



Да простят нас уважаемые жители симпатичного и уютного южнопольского городка Честохова (Czestochowa), но изрядно помучившись, упражняясь в правильном произношении этого географического названия, мы взяли грех на душу и переименовали его «для внутреннего пользования» в Чесноково. И запомнить легче, и язык не сломаешь, и, самое главное, поляки прекрасно понимают. В польском языке вообще много сложных слов. Чего стоит, например, знаменитая фраза «Chrzaszcz brzmi w trzcinnie» («Жук жужжит в тростнике») — апофеоз не слишком удачных попыток отобразить скупыми средствами латинского алфавита присущее славянским языкам обилие шипящих звуков.

Но есть слова и простые, принимающиеся мгновенно и безоговорочно и ни в какую не желающие покидать активный словарный запас даже по возвращении в Москву. Например, Импреза (Impreza) — это «встреча», «слёт», или, казённо говоря, «мероприятие». Загвоздка в том, что ни одно из этих русских слов не подходит для точного описания того, что с 29 августа по 1 сентября происходило в Честохове-Чеснокове. Верьте или не верьте, но, приехав на рейд ретроавтомобилей, мы в действительности попали на самую настоящую Импрезу...

Три ночи в Вегасе

Все участники рейда жили в Вегасе. Однако, как верно заметил один из организаторов слёта по дороге в это многообещающее своим названием место, «наш Вегас и тот, что в Америке — не совсем одно и то же...» И действительно, ни рулетки, ни блэк-джека, ни «одноруких бандитов» нам увидеть не довелось (живых гангстеров всё

же встретили, но об этом позже) — честоховский «Вегас» это весьма и весьма скромная загородная гостиница, не лишённая, правда, свое-



го особого шарма, вроде длинной гирлянды старинных колоколов и колокольчиков в баре над стойкой, в которые звонят по особо торжественным случаям (до этого тоже дойдём).

И всё-таки, целых три дня и три ночи «Вегас» по количеству припаркованных у входа превосходных автомобилей мог всерьёз поспорить с самым роскошным «Хилтоном», «Рэдиссоном» или «Мариоттом». Образца 1965 года, разумеется.

Немного истории

Мысль о том, что старый автомобиль и старинный автомобиль не одно и то же, возникла примерно в одно время и в Москве, и в Нижнем Новгороде, и в Риге, и в Варшаве. Время это — благословенные 60-е, точнее, вторая их половина. За мыслью вскоре последовало Движение. Энтузиасты стали со-

бираться на импровизированные встречи, обмениваться опытом восстановления машин, искать по сусекам эти самые машины, но главное — искать себя и своё место в неформальной общественной жизни. Стали объединяться в клубы, затем налаживать межклубные контакты. Едва узнав о существовании знаменитого московского САМСа, руководители молодого ещё тогда Варшавского Автомобильклуба написали советским братьям письмо с предложением познакомиться поближе. Ответа не последовало. Тогда, проглотив обиду, польские «старьёвщи-



Volkswagen 181 (1976)

ки» обратили взоры на Запад. И не напрасно. Германские, французские, бельгийские олдтаймер-клубы были настроены куда более радушно. Поездки друг к другу в гости, совместные слёты и парады, десятки тысяч пройденных вместе километров... И, если не считать одного-двух приездов белорусских друзей, полное отсутствие контактов с восточными соседями.

В результате, несмотря на очевидное родство славянских душ, сходство русских и польских менталитетов, темпераментов и т.п., клубные встречи польских любителей старинной техники разительно отличаются от всего, что когда-либо доводилось видеть в России. Прежде всего

— регулярностью проведения. С мая по сентябрь, каждые выходные в каком-либо польском городе проводится один из этапов Всепопольского Чемпионата старинных автомобилей. Календарь Чемпионата заблаговременно публикуется в тематических изданиях и рассылается по клубам. Участие в Чемпионате очень по-



SHL M04 (1949)

пулярно: экипажи съезжаются со всех концов страны, клуб-хозяин встречи старается как



Во главе колонны Opel Record C (1969), рядом командор рейда Яцек Качмажек

можно лучше принять гостей. Как правило, во встречах принимает участие 30-100 транспортных средств, все экипажи которых размещают-

Сильнее страсти, больше, чем любовь

Однажды юная, но уже оригинальная в своих пристрастиях пани Катаржина, проезжая по улицам родного городка на своём ярко-оранжевом Гарбузе (именно так, словом «горб», в Польше называют «фольксвагена-жука»), увидела на парковке точно такого же «горбунка». Она частенько посещала с подругами слёты старинных автомобилей, общалась с владельцами таких Фольксвагенов из других городов, но в своём родном Радоме их никогда не встречала. «Интересно бы было познакомиться с владельцем» — подумала девушка и оставила под стеклом свою визитку.

«Представляла ли я как-нибудь себе хозяина автомобиля? — ненадолго задумалась над нашим вопросом Катаржина — Нет. Меня интересовал только Гарбуз».

«И так до сих пор» — философски замечает подошедший к нам с маленькой дочкой на руках пан Лукаш Викрота, муж Катаржины, владелец того самого Фольксвагена. На слёты «ветеранов» они теперь ездят всегда вместе, а вот машины для поез-

док выбирают разные: иногда отправляются в путь на судьбоносном Жуке, иногда на скромном Трабанте, на котором в прошлом году на слёте в Познани стали чемпионами, обставив все дорожные Мерседесы. В Честохове супруги прибыли на Фиате 1100, 1946 года выпуска, который приобрели 3 года назад. Он был в приличном состоянии, на ходу. Так что Лукаш его лишь слегка отремонтировал и покрасил.



