



VIEW

VIEW

II. Évfolyam

1/2019 kiadás

**Megjelenik 2019. 3. 22.
Cykoriság: Évente 2x**

Kiadó:
VERMONT Holding a.s.,
Pohořelec 114/22,
118 00 Praha,
www.vermont.eu

Tartalom, grafikai
feldolgozás és gyártás:
Boomerang Communication,
Nad Kazankou 37,
171 00 Praha 7 - Troja,
www.boomerang.co.com

Regisztráció:
MK ČR E 23135
Szabadon nem értékesíthető

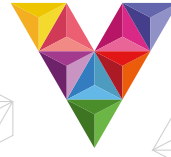
Kérdéseit és megjegyzéseit
a pr@vermont.eu címre küldheti

A gondos feldolgozás ellenére
sem vállalunk felelősséget
az esetleges hibákért.

**A boltok aktuális listája a
www.vermont.eu oldalon található.**

**[@InspiredbyVermont](https://www.facebook.com/InspiredbyVermont)
[@InspiredbyVermont](https://www.instagram.com/InspiredbyVermont)**





V E R M O N T

presents

GANT

**KARL
LAGERFELD**



Exclusively Distributed by **VERMONT**

Mi lesz menő nyáron?

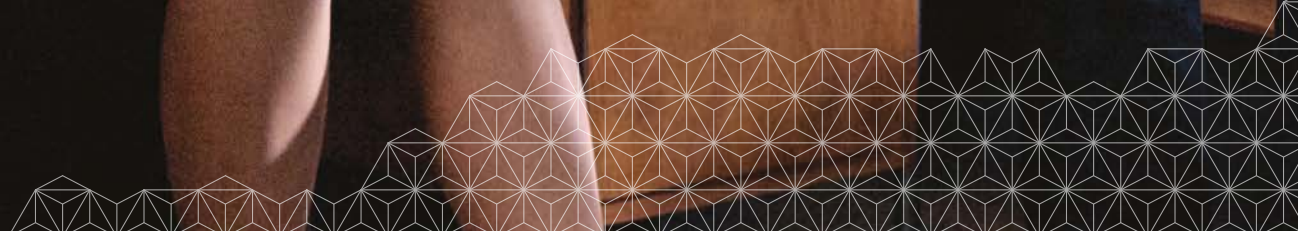
A repülés nagy inspiráció számunkra. Mivel szeretnénk új szenvedélyünket Önökkel is megosztani, magazinunk aktuális számát ennek szenteltük. Ugyanis a nyár és a repülés egymástól elválaszthatatlanok. Mindkettő zabolátlanságot, szabadságot és kalandokat jelent. Az első kirándulásra a Red Bull Air Race adrenalinnal teli repülő sorozat tavalyi győztese, a világbajnok Martin Sonka visz bennünket magával. Az interjúban megkérdeztük tőle, hogyan bírja a világ legnagyobb nézettségű repülőgépversenyének iramát, és azt is, milyen érzés a tizenkétszeres túlterhelést a saját bőrén megtapasztalni. Ezután is a felhők között maradunk – ugyanis az eleve a divatikonokhoz sorolható légiutas-kísérők egyenruháit és a madárvilág legfeltűnőbb divatozóit vettük szemügyre. Élvezze a divatinspirációkkal teli stílusos nyarat, akár a levegőben, vízben vagy a szárazföldön!

Az Ön Vermont csapata





Mindannyian emlékszünk a Top Gun filmre, amely egy egész generációra hatással volt, legalábbis a napszemüveg divatja terén. A pilóták azonban a repülés kezdete óta a divat példaképei voltak, ennek bizonyítéka Martin Sonka is.





GANT

Az ikon jubileumot ünnepel

Minden 1949-ben kezdődött, első osztályú ingek gyártásával. Azóta pontosan hét évtized telt el, és a GANT kínálata fokozatosan az American Sportswear stílusú prémiumruházattal, bővült. Ennek köszönhetően néhány ikonikus termékkel véste be magát az emlékezetünkbe, amelyek ma már egyetlen kollekcióból sem hiányozhatnak. A mostani 2019-es tavaszi/nyári kollekció sem kivétel, és egyúttal a márka archívumából merít ihletet – olyan klasszikus darabokkal érkezik, amelyeket a „Never Stop Learning” jelmondat szellemében modern anyagokkal korszerűsített.

Minden az amerikai álommal kezdődött

Idézzük fel a márka történetét! Bernard Gantmacher 1914-ben bevándorlóként érkezett az USA-ba, és Manhattanben, egy ingekre szakosodott gyárban talált munkát. Néhány évvel később találkozott a feleségével, aki ugyanannál a cégnél, a gombosztályon dolgozott. Idővel közösen nekifogtak a vállalkozásnak, és alvállalkozókként lezserebb – „The Button-Down Shirt”-nek nevezett ingeket kezdtek el varrni. Az ilyen típusú ingek jobban megfeleltek az akkori fiatal generáció öltözködési stílusának. 1949-ben, Marty és Eliot fiaik ösztönzésének köszönhetően, megalapították New Havenben – az amerikai keleti parton – a GANT márkát. Nem véletlen, hogy ez a hely a rangos egyeteméről és az aktív életmódjáról volt híres.

Napjainkban a világszerte ismert divatmárkát az időtlen preppy stílus jellemzi, és már régóta nem csak ingeket kínál. Az idő próbáját olyan további tipikus darabok is kiállták, mint a klubzakó, a chino nadrág, a galléros póló, a rugger, az egyetemi bomber és a copfmintás pulóver. Tán meglepő, azonban a mai felgyorsult világunkban is akadnak olyan cégek, amelyek úgy gyártják a termékeiket, hogy azok a későbbi generációknak is szolgálhassanak.



Akár találkozóra megy, akár táncolni, egy galléros pólóban mindig jól érzi magát.



Inspiráció a családi archívumból

A 2019-es tavaszi/nyári kollekciónak Bernard Gantmacher régi családi fotóiból is merített inspirációt. A kiemelt inggallér például a fia híres fényképe előtt tiszteleg, amely a Connecticut állam-beli New Havenbeni GANT vállalat előtt volt kihelyezve a múlt század hatvanas éveiben. A feltűnő rózsamintás szoknyák Bernard felesége – Rebecca Rose előtt tisztelegnek. A kollekciónak olyan klasszikus darabokkal érkezik, amelyet innovatív anyagokkal és modern sziluettekkel frissítettek fel.

A Varsity Jacket-nek nevezett egyetemi bomberdzsekit hordani mindig nagy presztízs volt, és csak a legjobb sportolók tarthatták meg az iskolaév vége után is a dzsekiüket. Martin Sonka világbajnoknak és önöknek sem kell az év végére várnia.

A copfmintás pulóver mára már egy igazi klasszikussá vált.



A GANT márka az új kollekcióban is bizonyítja, hogy a fiatalság, elegancia és sportos stílus összekapcsolása a legerősebb védjegye.



Az óceánból származó műanyagokból készített egyedi szálak legújabbban a zakókban vagy a lábbeliben is megjelennek. A Tech Prep™ szövet sztreccs, légáteresztő és elvezeti az izzadságot.



Egy ing, három szabadalom

A kezdetben volt az ing. Az idők folyamán a GANT három innovatív elemet szabadalmaztatott: az akasztópántot, ráhajtást és a gombot a gallér hátulján. Az ing hátulján található akasztópánt az ing öltözőszekrénybe való gyűrődésmentes felakasztására szolgált. A keleti part egyetemén végül a kultúra részévé vált. Amikor a fiúnak komoly kapcsolata volt, az akasztópántot lefejtette. A hátoldalon található ráhajtás pedig növeli a szabad mozgást.



