

УВЛЕЧЕНИЯ

НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН



Во внутреннем оформлении использованы фотографии:
Clemens Niehaus / Future-Image / ZUMAPRESS.com / Legion-Media;
Achim Prill, akeeris, Alexander Makarov, AlisLuch, amnachphoto, Anita_Bonita, Antonio-BanderAS, Artem Efimov, Bertrand Benoit, ChrisBoswell, cookelma, cybernaut, DarthArt, deyanggeorgiev, Dimijana, Dragi52, DutchScenery, Esebene, ewastudio, FactoryTh, Fotana, Gelnor Tivadar, gogo_v, gongzstudio, grapix, Gunter_Nezhoda, Henrik_L, IPGGutenbergUKLtd, Ivanov Valeriy, jyeater, Kjell Brynildsen, kschulze, lachris77, leonello, LUNAMARINA, Magdalena Jankowska, Maltaguy1, mariakraynova, markglenn, marrakeshh, marzolino, matka_Wariatka, McIninch, michaklootwijk, monkeybusinessimages, nattan726, nazarovsergey, nelyninell, nicsanchez8, Nome Cognome, Onishenko-Galina, OtmarW, palomadelosrios, Panmaule, Paul Vasarhelyi, Peerayot, peuceta, photogl, Ptahi, ra3rn, RalkoV, ramzihachicho, Rolf Robischon, s96serg, serge-75, Sergey Galushko, Shaiith, ShinichiroSaka, sibrikov, siraanamwong, sonsam, Stepan_Bormotov, StockSolutions, stokkete, Studio-Annika, thegiffary, Thongpan, trabachar, ttatty, upappo, Valentyn Volkov, Vampirica, vaskoni, Vassiliy Vishnevskiy, vblinov, Vladislav Ociacia, Wafue, Wirepec, yogesh_more, Zakharchenko, zelenusik / Istockphoto / Thinkstock / Fotobank.r u;
Alexander Khromtsov, Anastasiya Maksymenko, Anna Beliaeva, Bob Ford, Iwona Rajszczak, Jacek Paku?a, Konstantin Grishin, Margo Harrison, Mariusz rafal Jurkowski, Ovidiu Nedelus, Paul Moore, Sergejs Razvodovskis, Viktor Senkov / Hemera /Thinkstock / Fotobank.ru;
Ryan McVay, Michael Blann / Photodisc /Thinkstock / Fotobank.ru;
Creatas /Thinkstock / Fotobank.ru;
Purestock /Thinkstock / Fotobank.ru;
Stockbyte /Thinkstock / Fotobank.ru;
Digital Vision /Thinkstock / Fotobank.ru;
Jeffrey Hamilton, Siri Stafford / Digital Vision /Thinkstock / Fotobank.ru.;
Comstock Images / Stockbyte /Thinkstock / Fotobank.ru;
Jupiterimages / liquidlibrary /Thinkstock / Fotobank.ru;
Jupiterimages / Stockbyte /Thinkstock / Fotobank.ru;
Brand X Pictures / Stockbyte /Thinkstock / Fotobank.ru;
Hemera Technologies / PhotoObjects.net /Thinkstock / Fotobank.ru;
Hemera Technologies / Photos.com /Thinkstock / Fotobank.ru;
Jupiterimages / Goodshoot /Thinkstock / Fotobank.ru;
Jupiterimages / Photos.com /Thinkstock / Fotobank.ru;
moodboard /Thinkstock / Fotobank.ru;
Fuse /Thinkstock / Fotobank.ru;
BananaStock /Thinkstock / Fotobank.ru;
Ingram Publishing /Thinkstock / Fotobank.ru;
Alex Kosev, Andrey Armyagov, auremar, Bocman1973, Cartela, Darren Brode, Dikiy, Elena Grigорова, filmfoto, Gavran333, Igor Grochev, Irina Borsuchenko, Irina Solatges, Jordan Tan, Karefan, Kiselev Andrey Valerevich, LifePhotoStudio, Lisa S., Malgorzata Kistryn, marco mayer, Natursports, Nejron Photo, nuttakit, O'SHI, Oleg Golovnev, Pablo Eder, Paolo Bona, posztos, Scorpp, Sergii Korshun, Stefano Tinti, StockLite, Tim Jenner, v.tretyakov, Vorm in Beeld, zimand / Shutterstock.com Используется по лицензии от Shutterstock.com; Michael Nagle / Getty Images News / Thinkstock / Fotobank.ru

Оформление серии А. Марычева

Ломакина, Ирина.

Л 74 Увлечения настоящих мужчин / Ирина Ломакина, Валерия Черепенчук. – Москва : Эксмо, 2015. – 256 с. : ил. – (Подарочные издания. Мужские книги).

ISBN 978-5-699-74857-0

Мы посвятили наш альбом самым популярным мужским увлечениям и коллекциям: их истории, развитию, современным тенденциям. Часы, спорт, компьютеры, машины, самолеты, грибы и охота – вот то малое, что так влечет сильную сторону человечества. Доставьте удовольствие своему любимому мужчине, другу, начальнику – подарите ему путешествие в мир настоящих мужских увлечений!

УДК 379.82-055.1(03)
ББК я92

Оглавление 28

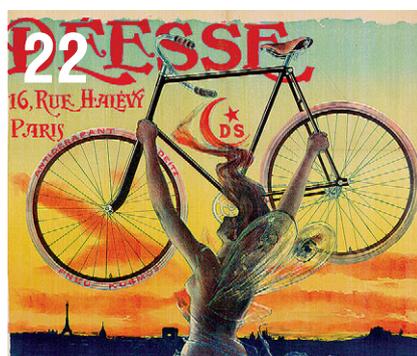


Средства передвижения



Автомобили

Сейчас ретроавтомобили переживают второе рождение. Организуются клубы их любителей, а реставрация может вернуть древнему авто не только вид, но и подвижность



Велосипеды

Двух-, трех-, четырехколесные, одноколесные, велосипеды-тан-демы, старинные «пауки», дам-ские велосипеды — коллекционе-ру есть из чего выбрать!