На свадьбе Катаржины и Лукаша гулял весь Варшавский клуб ретроавтомобилей. В подарок молодожёны получили колёвал от Трабанта, чему были несказанно рады, т.к. в то время как раз «приводили в чувство» только что приобретённый Трабант.

Самое замечательное, что очень любит мамы и папыны старые машины и проводит в них большую часть своей жизни (спит, ест, играет и поёт песенки) двухлетняя Магда, появившаяся на свет благодаря этой почти рождественской истории.

ся в каком-либо недорогом загородном отеле, где живут 2-3 дня единой большой и дружной семьёй. Стоимость участия для взрослого — 200 злотых (~\$50), для ребёнка — вдвое, а для автомобиля или мотоцикла — вчетверо меньше. В эту стоимость входит проживание в отеле, трёхразовое питание, парковка автомобиля, оплата услуг судей, реквизита и т.п. Плату за своих членов может полностью или частично внести клуб города, честь которого они едут защищать. Часть расходов на проведение соревнований берут на себя спонсоры.



Ford Thunderbird (1962) на контрольном пункте

Не всё так просто

«Просто» по-польски значит «прямо». Именно эту команду пилот чаще слышит от штурмана на раллийном маршруте. Хотя повороты тоже случаются частенько. Да ещё какие! Бывает, какой-нибудь «умник» пристроится хвостом за опытным участником, без ошибок идущим по «легенде». Ведущий — направо и ведомый — направо. Ведущий — налево и ведомый — туда же. Повернул, глядь, а ведущий уже навстречу едет... Вот и гадай, то ли он поворотом ошибся, то ли на пункте контроля успел отметить. Поневолле в «легенду» заглянешь.



На старте WFM M52 Osa (1964)

каждом из них экипажу выдаётся задание. Например, расставить под портретами известных автомобилестроителей (Карл Бенц, Фердинанд



Alfa Romeo Spider 2000 (1976)

Порше, Генри Форд) правильные годы их жизни из приведённого тут же списка или определить государственную принадлежность каких-либо потрёпанных жизнью автомобильных аксессуаров (скажем, радиаторной решётки, трамблёра и мотоциклетной вилки). Ответив, каждый допытывается у судьи, правильно сказал или нет. Но судьи непреклонны: «Не ве-



Fiat 125P (1968)

даю!» «Весь день здесь стоишь и не ведаешь?..» — резонно сомневаются участники и, качая головами, едут дальше. «Ни за что не скажут! — обсуждают они дорогой строгих судей — чтоб мы друзьям по мобильному не передали...» А на следующем пункте, протягивая заполненный бланк, опять ненавязчиво интересуются: «Скажи, верный ли ответ?» «Не ведаю!»

Задания случаются очень непростыми. Например, требуется продолжить оборванное на полуслове латинское изречение. Тут же сообщается, что подсказку можно найти на таком-то километре. А на означенном километре у дороги — обелиск, и два-три экипажа уже вокруг него чуть ни на четвереньках ползают, но ничего найти не могут... Так и не нашли. Махнули рукой, сели, поехали. Километра не проехали — костёл! Бегом вовнутрь, пятнадцать минут хождения с запрокинутыми головами и — Ура! — концовка фразы найдена, задание выполнено. Можно ехать дальше.

Маршрут проходит по загородным шоссе, петляет деревенскими улочками, обитатели



Mercedes Benz 180D (1959)

которых весьма трогательно и непосредственно реагируют на проезжающие мимо кавалькады роскошных «Кадиллаков», «Шевроле», «Плиматов» и с трудом верят собственному счастью — увидеть всего за пару часов, не вставая с завалинки, столько живых памятников моторизации! Впрочем, в Честохове ретрорейды проводятся уже восемнадцать лет. Пора бы и привыкнуть.



Fiat 124 Sport Coupe (1971)

Сильнее страсти, больше, чем любовь

Ян Мильчек, шестидесятилетний агроном из Люблина, владеет большой коллекцией ретроавтомобилей. На честоховский слёт он привёз на специальном прицепе очень красивый и дорогой 315-й BMW/Sport 1934 года выпуска, который в далёкие семидесятые целых два года собирал по частям. В результате получилась автомобиль, каких в Польше — всего пять, а в таком хорошем состоянии и на ходу — лишь два. Он имеет дюралюминевый кузов, шестицилиндровый двигатель мощностью 40 л.с. с тремя карбюраторами и, несмотря на почтенный возраст, способен развивать скорость в 125 км/час. Впрочем, ездит пан Мильчек на нём редко — только в тёплую погоду и на небольшие расстояния. Бережёт, поскольку машина эта — вещь ценная и досталась ему ой как не легко.

Уже тридцать лет автомобиль не даёт спокойно спать одному человеку, другу Яна, бывшему владельцу этого родстера. Давным-давно, намереваясь отреставрировать, он разобрал его до винтика, а собрать не смог. В конце концов, машину (точнее, то, что от неё оставалось) пришлось продать, тем более, что неудавшемуся реставратору нужны были деньги для покупки английского мотоцикла RUDGE. А теперь, глядя на сверкающий, вызывающий восхищение окружающих BMW, ста-



рый друг кусает локти и мечтает вернуть его себе любым способом. Зная, что Мильчек не расстанется с машиной ни за какие деньги, он уговаривает Яна выдать дочь за своего сына. Но Ян не хочет. «Она ещё молодая, ей только двадцать, да и учится она...» — оправдывается Ян, в глубине души сочувствуя другу.

Кстати, дочерей у пана Мильчека две, и иногда они сопровождают отца в поездках на слёты, а вот жену Ян никогда с собой не берёт. «Чтоб никто не посмотрел, — шутят друзья — уж очень красивая». Вероятно, так оно и есть, но развезать по слётам пани Мильчек не может ещё и по другой причине — очень большое у неё хозяйство: Яну от отца достались огромный, в 15 гектаров, яблоневый сад, огород и пруд с рыбами (карпами, амурами и толстолобиками). Этим семья и живёт. Работы всем хватает, и родителям, и дочерям. Для сбора урожая приходится даже нанимать помощников.

