех, кто в погоне за современностью отверг когда-то прошлое, но теперь хочет спуститься на землю и вернуться к истокам, ресторан Мишеля Ростана на *rue Rennequin* - оазис в центре Парижа. •

Вверху: Le soufflé chaud au caramel beurre salé, sorbet aux «poires Williams».

Слева: La noix de ris de veau croustillante aux écrevisses, fanes de navets farcies d'une crème de persil et champignons de Paris.



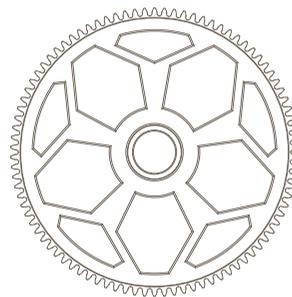
ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

КОЛЕСА И ШЕСТЕРНИ

О чем знают часовщики и упускают из виду многие коллекционеры? Об огромной значимости высококачественных колес и шестерней для работы механизма.

Сначала немного лести, затем хорошая порция ледяного душа. Почти наверняка большинство читателей *Lettres du Brassus* являются коллекционерами сложных, изысканных часов *haute horlogerie*. И их опыт позволяет им чувствовать себя уверенно в этом запутанном мире благодаря глубокому пониманию значимости тонкой, безупречной отделки престижных часов. Некоторые из любителей, без сомнения, поднялись до уровня крупных специалистов, к которым друзья обращаются за советом. Но специалисты они или нет, сколько из них уделяли достаточно внимания не только видимым частям механизма: мостам, платинам, роторам автоподзавода, балансу и т.д., но и зубчатым колесам (часовщики предпочитают называть их просто «колеса») и шестерням, которые являются неотъемлемыми компонентами каждого механического часа? С большой долей уверенности можно сказать - если вы не часовая мастер, то уделяли крайне мало внимания, или не уделяли вовсе.

При этом часовщики не просто сосредоточены на колесах, шестернях, или трибах, и их