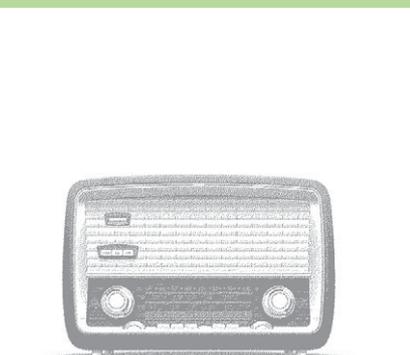
Мотоциклы

Все «железные скакуны» одинако-вы только на взгляд дилетанта, а увлеченный человек быстро обна-ружит, что за словом «мотоцикл» скрывается целый мир



Старые фотоаппараты

Сейчас антиквариатом считаются уже не только аппараты XIX — начала XX века, времен Дагера и Левицкого, но и советские ФЭДы и «Зениты»



Винтажная технология



Радиоприемники

С развитием новых технологий радиоприемники перестают использоваться в быту, но при-обретают в наших глазах иную ценность — историческую и культурную



Компьютеры

Помимо собственно компьюте-ров коллекционируют различные аксессуары и софт, то есть про-граммное обеспечение, а также компьютерные игры



Старинные приборы и инструменты

Старинные приборы приятно не только коллекционировать, но и разбираться в их устройстве, пополняя свой багаж знаний



Кино- и видеокамеры

Коллекционирование раритетной техники часто начинается с домашнего архива видеозаписей, где запечатлены различные памятные события



Старые телевизоры

Так же как ламповые приемники, катушечные магнитофоны и пластинки «на ребрах», древний «КВН» — для многих воспоминание о молодости и примета времени



Часы

Можно приобретать дорогие современные часы, например знаменитые швейцарские, а можно разыскивать редкие старинные ходики и наслаждаться их тиканьем

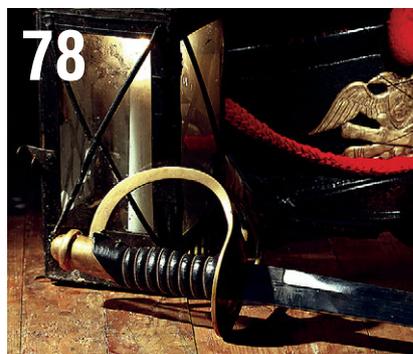


Военная тематика



Ордена и медали

Коллекционирование наград не только дарит радость собирательства, но также дает глубокое понимание истории и наделяет чувством гордости за воинские подвиги предков



Оружие

Отношение к оружию всегда было особым: оно символизировало силу и власть, а зачастую и определяло положение человека в обществе



Искусство



Иконы

Возвращается искусство иконописи, становится больше реставрационных мастерских, и спрос на экспертов в этой области неуклонно растет



Живопись

Для коллекционирования живописи необязательно иметь баснословные доходы. Важнее возвращаться в этой среде — общаться с художниками и любителями искусства

110

Скульптура

Если древние мастера ограничивались в основном камнем, деревом и глиной, то сейчас скульптуры создают буквально из чего угодно: бетон, пластик, сталь

134

Книги

«Комната без книг подобна телу без души», — сказал когда-то Марк Туллий Цицерон, и собиратели старинных книг готовы подписаться под этим афоризмом

158

Аудиотехника

В СССР катушечный магнитофон вслед за пластинками «на ребрах» превратился сначала в «орудие протеста», а потом и в символ свободомыслия

118

Музыкальные инструменты

Можно только предполагать, как выглядели древние музыкальные инструменты, по их сохранившимся изображениям и описаниям

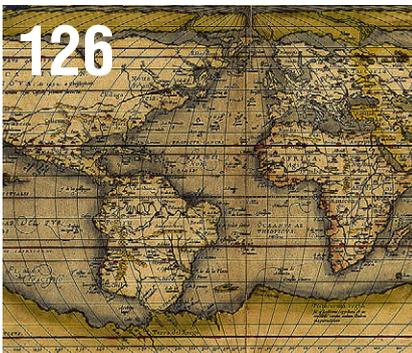
144

Экслибрисы

Книжный знак — не просто рисунок на переплете, за ним всегда стоит та или иная история, а то и тайна, которую порой приходится разгадывать



Классика коллекционирования

126

Старинные карты и глобусы

Они несут на себе неповторимый отпечаток романтики, зачастую они искусно сделаны, их приятно держать в руках и разглядывать

148

Антикварная мебель

Говорят, что даже один предмет старинной мебели способен облагородить любой интерьер. Она напоминает о временах бумажных писем и неторопливых бесед

170

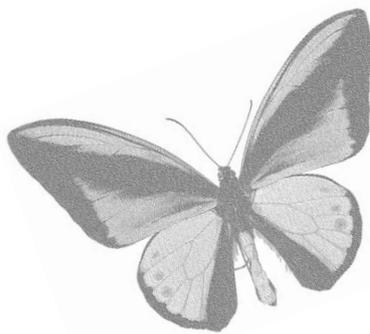
Монеты и купюры

Даже если не ставить перед собой цель стать владельцем уникального образца, занятия нумизматикой и бонистикой могут значительно расширить кругозор



Почтовые марки

Многие признаются, что возможность подержать в руках марку, обошедшую почти весь земной шар, для них гораздо важнее материальной выгоды

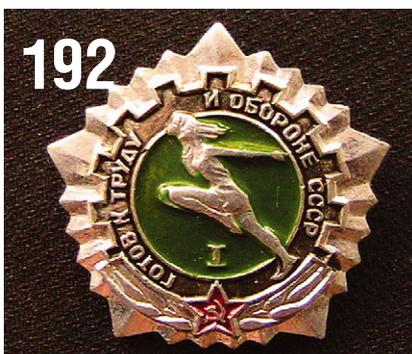


Природа



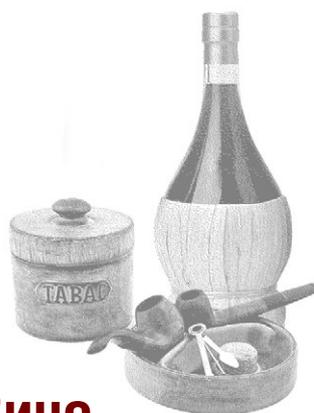
Минералы

Для поиска минералов вовсе не нужно выбирать в какую-то определенную местность, например в горы. Их можно искать и находить везде



Значки и знаки

В настоящее время изучением значков занимается наука фалеристика. Это название произошло от слова «фалера» — знак отличия римских легионеров



Вино и табак



Бабочки

Как предполагают ученые, около 100 000 видов чешуекрылых только предстоит открыть и описать. У коллекционера есть шанс войти в историю!