Так что в гараже со своими автомобилями Ян возится, в основном, зимой, когда меньше дел по хозяйству. А ещё его очень интересует, нельзя ли в России купить маленький самолёт. «Чтобы смотреть сверху, какое яблоко красное, а какое ещё нет» — смеются друзья.

Сильнее страсти, больше, чем любовь

Зенон Дуткевич увлекается техникой с детства. Всю жизнь он что-то изобретает, мастерит, ремонтирует. А уж сколько технической литературы перечитал и на польском, и на русском! Из всех журналов пан Дуткевич особо выделяет старый советский «Моделист-конструктор». Лучше, по его мнению, и выдумать ничего нельзя. Не стоит даже пытаться. Лет тридцать назад именно в этом журнале была напечатана статья Дуткевича, чем он до сих пор немало гордится. Вот если бы сейчас издавалось побольше таких познавательных журналов, стимулирующих работу и головы, и рук, Зенон был бы абсолютно спокоен за будущее внука. Впрочем, юный Михаль и не даёт особых поводов для беспокойства, гордясь дедом, стараясь ему во всём подражать, с удовольствием помогая в гараже и сопровождая в поездках на слёты. Дома в Познани их ждут автомобиль «Застава» на базе «Фиат 600» и мотоцикл «Юнак» с коляской, который уже почти собран. Возможно, на следующую импезу Дуткевичи приедут на нём.

В честоховском рейде они приняли участие на мотороллере «Оса» 1964 года выпуска. Зенон — пилот, Михаль — штурман (кстати, самый молодой здесь,

ведь дети других участников — не более, чем пассажиры). По окончании рейда дед собирается подарить «Осу» внуку. А ведь с этим мотороллером ему когда-то пришлось изрядно повозиться. Зенон купил его в 1988 году и 3 года доводил до кондиции в своём гараже, приобретая за это время ещё две «Осы» — на запчасти. С 1991 года мотороллер пребывает в отличном состоянии, экспонируясь в познанском музее мотореставрации, откуда лишь несколько раз в году хозяин забирает его на слёты. Время от времени неутомимый пан Дуткевич балует любимца какими-либо дополнительными аксессуарами, которыми в 60-е комплектовалась далеко не каждая «Оса», и имеет которые уже тогда считалось особым шиком. Например, в этом году «Оса» получила багажник и ветровое стекло.

Несмотря на неодобрение супруги, всё свободное время работающий пенсионер проводит в своей мастерской. «Что поделает, жена недолюбливает моих «питомцев» — удручённо разводит руками Дуткевич-старший и тут же лукаво подмигивает, — но главное, чтобы она не узнала, сколько денег уходит на их реставрацию».





Vauxhall 10 (1938)

зиазмом, и получился очень весёлым и зрелищным.

Особенно волновались девочки, собираясь на конкурс, почти как Наташа Ростова на свой первый бал. Пятилетняя дочка одного из участников раз десять переодевалась в машине, окна которой старательно загораживали простынями любящие родители, и появлялась перед публикой то в воланах, то в кружевах, то в декольте. А её семилетняя подруга, каждый раз прося у папы ключи и взбегая по крутой гостиничной лестнице в номер, несколько раз ме-



Приятно прикатить на конкурс в белом Mercedes. Да ещё с двумя красавицами-сыновьями — «водителем» и «механиком»

няля шляпки и заколки в волосах, неизменно оставаясь чем-то недовольной.

Да и взрослые участники конкурса элегантно сти отнеслись к нему очень серьёзно. Всё было

Конкурс элегантности

Для начала скажем, что все польки — безупречные красавицы с идеальными фигурами и врождённым чувством стиля. Похоже, что они пожизненно участвуют в негласном конкурсе элегантности. Поэтому конкурс элегантности, проводившийся в рамках честоховского слёта ретроавтомобилей на центральной площади города, был воспринят как участниками, так и зрителями с большим энту-



Cadillac de Ville (1967)



Plymouth PD de Luxe (1933) имени Аль-Капоне

Сильнее страсти, больше, чем любовь

«Выполнить план на 250%»? Веславе Богутын и Андрею Витальскому это вполне по силам! Не знаем, как на основной работе («в миру» Веслава — юрист, а Андрей — механик), но уж в ретросостязаниях — точно. На честоховском слёте более энергичных, азартных и весёлых людей встретить было трудно. Уже много лет они не берут отпусков целиком, предпочитая дробить их на части и, добавляя к уик-эндам, еженедельно с мая по август участвовать в ретрослётках по всей Польше. На это увлечение уходит значительная часть их бюджета, так как Варшавский клуб ретроавтомобилей, в котором они состоят, может оплатить далеко не все поездки. «Это не дёшево, если учесть ещё и бензин. Но это большая приятность!» — широко улыбаясь, говорит пани Веслава. По службе она часто ездит по всему миру, участвуя в международных конференциях, посвящённых защите окружающей среды, любит кататься на яхте. Но увлечение старинными автомобилями — сильнее всего. «У Веславы в жилах наполовину — кровь, наполовину — бензин» — шутит Андрей. Да и как же может быть иначе, если выросла она в мастерской своего отца — механика-реставратора, с детства впитав в себя атмосферу романтики старого железа.