A gallér hátoldalán található gomb a helyén tartotta a nyakkendőt és sportolás közben biztosította, hogy a gallér nem tűródött fel.



Egy ikonikus termék másképp.



„A GANT a nőknek ingeket készít, nem blúzokat.”

Az olyan nők által inspirálva, akik kölcsönvették férjük ingét, a tervezők az ingek női változatával és ezzel a genderileg kiegyensúlyozott szlogennel rukkoltak elő.





A chino nadrág az informális jelleget ötvözi az eleganciával. Nem gyűrődik és nem korlátozza a mozgást.



A tengerparti életmód által inspirált színpalettában az óceánkék árnyalatai dominálnak az energikus rózsaszín és vörös árnyalatok mellett.

A csíkok talán
sosem mennek
ki a divatból.
A ruggereken és
az utakon sem.







Martin Sonka: A pilóta olyan, mint egy virtuóz

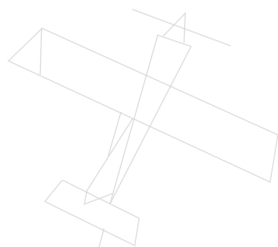
S: ŠTĚPÁN VORLÍČEK F: MATĚJ DERECK HARD

A világ leggyorsabb motoros sportját nem a körgyűrűkön űzik. Red Bull Air Race-nek hívják és a versenyrepülőgépek a földfelszín vagy a víz fölött húsz méteres magasságban szlalomoznak a pilonok között, több mint háromszáz kilométeres sebességgel.





A sorozatban, amely a szakemberek és a szurkolók között is egyre nagyobb hírnevet vív ki, tizenégy pilóta indul. És megtalálható benne egy elég erős cseh nyomvonal is: rögtön két pilóta a világsők között. A versenygépek kormányánál helyet foglaló csehek egyike Martin Sonka, aki tavaly az egész sorozatot legyőzte és világbajnok lett. A Chodov üzletközpontban található Vermont Lounge kényelmében beszélgettünk, nem egészen egy héttel az Abu-Dzabiban megtartott szezonnyitó verseny után, ahol Martin Sonka győzelme csak a közmondásos hajszálon múlt.



Három ezrelék másodpercre a győzelemtől. Már nem fáj annyira? Nagy frusztráció volt ez?

Ez a fájdalom sosem múlik el. (nevetés) Azonban nem volt ez olyan nagy frusztráció, hiszen a második hely is nagyon jó szezonindítást jelent. Egyrészt bosszantó, amikor csak egy ilyen picin múlik a siker, másrészt azonban egy körrel korábban kifogtam egy buta büntetést, így még a továbbjutás sem volt biztos. Tehát a második helynek is örülünk és megyünk tovább.

Azt lehet tudni, mekkora távolság az a három ezrelék?

Húsz-huszonöt centiméter.

Amivel manapság foglalkozik, az egyféle gyerekkori álm volt?

Határozottan. Mindig elsősorban vadászpilóta akartam lenni. És ez sikerült is, a hadseregben és a vadászgépeken csodálatos tizenhét évet töltöttem. Már az alapképzésen, amikor Tábořban a repülőklubban vitorlázó repülőkön gyakoroltunk, a leginkább manőverezni, forogni szerettem a gépekkel. Ez pedig a légi akrobatika, így most a következő álmat váltom valóra. És nagyra értékelem azt is, hogy lehetőségem van ebből megélni.

Már a csúcson van? Milyen további ambíciói vannak?

A sport szempontjából ez már a csúcs, igen. Az Air Race mellett, amelyben már világbajnok vagyok, légi akrobatikával is foglalkozom – csodás lenne abban is elnyerni a bajnoki címet. (nevetés) Majd, ha mindezt tízszer megnyerem, ami aligha fog megtörténni, akkor mondhatom, hogy nincs már hová fejlődnöm. A tavalyi szezon azonban inkább csak amolyan ugródeszka volt a további évekhez. Ebben az évben a célom a cím megvédése.

Gyerekként, mint jövőbeli pilóta, mi volt a kedvence? A Top Gun? Már akkor is pilótaként öltözködött?

A nyolcvanas években itt szinte lehetetlenség volt a Top Gunból bármit is beszerezni, egyszerűbb volt a dolgunk, ha a tévében a Robin Hood ment és kötetlenül kötöttünk a melegítőkészletekre.

És ma? Civilben észrevehető, hogy Ön pilóta?

Úgy gondolom, hogy nem. Mindig elsősorban a repüléssel foglalkoztam és az öltözködés mellékes volt, tulajdonképpen csak a farmert meg a pólót ismertem. Tény, hogy már a csapatból a srácok is többször megjegyezték, hogy ezzel is kicsit többet kellene foglalkoznom, így talán kénytelen leszek. (szélesen mosolyog).





Verseny nagyjából egy-két havonta van. Mennyire fárasztó ez a mókuserék? Élvezi még?

Éppen ellenkezőleg! Minél tovább csinálom, annál jobban élvezem, egyre inkább szükségem van arra a cirkusra körülötte. Jót tesz nekem ez a munka és a feszültség, hosszabb szünet esetén már nagyon hiányzik.

Jut ideje arra is, hogy otthon legyen?

Talán nem úgy tűnik, de valójában viszonylag sokat vagyok otthon. Számos más sportolónál ez sokkal rosszabb, én nagyjából három hónapot utazok évente. Természetesen a lehető legtöbb időt szeretnék a családommal tölteni. Ezért sok versenyre elviszem őket, vagy amikor a reptéren edzek, akkor is ott vannak – mindig, amikor a helyzet és az időnk engedi.

Mennyivel korábban utazik el az egyes helyszínekre?

Mikor hogy, attól függ, hogy Európában van a verseny vagy a világ másik végében. A távolabbi helyekre igyekszünk korábban elutazni az időeltolódás és az alkalmazkodás miatt. Többnyire egy héttel a verseny előtt már a helyszínen vagyunk, és gyakorlatilag rögtön a verseny után azonnal mindent szétszedünk és irány haza.

A verseny során az egyik figyelt adat a túlterhelés. Idén megváltoztak a szabályok – korábban 0,6 másodpercig volt engedélyezve a 10 G elérése, jelenleg egy másodpercnyi büntetés jár a 11 G elérése esetén. Önnek mi felel meg jobban, sikerül megszokni a változást?

Ezek a korlátozások a biztonságot szolgálják, amelyre óriási hangsúlyt fektetnek. Arról van szó, hogy ne töltsünk el túl sok időt a 12 G közeli nagy túlterhelésben, hogy ne álmosodjunk el a kabinban. Én azonban ezt már úgy tanultam meg és képes voltam a szabályok határán működni, ami aztán erős fegyverükké vált. Az számomra jobban megfelelt. Tehát ma nagyjából egy G-vel alacsonyabbra célzunk, kevesebbet húzunk, habár hosszabb ideig. Most tanulom. Amikor csaknem négyszázzal repülök óránként, egyszerűbb számomra minél magasabb G-re emelni. Szóval ez egy technikai szakasz a pályán, amit egyelőre mindannyiunknak szoknia kell.



A pilótafülkében túlterhelésjelző található. A manőverezés közben képes figyelni rá, vagy már annyira a vérében van, hogy érzés szerint megy?

Mindkettő. Ez elsősorban az első, függőlegesbe menő terhelésnél nehéz. Egy G-ből vízszintes repüléssel a megengedett maximumra három tized másodperc alatt jutunk. Ott nincs mód a diódákat vagy kijelzőket nézni. Ezt az első terhelést érzés szerint csinálom. De a manőverezés során a későbbiekben fél szemmel már a készüléket figyelem, fél szemmel pedig kifelé, hogy lássam, hova repülök. Rengeteg figyelni való van, amit ki kell értékelnünk, miközben az egész száznegyvenfokos fordulat csak három másodpercig tart.