Винная коллекция

Сориентироваться в разнообразии марок и сортов вина не так-то просто, так что на первых порах не пренебрегайте советами профессионалов-сомелье



Курительные принадлежности

Даже противнику курения, портсигары и зажигалки могут показаться привлекательными как предметы для коллекции



Жуки

Ловля жука — мероприятие менее опасное и затратное, чем поход на медведя, но азарт погони и радость от обладания редкими трофеями ничуть не меньше



232

Оология

Так называют коллекционирование яиц, а также науку, которая их изучает, — в отличие от эмбриологии она имеет дело лишь с внешней оболочкой яйца



236

Морские раковины

Раковины использовались для ритуалов и в быту, ими торговали и обменивались, а в некоторых культурах они служили средством оплаты



242

Необычные коллекции

Кто сказал, что нужно идти по проторенной дороге? Собрать можно всё — от визитных карточек до кирпичей и дверных замков



Средства передвижения





Современный мир почти не имеет границ, а что именно использовать для путешествий — удобный и компактный велосипед, стремительный мотоцикл или мощный внедорожник — это личное дело каждого. Однако для многих любителей велосипеды, машины и мотоциклы — не только средства передвижения, но еще и объекты коллекционирования. Даже неисправные агрегаты по-прежнему ценятся как отражение эпохи. Это недешевое увлечение, но, поверьте, оно того стоит.

АВТОМОБИЛИ

Четырехколесные раритеты и драгоценности

Самодвижущиеся коляски, огненные телеги

Первый автомобиль (лат. «самодвижущийся») был, по мнению многих историков, спроектирован еще Леонардо да Винчи. Во всяком случае, оставленные им чертежи достаточно красноречиво свидетельствуют, что великий мыслитель эпохи Возрождения разработал именно самодвижущийся экипаж, скорее всего на «пружинном приводе». Сам агрегат, к сожалению, до нас не дошел, но идея Леонардо впоследствии была воплощена в жизнь: подобные экипажи

использовались во время карнавалов, театрализованных представлений при дворе и прочих увеселительных мероприятий. Во второй половине XVIII века француз Никола́ Жозеф Кюньо оснастил экипаж паровым двигателем. Его изобретение имело успех, однако недостатки «огненной телеги» (громоздкость, сложность в эксплуатации, низкий КПД) перевешивали ее достоинства. Первые «самодвижущиеся коляски» с бензиновым дви-

гателем, сконструированные Готлибом Даймлером и Карлом Бенцем, появились в Германии в 1880-е годы. На рубеже веков был изобретен «электромобиль» Порше, а незадолго до Первой мировой войны автоматизация производства, налаженная Генри Фордом, позволила ускорить и удешевить процесс сборки автомобилей. Знакомые фамилии? Да, именно так зарождались автомобильные гиганты XX столетия.

Что собираем?

Основные направления коллекционирования автомобилей:

- машины определенного вида или производителя;
- ретроавтомобили (нередко владелец такой коллекции умеет и любит самостоятельно восстанавливать старую технику);
- эксклюзивные модели современных автомобилей, концепт-кары;
- автомобили, принадлежавшие знаменитостям или снимавшиеся в кино.

Выбор, что именно собирать, зависит от личных предпочтений и не в последнюю очередь — от финансовых возможностей. Но у дорогих экспонатов есть и плюс: оригинальный экземпляр, скорее всего, вырастет в цене, а значит, может стать выгодной инвестицией.



Ретроавтомобиль — не только эффектный «аксессуар», но и большая ответственность



« Первый российский автомобиль появился в 1896 году и вошел в историю как автомобиль Фрезе — Яковлева »»

Сейчас ретроавтомобили переживают свое второе рождение. Организуются клубы любителей старинного автотранспорта, а некоторые умельцы реставрируют древние колмаги так, что они вполне могут не только услаждать взор публики, но и совершать небольшие путешествия.

↑ Автомобиль Фрезе — Яковлева (1896)

Царь-автомобилист

На рубеже XIX и XX веков, в начале производства автомобилей, каждый экземпляр стоил огромных денег, поэтому первыми коллекционерами нового вида транспорта были люди состоятельные, если не сказать богатые. Впечатляющую коллекцию автомобилей начала XX века собрал император Николай II. Благодаря его интересу к техническим новинкам был дан старт отечественному автомобилестроению, и в 1909 году в Риге начали выпускать известный и весьма ценный коллекционерами «Руссо-Балт». Сам император, впрочем, предпочитал французский Delaunay-Belleville.



↑ Одна из моделей Delaunay-Belleville начала XX века. Разумеется, модели, принадлежавшие Николаю II, были более комфортабельными

Резвый «дедушка»

«Энцо Феррари, основатель знаменитой компании, говорил: „Аэродинамику придумали те, кто не умеет строить двигатели“»



↑ Ferrari Dino 246 GT

В настоящее время к ретроавтомобилям относят экземпляры, выпущенные ранее 1950-х годов, но, как часто случается с антиквариатом, эта граница весьма размыта. Кроме того, для коллекционера имеет значение не только возраст автомобиля, но и то, насколько он исправен. Самым старым транспортным средством в мире, которое до сих пор на ходу, считается паромобиль De Dion-Bouton 1884 года. Он был восстановлен в конце 1980-х годов британским любителем автомобильной старины Тимом Муром, а недавно, в 2011 году, продан на аукционе за 4,62 млн фунтов стерлингов.