Когда-то Веслава с Андреем просили отца отдать им старый BMW, но он не согласился, и тогда они купили у экскурсовода в Татрах DKW IFA, 1954 года выпуска (по невероятному совпадению — года рождения их обоих). Автомобиль был в очень плохом состоянии, но заворожил Веславу и Андрея своей формой (ещё бы, ведь в разработке дизайна кузова этой модели участвовал сам Фердинанд Порше). Понадобились три года тяжёлой работы Андрея в мастерской,



чтобы привести машину в надлежащий вид. Да и теперь постоянно приходится прикладывать много сил, чтобы поддерживать её в таком состоянии. Следующая покупка, которую планируют Андрей с Веславой — такая же IFA, только с кузовом кабриолет. В обычные дни раритет стоит в гараже, а его хозяева ездят на современных автомобилях (Веслава — на Дзу Тико, а Андрей — на польском Фиате 126), для которых места в гараже уже не предусмотрено. В честоховских соревнованиях этот экипаж участвовал очень азартно. Уж очень хотелось победить! Во время ралли штурман Веслава часто срывалась на крик, нешуточно злясь на пилота Андрея, если он сбивался с пути. «Я из-за тебя всю шею скрутила! А ты...» — раздавалось из машины. В слаломе они были одними из первых, а у списков результатов, которые были вывешены в гостинице в последний день слёта, Веслава с Андреем по-детски толкались, возбуждённо отыскивая свои имена.

На конкурсах элегантности, где превалирует чопорный классическо-выходной стиль, Андрей и Веслава всегда стараются выглядеть непринуждённо-задиристо. Их друзья — участники слётов со смехом вспоминают достаточно плотных по комплекции Веславу и Андрея в костюмах пионеров-отличников, врачей-новаторов с огромным шприцем или рок-н-рольной пары. В этот раз наши герои — рабочие, передовики производства. Дело в том, что в советское время в Польше DKW IFA продавался только героям труда по специальным талонам. На вопрос «кем вы оденетесь в следующем году?» Андрей с Веславой загадочно переглянулись. Наверное, уже готовятся...



Rolls-Royce с двумя «летающими леди»

заранее продумано до мелочей. Дело в том, что по установленным жюри правилам костюмы членов экипажей должны были соответствовать эпохе и назначению автомобиля, на котором они приехали. А это, как понимаете, не так легко. Но находчивым полякам вкуса и выдумки в моделировании костюма не занимать. Даже в годы тотального засилья унылого ширпотребля они ухитрялись изысканно одеваться, добывая себе одежду из огромных секонд-хендовских куч тряпья американской гуманитарной помощи и перешивая её по современной им моде на швейных машинках с ножным приводом. Ну а сейчас, когда в магазинах есть всё, улицы польских городов напоминают подиумы известных домов мод.

Кроме того, участники конкурса, люди разных возрастов и профессий, вели себя очень



Renault Dauphine (1957)

кий день неожиданно начался как раз посреди действия, совсем не испортил настроения, а, наоборот, дал повод участникам продемонстриро-

артистично. Они разыгрывали небольшие жанровые сценки, принимали живописные позы, и чувствовали себя весьма раскованно. Оживление на площади было такое, будто приехали настоящие артисты: звучала музыка, многие горожане принесли с собой видеокамеры и фотоаппараты, любопытные мальчишки суетились и толкались, пытались заглянуть вовнутрь автомобилей. Несомненно, праздник удался. И даже дождь, который в этот жар-



DKW IFA F9 (1956)



Экипаж Warszawa 223 (1956): «Своими сельскими костюмами и столь необычным оформлением машины мы хотим напомнить всем о тысячах старых «Варшав», приходящих в негодность в дырявых фермерских сараях по всей Польше. Рядом несутся куры, живут свиньи... Когда мы нашли эту машину, она выглядела примерно так».

вать запасённый на этот случай реквизит: шляпки, зонтики и галоши.

Сильнее страсти, больше, чем любовь

Прокатиться «с ветерком» с красивой девчонкой на красивой машине — кто же об этом не мечтает. Огромный американский дреднот типа Ford Thundenbird 1962 года подходит для этого в самый раз. И размеры солидные, и ход плавный, и прохожие на громкий рок-н-ролл гарантированно будут оборачиваться, и самому под такую машину можно одеться ковбоем (или плейбоем, на самом деле это почти одно и то же). American Dream, одним словом. Конечно, за неимением роскошной «американской мечты», сойдёт и малолитражка, и даже мотоцикл, но если есть выбор, почти каждый остановит его на «американце», особенно, если это будет кабриолет.

У Патрика Микинчука выбор есть. И неплохой. Его семья владеет одной из самых крупных в Польше коллекций, насчитывающей более трёхсот (!) старинных автомобилей. Родители Патрика содержат в Варшаве Музей истории моторизации, о котором мы обязательно подробно расскажем в одном из следующих номеров, сестра трудится там экскурсоводом, а сам Патрик, несмотря на то, что работает на телевидении, частенько пропадает в при музейной реставрационной мастерской, внося свой вклад в пополнение коллекции.



То, что Микинчук-младший выбрал для участия в честоховской Импрезе Thundenbird, вовсе не значит, что это лучший автомобиль музея, но то, что это его любимая машина — однозначно. «Почему белая?» — «Мой любимый цвет...», «Почему большая?» — «Мой любимый размер... Хотя нет, размер не имеет решающего значения. Машина может быть и маленькой, и скромной, главное, что ты её сделал, вложил в неё что-то, и теперь она — твоя». Этот Ford был привезён в Польшу новым, ещё в начале 60-х и всё это время «жил» в пяти километрах от музея Микинчуков. Так что нет ничего необычного в том, что в один прекрасный момент он пополнил семейное собрание, правда к тому моменту в авто уже стоял «мерседесовский» двигатель, и пришлось потратить какое-то время, чтобы разыскать и установить оригинальный.