Ha már a túlterhelésnél tartunk, az nagyon eltér a vadászgépekhez képest?

A túlterhelés itt nagyobb, mint a vadászgépnél, csak rövidebb ideig tart. A vadászgépeknél több tucat másodpercig tart, a manőverező párbajnál ez különböző szinteken ingadozik, akár több percen keresztül is. A versenygépünk fürgébb, jobban és gyorsabban manőverezik, tán nincs is olyan repülőgép, amely jobban tudna megfordulni vagy forogni mindhárom tengely körül.

Ha most bele kellene ülnie egy Gripenbe, tudná mit kell csinálni?

Egy nehéz harci repülést nem vállalnék be, de felrepülnék vele, kiélvezném a gépet a levegőben és leszállnék. Be kell vallanom, hogy ennyi idő után ismét szívesen repülnék vele. A Gripen egy olyan összetett gép, hogy mindennapos edzés nélkül nincs esély arra, hogy automatikusan, intuitívan irányítsuk. Olyan ez, mint a zenészeknél: a gázkaron és a joystickon egy sor nyomógomb található és az egész attól függ milyen fürgék az ujjai és milyen virtuóz módon tud velük bánni. Az, aki pár napra kiesik a gyakorlásból, gyakorlatilag kezdeti az egészet nulláról. A vadászpilóta – és tulajdonképpen az Air Race-pilóta esetén is – ez egyforma.

Önök a versenyek során anti-G ruházatot sem használnak, igaz?

Igen. Egyrészt a repülőgépeink versenyzőeszközök, tehát minden plusz súly számít, főleg pedig a maximális túlterhelés csak néhány másodpercig tart, tehát egy jól edzett test képes ezzel nagyobb nehézségek nélkül megbirkózni. Könnyebb tizenegy G-t megtartani három másodpercig, mint mondjuk nyolc G-t fél percig. Mi az anti-G ruhát az izmaink célzott megfeszítésével helyettesítjük, hogy minél több vért tartsunk meg a fejünkben.

Ezt az izommunkát hogy lehet begyakorolni?

A legjobb repülni, és túlterhelésnek tenni ki a testet. Természetesen ezt valakinek előbb meg kell magyaráznia és megtanítania, hogy pontosan mit is kell csinálni. Ez később automatikussá válik, de csak a levegőben. Szerepet játszik a helyes légzés is, ebből minket az Air Race-nél rendszeresen tesztelnek.

Egészségügyi szempontból hogyan törődnek önökkel? És pszichikai szempontból? Mindannyian rendelkeznek afféle vészfékkel, hogy „ma nem érzem, nem repülök”?

A végén kezdem. Rendkívül fontos, hogy mindannyiunknak elegendő önreflexiója legyen, és ha bármi oknál fogva nem érzem arra képesnek magam, ne menjek a levegőbe. Mindannyian nagyon jól tudjuk, mennyire megterheli ez a szervezetet és elég, ha mondjuk az embert a megfázás kerületi vagy csak rosszul aludta ki magát. Nekem eddig nagy szerencsém volt, és még nem kellett versenyt lemondanom, de a kollégáimmal már ez sokszor megtörtént.

Évente egyszer klasszikus orvosi vizsgálaton, speciális teljesítményvizsgálaton és stressz-EKG-n esünk át. Továbbá véletlenszerűen és évente egyszer rendszeresen alkohol- és drogtesztet is átesünk. A versenyeken mindig velünk van egy pszichológus, aki szemmel tart bennünket és ha olyat lát, ami kibil-lenhetne bennünket az egyensúlyunkból, azonnal jön és megbeszéljük.

Doppingellenőrzések is vannak? És önök után is járnak a biztosok, mint más sportolók után? Be kell jelentenie, hol fog tartózkodni?

Mi nem tartozunk átfogóan a WADA Nemzetközi Doppingellenes Ügynökség alá, csak néhányat választanak ki közülünk. Engem ez egy évig érintett és meg kell mondanom, bonyodalmat jelentett. Minden napra le kell írni a programot, hol fog az ember tartózkodni és minden napra meg kell adni egy órát, amikor meglátogathatják. Olykor a versenyen is ki-választják és ellenőrzik.

Abu-Dzabiban az egyik pilóta a döntő repülés előtt nem tudta beindítani a motort. Már Önnel is történt hasonló? Mi a rémálma?

Szerencsére nem történt. Nicolas Ivanoffnak műszaki hibája támadt az üzemanyag-szivattyún. De a repülőgépeink motorjai néha nem szívesen indulnak be, különösen, ha fel vannak forrósodva. Gyakran megtörténik, hogy a legjobb nyolc közül utolsóként száll le és ugyanabban a pillanatban már száll fel az első gép a döntőben. Így a földön alig tíz percünk van, szinte ki se szállunk a kabinból. És a felforrósodott motor néha sztrájkol, az üzemanyag-vezetékben a benzin párologni kezd, buborékok képződnek benne és nem ugrik be. Azonban ez nem szokványos eset, az egész sorozatban csak néhányszor történt ilyen.

Ez a fajta repülés az izommemória és az automatizálás kérdése? Akkor repül a legjobban, ha úgymond „kikapcsol”, nem gondolkodik és a teste magától dolgozik?

Ez egyrészt az izommemória és annak a kombinációja, amit a kabinból látunk, valamint valamilyen időzítő is kell hozzá a fejben. A manővert nem mindig egyformán végzi el az ember, az elejét nem ugyanabban az ezrelékben hajtja végre. A repülőgép forgását egy fokra pontosan megállítani szintén nem egyszerű dolog. Ez csak többé-kevésbé megközelíthető, éppen ebben rejlik a legjobbak mesterfoka.

Hogy néz ki a felkészülése?

Mint az említett zenésznél. Minél több időt töltök a kabinban, annál jobb. Ráadásul különböző gépeket váltogatok, az akrobatikát más repülőn hajtom végre, mint amivel az Air Race-en repülök, így át kell kapcsolnom, eggyé válnom az adott géppel, érzem, észlelnem kell őt.

Éhgyomorral repül, vagy manapság ez már mindegy?

A testem már annyira hozzászokott, hogy tényleg mindegy. Éhgyomorral nem repülök, mert nem szeretek éhes lenni és imádom az ételt. (nevet) Ez épp olyan, mint bármely nagyobb sportteljesítménynél, szintén nem gulyást eszik hat knédlivel. Tíz G-nél az étel is tízszer nehezebb és az ember érzi odabent, ahogy ide-oda nyomódik. De könnyű ételt repülés előtt gond nélkül megeszek.

Különböznek az egyes pályák? A távolságok, az ívek sugara?

Minden helyszín más, néha azonos helyeken azonosak a pályák, most például Abu-Dzabiban a pálya pontosan olyan volt, mint tavaly. A pálya alakját az adja meg, mennyi hely van ott, ahol biztonságosan fel lehet építeni. A szervezők természetesen vonzó környezetet akarnak, hogy jól mutasson a televízióban. Például Budapesten a hidak között a folyón nyilvánvalóan nincs annyi hely, mint az Emírségekben a tengeren.

A pályát hasonlóan memorizálják, mint mondjuk a síelők a szlalomot?

Ez a felkészüléshez nélkülözhetetlen. Van egy szimulátorunk, amin a pályát folyamatosan drillezzük. Esetünkben a szél is szerepet játszik. Vagy szélcsend van, vagy az egyik vagy másik irányba nyom. Ezt a felkészülés során is figyelembe kell vennünk, a pályát minden széliránnyal be kell gyakorolnunk, amilyen ott előfordulhat.

A sorozat melyik helyszínét kedveli a legjobban és miért?