Колесо

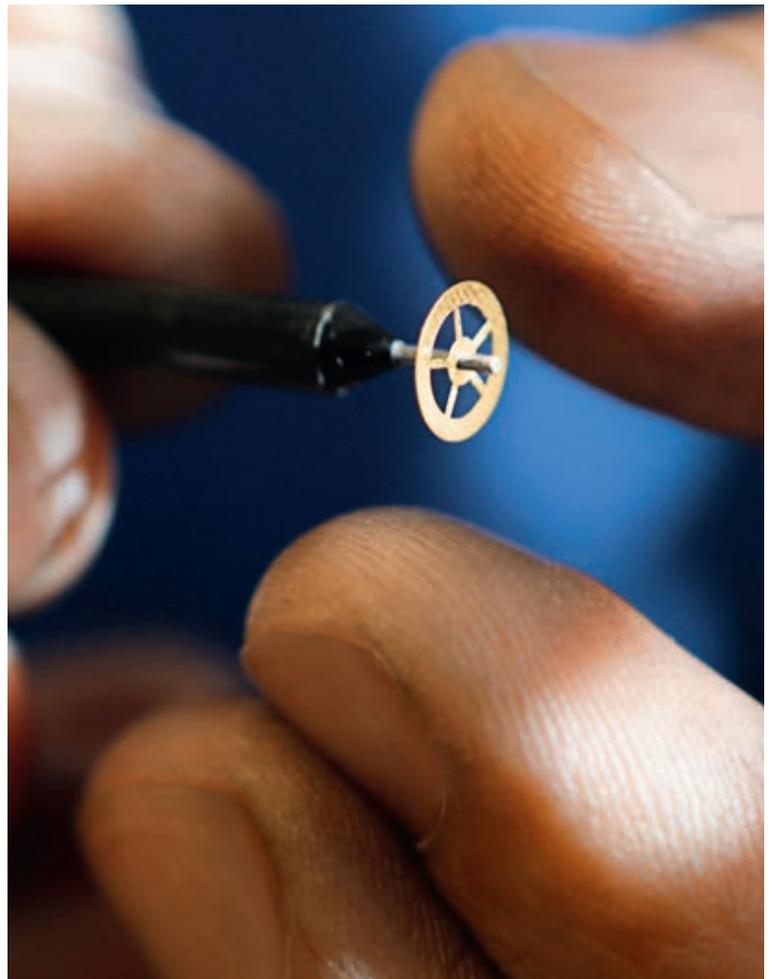
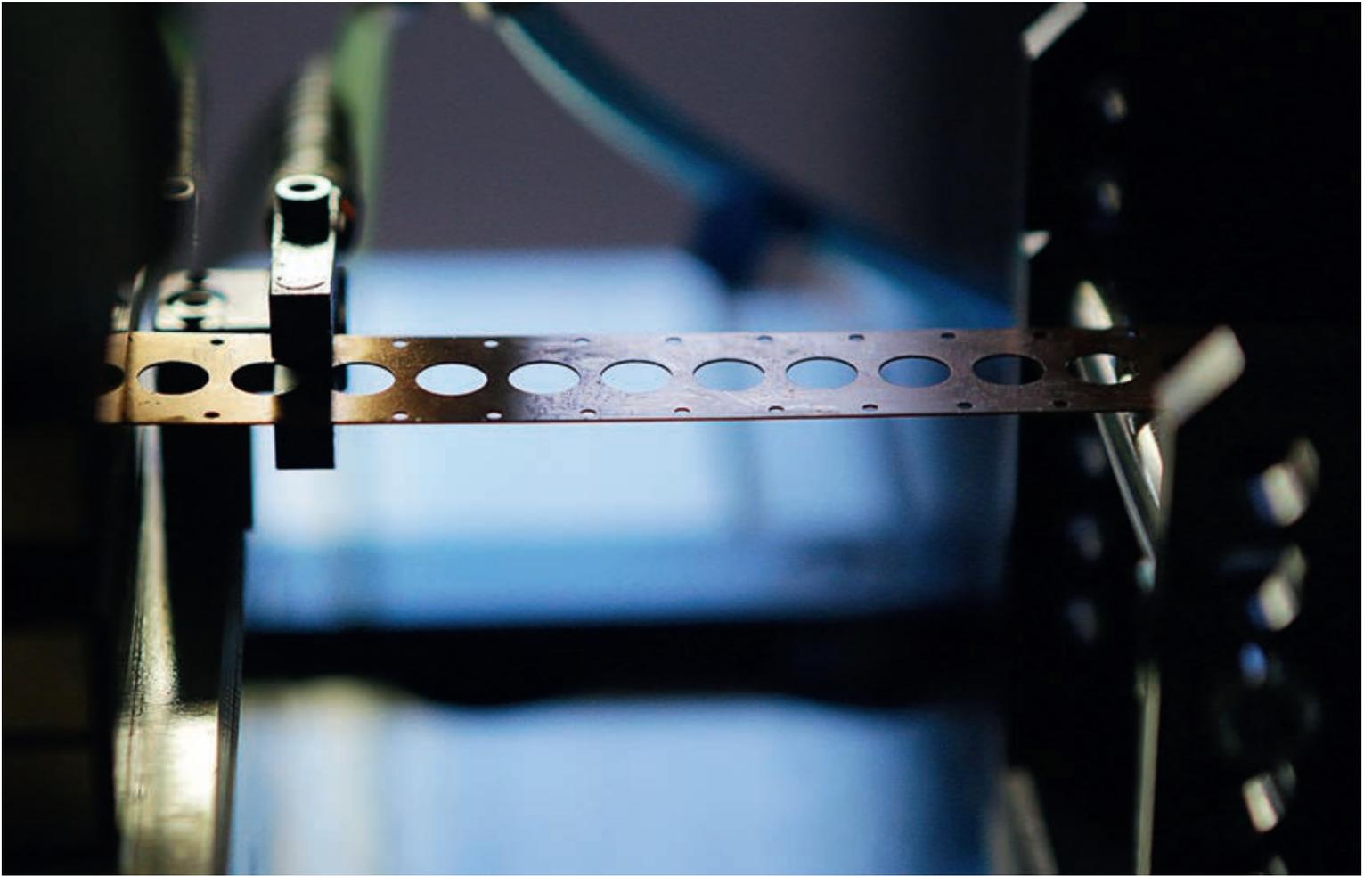


Триб

подвижных соединениях, которые называют *mobiles*, они одержимы ими. Причина не только в том, что вся механическая сердцевина часов зависит от этих компонентов, но и в том, как и сколько эти часы будут служить вам. А это тоже зависит от качества колес и шестерен.

Все колеса, шестерни и их соединения изготавливаются в Валле-де-Жу в нескольких минутах ходьбы от двух предприятий Blancpain. Производство осуществляется на фабрике François Goulay SA, совладельцем которой Blancpain является. С момента своего основания в Валле-де-Жу в 1855 году фабрика François Goulay SA специализирует-





ся на изготовлении колес, шестерен и их узлов. Свою продукцию она поставляет практически всем известным часовым домам ... в Валле-де-Жу, Женеве, Ла-Шо-де-Фоне, Германии. Слишком важную, чтобы оставаться в игре. При этом не всем компаниям требуется одинаковый уровень качества, хотя Golaу обеспечивает практически всю часовую отрасль. Blancpain, конечно же, настаивает на высочайшем качестве, и каждые часы марки оснащены компонентами, которые на Golaу называют *haut de gamme*, т.е. высококласными, топовыми.