Если у парня есть и замечательная девушка, и замечательная машина, о чём ещё можно мечтать? Есть о чём! Заветная мечта Патрика — примчаться на своей «громовой птице» в Москву. Он знает, что это очень большой шикарный город, значит и большая шикарная машина будет здорово смотреться на его улицах.



А в конце было награждение победителей с восторженными криками, поздравлениями и поцелуями. Самые очаровательные модели получили памятные подарки, и ни одна пани не осталась без изумительно-изящного букетика цветов.

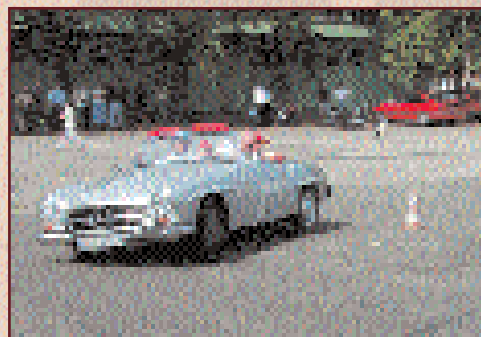
Слалом без границ

По окончании каждого раллийного этапа участники рейда ожидали то, что заставляло зрителей волноваться, репортёров — ловить удачные кадры, а пилотов — полностью мобилизовываться. Ибо любая ошибка на слаломной трассе не только весьма ощутимо отбросит экипаж назад в общем

зачёте, несмотря на безошибочное прохождение раллийного маршрута, но и больно ударит по самолюбию, поскольку заезды происходят на глазах зрителей и других участников. Однако, гораздо чаще из публики были слышны не вздохи разочарования, а бурные всплески восторга после очередного лихо исполненного скоростного виража. Уровень подготовки участников настолько высок, что нам ни разу не удалось стать свидетелями выхода за пределы площадки или сбивания конуса. Ещё бы — большинство экипажей в летний сезон участвуют в рейдах, подобных честоховскому, каждый уик-энд. Это — своего рода профессионалы. Возможно, ввиду этого организаторы даже не огораживают трассы отбойника-



Chevrolet Camaro (1974)



Mercedes Benz 190SL (1962)



Skoda

ми или старыми покрышками. Зрители дисциплинированы, пилоты опытные, статистика



BMW R35 (1940). Мотоциклы участвовали в соревнованиях наравне с автомобилями



M72 (1955)



Adler Junior (1931). Самый пожилой автомобиль-участник уверенно проходит трассу



Volkswagen Karmann Ghia (1963)



NSU | FIAT Cabrio (1927)



BMW R35 (1940). Мотоциклы участвовали в соревнованиях наравне с автомобилями



Skoda Spartak 440 (1958)

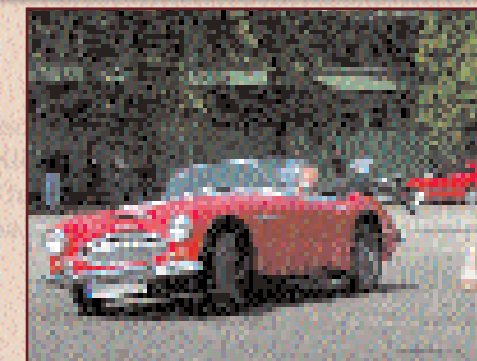


Volkswagen 1300 Garbus (1966)



Mini (1978)

не помнит инцидентов — значит для обозначения границ площадки достаточно символической красно-белой полосатой ленточки. С каждым этапом схемы прохождения трасс усложнялись — от простейшей «змейки» с постоянным шагом до весьма замысловатых «кренделей». Менялись и места проведения заездов. Пустынная площадь на окраине города передала эстафету широкому плацу пожарной академии, расположенной в весьма антуражном старинном замковом комплексе. На плацу, как и положено, была и парадная трибуна, и флагшток, и идеально постриженный кустар-



Austin Healey 3000 MK III (1967). За рулём — редактор журнала *Automobilista* Войцех Чужинский.



Warszawa M20 перед стартом



BMW 315/1 Sport (1934)



Mercedes Benz W115 240D (1974)

ник, и крашенные белой краской бордюры, а зрителями выступали курсанты и слушатели в «эмчевесовских» комбезах с надписями «STRAZ POZARNY» на спинах. Интересно поступил один из многочисленных спонсоров рейда — сеть строительных супермаркетов OBI, пустив ретро-слаломистов на автостоянке перед своими магазинами. Ведь когда зрелище происходит в пятидесяти метрах от входа в торговый зал, каждый зритель — без пяти минут покупа-

Сильнее страсти, больше, чем любовь

Тересе Пловецкой не пришлось добираться на слёт издалека. Она, что называется, местная — всю жизнь живёт в Честохове. И ей горожане не перестают удивляться. Дама за рулём — здесь дело заурядное, но дама за рулём олдтаймера (!), да ещё ездящая на нём ежедневно (!!) уже тринадцать лет (!!!) — явление, как ни посмотри, не совсем обычное.

«Покойный муж, редактор местной газеты, уважал моё увлечение, а вот сын больше любит новые машины» — говорит Тереса. Но, несмотря на отсутствие понимания со стороны окружающих, свой «Фиат-1100» 1964 года выпуска она бросать не собирается, ведь он когда-то достался ей в наследство от отца и потому дорог как память. За состояни-



ем машины постоянно следит знакомый механик, поэтому пани Пловецкая ничуть не опасается совершать и дальние поездки, например, километров за шестьсот к Балтийскому морю.

А уж слёты старинных авто, проводящиеся в Честохове, Тереса не пропускает никогда. Она очень любит соревнования и участвует в них с большим азартом. В этом году по итогам рейда они вместе с подругой-штурманом (на фото — слева) заняли второе место среди дамских экипажей. «Нет ничего особенного в том, что женщины участвуют в подобных слётах — считает пани Тереса, — можно целые выходные просидеть дома, а можно очень интересно провести время с друзьями».