Többet is. Habár nem egy szépségbomba, most a legjobban talán Texast kedvelem, ahol tavaly elnyertük a címet. Budapestet már régóta szeretem, ez egy valóban csodás, ikonikus pálya a metropolisz központjában. Nagyon tetszett Rio de Janeiróban, New Yorkban vagy a határainktól nem messze, az osztrák Spielbergben az Alpok között. Ezek közül mindnek megvan a varázsa.

Baleset esetére is gyakorolnak? Az autós körpályákon vannak menekülő útvonalak, homok és hasonlók. Hogy van ez ennél a sportnál? Búvártanfolyam is szükséges hozzá?

Mindig meg van határozva az a terület, ahová például motorleállítás esetén igyekeznénk leszállni, többnyire ez a pálya közepén, esetleg a reptér közelében található. Egyébként bármely pillanatban bele lehet húzni, felemelkedni és levitorlázni a földre. Roszszabb lenne vészhelyzetkor a vízre szállni. Búvárok, gyors csónakok, vízi robogók állnak rendelkezésre. Őket gyors bevetésre képezték ki, tudják elsőként ki ugrik közülük a vízbe és ad mondjuk levegőt. Mellesleg a kabinban is van légzőkészülék, tehát amikor vészhelyzetre kerül sor, már előre a számba vehetem a végét. Búvártanfolyamot nem kell végeznünk, azonban minden évben gyakorolnunk kell a kabin elhagyását fejjel lefelé, ha a repülőgép a vízben a becsapódást követően megfordulna.

Az overall alá hogy öltözik fel, van valamilyen trükkje?

Nálam ez a súlyom által korlátozott. 190 centiméter magas vagyok és akárhogy fogyok is le, még mindig az egyik legnehezebb pilóta vagyok a sorozatban. Minden verseny előtt lemérik a repülőgépet a pilótával együtt és meg van adva a minimális tömeg, amihez természetesen minél közelebb szeretnénk kerülni. Tehát minden többlet dekagramm lassulást jelent. Az overall alatt csak funkcionális fehérneműt viselek.





Martin Sonka

Fiatal korában sportgimnasztikával és repülőmodellézással foglalkozott. A repülőgépek a középiskolában teljesen beszállították, vitorlázó gépeken kezdett el repülni és ejtőernyőzött. A brünni Katonai Akadémián pilóta szakon végzett. A hadseregben egy sor sugárhajtású gépen, többek között Gripeneken is repült. 2010-ben az első cseh pilótaként a Red Bull Air Race sorozatban kezdett el repülni, amelyet tavaly meg is nyert és világbajnok lett. Egyúttal európai ezüstérmes a klasszikus akrobatikában és Európa-bajnok a szabadstílusú műrepülésben.

Semmilyen különségtől
nem riad vissza? Akkor ez
a kabát, amelyet tipikus
fémszemekkel ellátott
szíjjal egészítettünk ki,
önnek lett kitalálva!





**KARL
LAGERFELD**

Argentína és a neonok ragyogása

Üdvözljük Karl Lagerfeld világában! Excentrikus, olykor ellentmondásos, azonban elsősorban hihetetlenül eredeti. Ennek köszönhetően a luxus elérhetővé vált, és a cool új jelentést kapott. A márka DNS-ében párizsi inspirációt, gondtalanságot és rockos eleganciát is találunk. „Tervezni olyan, mint lélegezni” írta le a művészi folyamatát. „Lélegezni nem igyekszik az ember – egyszerűen csak csinálja.” Cyönyörködjön az évszázad egyik leghíresebb tervezőjének kiemelkedő divatos darabjaiban, aki ez év februári távozása ellenére is örökké halhatatlan marad.

Argentín szellő

A 2019-es tavaszi/nyári kollekciót Argentína inspirálta, Karl Lagerfeld legkedveltebb helyszíne. Az időtlenségre, az eleganciára és a nőiességre van helyezve a hangsúly, mint minden előző munkájában. Engedje meg, hogy magával ragadják Buenos Aires fényei, az argentin tangó hangjai és a híres Recoleta negyed hangulata. Karl ezúttal a guarda pampa mintáira, a farmeranyagra és a fémszemek részleteire fókuszált.

Folytatódik a Karl Ikonik kollekció is. Jellemzője a kiemelkedő vörös, rózsaszín és kék és olyan kiegészítők is megtalálhatók benne, mint az átlátszó neszesz-szer, utazópárna vagy húzószinóros táska. A Neon Lights kollekció világító modelljeivel is kitűnhet. Kulcsdarabjai a pólók, amelyek kerek rikító neonszínű logóval és „Karl” aláírásával vannak ellátva. Nem hiányoznak a feltűnő neon hangsúlyokkal rendelkező leggingszek, farmerek, dzsekik és kardigánok sem.

A Karl Styles kapszulakollekció minden darabját egy nyomtatott brosúra egészíti ki, amelyben Karl Lagerfeld eredeti vázlatai vannak. Minden kép egy műremek.

Az önbizalom egy olyan outfit, amely a legjobban illik önhöz. KARL LAGERFELD az ön egyedülálló énjét tökéletesen kiemeli.



Az elegancia, stílus és humor kombinációja a legkisebb részletekben is.



Öltözzön fel leleményes modellekbe, és stílusos kiegészítőkkel tegye őket még különlegesebbé. Az ellentmondások illenek önhöz.

Ezek nem szokványos csíkok, ez logó mánia! Piros színben is kapható.



A kiegészítők mágikus ereje

Egy pár cipő gyakran többet mond el a viselőjéről, mint az öltözéke többi része. A táska ugyanúgy. Egyszerűen a kiegészítők adják a megjelenést. Legyen szó egyszerű ruháról vagy sima farmernadrágról, vegyen fel hozzá egy jó minőségű cipőt vagy egy érdekes kiegészítőt és megszületett a tökéletes outfit. Még akkor is, ha a kiegészítő sportos, mint például az új Athleisure kollekció darabja, vagy ha „csak” az övtáskáról beszélünk, amely továbbra is alapforma marad. Válasszon ki pár darabot, amelyekbe befektet. A minták és színek keverésétől ne féljen, ez már rég nem tabu. Éppen ellenkezőleg – kísérletezzzen!



Sétáljon át a napján, reggeltől estig, miközben tökéletesen cool marad. A cipő különleges dizájnya és bársonyfűzője „must have” modellé jelöli azt.



A közkedvelt crossbody az ikonikus aláírással új formában és különböző színekben.

A könnyű nyári ruha fekete-vörös szinkombinációja a tangó égető szenvedélyét és az argentin nap erejét idézi.



Az elegancia nem csak az esti milonga sajátja. Karl a reggeli sétán vagy vásárlásra menet is hagyja Önt kitűnni.





Légikísérők

Mennyei divat

S: MARKÉTA HENZLOVÁ F: PROFIMEDIA, SHUTTERSTOCK, ARCHIV

Örök idő óta magukra vonják a figyelmet, tiszteletet keltenek, ösztönzik a fantáziát és olykor a rejtett vágyakat is. A felhők közötti munkahely a tökéletességgel, valamint szigorú szabályokkal is párosul. A múltban a különböző korlátozások az életkorra vagy megjelenésre vonatkoztak, sőt nem volt szabad házasodni vagy gyermeket szülni sem. Más szóval, a légikisasszonynak jelentkező érdeklődőnek kívánatosnak és (legalábbis elméletileg) elérhetőnek kellett lennie. Már amiatt is felfüggeszthették, ha nyáron szeplős lett az orra vagy beütötte a térdét. Az érdeklődés azonban hatalmas volt. Nem is csoda, hiszen ki ne szeretné körbeutazni a világot és bónuszként olyan neves divattervezők ruháiba öltözni, mint Dior, Lacroix vagy Bilotta. Jöjjön és repüljön át velünk a fedélzeti személyzet józan bizniszmódellei és hivalkodóan oldott egyenruhái között.