Blancpain настаивает не только на самом высоком качестве компонентов, но и на использовании для них специальных материалов. В принципе существует три вида материалов, из которых изготавливаются упомянутые компоненты: латунь, нейзильбер и медно-бериллиевый сплав. В большинстве часов используются колеса из латуни. Так вот Blancpain практически для всех своих коллекций выбрала самый дорогостоящий вариант - медь-бериллий. Почему? Потому что он повышает качество механизма, делая его прочнее, обеспечивая более низкий коэффициент трения и повышенную износостойкость по сравнению с латунью и нейзильбером.

Выбор уровня качества и, соответственно, материала, хотя и жизненно важен, но открывает лишь часть тех ноу-хау, которые используются в изготовлении и отделке этих ключевых компонентов всех часов Blancpain. Более полная картина вырисовывается после дня, проведенного в Валле-де-Жу в мастерских Golaу, когда производственный процесс изготовления колес, трибов и узлов был увиден собственными глазами.

При производстве зубчатого колеса работа начинается еще до того, как будет отгружен исходный материал. И все потому, что

ПОЧЕМУ МЕДНО-БЕРИЛЛИЕВЫЙ СПЛАВ? *Потому что он добавляет качества механизму.*

первый шаг – это изготовление прецизионного инструмента, с помощью которого впоследствии и будет делаться конкретное колесо. Каждое из колес требует собственного инструмента, называемого *étampe de roue*, т.е. штампом, который разрабатывают и изготавливают мастера-инструментальщики Golaу. В каком-то смысле склад, где хранятся штампы, напоминает библиотеку, или, лучше сказать, исторический архив, в котором на полках выстроились специальные инструменты для всех-всех колес, когда-либо изготавливавшихся на фабрике.

После того, как инструмент будет готов, начинается изготовление собственно колес. Материал поставляется в виде рулонной ленты, похожей по виду на огромный моток пленки. Для колес Blancpain используется лента из сплава медь-бериллий. Специально изготовленный инструмент устанавливается на штамповочную машину, в которой из ленты вырезаются заготовки колеса со сплошной центральной частью и «спицами». Колеса

для многих из новых механизмов Blancpain легко узнать уже в процессе производства, поскольку их форма, навеянная высокоэффективными автомобильными зубчатыми передачами, отличается наличием *à jantes*, т.е. обода специфической формы.

Штамповочные машины, используемые для этого начального этапа изготовления, варьируются в зависимости от толщины и диаметра колеса. Самая маленькая из машин осуществляет штамповку с усилием 6 тонн, самая большая - 30 тонн.

Для большинства колес следующим технологическим шагом является прецизионное высверливание отверстия в центре заготовки. И здесь проявляются преимущества от использования более дорогого материала – медно-бериллиевого сплава. Чтобы сделать центральное отверстие в заготовке из латуни или нейзильбера, оно должно быть просверлено. После сверления неизбежно образуется небольшой заусенец на нижнем краю отверстия. При использовании медно-бериллиевого сплава отверстие может быть вырублено на штамповочной машине. Эта технология имеет два несомненных достоинства. Во-первых, вырубка обеспечивает большую точностью (порядка 3 мкм) по сравнению со сверлением. Следует помнить, что точность – это девиз, когда дело доходит до изготовления этих компонентов. Чем выше степень точности, тем лучше будут работать часы. Во-вторых, в отличие от сверления, на нижней стороне вырубленного отверстия не образуется заусенец.

На следующей стадии изготовления присутствует некоторая романтика, поскольку машина, которая здесь используется, обязана своим происхождением другому изделию, весьма далекому от часового дела - религиозной медали! Машина итальянского производства изначально и была предназначена

для производства медалей в виде Мадонны. В часовом деле эта «машина Мадонны» используется для скашивания кромок спиц колес. Заготовки должны пройти через машину дважды, чтобы угол был скошен с обеих сторон. Спицы со скошенными углами затем полируются до блеска с использованием пасты с частицами ореховой скорлупы.