тель.



С нами Бог!

Город Честохово — одна из столиц католического мира. Ведь именно здесь, на Ясной-Гуре, в храме монастыря паулинов хранится знаменитая икона Честоховской Божьей Матери — величайшая католическая святыня. Монастырскому комплексу свыше шестисот лет,

он потрясает своим величием и притягивает к себе сотни тысяч людей в год.

Но особый день — это 15 августа, праздник Успения Богородицы, когда в Честохово стекаются многотысячные паломники со всего мира. Верующие люди летят самолётами из Америки, едут поездами, автомобилями из Франции, Украины, Белоруссии... Из польских городов паломники идут пешком, большими группами, воз-

Сильнее страсти, больше, чем любовь

Их не смущали 13-й стартовый номер, нехватка средств на проживание даже в скромном «Вегасе» и изрядно потрёпанный автомобиль. «Для того, чтобы участвовать в ретро-слётах, вовсе необязательно иметь много денег и роскошное авто» — считают трое неунывающих друзей. Их пёс Алён — полноправный член экипажа — похоже, придерживается того же мнения. Действительно, если тебе 20 лет, ты весел, коммуникабелен и непринхотлив, на многие вещи можно смотреть проще и даже находить в бытовых неудобствах удовольствие. «Нам действительно нравится ночевать в «Варшаве» — в один голос говорят Магда, Матвей и Пшёнек. И тут же трогательно добавляют: «Она для нас как бабушка, как старый друг...»

Познакомились ребята на одном из слётов «Варшав», где всегда бывает много молодых людей, которые разыскивают по деревням и покупают у дедушек старые, никому не нужные машины, гниющие в сараях среди прочего хлама. Потом, там же, в деревнях, они ищут недостающие запчасти для ремонта, который, конечно же, от начала до конца делают сами. На честоховский рейд друзья приехали на машине Магды, поскольку «Варшавы» Матвея и Пшёнэка ещё далеки от «боевого» состояния.

Магдалена Курковская, 28-летняя медсестра, свою «Варшаву» 1974 года выпуска купила четыре года назад, став её седьмым владельцем. Родители сначала были недовольны столь странным увлечением дочери, но со временем привыкли и даже иногда с удовольствием катаются в её автомобиле, дружески называя его «польским Роллс-Ройсом». Магда с большой любовью относится к своей машине, старается поддерживать её в хорошем состоянии, моет и чистит. На честоховском слёте пилот Магдалена Курковская заняла почётное третье место среди женщин-участниц.

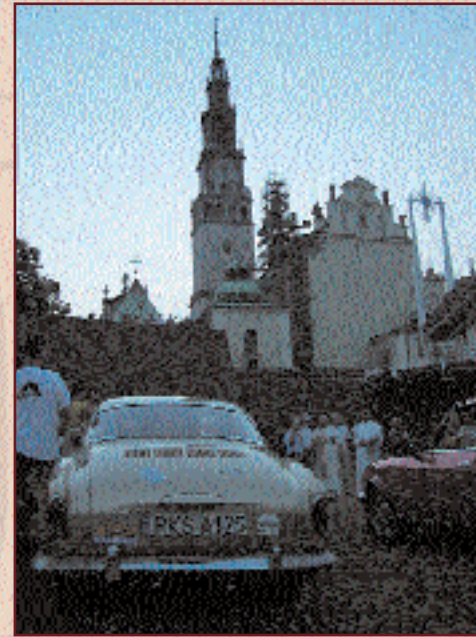
Прземислав Янак или, как его называют друзья, Пшёнек,



изучает социальную педагогику в университете. Ему 20 лет, но он уже имеет большой опыт реставрации авто и сильно увлечён этим. Свою «Варшаву» он купил два года назад и два-три раза в неделю работает над ней (или под ней) в гараже. Кроме ретроавтомобильных мероприятий он часто посещает разнообразные слёты любителей военной техники, но по причине отсутствия в личном владении какого-либо армейского транспортного средства, лишь в качестве зрителя и фотографа. Из образа солдата удачи он не выходит никогда, однако высокие грубые ботинки, кожанка-косуха и длинные волосы, небрежно собранные на затылке, не мешают ему быть обаятельным, заботливым и приветливым молодым человеком и проходить практику в домах для престарелых.

Один из самых молодых участников слёта — Матвей Парадовский. Ему 18 лет, и он учится в последнем классе общеобразовательной школы. Мечтает о профессии архитектора. В последний день честоховского слёта, 1 сентября, он всё время брался за голову и с тоской говорил: « Господи, завтра в школу!» О своей «Варшаве», купленной в 2001 году на заработанные разносом рекламы деньги, он предпочитает в школе не распространяться. «Зачем? Всё равно будут смеяться. В классе у меня нет друзей. Вот мои друзья» — говорит Матвей, хлопая по плечу Пшёнэка. Отец Матвея — старший сержант и механик поддерживает сына в его увлечении. Они вместе ездили по деревням, разыскивая для мальчика подходящий экземпляр «Варшавы». Помогает отец и с ремонтом, деньги на который Матвей зарабатывает сам. Мама-медсестра довольна: мужчины всегда на месте и при деле. Хвалится, наверное, перед подругами, которые разыскивают своих детей по дискотекам и барам.

Кстати, «экипаж «Варшавы» боевой» хорошо говорит по-русски и очень хочет завязать дружеские отношения с клубами «победистов» из России.