Bugatti — качественно и дорого

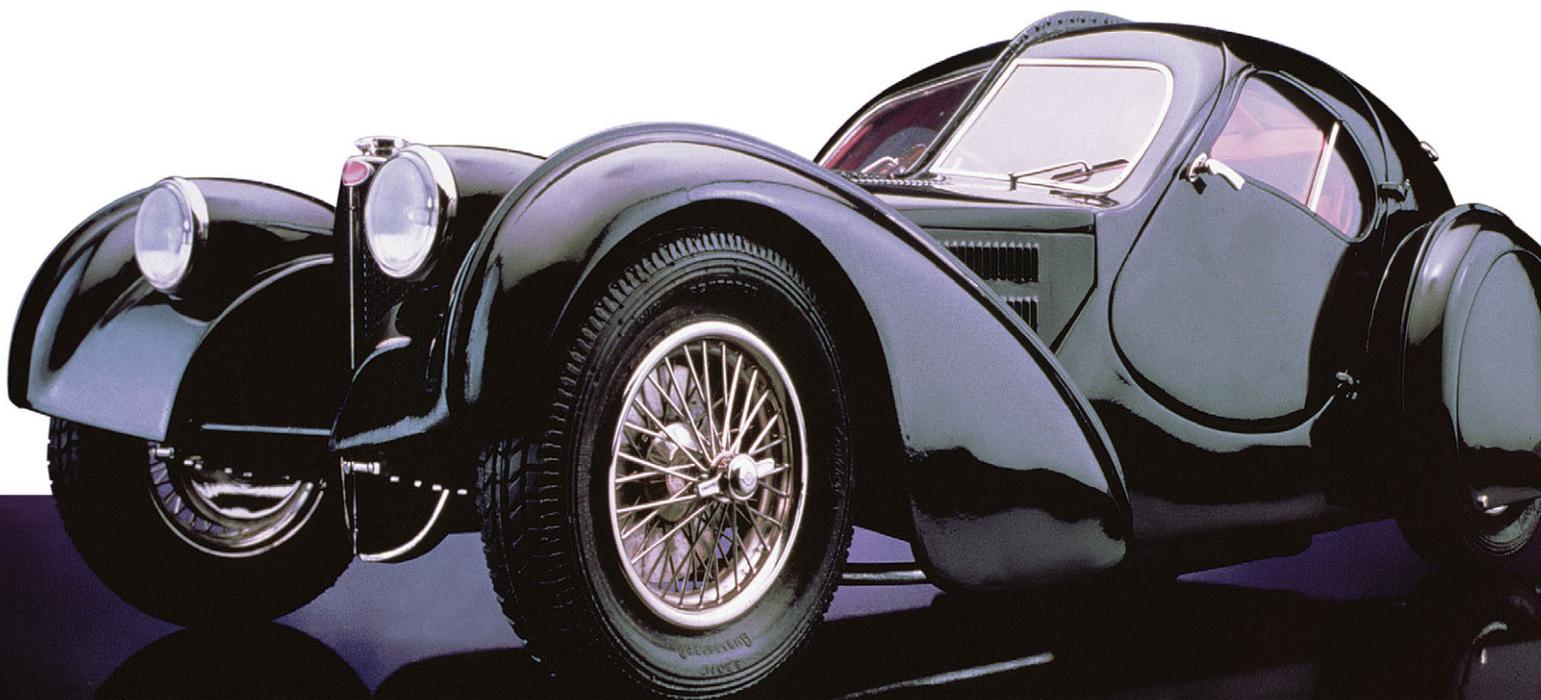
Самым дорогим коллекционным автомобилем в мире на данный момент считается Bugatti Type 57SC Atlantic, выпущенный в 1930-х годах всего в трех экземплярах. В 2010 году его купили на аукционе за 38 млн долларов. В 1926—1932 годах компания собиралась выпустить еще одну эксклюзивную модель, Bugatti Type 41, но из-за Великой депрессии было изготовлено всего 6 из 25 экземпляров. Два из них хранятся сейчас в музее во Франции. За свои качества эта машина даже удостоилась еще одной добавки к названию — Royale (Королевский) и неофициального титула вершины технической мысли 1920-х.

Любопытна история создания этого чуда техники. В декабре 1881 года молодой граф и предприниматель де Дион зашел в небольшой магазин игрушек в предместье Парижа, собираясь купить игрушечные призы для гостей предстоящего бала, и увидел маленькую модель парового двигателя. Восхитившись, граф потребовал знакомства с изготовителем. Мастер-инженер оказался двое: Жорж Бутон и Шарль Арман Трепарду. За 7 франков в день они делали для магазина модели лодок, паровые двигатели, инструменты и так далее. Это знакомство и привело к появлению в 1884 году паровой двуколки — небольшого квадроцикла, оборудованного задним приводом и передними управляемыми колесами. В честь матери графа паромобиль был наречен «Маркизой».

В движение «Маркизу» приводили два двигателя, присоединенные к паровому котлу новой модели, с концентрическими кольцами внутри. Котел работал на угле и разогревался всего за 45 минут, но каждые 30 минут в него нужно было доливать воду. Зато разогнавшись «Маркиза» могла почти до 60 км/ч. Именно такую скорость паромобилю удалось развить на первых в истории автомобильных гонках по маршруту Париж — Версаль в 1887 году. Средняя скорость «Маркизы» на этих соревнованиях составила 26 км/ч, что для тех времен было весьма неплохо.

Любителям скорости

Ferrari 250 GTO — не только одна из самых дорогих коллекционных моделей (в 2008 году экземпляр 1962 года выпуска был продан на аукционе за 28,5 млн долларов), она еще и очень популярна у коллекционеров, отсюда и такая цена. Выпускалась Ferrari 250 GTO всего три года (1962–1964), и за два последних года с конвейера сошли всего 36 машин. В 2004 году эта модель, трижды выигравшая международный чемпионат производителей автомобилей класса GT (в 1962, 1963 и 1964 годах), была объявлена лучшим спортивным автомобилем всех времен.



↑ Одна из вариаций Bugatti

Музей, основанный братьями Шлюмпф

Вторая в мире по числу экспонатов коллекция автомобилей находится в городе Мюлуз (Франция). Прежде принадлежавшая частным лицам, братьям-промышленникам Гансу и Фрицу Шлюмпфам, ныне она является национальным достоянием Франции. Ее даже называют автомобильным Лувром.