Az egyenruhák, amelyek a valóságban narancssárgák voltak, felhőrdülést okoztak. 1969-ben Jacques Esterel tervezte őket, és olyannyira trendik voltak, hogy hamar kimentek a divatból. Ezt követően a légitársaságok időtállóbb modellek után nyúltak.



Az első légitársaságoknak ismerniük kellett a vasúti menetrendet is

Ellen Church egészségügyi nővér pilóta szeretne lenni. Végül helyet kap a fedélzeten. Ő az első női légitársaszonny a történelemben. Az akkori menedzsment döntése tisztán pragmatikus. A légitársaságok a női kiszolgálástól a fedélzeten óriási pszichológiai hatást várnak az utasokra nézve. Láthatóan működik, hiszen a harmincas évek közepén több száz légitársaszonny dolgozik.

A felhőkben végzett munka szép, de egyúttal kihívást is jelent. A dolog érdekessége, hogy a légitársaszonny kötelességei közé tartozott a vasúti menetrend ismerete is, arra az esetre, ha a repülőgép nem száll fel. Azonban kellemetlen, hogy a kisasszonnyok már két-három év után befejezik a szolgálatot. Ugyanis nagyon hamar túllépi az életkorra vonatkozó korlátokat, vagy megismerkednek valakivel és hozzámennek feleségül, ami tilos. Habár a házasság nem befolyásolja a kötelességek teljesítését, de az idősebb légitársaszonny, aki ráadásul férjzett, egyszerűen elveszíti a varázsát.

A légitársaszonny, mint foglalkozás, hamarosan a szépség és kifinomultság jelképévé válik. Ezért a légitársaságok a szerződésekhöz az életkorra vonatkozó függelékeket is csatolnak, és a nőket 32-35 éves korukban nyugdíjba küldik. Eközben a férfi kollégáik, a stewardok akár 60 éves korukig is repülhetnek. A házassági tilalmat 1957-ben az egyik légitársaság ugyan megszünteti, azonban a többi légitársaság kitart mellette. Vonzó és egyedülálló lányokat akarnak.

Azonban a légitársaszonny ágazat egyik érdemét nem tagadhatjuk le – óriási hatással volt a modern emancipált nő megalkotására. 1967-ben ráadásul megjelenik a United Airlines reklámja, amely azt hirdeti: „A házasság csodás dolog! De nem kellene először látnod a világot?”

A nők, de a férfiak diszkriminációját is a 60-as és 70-es évek fordulóján meghozott döntések állítják meg. A szövetségi bíróságok megszüntetik a házasságot tiltó és a női korhárt megállapító korlátozásokat. A terhesség és az anyaság már nem jelent problémát, és a legfelsőbb bíróság igazat ad annak a Miami-i férfinak, aki panaszt tett, mert nem vették fel a fedélzeti személyzet közé a neme miatt. Ennek eredményeképpen a légi-



Rendkívül rövid és provokatív egyenruhába öltöztette 1971-ben a légiutas-kísérőit a Skyways International légitársaság. Ez volt az első brit légitársaság, amely hagyta magát befolyásolni a divat által, és amely ez alkalomból egy londoni divattervezőt is meghívott.



A fedélzeten nem mindig a nők domináltak. Az első „légitársaszonny” valójában a német Heinrich Kubis volt. A világon az első civil légitársasággal repült, amelyet 1909-ben alapítottak. Azonban repülőgép helyett az utasokat léghajóban szolgált ki. De majdnem ez lett a végzete. Amikor a híres Hindenburg léghajó 1937-ben landolás közben felgyulladt, ő az utolsó pillanatban az ablakon kiugorva menekült meg.



A United Airlines légitársaszonnyai a 70-es években a hollywoodi divattervező, Jean Louis egyenruháit hordták.



Az orosz Aeroflot légitársaság légiutas-kísérője a Sukhoi Superjet 100 új repülőgép bemutatóján Moszkvában 2018 szeptemberében.



A kesztyűk és a kalapok mindig is a légiutas-kísérő egyenruhák tipikus kiegészítői voltak. Itt a Middle East Airlines stewardess-sein a múlt század 60-as és 70-es éveinek fordulóján.

utas-kísérők átlagéletkora növekedni kezd – ma az ötvenhez közelít – és növekszik a férfiak száma a fedélzeten, és az eredeti „légikisasszony” megnevezés logikusan kevésnek bizonyul. Idővel a stewardessekből is divatikónok válnak, azonban ez már egy teljesen más történet...

Divat à la egészségügyi nővérke és a bőrdzseki

Az egyenruhák a repülőgépipar kezdete óta kötelezőek, és aszerint változnak ahogyan a kommersz repülés fejlődik. Az első civil repülők személyzetét erősen befolyásolta az első világháborús pilóták divatja. A pilóták repülő bőrdzsekit, nehéz csizmát és bőrkesztyűt viseltek. Mindezt egyszerűen azért, mert a pilótafülkében akkor még nagy huzat volt. Az első légikisasszonyok a 30-as években az egészségügyi nővérekre emlékeztettek, ami a fedélzeten betöltött akkori szerepüket jellemzi, hiszen az utasok körében azt az érzést kellett kelteniük, hogy mindannyian biztonságban vannak.

Az egyenruhák mai megjelenését két körülmény befolyásolta – a második világháború és a repülőjáratok jobb elérhetősége. Az új korszakban egész egyszerűen jól kell kinézni. Az első valódi egyenruha a tengerésztisztek öltönyére hasonlít, ami a pilóták esetében tulajdonképpen máig igaz. A militarista inspiráció a légiutas-kísérők ruháján is megjelenik, különösen azért, hogy a személyzet női része is tekintélyt szerezzen. A második világháború idején a világ anyagihiánnyal küszködik. Egyenruhákra főleg a frontokon harcoló férfiaknak van szüksége. A tervezők ezért a hagyományosan női ruhákhoz használt kelmékhez nyúlnak, egyben igyekeznek takarékosan bánni velük. Ennek köszönhetően az egyenruhák karcsúbb sziluettet is kapnak.

A légiforgalmi biznissz felfelé tör, ezzel a konkurencia is növekszik. A társaságoknak még nincs lehetőségük saját árakat meghatározni. A fő versengés a fedélzeti szolgáltatások terén zajlik, miközben a leghatékonyabb marketingfegyver a vonzó légi-kisasszony. 1965-ben a verseny magasabb fokozatra kapcsol. Pucci divattervező a légiutas-kísérőket miniruhába és világoszöld cipőbe öltözteti, a fejükre a kalapkák helyett extravagáns buborék formájú kozmikus sisakokat kapnak.

Habár a sisakok a csomagtérben elég nagy helyet foglalnak, a légi divat világa azóta az 1965 előtti és utáni időszakra tagolódik. A többi légitársaság saját ötletekkel érkezik, és ami a divatbemutatók kifutóin „meglibben”, az hamarosan az egyenruhákra is megjelenik majd. A feltűnő modellek időszaka gyakorlatilag 1978-ig tart, amikor a légi közlekedési ágazat szigorú szabályozása alábbhagy. A repülés szokványos közlekedési eszközzé válik, és a vállalatok olcsóbb repülőjegyekkel vagy vonzóbb járatokkal versenyeznek a vonzó légiutas-kísérők helyett. Az egyenruhák funkcionálisabbak. Vagy, ha úgy tetszik, unalmasabbak. Manapság már senki sem merne a személyzetre miniszoknyát adni. Ne feledjük, hogy a 21-ik században a női légiutas-kísérők életkora az ötven felé halad.