Но пока наши колеса все еще остаются «беззубыми». И до прорезки зубьев они должны быть тщательно декорированы. Для большинства колес со спицами следующим этапом является круговое зернение (т.н. *cerclage*) верхней и нижней поверхностей. Для этого используется тончайшая шлифовальная бумага. Интересно, что степень тонкости зернения можно выбрать. Конечно же, Blancpain предпочитает наитончайшую из существующих. Но не следует забывать, что тонкость

ОДНА ИЗ ОТДЕЛОЧНЫХ МАШИН *имеет весьма романтическую историю и называется «МАШИНОЙ МАДОННЫ».*





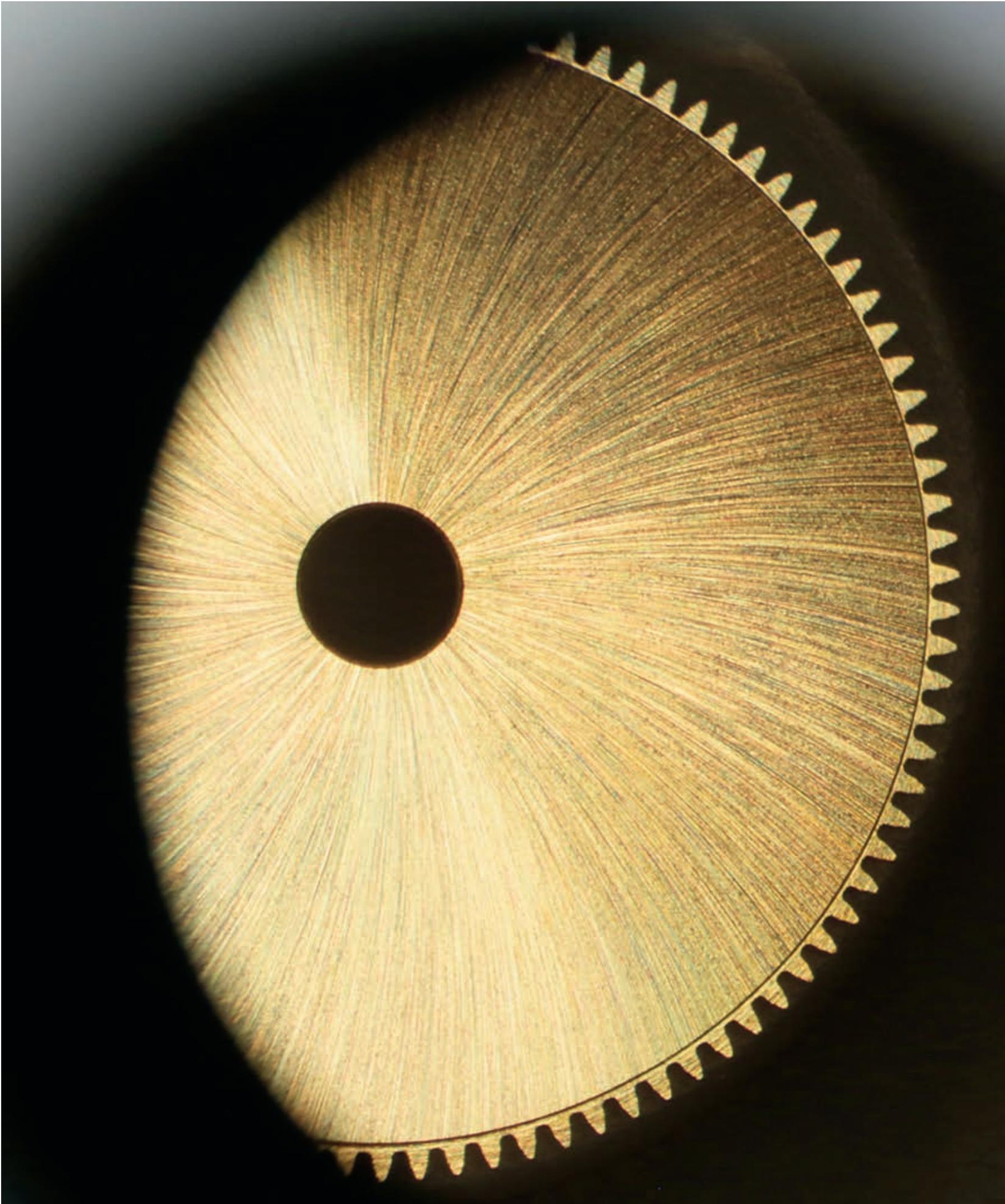
...re diamant

$0,05 \times 45^\circ$

$\varnothing 0,45$

$0,45$

Handwritten notes in cursive script, partially obscured and out of focus.



*Тонкость отделки барабана ХОРОШО
ВИДНА под микроскопом.*

отделки в данном случае ограничивается восприятием глаза. Если зернение слишком мелкое, его просто не будет видно через прозрачную заднюю крышку корпуса. То есть Blancpain выбирает наитончайшее зернение из того, что можно увидеть невооруженным глазом.