Как же вышло, что частное собрание дорогих автомобилей перешло музею? Очень просто: в конце 1970-х годов текстильные магнаты разорились и бежали в Швейцарию, разумеется, не имея возможности

взять с собой автомобили. К тому моменту, когда коллекция осиротела, она состояла в основном из элитных дорогих машин исключительно европейских марок. Особую страсть братья Шлюмпфы питали к моделям фирмы Bugatti. После их бегства собрание осталось на попечении профсоюза, а в 1980-х коллекцию приобрели мэрия города, автомобильный клуб и несколько других акционеров. Так бывшая частная коллекция была национализирована с запретом разделения на части и вывоза за пределы Фран-

Раритетный
Bentley



Султан-коллекционер

Владелец крупнейшей в мире коллекции автомобилей — султан Брунея Хассанал Болкиах. Он же считается самым богатым человеком планеты. В его собрании около 5000 экспонатов, среди которых редкие модели фирм Ferrari, Mercedes-Benz, гоночные автомобили (в том числе болиды — победители «Формулы-1»). Особое место в коллекции отдано Rolls-Royce и Bentley — султан предпочитает именно их. Говорят, что в последнее время владелец этой роскоши прекратил покупать новые машины. Самой же коллекции, несмотря на ее размеры, рано называться музеем — для этого собрание султана составлено слишком хаотично.

ции и стала основой музея. Сегодня здесь представлено около 600 автомобилей, в том числе 190 различных моделей Bugatti. Из них особого внимания достойны два роскошных экземпляра Bugatti Type 41, отделанные ценными породами дерева и дорогими материалами, включая слоновую кость. При музее есть собственная реставрационная мастерская и небольшой трек, так что все машины находятся в хорошем состоянии и даже иногда

принимают участие в соревнованиях.

Помимо автомобилей в музее выставлено порядка 2000 экспонатов околоавтомобильной тематики. Отдельная экспозиция посвящена на капотным фигуркам — «маскотам». Когда-то они служили пробками радиаторов, а потом стали устанавливаться на капот для красоты. Владельцы автомобилей заказывали для этой цели самые разные фигурки из металла и других материалов.

«**В коллекции знаменитого певца Элтона Джона более двух десятков раритетных автомобилей. Некоторые из них он время от времени выставляет на продажу**»»

Болиды «Формулы-1», особенно чемпионские, тоже интересны коллекционерам →



Куда поехать, что посмотреть

Почти у каждого зарубежного производителя есть музей, где представлены все или почти все произведенные автомобили данной марки: музеи Mercedes-Benz и Porsche в Штутгарте, музей BMW в Мюнхене, музей Renault в одном из пригородов Парижа и так далее. Все экспозиции открыты для широкой публики и пользуются неизменным вниманием. В России подобный музей продукции автозавода ГАЗ находится в Нижнем Новгороде. В нем есть и старинные автомобили, и современные разработки завода. Хорошая коллекция старинных автомобилей представлена в специальном отделе Политехнического музея (Москва).

Подводные камни коллекционирования



↑ Чем не экземпляр для коллекции?

Первые советские машины

Первым автомобилем, произведенным в СССР, стал малотоннажный грузовик АМО-Ф-15, созданный в 1924 году на заводе Автомобильного московского общества (ныне АМО ЗИЛ). Увидеть этот раритет можно на самом заводе, а также в московском Политехническом музее и на постоянной Пожарно-технической выставке в Санкт-Петербурге. А первой советской «легковушкой» считается НАМИ-1 завода «Спартак» (Москва), выпущенная к десятилетию революции. Машину назвали в честь разработчика — Научного автомобильного института.

Обычно старые автомобили приобретаются в плохом состоянии и требуют ремонта. В зависимости от ситуации на специалистов можно переложить всю работу или только ее часть. В первом случае предстоят лишь денежные расходы, во втором же коллекция потребует от владельца сил и времени. Не стоит экономить на мастерах, которые будут реставрировать ваш автомобиль: от их квалификации напрямую зависит конечный результат, а значит, надежность вложения ваших средств. Лучше обращаться к известным реставраторам — это гарантия, что после проведения работы цена раритета возрастет, а не наоборот. Планируя самостоятельно восстановить машину, важно выбрать ту модель, в устройстве

которой вы разбираетесь. Ведь мало вернуть старому автомобилю ходовые качества: чтобы продолжать считаться раритетом, он должен на 90% состоять из оригинальных деталей. Замена допускается, только если «родных» запчастей больше нигде нет, и с каждой неоригинальной деталью цена автомобиля снижается. Поэтому процесс самостоятельного восстановления ретроавтомобиля может затянуться на годы. Купить коллекционный автомобиль в настоящее время не составляет труда, как в России, так и за рубежом, — у частного коллекционера, напрямую или через посредников (например, специализированный аукцион или автосалон). Много сделок совершается в Интернете, где можно легко найти нужную модель, но здесь, как и с любой редкой



«**Весьма редкими и ценными являются российские автомобили первой трети XX века**»»

стью, нужно соблюдать осторожность: порой вместо раритета покупатель получает качественную подделку, которая ничего не стоит, так как не является коллекционным экземпляром.

С точки зрения простоты и безопасности, приобретать ретроавто за границей лучше всего через автоклуб. Там можно также получить консультацию (многие члены автоклубов хорошо разбираются в теме), найти нужные запчасти. Да и цена в этом случае бывает ниже, чем на аукционе.