Az excentrikus modellek ideje (csaknem) lejárt. Napjaink egyenruhái szépek és időtállóak, a legtöbb alak-típuson jól állnak és a viselésük kellemes, sőt a tisztításuk is nagyon egyszerű. A légitársaságok konzervatívabb darabokat választanak, és azzal igyekeznek kiemelkedni, hogy ismert divattervezőket kérnek fel a kollekciókra. A múltban például Dior, Laurent vagy Ralph Lauren, jelenleg Bilott, Lacroix, Westwood, Ferré vagy Posen egyenruhái aratnak sikert, ez utóbbi például Rihannát vagy Michelle Obamát is öltöztette.

Habár a cseh nemzeti légitársaság egyenruhái nem kapcsolódnak egyetlen világhírű tervezőhöz sem, azonban mindig csodásan néznek ki. Győződjön meg róla saját maga. A ČSA légitársaság a 95. évfordulóra egy videót készített, amely a csehszlovák,

Az idők változnak. A 80-as években az ágazatban a férfiak is teret nyernek, a nők több joggal és mindannyian egyre több kötelességgel rendelkeznek. A légikisasszony kifejezés szinte senkinek sem felel meg. A magyar nem a legjobb példa erre, de az angolban nagy előremozdulás figyelhető meg. A „stewardess”-ből „flight attendant” lett. Ezzel gyakorlatilag véget ért az az időszak, amikor a légiutas-kísérő a felhők között járó modell szinonimája.



A Hainan Airlines új kollekciója mögött Lawrence Xu áll. Az egyenruhák a modern nyugati stílust a hagyományos kínai elemekkel kombinálják, mint például a cheongsam ruha vagy a mandaringalléros férfi kabát.



illetve később a cseh egyenruhák történetét térképezi fel. Az utolsó forradalom előtti egyenruhát az akkor ismert divattervező, Zdeněk Křeček, alkotta meg, az első forradalom utáni egyenruhák Česlav Jaroš műhelyéből származtak. A ČSA utolsó előtti egyenruháját Daniela Bočanová festőművész tervezte meg, az aktuális pedig az OP Prostějov műhelyből ered. A Travel Servis egyenruháit Osman Laffita tervezte meg, aki a gombokat csiszolt Swarovski kristályokkal ékszerelte fel.

Funkcionális cipők és más mennyei alkotások

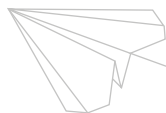
Habár a múltba visszatekintve úgy tűnhet, hogy a magassarkúban szaladgáló légikisasszony csak nehezen mentheti meg a legénységet, az egyenruhák funkcionalitása a lábballal együtt nagyon fontos. A kezdetek kezdetén a légikisasszonyok ún. „oxford” cipőt viseltek, főképp a stabilitásuk miatt és hogy a tengerentúli járatokon ne fázzanak fel, amikor út-



A fedélzeti divat a világ eseményeire is reagál. A Lufthansa fedélzetén az Oktoberfest idején népviseletben repülnek. A Japan Airlines pedig speciális kollekciót mutatott be a 2020-as tokiói Olimpiai játékokra.

A nemzeti légitársaságok az egyenruháikkal gyakran az országuk tipikus öltözkézére emlékeztetnek. Az Emirates légiutas-kísérői így a tipikus kalapon kívül kendőt is viselnek, amely a klasszikus arab fejfedőre utal.





közben üzemanyagot kellett tankolni. Napjainkban léteznek olyan cégek, amelyek közvetlenül a légiutas-kísérők számára készítenek cipőket. A cipők semmilyen fémet nem tartalmaznak, így nem aktiválják a biztonsági kapukat, vegyszermentesek, kényelmes béléssel és csúszásmentes talppal rendelkeznek.

Nemcsak a cipőnek, hanem az egyenruhának is számos követelménynek kell megfelelnie. Vészhelyzetben és a normál működés során is praktikusnak kell lennie. Például, ha a légiutas-kísérő a repülőút során leönti magát, a folyadékot a nanoszálak nem szívják fel. A személyzetnek minden körülmények között büszkének kell lennie a tekintetben, kinek az egyenruháját hordja és hogy néz ki benne.

Nagy felzúdulást keltett évekként elzött a VietJet vietnami légitársaság „egyenruhája”. A légiutas-kísérőket kétrészes fürdőruhákba öltöztették. A cégnek ugyan megnőtt az értékesítése, azonban a légiutas-kísérők az új öltözködési formát nem nagyon kedvelték. Japán kolléganőik nem oly rég hasonló gonddal küszködtek – a túlzottan rövid ruhával. A provokatív ruházatuk miatt – saját bevallásuk szerint – gyakran voltak szexuális zaklatásnak kitéve.

Az egyenruha azonban nem csak egyetlen ruhadarab. A légiutas-kísérők többnyire több variációból válogatnak, pl. a ČSA légitársaságnál kosztüm és szoknya, nadrágkosztüm és klasszikus ruha közül választhatnak. Nyári és téli változat is kéznél van, fontos a kényelem. Az egyenruha részét alkotják a legkülönbözőbb kiegészítők is, mint pl. a kendő.

Éppen a csinos nyakba kötött kendőkre cserélte számos légitársaság a mini kalapjait. Azok ugyan az utasok szempontjából jól néznek ki, azonban egyáltalán nem praktikusak. Ha a megfésült hajra útban a repülőre felhelyezik a kalapot, rendszerint tönkreteszi a frizurát. A repülőgépen, ahol a kalapot már nem hordják, nincs idő megfésülni. Néhány légitársaság ezért „csónak” típusú, praktikusabb kalapot választ. Még egy dolog szól a kalapok ellen, mégpedig az áruk. Több ezer nő alkalmazott ellátása stílusos fejfedővel alaposan megdrágítja az egyenruhát. Ennek ellenére még számos olyan legénység létezik, amely nem válik meg ettől a hagyományos kiegészítőtől. Ennek tipikus példája az Emirates.

A légitársaság 95-ik évfordulója alkalmából a Czech Airlines a kommersz járatokon történelmi egyenruhákba öltözteti a légiutas-kísérőit. Ebben az esetben a 60-as évek ún. „tropikus” egyenruhájáról van szó.



Ők különös figyelmet szentelnek a légiutas-kísérők megjelenésére. A vörös rúzsuk illenie kell a bőr tónusához, egyúttal a kalaphoz is. A körömöknek természetesen tisztáknak kell lenniük, francia manikűrrel vagy ugyanolyan vörös lakkal ellátva, mint a rúzs és a kalap. A haj nem érhet a gallérhoz, a kendőnek pontosan bedugva kell lennie, a kalapot csak az út bizonyos részein kell hordani, mégpedig két ujjnyi magasan a szemöldök fölött. Minden nagyon részletesen elő van írva, de épp ennek köszönhetően az Emirates-nél a légiutas-kísérők ösztönt büszkének az egyenruhájukra és megjelenésükre.

Egészen természetes, hogy a repülőgép személyzete jól akar kinézni és ugyanazt várják el az utasok is. Az elegancia a repülés történetének elválaszthatatlan részét képezi. Egyúttal azonban a személyzetnek olyan egyenruhára van szüksége, amelyre az utasok vészhelyzet esetén reagálni fognak. Ez valójában egy pszichológiai játék. Ráadásul továbbra is érvényes, hogy az egyenruhák megkülönböztető funkcióval rendelkeznek. Számolják a csíkokat és ha sok lesz belőlük, akkor inkább ne kérjenek kávé, véletlenül a repülőgép kapitányához lehet szerencsésük.



Hogy Olaszország még mindig a divatvilág csúcsán helyezkedik el azt az Alitalia légitársaság légiutas-kísérői is megmutatták a milánói Fashion Week divatbemutatóján 2017 tavaszán. Markáns színes modelljeiket Ettore Bilotta divattervező jegyzi.



A nyolcvanas évek visszatértek. Ne féljen kísérletezni és megmutatni az egyéniségét. Hasonlóan, mint akkor, ez a kollekciónak a színeket, grafikát és a sportelemeket kombinálja.