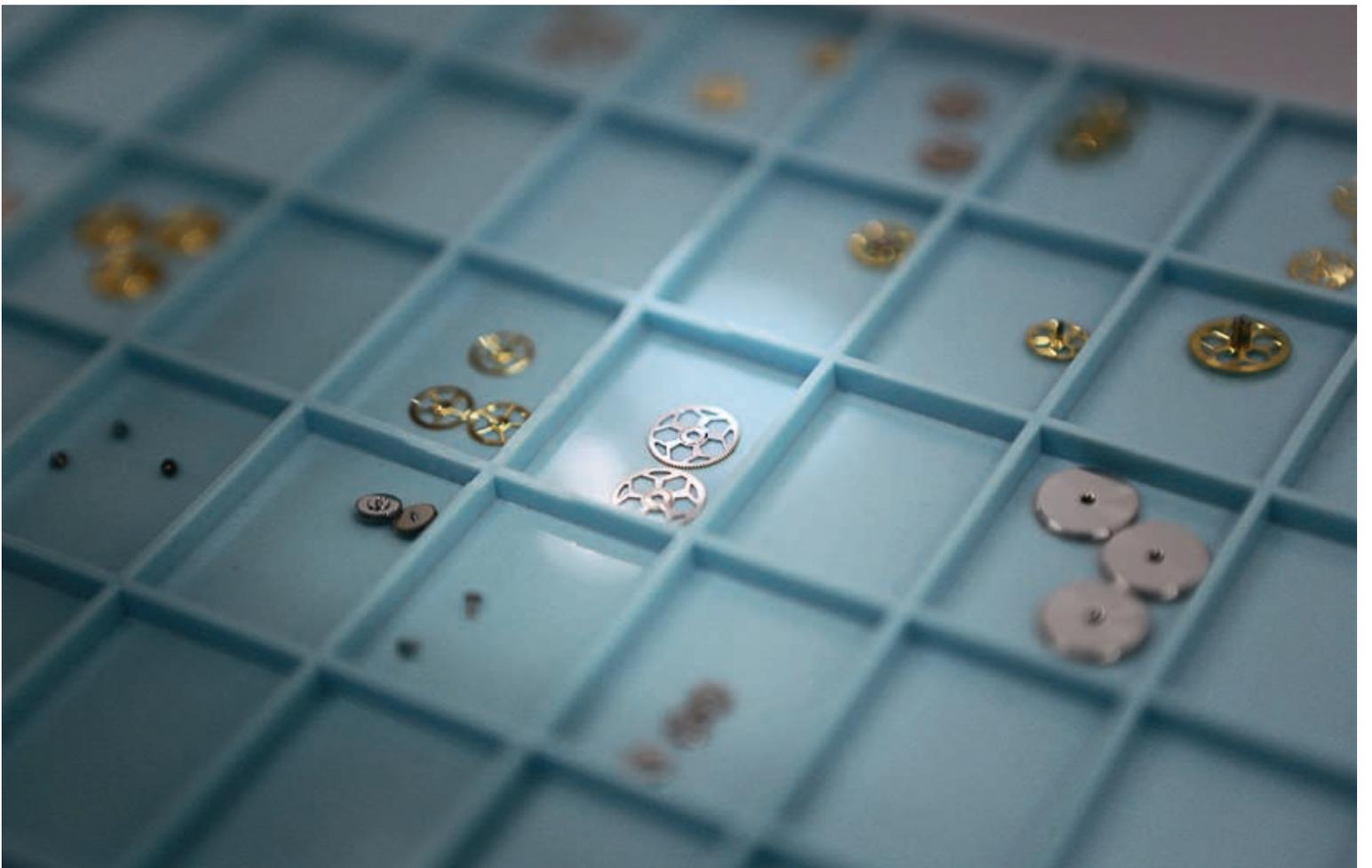
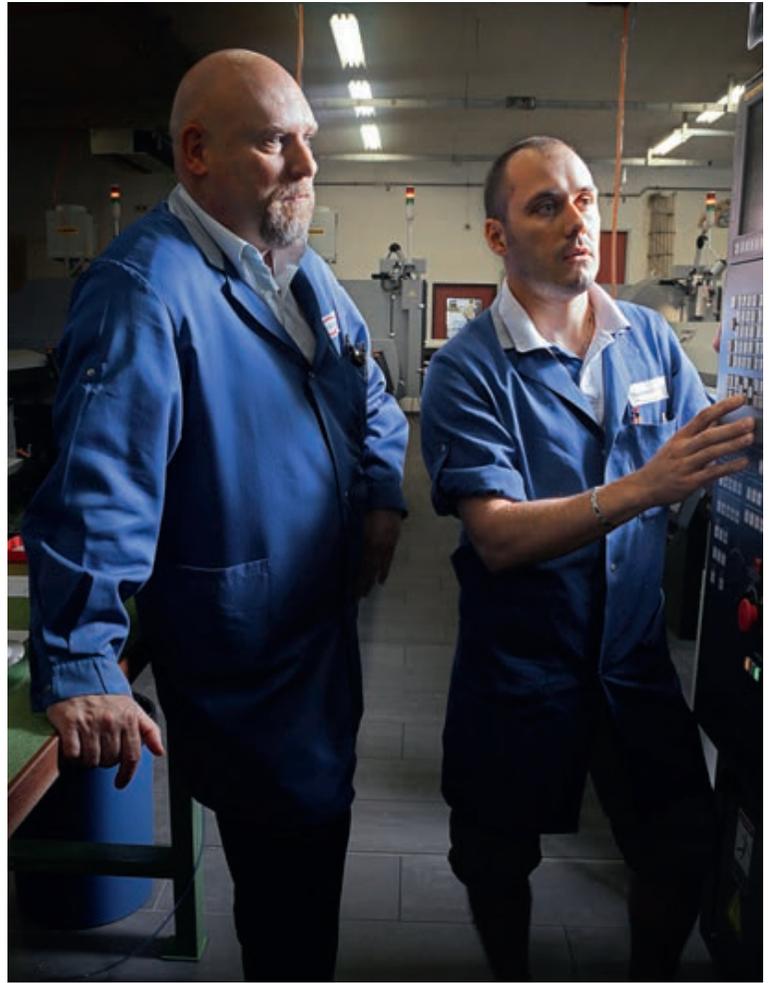
Колеса для механизмов Blancpain подвергаются еще нескольким операциям декорирования. Большинство из них имеют фаски на центральном отверстии. Кроме того, они подлежат дальнейшей полировке до зеркального блеска на круговом участке вокруг центра. Зеркальная полировка осуществляется с помощью алмазной пасты.