«**Чтобы старая машина так выглядела, нужно вложить много времени и средств**»



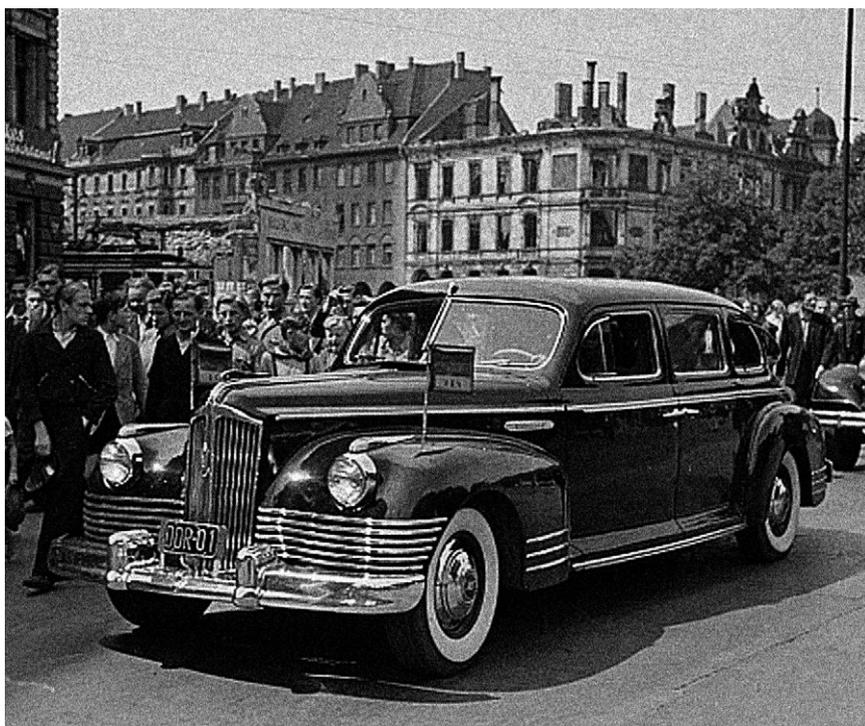
↑ «Ретроавтомобиль» и «автохлам» — не одно и то же. Раритетной машине нужны достойные условия «проживания»

Советы коллекционеру

- Если позволяют доходы, выбирайте редкие автомобили (из небольших или единичных серий): их стоимость никогда не упадет.
- На ремонт старого авто придется потратить время и деньги.
- Отечественную машину лучше покупать в России, а зарубежную — на ее родине.
- Скорее всего, первые приобретения вам придется сделать у другого коллекционера. Найти на открытом рынке редкий автомобиль в хорошем состоянии — почти нереально.
- Не стоит слишком часто использовать свой раритет. Расходы при его поломке или аварии будут несоизмеримы удовольствию.
- Ретромшины нужно хранить в сухом и теплом гараже.

Машина для вождя

«*Стоимость ЗИСа 1945 года в настоящее время — около 700 000 долларов, чуть более поздние модели стоят дешевле*»



↑ ЗИС-110 — первый советский послевоенный автомобиль. Бронированный экземпляр этой машины получил И. В. Сталин

Один из самых известных в наше время ретроавтомобилей — ЗИС-110, легковой автомобиль представительского класса. Известность его, с одной стороны, связана с историей его производства, а с другой — с тем фактом, что он особенно любим советскими кинематографистами. ЗИС-110 можно увидеть в фильмах «Покровские ворота», «Полосатый рейс», «Бриллиантовая рука».

ЗИС-110 стал первой советской машиной, выпущенной в стране после Великой Отечественной войны. Контролировал разработку модели лично И. В. Сталин. Он предложил сделать копию Packard 180, автомобиля президента США Франклина Рузвельта, и лично принимал первый образец, представленный на суд вождя 20 сентября 1944 года. Создатели учли пожелания Сталина,

Редкости музея в Люблино

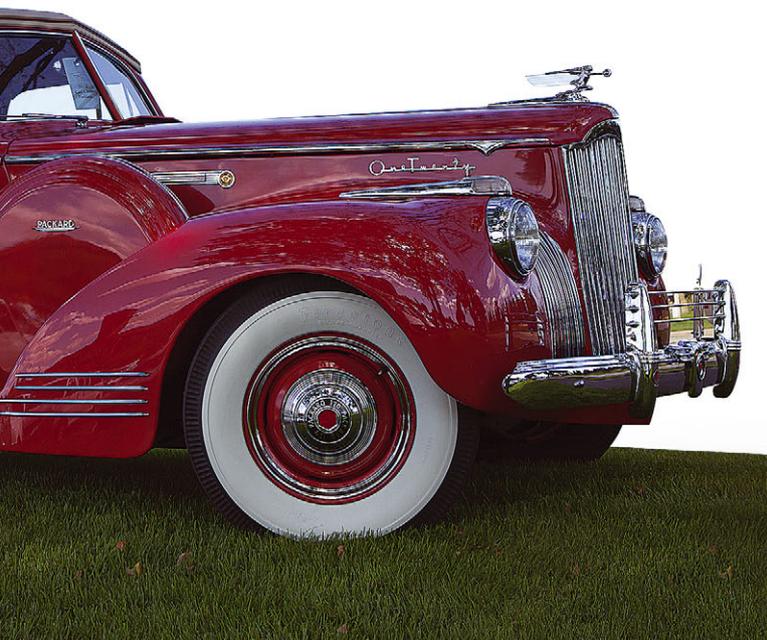
Самую известную в России коллекцию автомобилей начал собирать в конце 1960-х Александр Ломаков. Позже его сын Дмитрий много сделал для открытия в Люблино (Москва) уникального музея старинных автомобилей и мотоциклов. Один из самых интересных экспонатов Ломаковского музея — ЗИС-110 1949 года, подаренный Сталиным Патриарху Алексию Первому «в благодарность Русской Православной Церкви за помощь в Великой Отечественной войне». Это единственный в мире ЗИС зеленого цвета, причем его никогда не перекрашивали (что особенно ценится знатоками).



↑ Автомобили Packard любил американский президент Ф. Д. Рузвельт

но все же машина повторяла Packard далеко не полностью, отличаясь размерами, конструкцией и формой кузова. Образец был одобрен, и 21 мая 1945 года начался серийный выпуск нового советского лимузина.