Mutassa meg, hogy van stílusa.
Az aranyzsinór sosem megy ki a divatból.



Merészebb La Martina

Szüksége van egy jó tanácsra, hogy miképp nézhet ki remekül pár pillanat alatt? Itt a megoldás: a La Martina most merészebb, informálisabb és változatosabb. Ha nem fél kitűnni a tömegből, figyeljen ide! Ne ott vásároljon, ahol mindenki más, így már nem történhet meg önnel, hogy a partin további három emberrel találkozik ugyanabban a pólóban. Találja meg a saját egyedi stílusát. A márka tervezői az idei tavaszra és nyárra a művészetek, a zene és a 80-as évek divatja által inspirálódtak. Azzal a korszakkal, amikor a La Martina létrejött. A kollektió játékos, esztétikus és minden részletében hihetetlenül trendi. Közeledik a nyár - elég „chic” lesz, ha ideér?



A póló világának rafinált sportos részletei egészítik ki a márka jellegét. A kézitáskán például kengyel formájában.



Mutassa meg magát, menjen bár kerti partira, ki a barátaival vagy csak vásárolni.



Ezüst és arany eleganciával kiegészített sportos megjelenés.



Piperkőcök



A természet nem ismeri a giccset

SZ: ZUZANA KOŠUTOVÁ ÉS MARKÉTA HENZLOVÁ
I: JAN DUNGEL F: PROFIMEDIA, SHUTTERSTOCK

Megegyezünk abban, hogy mi a giccs? A giccs úgy tesz, mintha szép lenne. Miközben csak tetszetős. Leggyakrabban a tömegeknek szánt kultúrához és „művészethez” kapcsolják. Egyszerű elfogadni, ugyanis nem kell hozzá magyarázat, első látásra érthető. Csakúgy, mint a természet. Az is képes tökéletesen tetszetős tájképeket létrehozni, amik azonban nem giccsok. A naplemente és madártollak is valódiak. Tehát amíg az ember szentimentális tájképeket fest és nevetséges bőgő szarvas szobrokat formáz, a természet tökéletes marad. Ugyanez elmondható azokról a ruhákról is, amelyek erősen emlékeztetnek különféle virágokra, természeti erőkre vagy akár konkrét élőlényekre? Akár tudatos tervezői inspiráció vagy pusztán véletlenszerű hasonlóság, egyes extravagáns és klasszikus darabok színeinek és formáinak kölcsönhatása természetes hasonmásaikkal egyszerűen lélegzetelállító.





Megváltoztatja a szívverésünket, a lélegzetünket, vérnyomásunkat, sőt még a mirigyek aktivitását is. Színek. A jelentésük értelmezési képessége a természetben gyakran az élet és a halál közötti különbséget jelenti. Az emberi világban minimálisan azt, hogy találunk-e partnert, az álommunkát vagy hogy egy rosszul megválasztott színű outfittal nem vallunk-e szégyent.





A kolibrík repülő drágakövek. Ezek az apró szárnyas teremtmények ragyogó színpalettával lepnek meg, amelyeket a tolluk képes elővarázsolni - a sötét rozsdástól a csillogó indigón át egészen a smaragdzigdig. A fémes színárnyalatot közben a fajok többségénél nem a tollak pigmentje, hanem a fénytörés okozza, amely a felső szélükre esik.



Csillogások!

A csillogó futurisztikus modellek inspirációját valószínűleg nem a természetben keresnénk. Ennek ellenére épp ott található. A levegőben, szárazföldön és a vízben is.

A skarlát íbisz feltűnő vörös színét a táplálékában megtalálható rákfélékből nyeri. Ugyanis azok karotinoidokat tartalmaznak. Fogságban vagy diétán tartva kifakul.



Fekete Coco

A fekete hattyúk errefelé inkább kivételnek számítanak. Ehhez képest a fekete ruha abszolút hagyományosnak mondható, amely nélkül egyetlen ruhatár sem létezhet. A divattörténet szempontjából azonban ez egy viszonylag új trend, amelyet a háború utáni korszak egyik divatikonja, Coco Chanel vezetett be - ő maga is a divat fekete hattyújának számított. Nagyon kevesen öltöttek volna magukra a temetésen vagy a férfiöltönyön kívül feketét. Coco azonban előrukkolt az első sötét ruhájával, a világ pedig a lábai elé vetette magát. Hozzá vagyunk szokva, hogy a fekete nemcsak az elegancia, hanem a szomorúság színe is. A spanyol nyelvű országokban éppen ellenkezőleg, gyakran előfordul esküvőkön és más örömteli eseményeken. Az állatvilágban betöltött szerepe viszont különböző - többnyire az UV sugárzás ellen véd vagy segít felhalmozni a hiányzó hőt.



A hattyúknak egy párja van egész életükben. Valószínűleg ez vezette VIII. Henrik angol királyt kegyetlen cselekedetéhez. A legenda szerint megölette és megette annak a hattyúnak a nőstényét, aki a párjával a királyi kertek tavában fészkel. Állítólag azért, mert ezeket a hattyúkat a felesége,

Boleyn Anna kedvelte, akit aznap börtönbe vettetett amiatt, mert nem szült neki fiút. Nagy-Britanniában minden hattyú a mai napig a királynő tulajdona és a brit királyi család rendszeresen részt vesz a hattyúzámolásban.



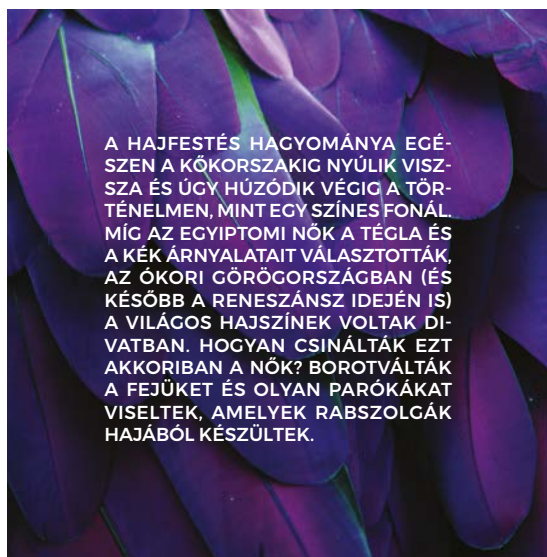


Vörös temperamentum

Minél fényesebb a katicabogár színe, annál undorítóbb a madarak számára. Mégpedig szó szerint, ugyanis a színét a testében található vegyi anyag mennyisége befolyásolja. Hasonlóképpen, a pókok hátoldalán lévő piros folt egyértelmű figyelmeztetés – tartsd magad távol. Miért párosul a piros szín a természetben a figyelmeztetéssel és az agresszióval, miközben az emberek világában a piros a szenvedély és szeretet színe? És egyébként a gyermekek legkedveltebb színe, amely ráadásul az étvágyat is fokozza. A magyarázat: az evolúció. A vörös állítólag az első szín, amelyet már az anyaméhben is érzékelünk. Bárhogy legyen is, valami kell, hogy legyen ezekben a színekben. A régi egyiptomiak vörössel kezelték az alacsony vérnyomást, Goethe tudományos tanulmányt írt róla, Niels Finsen pedig Nobel-díjat kapott érte.



A vörös szín, vadság, féktelenség és a ráncos szoknya csábító hullámváza a spanyol flamenco táncosnőkre jellemző.