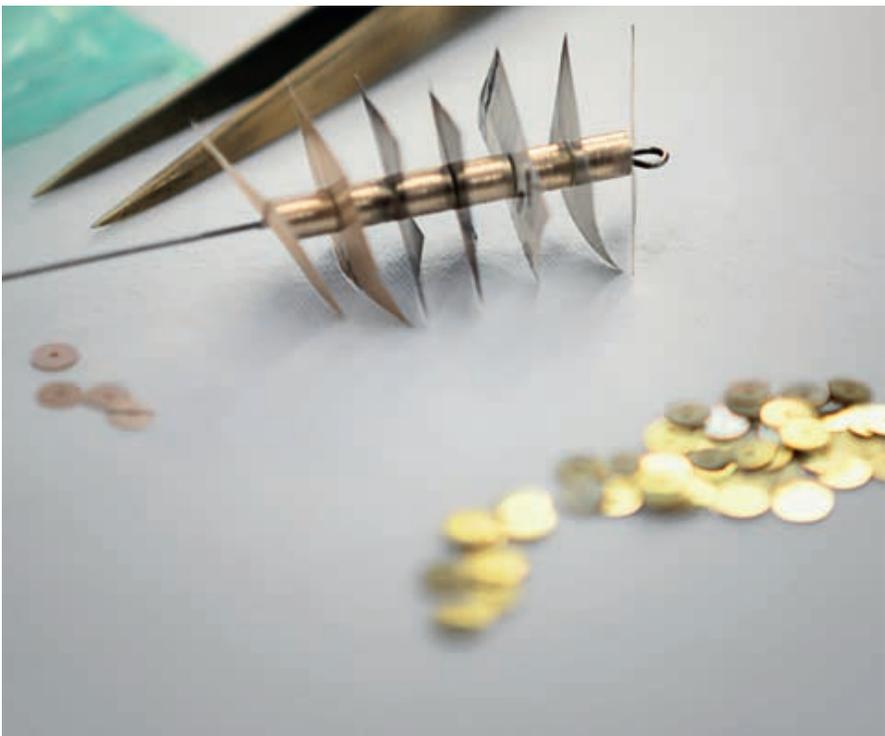
Некоторые колеса, как например, для заводного барабана, декорируются по-другому. В случае Blancpain, узор имеет вид солнечных лучей, расходящихся от центра, и называется *soleillage*. Он также наносится с помощью алмазной пасты.

А зубьев все так и нет. Но отделочные работы завершены, и колеса теперь готовы к колорированию. На барабанные колеса большинства механизмов наносится родиевое покрытие. Прочие подвергаются золочению, что называется *dorage*.