Длина ЗИС-110 составляла ровно 6 метров (при 3760-миллиметровой колесной базе), высота — около 173 см. Салон был оборудован системами шумоизоляции, вентиляции и отопления, радиоприемником. В автомобиле были установлены мягкие кресла с набивкой из гагачьего пуха и (впервые на советских машинах) автоматические стеклоподъемники. Но поднимались стекла 110-го не обычными электромоторами, а гидравлическими домкратами — только они могли справиться с тяжелыми 75-миллиметровыми бронированными стеклами. В броню, однако, одели не все 2072 экземпляра, а лишь 43 автомобиля, в том числе самый первый ЗИС-110, произведенный заводом. Он-то и достался вождю.



↑ Packard 180 — близкий родственник советского ЗИС-110 — на выставке ретроавтомобилей в Москве (2011)

Полезные ресурсы для коллекционера:

- кроме уже упомянутых музеев, по всему миру существует около 4000 клубов, объединяющих коллекционеров автомобилей. Коллекции частных лиц постоянно увеличиваются, а значит, в будущем можно ожидать появления новых имен и новых рекордов коллекционирования;
- <http://www.retromotor.org> — сайт Российского клуба любителей старинных автомобилей и мотоциклов;
- <http://raritetcars.ru> — здесь можно найти фото, статьи и другие материалы о ретромашинах;
- <http://retrocarclub.ru> — сайт Клуба любителей ретроавтомобилей.

Велосипеды

Всегда модны, всегда современны

Коллекция велосипедов: оригинально и... практично

Предложение собрать коллекцию велосипедов может показаться странным: ведь перебраться из салона автомобиля на «быструю ногу» (именно так дословно переводится с латыни «велосипед») захочет не каждый. Однако неспроста британцы недавно признали велосипед величайшим изобретением за последние два века. Это отличный тренажер, он недорог в ремонте и обслуживании, его не надо заправлять горючим, ему не требуется гараж и не страшны пробки, он легкий, компактный, простой в эксплуатации... Ну а коллекционеру интересны в первую очередь разные виды велосипедов. Двух-, трех-, четырехколесные, одноколесные,

велосипеды-танделы, старинные «пауки», дамские велосипеды — в общем, есть из чего выбирать. Можно стать обладателем хрупкого раритета, а то и не одного, а можно приобрести несколько современных образцов и не только любоваться ими, но и кататься в свое удовольствие. А некоторые умельцы умудряются совмещать и то, и другое: у них на ходу остаются даже «костотрясы» XIX века!

Велосипед или самокат?

Самокат старше велосипеда — конструкция без сиденья, которую нужно приводить в движение, отталкиваясь ногой, была широко известна в Европе уже в конце XVIII века. Позже ее оснастили управляемым передним колесом и сиденьем. Так появился велосипед, но некоторое время его продолжали называть самокатом. Еще в начале XX столетия солдат, передвигавшихся на велосипедах, называли «самокатчиками». Это породило некоторую путаницу в названиях, с чем до сих пор сталкиваются коллекционеры велосипедов.



↑ В последние годы велосипед стал моден как атрибут здорового образа жизни



↑ Барон Карл фон Дрез
(неизв. худ., нач. XIX в.)

Официально велосипеду меньше 200 лет. В 1817 году немец Карл фон Дрез создал оснащенную рулем двухколесную конструкцию с сиденьем на деревянной раме, которую можно было двигать, отталкиваясь ногами от земли. Этот «дедушка велосипеда» был назван дрезиной по имени своего изобретателя. В 1839—1840 годах шотландский кузнец Макмиллан добавил к дрезине педали.

Правда, их надо было не крутить, а толкать. Поначалу изобретение мало кого заинтересовало. Но в 1850—1860-е годы француз Пьер Лалман придумал крутящиеся педали, а его соотечественник Пьер Мишо начал делать рамы металлическими и поставил производство на поток. Чуть позже появились велосипеды с цепным приводом на заднее колесо, и новое средство передвижения «пошло в народ». А вот история о русском крепостном Артамонове, который якобы сконструировал велосипед еще в 1800 году, скорее всего, легенда. Крестьянин, получивший вольную за свои изобретения, действительно жил в те годы, но создал он дрожки с верстометром и музыкальным органом.



← Дрезина Карла Дреза (1817)

«Кто первым назвал велосипед велосипедом — достоверно неизвестно. Это слово вошло в обиход в 1860-е годы, но, возможно, его предложил еще Карл фон Дрез»

На что обратить внимание:

- старинные велосипеды или даже отдельные их части;
- современные эксклюзивные модели;
- велосипедная «амуниция» от XIX века до наших дней: фонари, перчатки, инструменты;
- печатная продукция «велосипедной» тематики: рекламные плакаты, буклеты, открытки.

Коллекции: небольшие, но интересные



↑ Двухместный четырехколесный велосипед конца XIX века

Велосипед и женская эмансипация

В 1896 году своим мнением о роли велосипеда в освобождении женщин поделилась известная американская суфражистка Сьюзан Антони (1826–1906). «Я думаю, что велосипед сделал больше для эмансипации женщин, чем все остальное вместе взятое,— заявила она газете «New York World»: — Он дает женщинам ощущение свободы и независимости. Сердце мое наполняется радостью всякий раз, когда я вижу женщину на велосипеде... Это — зрелище свободной, неугнетенной женщины». С распространением велосипеда стали модными женские шаровары, да и передвигаться на значительные расстояния женщинам стало проще.

«**Такая полезная деталь, как надувные шины, появилась у велосипеда в 1888 году благодаря идее шотландца Джона Бойда Данлопа. Так закончилась эра „костотрясов“**»

Собрание велосипедов Прайора Доджа (Нью-Йорк) началось с приобретения «пенни-фартинга». Своё название этот велосипед с огромным передним колесом, популярный в 1870-х годах, получил по ассоциации с двумя монетами — большой (пенни) и поменьше (фартинг). Его другое название — «паук». Тогда, 25 лет назад, покупка обошлась Доджу в 600 долларов, а сегодня цена этого велосипеда — почти 10 тысяч «зеленых». Коллекция предприимчивого нью-йоркца охватывает столетний период истории велосипеда — от 1820-х до 1920-х годов, а лучшим экспонатом сам обладатель называет трехколесную модель Michaux Velocipede Tricycle 1868 года, выполненную полностью из дерева. Еще одна известная велоколлекция выставлена в Литве, в государственном Музее велосипедов в городе Шяуляй. В ней сейчас 98 велосипедов и 4 велосипеда, на которые ежегодно приходят посмотреть 20—25 тысяч человек.

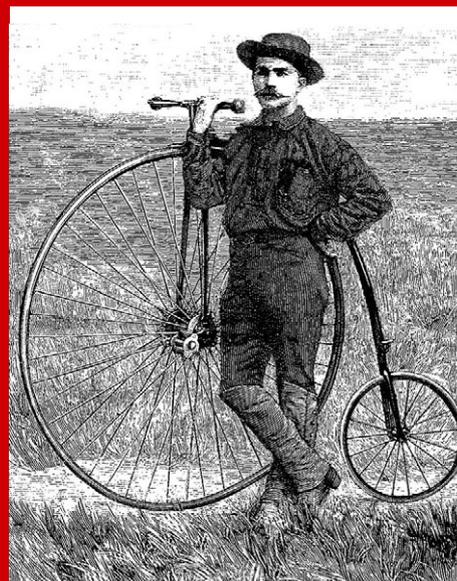
Впервые в нашей стране велосипед появился у царской особы в 1867 году. Будучи на Всемирной промышленной выставке в Париже, император Александр II купил себе популярный в то время «костотряс». Позже в Петербурге появился магазин торгового дома «Победа», в котором продавались дорогие модели велосипедов и предлагались услуги по ремонту и обслуживанию приобретений. Магазин имел статус поставщика императорского двора. В июле 1895 года Николай II года купил здесь отнюдь не дешевый американский Dayton. Последний российский император любил велосипеды и охотно тратил деньги на их покупку, запчасти и обслуживание. Все царские велосипеды, сохранившиеся до наших дней (а это 12 колесных раритетов), можно увидеть в Петергофском музее-заповеднике.



↑ Николай II с детьми, на трехколесном велосипеде — цесаревич Алексей

Любителям военной истории

В конце XIX века русская армия была оснащена велосипедами. По приказу от 9 июня 1891 года они в обязательном порядке приобретались для войска. Езда на двух колесах стала частью физической подготовки, а из солдат формировались особые самокатные команды. Для этой цели были закуплены французские велосипеды фирмы Peugeot, которые можно было в сложенном виде носить за спиной. Кстати, Peugeot и сейчас помимо автомобилей выпускает велосипеды.



↑ Путешественник Томас Стивенс объехал вокруг света на велосипеде конструкции «пенни-фартинг»

Двухколесные драгоценности: самые дорогие велосипеды

Минимальная стоимость велосипедов, выполненных по индивидуальному проекту дизайнером Кевином Сондерсом из Техаса, составляет 8000 долларов. У Сондерса свой велобутик KGS, и он убежден, что по-настоящему удобным может быть только велосипед, сделанный на заказ. Понятно, что при таком подходе ему удастся выпустить лишь несколько экземпляров в год, зато каждый из них неповторим. На свои изделия Сондерс дает пожизненную гарантию. Самая изысканная и дорогая из произведенных им моделей — дорожный велосипед KGS Tier 3, стоимость которого превышает 30 000 долларов. В список самых дорогих в мире входит и американский Litespeed Blade. Он спроектирован специально для профессиональных спортсменов и его главная отличительная особенность — небольшой вес (около 7 кг). Легкость кон-

«**„Малыш“, „Чемпион“, „Школьник“, „Орленок“, „Кама“, „Десна“, „Салют“, „Минск“, „Аист“, „Урал“, „Спутник“ — вот далеко не полный список велосипедов, которые выпускались в конце XX века в СССР**»

струкции достигается за счет использования особых материалов, зато цену — 39 000 долларов — «подъемной» не назовешь.

Еще один велосипед стоимостью свыше 30 000 долларов — Factor 001 производства компании BERU f1 Systems, изготовителя комплектующих для «Формулы-1». Инженеры компании знают всё о том, как важен вес каждой детали, поэтому велосипед (целиком, а не только рама) сделан из легкого и прочного виброизолирующего карбона.

Если будете в Голландии...

В 1981 году в голландском Неймегене открылся музей «Велорама». Основой для экспозиции послужила частная коллекция Гертъяна Моде, а сейчас на трех этажах музея соседствуют старинные экземпляры 1817 года и современные гоночные модели. Главная отличительная черта «Велорамы» — все велосипеды, представленные в нем, находятся в исправном состоянии. В мастерских при музее восстановлены даже экспонаты, изготовленные более 150 лет назад, а в сувенирной лавке продается «История мирового велосипедного движения» в нескольких томах.

Говорят, что коллекционеры — счастливые люди. К коллекционерам велосипедов это относится в полной мере →





В первой половине XX столетия велосипеды использовались во время боевых действий: англичанами на англо-бурской войне в Африке, японцами в ходе вторжения в Китай в 1937 году, солдатами вермахта в период Второй мировой войны (так называемые самокатные роты входили в состав разведывательных батальонов). Известны специальные почтовые велосипеды (в Британии), велосипеды врачей «скорой помощи» (в Прибалтике), существуют одноколесные велосипеды и модели с бамбуковой рамой. Отдельный интерес для коллекционера представляет всякого рода велосипедная «амуниция»: шлемы, перчатки, сумки для ключей, звонки, фонарики и тому подобное. Больше узнать об истории велосипеда и о редких анти-



↑ Реклама велосипедов конца XIX века

кварных моделях можно в специализированных музеях или из книг. В издательстве «Русский Антиквариат» в 2008 году вышел труд российского коллекционера А. А. Мятиева «Велосипед в дореволюционной России».

Полезные ресурсы для коллекционера:

- <http://velorama.nl> — Национальный музей велосипедов «Велорама» (Неймеген, Голландия);
- <http://ausrosmuziejus.lt/eng/Expositions2/Bicycle-Museum> — Музей велосипедов (Шяуляй, Литва);
- <http://peterhofmuseum.ru> — музей императорских велосипедов в Петергофе;
- <http://velomasterclass.ru> — специализированный сайт «Всё о велосипедах».