Стартует Mercedes Benz 230S (1965), готовится Volkswagen Cabrio Carmann (1969)

главляемые священниками. Молодые и престарелые с маленькими детьми в колясках и рюкзаками за плечами, они идут к иконе сельскими дорогами (чтобы не мешать основным транспортным потокам), ночуют на туристических ковриках в палатках или у добрых людей в придорожных деревнях. Обычно такие группы сопровождает один автомобиль, на случай чьей-нибудь болезни или усталости ребёнка, ведь дорога не близкая. Например, из Варшавы — неделя пути (220 км), а из Гданьска (470 км) — две. В старинном 260-тысячном Честохово всё рассчитано на такое количество гостей: кроме сотен гостиниц, от пятизвёздочных до самых простеньких, в нём существуют приюты, в которых можно спать просто на полу.

В пятницу вечером, когда солнце стало садиться за городом, а на траве появились капельки росы, по традиции, сложившейся за годы проведения честоховского слёта ретроавтомобилей, длинная колонна машин-ветеранов после жаркого (и в прямом, и в переносном смысле) дня со-

ревнований, наполненного мирской суетой и беспокоеством, неспешно и важно под колокольный звон направилась к монастырскому комплексу на Ясной-Гуре. Когда автомобили проезжали по главной, очень красивой, улице Честохова — аллее Пресвятой Девы Марии, которая, прямая, как стрела, ведёт через весь город к храму, их, казалось, вышли встречать все жители города. Девушки улыбались и махали вслед, дети кричали и прыгали, а мужчины, (почему-то, все как один в семейных трусах), оторвавшись от своих ежевечерних телевизоров и выскочившие на балконы, с завистью смотрели на кортеж. Когда машины прибыли и выстроились, как на параде, на зелёном поле у монастыря, где

проходят ежевечерние молитвы, вышли статный священник с помощниками в праздничных белых одеждах и, неспешно проходя вдоль ряда, освятили, окропив святой водой, каждого участника слёта вместе с его автомобилем. Со многими людьми ксендз подолгу беседовал, смеялся и жал руки. Настроение у всех было замечательное, светлое и приподнятое. Вдруг стало ясно, как это бывает в детстве, что собрались мы на слёт в Честохово не зря, и делаем мы хорошее дело, полезное и правильное.

Тжи, два, еден, старт!

Рёв двигателя, визг шин и запах палёной резины. Очередной участник соревнования на скорость срывается с места. Фокус в том, что через четыреста метров он дол-



Финишируют: Mercedes Benz W111/3 (1965)



и Alfa Romeo Spider 2000 Veloce (1972)



Opel 1700 (1962)



Skoda Octavia (1962)

жен будет встать как вкопанный. Финиш базой (два колеса перед, два за чертой) — удаётся не всем. На финише тоже визжат покрывки, плавится асфальт, и колёса окутываются сизым дымком. Этот вид соревнований, несомненно, самый жёсткий для пожилых авто. Поэтому участвуют в нём далеко не все. Впрочем и от участия в слаломе можно отказаться, если жалко машину. В конце-концов можно приехать на слёт в качестве гостя или не приезжать вовсе, но... Для того активные участники польского чемпионата и восстанавливают кропотливо автомобили, чтобы периодически бли-

стать друг перед другом молодецкой удачей. Имеют на то полное право...

Но вернёмся на скоростную трассу. Под неё выделен идеально прямой отрезок автострады. Транспортный поток пущен в объезд, зеваки (в основном грибники и велосипедисты) отсечены полицейским кордоном, две пожарные машины, карета «скорой помощи» на обочине... Одним словом, всё по-взрослому. Полицейские, кстати, кроме охраны порядка, по совместительству выполняют функции технических судей, фиксируя своими радарными максимальные

скорости соревнующихся автомобилей для официального протокола. Приятно было видеть «штрафующие пистолеты» использующимися в мирных целях. Кстати, когда по окончании соревнований участники, организаторы, врачи и пожарные, пожав друг другу руки, разъехались на обед, доблестные честоховские «гаишники» остались на боевом посту и «оружие» отнюдь не зачехлили. Как говорится, «делу время, потехе час».



Сильнее страсти, больше, чем любовь

Помните старый анекдот? Когда в Нью-Йорке таксист сбивает пешехода, к нему подходит полицейский и требует водительские права, а изучив их, спрашивает: «Ваша фамилия О'Брайн?» Водитель утвердительно кивает головой. «Да, — задумчиво бормочет полицейский. — Моя тоже О'Брайн. А Вы по происхождению не из Лиммерика?» Водитель утвердительно кивает головой. «Да, — задумчиво бормочет полицейский. — Я тоже из Лиммерика. А не улицы ли Конноли, случайно?» Водитель утвердительно кивает головой. Полицейский улыбается: «Друг, а не пойти ли нам пропустить по маленькой? Вот только оштрафую того типа, который бросился тебе под колёса...»

Почему-то принято считать, что выходцы из Ирландии работают в Америке только таксистами и полицейскими. Однако, бывают и исключения. Так, в начале 30-х один очень способный ирландец устроился конструктором на «Крайслер». Разработчику автомобилей не пристало ходить пешком, поэтому наш герой достаточно быстро обзавёлся персональным транспортным средством, благо зарплата позволяла. Прошло много лет, ирландец состарился и в 1979 году скончался, оставив потомкам неплохое, нажитое честным трудом, наследство, в том числе и свой первый автомобиль, который, правда, абсолютно никого из наследников не заинтересовал.

Двадцать лет спустя, молодая и очень красивая польская девушка Лидия очаровала богатого и преуспевающего американца с ирландскими корнями и, после свадьбы, переехала к нему в Штаты. Молодые жёнушки имеют склонность первым делом осматривать мужнино хозяйство и задавать множество ненужных вопросов. «Чья это фотография? Куда ведёт эта тропинка? Что хранится на чердаке? Почему всегда заперта эта дверь?» Иногда такие вопросы заканчиваются



плохо (вспомните сказку «Синяя Борода»), иногда, как и в нашем случае — хорошо. В старом заброшенном гараже, среди кучи ненужного, с точки зрения девушки, хлама, обнаружился... допотопный автомобиль. Весь в пыли, паутине, годный разве что для свалки. Лидия знала только одного человека, которого могло заинтересовать подобное барахло. Её брат Анджей с детства возился со старыми железяками, вечно что-то мастерил в гараже, к обеду всегда являлся с чёрными промасленными руками, пропахший бензином, но неизменно радостный и счастливый. «Вдруг его осчастливит и этот агрегат?» — подумала Лидия и позвонила в Польшу.

Через два месяца взволнованный Анджей Хмелёвский сорвал пломбы с заокеанского контейнера и обомлел от радости. Ещё бы — не каждый день получаешь от сестры в подарок Plymouth PD de Luxe 1933 года выпуска, в идеальном и полностью комплектном состоянии. У машины были исправны абсолютно все системы, даже стеклоочиститель с вакуумным приводом от разрежения во впускном коллекторе. К тому времени через Анджея прошло уже много интересных автомобилей, но этот был, без всякого сомнения, лучший. Вот уже три года они не расстаются, участвуя практически во всех польских Импрезах. Плимут неизменно изображает автомобиль Аль-Капоне, а Анджей с другом Якубом Завадским — американских гангстеров из романтических 30-х, вызывая неизменный восторг публики.

Они здорово дополняют друг друга. Пан Хмелёвский — мужчина крупный, ему в самый раз автомобиль, в который можно садиться не снимая шляпы. Плимут, кажется, тоже чрезвычайно доволен своим новым солидным владельцем. Всего лишь вторым за долгие и непростые 70 лет.



Командорский бал

Соревнования закончены. Каждый сделал, что мог. Усталые экипажи возвращаются в «Вегас» и получают два часа отдыха. Нет, не верно. Два часа остаётся до начала церемонии награждения, торжественного ужина и ко-



мандорского бала. Поэтому часы отдыха превращаются в часы подготовки к празднику. Паны и пани прихорашиваются в своих номерах, коридоры отеля пустеют, но за всеми дверями кипит жизнь, кипит она и в штабе, где проходит, пожалуй, самый напряжённый и ответственный этап работы жюри — сверка результатов и подведение итогов. За несколько минут до их обнаружения холл на первом этаже постепенно начинает заполняться людьми. Все стоят молча или тихо переговариваясь и ждут появления секретаря



Jaguar XJ

судейской комиссии. Напряжение постепенно нарастает. Ровно в 18:00 секретарь с протоколом в руках являет себя народу. Плотная толпа расступается, освобождая ему дорогу к доске объявлений, на которой во все предыдущие дни регулярно появлялись официальные документы рейда. Как только протокол оказывается при-

шпиленным к доске, «немое царство» превращается в «птичий базар». Обсуждения, комментарии, вопросы, радостные и разочарованные восклицания. Кто-то выходит грустным, потерявшим интерес к дальнейшему действию, кто-то — триумфально раздающим рукопожатия и получая дружеские похлопывания по плечам. Постепенно толпа редет. Остаются лишь несколько спорщиков, активно доказывающих что-то друг дружке. Они вооружены блокнотами, авторучка-



Mercedes Benz W115 200D (1975) в очереди на старт

ми, калькуляторами. Ровно через тридцать минут после своего первого появления, в холле вновь возникает секретарь. Над словами «Протокол XVIII честоховского рейда пояздов забытковых» он пишет одно-единственное слово:



Mercedes Benz 380 SL Roadster (1980)

«Официальный». Точка, поставленная после этого слова, сродни последнему удару аукционного молотка. Время на подачу апелляций истекло. Результаты, зафиксированные в итоговом протоколе, отныне принадлежат истории и спортивной статистике. Кроме абсолютных показателей каждого экипажа, на результат в немалой степени влияет поправочный коэффициент, учитывающий возраст автомобиля-участника. Это сделано для того, чтобы дать хоть какую-то фору, скажем, Адлеру Юниору 1931 г.в. в борьбе с Альфа Ромео Спайдер 1976 года. Интересно, что после подведения итогов честоховского рейда, изменилось и взаимное расположение автоклубов во всепольской табели о рангах. Эти данные тоже были скурпулёзно подсчитаны и выставлены на всеобщее обо-

зрение. Выходит, рейд — соревнование не только индивидуальных экипажей, но и клубных команд.

Награждение прошло в очень дружеской и искренней атмосфере. Номинаций было множество: кроме абсолютных победителей были отмечены лучшие в отдельных видах соревнований, лучшие дамы-пилоты, клубы-победители по сумме очков, набранных их членами, и т.д. Под громкие крики «Гип-гип-ура!» победителям были вручены весьма весомые кубки, а всем участникам — симпатичные хрустальные памятные сувениры.

По окончании церемонии награждения все прошли в гостиничный ресторан и... не узнали его. Длинный банкетный стол под белой скатертью, свечи... Командор рейда Яцек Качмажек, безупречно организовавший честоховскую Импрезу, произнёс заключительную речь и прозвонил в до поры, до времени скромно висевшие под потолком десятки колоколов и колокольчиков. «И пробки прямо в потолок...», и угощения, и музыка, и смех...

Забуткову, но не забыты

Пока мы нудно спорим, допустимо ли кататься и соревноваться на автомобилях, достойных быть экспонатами лучших музеев мира, наши польские соседи каждые выходные съезжаются на импрезы, устраивают рейды, проводят конкурсы элегантности, попутно создают и укрепляют семьи, прививают детям техническую культуру и умение работать руками, а на просторах