Наконец, настало время для элемента, который приходит на ум первым, когда думаешь о зубчатой передаче – собственно зуба. Для большинства колес процесс начинается с насаждения на вал группы колес, ограниченной с обоих концов «ложными» или «бутафорскими» латунными колесами. Зачем это делается? Для захвата стружки при нарезке зубьев на «настоящих» колесах. Режущий инструмент поступательно перемещается вдоль группы колес, стружка накапливается и оседает на «ложное» колесо на конце, а не на рабочие. Для барабанных колес используется несколько другая технология - зубья нарезаются на каждом колесе отдельно.

Технология изготовления триба совершенно иная. В часовом деле существует множество различных его видов, но, в принципе, он представляет собой шестерню малого диаметра, как правило, за одно целое с осью.





Mobiles, или зубчатые соединения, сочетают в себе триб малого диаметра, прикрепленный к зубчатому колесу большего диаметра. Большинство трибов изготавливаются из стали, однако некоторые из них могут быть сделаны из медно-бериллиевого сплава. Процесс изготовления начинается с того, что пруток материала, из которого должна быть изготовлен триб, пропускается через машину, которая нарезает заготовки требуемой формы. Таким образом, если триб имеет вид шестеренного вала, вырезаемая заготовка будет односекционной; стержень входит в машину и то, что появляется на выходе, является шестеренным валом требуемого размера и формы.

После нарезки заготовок предстоит сделать еще несколько технологических шагов прежде, чем мы получим триб. Вначале заготовка должна быть подвергнута упрочнению. Степень твердости оговаривается Blancpain и достигается путем термической обработки. После термообработки триб покрывается

маслом и помещается в шлифовальную машину, в которой для полировки поверхности используются мелкие частицы скорлупы грецкого ореха.

Некоторые коллекционеры часов, должно быть, читали о сертификации, которая имеет вид «печати» - например, Geneva Seal (по-французски, *poignon de Genève*) - и основана на соответствии часов ряду критериев. Так, одним из критериев является требование того, чтобы работа выполнялась в Женеве, а поскольку Валле-де-Жу расположен в кантоне Во, то такая маркировка, например, для Blancpain, которая находится там же, не возможна. При этом в Женеве часто утверждают, что только ручная полировка шестерни, необходимое условие для получения Geneva Seal, наделяет деталь высочайшим качеством. Конечно, в сравнении с необработанной шестерней этот аргумент несет в себе долю истины, но по сравнению с качеством полированных шестерен, используемых на Blancpain, это утверждение не только устаревшее, но и неверное в принципе. Тщательно контролируемый процесс механической полировки с использованием частиц ореховой скорлупы, которому подвергаются трибы для механизмов Blancpain, придает поверхности блеск, который на глаз не отличается от достигнутого ручной полировкой. Но не по этой причине Blancpain выбрала альтернативный метод. Причина заключается в точности готовой детали. Когда триб полируется вручную, неизбежно возникают изменения в размерах зубьев и вала. Обработка одного зуба, длящаяся чуть дольше, чем полировка второго зуба и ... точность детали утрачена. И этой деградации невозможно избежать при ручной полировке, ибо здесь присутствует человеческий фактор. С другой стороны, процесс, который предпочла Blancpain, жестко контролируется, и условие обеспечения точности соблюдается неукоснительно. Допуск порядка 2 мкм - это то, чего невозможно добиться ни при одном методе ручной обработки. Пусть и не отмеченные «печатью», шестерни Blancpain позволяют покупателю часов получить реально ценное изделие, поскольку столь жесткие допуски обеспечивают идеальную работу часового механизма и его меньший износ.

ЕСЛИ И ЕСТЬ ОСНОВНАЯ ТЕМА, *которая вытекает из исследования технологии производства колес и шестерен, то это*
СТРЕМЛЕНИЕ К СОВЕРШЕНСТВУ.





Существует еще один важный производственный момент – изготовление подвижных узлов, все тех же *mobiles*. Они представляют собой сочетание зубчатого колеса и триба. Когда каждый из элементов уже изготовлен, остается объединить их в функциональный узел с помощью операции *rivetage* или клепки. На одной стороне шестерни триба делается микроскопическая «бородка». И когда шестерня плотно накладывается на колесо и прилагается давление нужной степени, эти два элемента оказываются прочно соединенными друг с другом.

Если и есть основная тема, которая вытекает из исследования технологии производства колес и шестерен, то это стремление к идеальной точности. Оно в равной степени относится и к операции клепки при соединении элементов узла зубчатой передачи. Они должны быть очень точно позиционированы один над другим с тем, чтобы быть абсолютно концентрическими, прочно соединенными и совершенно плоскими. Качество строго контролируется с тем, чтобы узел соответствовал каждому из этих строгих критериев. Тестирование предусматривает серию проверочных испытаний, некоторые из которых неизбежно приводят к разрушению образца. Концентричность замеряется с точностью до долей микрона. Проверка клепки осуществляется не для каждого узла, так как именно она и предусматривает разрушение. Чтобы убедиться в том, что при клепке было прило-

жено соответствующее усилие, образец помещается в испытательную машину для измерения прочности соединения. В испытательной машине колесо фиксируется на месте, а шестерня проворачивается до тех пор, пока не отделится. Испытание проводится с тем, чтобы удостовериться в том, что прочность соединения соответствует техническим требованиям Blancpain.