A HAJFESTÉS HAGYOMÁNYA EGÉSZEN A KŐKORSZAKIG NYÚLIK VISSZA ÉS ÚGY HÚZÓDIK VÉGIG A TÖRTÉNELMEN, MINT EGY SZÍNES FONÁL. MÍG AZ EGYIPTOMI NŐK A TÉCLA ÉS A KÉK ÁRNYALATAIT VÁLASZTOTTÁK, AZ ÓKORI GÖRÖGORSZÁGBAN (ÉS KÉSŐBB A RENESZÁNSZ IDEJÉN IS) A VILÁGOS HAJSZÍNEK VOLTAK DIVATBAN. HOGYAN CSINÁLTÁK EZT AKKORIBAN A NŐK? BOROTVÁLTÁK A FEJÜKET ÉS OLYAN PARÓKÁKAT VISELTÉK, AMELYEK RABSZOLGÁK HAJÁBÓL KÉSZÜLTEK.

Az elegáns szmoking

A pingvinek ugyan fekete-fehérben nagyon aranyosan és tán komikusan hatnak, ez azonban a szmokingba öltözött férfiakra határozottan nem érvényes. Előlenkezőleg – tán nem is létezik klasszikusabb és hízelgőbb ruhadarab, amely mindenkinek illene, tekintet nélkül a korra, foglalkozásra vagy társadalmi státuszára. Az úgynevezett tuxedo 1865 óta tartozik a divat állócsillagok közé, amikor VII. Edward hercegnek megtetszett az akkor már meglehetősen unalmasnak számító frakk alternatívájaként.



A pingvinek meglepően a madárvilág legnagyobb piperkőcei közé tartoznak. Évente egyszer ugyanis az összes régi tollukat ledobják és újjal helyettesítik. Tehát minden évben teljesen lecserélik a „ruhatárukat”.

A divathoz hozzátartozik az étel - és a diéta... Mielőtt a kakas enni kezd, megfontolja kit hív oda és egyáltalán osztózik-e valakivel. A tudósok megállapították, hogy a tyúkok afféle képzeletbeli táblázatot vezetnek a jó cselekedetéről, amelyeket a kakas vagy a csapat többi tagja tett értük.



Tyúklábminta

A divat legnagyobb örökzöldjeinek egyike a 20-ik század harmincas éveiben jött létre Skóciában, és azóta rendszeresen díszíti a kabátok, nadrágok, blúzok, barettek, cipők anyagait, ráadásul a beltéri textileken is megjelent. Remekül néz ki például farmeranyaggal kombinálva.



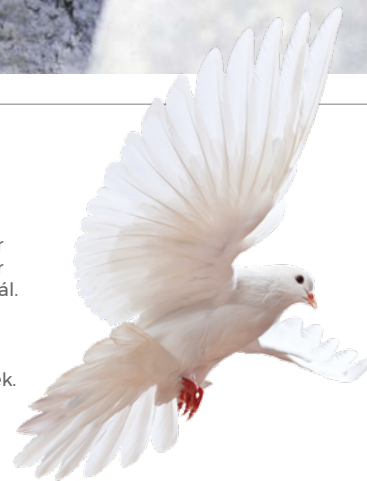
A fészket többnyire a nőtények építik, a hímek csak segítkeznek.

Fészek

Van, aki klasszikus keménykalapot, panamát vagy baret sapkát hord, más pedig boldogan lépked fészekkel a fején. A divat néha egyszerűen nem ismeri a határokat - éppolyan vad, mint maga a természet. Az extravagáns madárkreációt Vivienne Westwood Párizsban mutatta be a Women fashion week tavasz/nyár 2017 keretén belül.



A galamboknak és gémeknek nincs faggyúmirigye, amelyet a többi madár a tollazata tisztításakor „impregnálásra” használ. Ehelyett finom porral „púderezik” magukat, amelyet a porzó pehelytollaik termelnek.



Galambfehér

A hófehér galamb, mint a tisztaság, ártatlanság és elegancia jelképe a divatvilágot ósidők óta lenyűgözi. Nem véletlen, hogy bolyhos tollait törékeny balerinák viselik és a menyasszonyok habos szoknyái is rá emlékeztetnek. A hagyományos esküvői szín eközben a kék volt. Ezt azonban Viktória angol királynő megváltoztatta, aki 1840-ben az első házasságkötésekor pompázatos fehér ruhát öltött - és azóta senki se akart másképp férjhez menni.





A rózsaszín flamingó teste a lábakkal együtt átlagosan 120-140 cm. Karcos lábai a magassága kétharmadát teszik ki, körülbelül 80 cm-t! A legmagasabb flamingó egy 187 cm magas hím volt!

Magas lábon

A nők miért szenvednek a magas sarkakkal, ha fáj tőle a lábuk? Hasonló popkuli kérdésre keresik a választ a tudósok a flamingók esetében is. Kedvenc pozíciójuk, amikor egy lábon állnak, mindaddig a természet feltáratlan titka, amelyet a biológusok már évtizedek óta próbálnak megfejteni. Talán így készülnek fel a menekülésre, vagy így könnyebben megtartják a testük hőmérsékletét. Vagy csak egyszerűen tetszeni akarnak!



A kék jó, de nem mindig volt így

A kutatások alapján a kék a legnépszerűbb szín a világon. Az ókorban azonban még nem ismerték, illetve sehol sem említik. A görögök és a rómaiak valóban „kékvakságban” szenvedtek? Ma már ennek logikusabb magyarázatát is ismerjük. Kékre a barbár törzsek festették a testüket. Ezért a kék az antik világ számára figyelmen kívül hagyott és elfogadhatatlan szín volt. Csupán a 12-ik században lép a kék a keresztény világba, mint Mária palástjának a színe, megjelenik a Chartres-i gótikus katedrális fenomenális vitrázsablakain, IX. Lajos francia király is beleszeret, akinek ruháin is megjelenik és ime – egyszerre a kék mindenki számára jó lesz.



A díszes sisakosmadár a fején sapka alakú tolldíszet visel. Vagy inkább esernyőt? Az is lehet. Az esőerdőkben, ahol él, esik. Mégpedig elég sokszor. Ahogy a fák legmagasabb koronájában üldögél, az esernyő is jól jönne neki. A túlélésért zajló mindennapi gondok között a sisakosmadár bizonyára nem is sejtí, hogy a „fascinátora” számos tervezőt inspirált.



Amal Clooney vagy Kate hercegnő decens példái annak, milyen jól nézhet ki egy fascinátor.

A nyugalom oázisa a prágai Chodov bevásárlóközpontban

Ha véletlenül a Centrum Chodov bevásárlóközpontban járna, és vásárlás után szeretne egy kicsit pihenni, vagy akár elintézni néhány e-mailt és telefont, de egy kávézóban zavaró lenne a nagy a nyüzsgés, az első emeleten található Vermont Lounge Önre vár.

Az exkluzív helyszín, amelyre a nyüzsgő „mall”-ban bizonyára nem számítana, kényelmével és csendes, nyugodt légkörével lepi meg az embert. Amint bezárul mögöttünk az ajtó, a bevásárlóközpont hektikus tempója odakint marad. Élvezze a kanapék és karosszékek kényelmét, csatlakozzon a wifire, igyon egy kávé és harapjon valami édeset. Pihenjen vagy dolgozzon nyugodtan.



A kellemes környezetet a beszélgetésünk során Martin Šonka – a leggyorsabb motorsport világbajnoka – is élvezte.



A szalon beltere a milánói Storage Milano építészeti stúdió munkája.





Hogyan lehet belépést szerezni erre az exkluzív helyre? Elég beregisztrálni a klubunkba és megfelelő számú státuszpontot gyűjteni. A „Black” szinten a Lounge a központ nyitvatartási ideje alatt bármikor rendelkezésre áll. Ha „Silver” státusszal rendelkezik, akkor a szalonba való belépéshez előzetes foglalás szükséges. Ezt bármelyik üzletünkben, vagy a +420 731 434 990 telefonszámon is megteheti. A belépés mindig két személyre szól.