Одна из самых больших радостей для коллекционера часов, особенно в наш век прозрачных задних крышек корпуса, – полюбоваться изысканной отделкой *haut de gamme* деталей часового механизма. Надеемся теперь, когда мы раскрыли глаза на сложности и тонкости изготовления колес, шестерен и их соединений, все больше коллекционеров будет смотреть на эти компоненты с таким же интересом и пылом, как и на другие тонко отделанные детали. •

В ПЕРСПЕКТИВЕ ОТДЕЛКА КОЛЕС И ШЕСТЕРЕН ДОЛЖНА БЫТЬ РАССМОТРЕНА СТОЛЬ ЖЕ пристально, что и отделка остальных компонентов механизма.





Земля Франца-Иосифа: девственная российская Арктика

Экспедиция «Pristine Seas»' 2013
с Blancpain

Mission partner of



Blancpain is a proud supporter of Pristine Seas Expeditions



**В конце 1800-х Северный полюс все еще оставался загадкой.
Никто не знал, была ли земля подо льдом.**

Экспедиций с целью достичь полюса снаряжалось много, но ни одна из них не преуспела. Но в 1873 году экспедицией под руководством австрийского адмирала Вильгельма фон Тегетгоффа были обнаружены ранее неизвестные острова, покрытые ледниками и населенные белыми медведями. Архипелаг назвали Землей Франца-Иосифа в честь австрийского императора. В 1926 году Советский Союз заявил права на эти острова и закрыл доступ иностранным судам.

Почти век спустя, летом 2013 года, приглашенный ученый-исследователь, давно сотрудничающий с National Geographic, д-р Энрик Сала возглавил экспедицию к Земле Франца-Иосифа в рамках проекта «Pristine Seas», где он в составе международной группы ученых и кинематографистов исследовал наземный и подводный миры российской Арктики.

Д-р Сала расскажет об этой грандиозной экспедиции и своей работе с российскими агентствами по защите уникальной экосистемы архипелага в следующем номере *Lettres du Brassus*.

Текст: Д-р Энрик Сала / National Geographic Explorer-in-Residence

ИЗДАТЕЛЬ Blancpain SA Le Rocher 12 1348 Le Brassus, Switzerland Tel.: +41 21 796 36 36 www.blancpain.com pr@blancpain.com	КОНЦЕПЦИЯ, ГРАФИЧЕСКИЙ ДИЗАЙН, РЕАЛИЗАЦИЯ TATIN Design Studio Basel GmbH www.tatin.info
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Кристель Рэбер Беччия (Christel Räber Beccia)	АРТ-ДИРЕКТОРЫ Мари Анн Рэбер (Marie-Anne Räber) Оливер Мейер (Oliver Mayer)
ГЛАВНЫЕ РЕДАКТОРЫ Кристель Рэбер Беччия (Christel Räber Beccia) Джеффри С. Кингстон (Jeffrey S. Kingston)	ФОТОЛИТОГРАФИЯ Sturm AG, Muttenz, Switzerland
АВТОРЫ СТАТЕЙ Лоран Баллеста (Laurent Ballesta) Джеффри С. Кингстон (Jeffrey S. Kingston) Энрик Сала (Enric Sala)	ПОДГОТОВКА К ПЕЧАТИ И ПЕЧАТЬ IRL plus SA, Renens, Switzerland
ПЕРЕВОД Ирина Журавлева (Irina Zhuravleva) Вадим Медведев (Vadim Medvedev)	ФОТОГРАФЫ/ИЛЛЮСТРАТОР Лоран Баллеста (Laurent Ballesta) Лиза Бессет (Lisa Besset) Blancpain Барбара Броу (Barbara Brou) François Golay SA Клод Йорай (Claude Joray) Албан Какуля (Alban Kakulya) Джеффри С. Кингстон (Jeffrey S. Kingston) Петрюс (Petrus) Ростан (Rostang) Энрик Сала (Enric Sala / National Geographic) Ману Сан Феликс (Manu San Felix / National Geographic) Филипп Вуэрос Сантамария (Philippe Vaurès Santamaria) Джоэль фон Оллмен (Joël Von Allmen)



IB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE