Энрико Мапелли

ВЕСЬ СЕННА



Все гонки Айртона в Формуле-1. Более 300 фотографий

БОМБОРА
издательство



УДК 796.7:929
ББК 75.721.5
М24

Мапелли, Энрико.

М24 Весь Сенна. Все гонки Айртона в Формуле-1 / Энрико Мапелли ; [перевод с итальянского А. В. Мурника]. — Москва : Эксмо, 2024. — 256 с. : цв. ил. — (Легенды Ф-1).

Человек, гонщик, чемпион.

Три стороны уникальной и неподражаемой личности, героя этой книги Айртона Сенны, который даже спустя тридцать лет после ухода из жизни остается идолом для тысяч поклонников во всем мире.

Книга проведет вас через все этапы невероятной карьеры Сенны, начавшейся в «Тоулмене» и трагически закончившейся в «Уильямсе». Важную часть книги составляет серия глав, рассказывающих об одиннадцати сезонах Айртона в «Формуле-1» — гонка за гонкой.

Эта книга — ценный подарок не только для тех, кто следил в те годы за долгой и впечатляющей параболой карьеры Айртона, но и для тех, кто впервые знакомится с историей этого невероятного гения «Формулы-1».

УДК 796.7:929
ББК 75.721.5

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой ин-формационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Издание для досуга

Для широкого круга читателей

ЛЕГЕНДЫ Ф-1

TUTTO SENNA
ENRICO MAPELLI

Мапелли Энрико

ВЕСЬ СЕННА
ВСЕ ГОНКИ АЙРТОНА В ФОРМУЛЕ-1

Главный редактор *Р. Фасхутдинов*
Руководитель отдела *В. Обручев*
Ответственный редактор *А. Братищева*
Менеджер проекта *А. Тарасова*
Научный редактор *А. Сенько*
Художественный редактор *С. Власов*
Технический редактор *М. Печковская*
Компьютерная верстка *Д. Льюис*
Корректор *Е. Горшкова*

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарушы ел: Ресей Федерациясы

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Россия, г. Москва, ул. Зорге, д. 1, стр. 1, эт. 20, каб. 2013. Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Өндіруші: «Издательство «Эксмо» ЖШҚ
123308, Ресей, Мәскеу қаласы, Зорге көшесі, 1-үй, 1-құрылыс, 20 қабат, 2013-каб.
Тел.: 8 (495) 411-68-86. Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.
Тауар белгісі: «Эксмо»

Интернет-магазин : www.book24.ru

Интернет-магазин : www.book24.kz
Интернет-дүкен : www.book24.kz

Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасына импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Дистрибьютор және Қазақстан Республикасында өнімге шағымдар қабылдау жөніндегі өкіл: «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Алматы қ., Домбровский көш., 3 «а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92. E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»: www.eksmo.ru/certification

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылымның сәйкестігін растау туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады: http://eksmo.ru/certification/

Произведено в Российской Федерации
Ресей Федерациясында өндірілген

Сертификаттауға жатпайды

Дата изготовления / Подписано в печать 11.09.2024.
Формат 84x108 1/16. Печать офсетная. Усл. печ. л. 26,88.
Тираж экз. Заказ

БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

БОМБОРА – лидер на рынке полезных и вдохновляющих книг.
Мы любим книги и создаем их, чтобы вы могли творить, открывать мир, пробовать новое, расти. Быть счастливыми. Быть на волне.

bombora.ru bomborabooks bombora

12+

eksmo.ru
Официальный интернет-магазин издательства «Эксмо»

Хочешь стать автором «Эксмо»?

ТЕРИТОРИЯ КНИЖНЫЙ МАГАЗИН
Официальная франшиза издательства «Эксмо»

ЧИТАЙ ГОРОД

Литрес
Я ТАК ЧИТАЮ

ISBN 978-5-04-207767-8

© (2024) Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milan), Italy Giorgio Nada Editore, a company of Giunti Publishing Group
© Мурник А.В., перевод на русский язык, 2024
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

ISBN 978-5-04-207767-8

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие Ивана Капелли

24 1984
25 Шел дождь...
46 1985
47 Радости и печали
70 1986
71 Почетный гражданин
92 1987
93 Увидимся на старте
116 1988
117 Лоб в лоб
140 1989
141 Ален Прост
164 1990
165 Релакс
186 1991
187 Вторая родина
212 1992
213 Рожденный технарем
238 1993
239 «Уильямс»
254 1994

Предисловие

Ивана Капелли



Безграничный. Величие Айртона Сенны я открыл для себя в тот день, когда механик моего карта Витторио Ко пригласил меня отпраздновать нашу победу в юниорском чемпионате Италии на португальский этап чемпионата мира 1979 года, в Эшторил. Сидя на центральной трибуне и смотря на проезжающие машины, он сказал мне:

— Покажи мне пилота, у которого ты хотел бы научиться всему, что он умеет.

Там была сотня картов, безумствующих на участке между стартовой прямой и задворками боксов в попытках найти нужные настройки и увеличить скорость. В центре этого коллективного безумия бросался в глаза желтый шлем. Своим положением в кокпите и движениями тела за рулем. Он был единственным, кто «кормил» мотор в глубине стартовой прямой, увеличивая подачу топлива, держа руль только левой рукой, а правой орудуя карбюратором, и все это — в заносе. Айртон Сенна да Силва, рожденный со скоростью в крови, показывал свою уникальность уже с первых лет на трассе, и не случайно все взгляды сходились на нем, и все пытались его копировать; получалось так себе. Ничего удивительного не было в том, что он пришел в «Формулу-1», потому что такой талант, как его, быстро вызвал интерес у наиболее титулованных команд. Не случайно он проходил тесты в «Уильямсе», «Брэбеме» и «Макларене». И все же в конце 1983-го он выбрал «Тоулмен». Болид, в котором сам Айртон видел отличную перспективу, но перспективу подиумов, а не побед. Этот выбор Айртона показал, насколько он был расчетлив, умен и скромен. Он хотел набраться опыта в небольшой команде, чтобы быть готовым к великому вызову.

Несравненный. Первая победа на «Эшториле» в 1985-м, под дождем, когда пришедший вторым Микеле Альборето отстал более чем на минуту, а занявший третье место Патрик Тамбе — на круг. Рекорд квалификации в Монако в 1988-м, когда он опередил Алена Проста, ехавшего на таком же болиде, на одну и четыре десятых секунды. Гран-при Бразилии 1991 года, когда человек победил машину: с неработающей шестой передачей, сделав чудовищное усилие, он выиграл гонку на глазах у своих соотечественников. Гран-при Европы 1993 года в Донингтоне, под проливным дождем: первый круг стал библией отточенного вождения. Он обошел четверых — Шумахера, Вендлингера, Хилла и Проста, — а выиграл гонку с почти полутора минутами отрыва от второго пилота и (снова!) с кругом преимущества над третьим. Вторая победа в его домашнем Гран-при и объ-

ятия с Хуаном Мануэлем Фанхио на церемонии были демонстрацией всего его ума, чувствительности и уважения.

Неподражаемый. У Айртона было то, что называется phisique du rôle[1]. Он дарил очарование соответствием ожиданий и того, что он делал. Он чувствовал болид и мог объяснить механикам, какие изменения в нем будут правильными. Исполняя роль скорости, он делал это как никто другой. Бесстрашный, когда сталкивался с неприятным обгоном и когда нужно было самому обгонять. Неуловимый на мокром асфальте. Способный держаться на трассе там, где другие убирали ногу с педали газа.

Скажу банальность, но все мы отлично помним, где мы были и что делали 1 мая 1994 года. Я был на трассе «Авус» в Германии, там проводился чемпионат ADAC[2]. Удача от меня отвернулась, я сошел на первом же круге и, как только вернулся в боксы, удивился, увидев на экране телевизора список достижений Айртона. Несмотря на то что это был немецкий телеканал, было, увы, интуитивно понятно, почему это показывали, и последующие кадры с «Имолы» подтвердили печальные предположения. Мы обменялись несколькими фразами с командой и с человеком, сопровождающим меня в отель. В номере я совершенно автоматически включил телевизор: привычка, выработавшаяся у меня для того, чтобы по местному языку напоминать, в какой я стране. По всем каналам передавали только одну новость. Плач, смешанный со злостью, болью и отчаянием, сдавил мне горло. Лучшего пилота из всех, кого я знал, предал его собственный болид. С того мгновения для всех поклонников «Формулы-1» или тех, кто влюбится в нее в грядущие годы, Айртон Сенна да Силва стал Бессмертным. Таким, каким он был на каждом из снимков. Выражение лица. Деталь. Эпизод. Они всплывают в памяти, даря нам эмоции, которыми мы дорожим. Мои эмоции возвращают меня в зиму 1992-го, когда с Маурисио Гужельмином, моим партнером по «Лейтон Хаус», мы праздновали Новый год дома у Айртона, в Анграа-дус-Рейс. Там, где было много воды, водных лыж, праздника у моря и бразильских танцев, я видел Айртона непубличного. Простого парня. **Безграничного. Несравненного. Неподражаемого. Бессмертного.** И любящего жизнь.

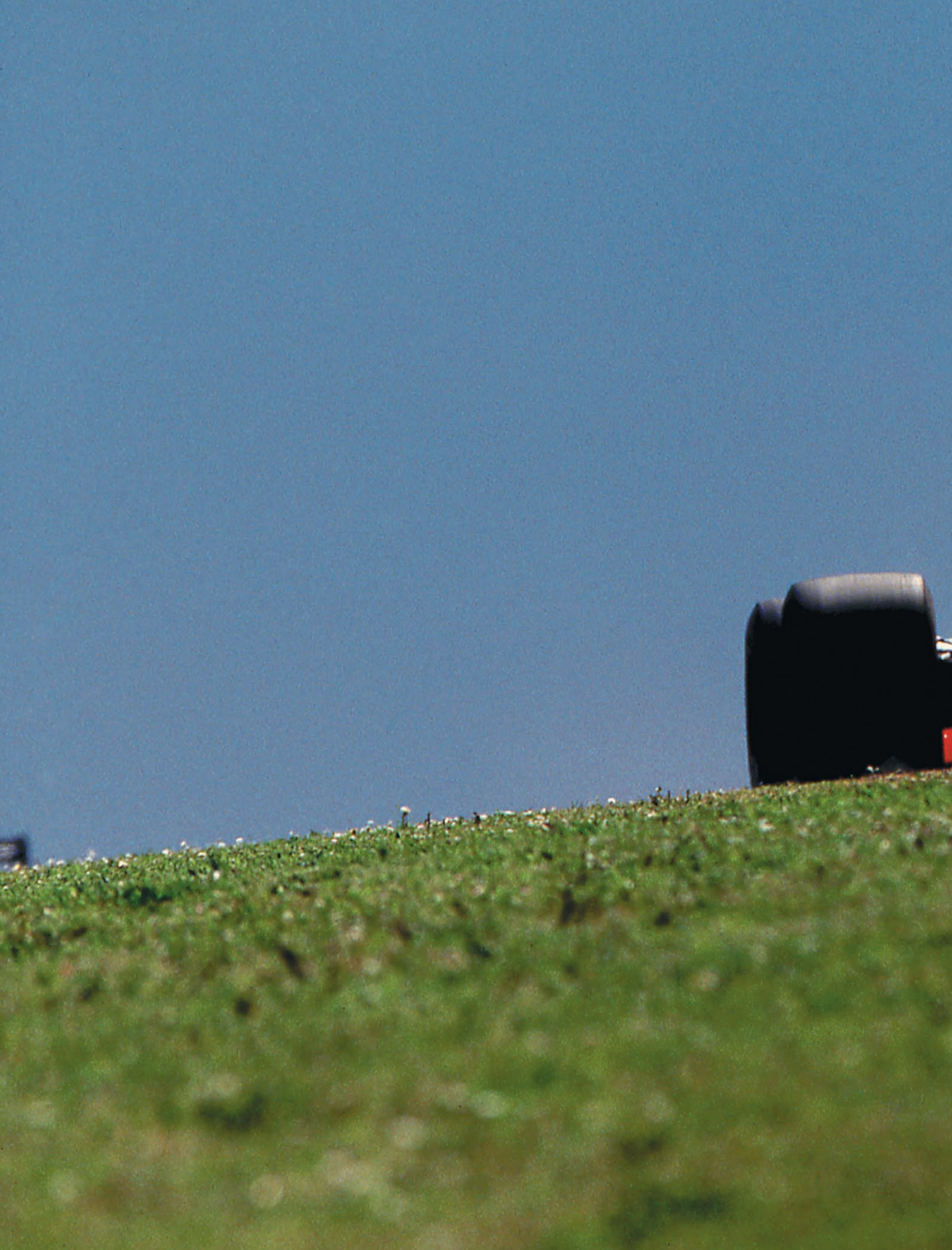
Иван Капелли

---

[1] Внешние данные для роли (фр.) — соответствие внешности актера представлениям о персонаже, которого он должен сыграть. (Здесь и далее — *примеч. пер.*).

[2] Всеобщий немецкий автомобильный клуб — общественная организация автомобилистов Германии, крупнейшая в Европе.


Marlboro
LEYTON HOUSE




Marlboro

Думай о своих пределах, и тогда ты сможешь достичь этих пределов. Что-нибудь да случается. И благодаря силе твоего разума, твоей решимости, твоему чутью, благодаря опыту ты сразу же сможешь бежать чуть быстрее. Сможешь взлететь намного выше.



1984[1]

[1] Об Остеррайхринге в 1984. — Официальный сайт Ф1. URL: www.formula1.com/en/results/1984/races/477/austria/race-result; — Хилтон Кристофер. Формула-1. Поля сражений: полный справочник с 1950 года. М.: Гранд-Фаир, 2013. — С. 37–39.



«ЖАКАРЕПАГУА»

«КЬЯЛАМИ»



«ЗОЛДЕР»

25 марта
ГРАН-ПРИ БРАЗИЛИИ
(«Жакарепагуа»)

Дебют Айртона в «Формуле-1» состоялся в домашнем для него Гран-при, пусть и в нескольких километрах от Рио-де-Жанейро, а не на «Интерлагосе» в Сан-Паулу, его родном городе. В квалификации он отстал более чем на пять секунд от занявшего поул Элио Де Анджелиса на «Лотусе», и только последующая дисквалификация пилота «АТС» Манфреда Винкельхока позволила ему стартовать с восьмого ряда. Однако столь ожидаемая гонка закончилась для Айртона быстро, на девятом круге, из-за поломки турбины — он стал первым из выбывших.

7 апреля
ГРАН-ПРИ ЮАР
(«Кьялами»)

В первый день все пошло наперекосяк, и опять из-за мотора, который подвел Айртона и две недели назад. К нескольким километрам первого дня прибавилось еще несколько километров в пятницу, последний день тренировочных заездов, когда лишь в самом конце ему удалось показать приемлемое время, на две секунды больше, чем у занявшего поул Нельсона Пике.
В начале гонки Айртон повредил передний спойлер, что сказалось на аэродинамике: его «Тоулмен» с трудом входил в повороты. Но помог сход нескольких соперников, и ему удалось прийти шестым, завоевав первое очко в карьере. Сразу после финиша он стал терять сознание, его отвели в медпункт. От врачей Айртон вышел с фиксирующими повязками на шее и руке.

29 апреля
ГРАН-ПРИ БЕЛЬГИИ
(«Золдер»)

По возвращении из южноафриканского путешествия в Европу (а именно — на «Золдер») Айртон впервые попробовал новый болид «TG184», дебют которого в гонке, однако, был отложен до следующего Гран-при. На квалификацию повлияла необходимость ехать с полным баком из-за проблем с устойчивостью машины.
На старте гонки, когда пилоты уже ждали зеленого света, Сенна поднял руку: оказалось, он не мог включить первую передачу. Его «Тоулмен» стартовал не сразу, и это стоило ему четырех позиций. Остаток гонки сопровождался проблемами со сцеплением и плохо работавшими тормозами. Несмотря ни на что, Айртон пришел седьмым, пусть и отстав от шестого места ровно на круг.



«ИМОЛА»

6 мая
ГРАН-ПРИ САН-МАРИНО
(«Имола»)

На трассе в Эмилии-Романье разразился фарс, который рикошетом ударил по Сенне. Начались споры между «Пирелли» и «Тоулменом», который мелко отомстил, продержав всю пятницу обоих пилотов в боксах. В субботу ситуация уладилась, но Айртон за две сессии не проехал и двадцати кругов, и в том числе и поэтому его результаты были худшими среди всех пилотов.
Айртон завершил квалификацию с двумя секундами отставания от предпоследнего пилота и тринадцатью от поула и, даже не надеясь вынырнуть из глубины стартовой решетки, уже в субботу вечером покинул автодром.

«ДИЖОН-ПРЕНУА»



20 мая
ГРАН-ПРИ ФРАНЦИИ
(«Дижон-Пренуа»)

Во Франции «Тоулмен» предстал в обновках. После бурного расставания с «Пирелли» английская команда заключила соглашение с «Мишленом», который с этой гонки стал поставлять для нее резину. Но главное, что наконец-то дебютировал новый болид — «TG184», модифицированный после тестов месячной давности. В квалификации Айртон стал тринадцатым, но в гонке, после того как поднялся до девятой позиции, незадолго до середины дистанции был вынужден остановиться из-за неисправности турбины.

3 июня
ГРАН-ПРИ МОНАКО
(«Монте-Карло»)

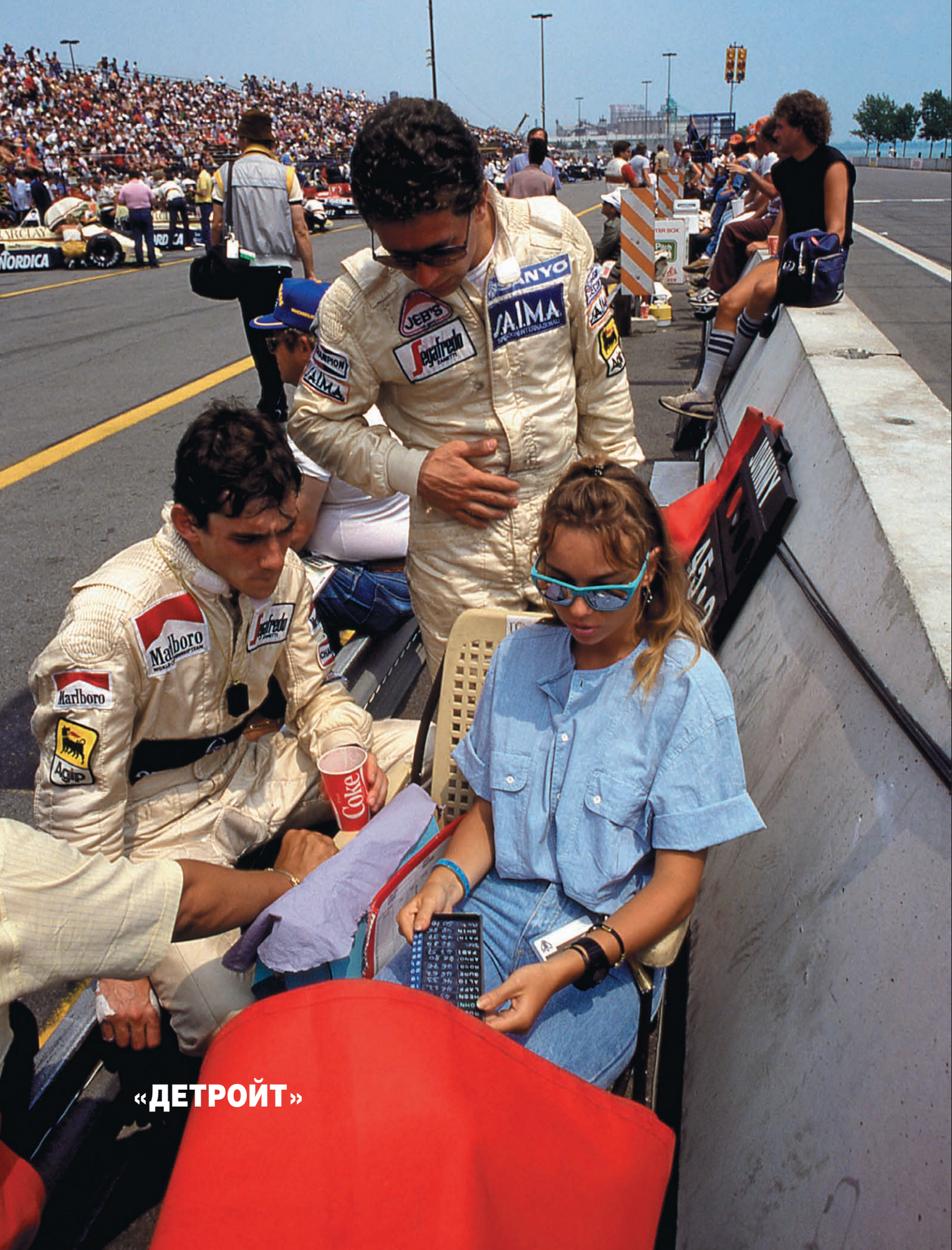
Сенна хорошо начал освоение трассы, на которой ему ездить еще не доводилось. Несмотря на аварию, из-за которой пришлось использовать запасной болид, Айртон завершил первую сессию среди лучших. В субботу он на своем «TG184» добился седьмого ряда на стартовой решетке, а утром в воскресенье по итогам тренировочного заезда был уже седьмым. На старте, на мокрой трассе, он сразу начал отыгрывать позиции, и благодаря серии отличных обгонов он, будучи после первого круга уже девятым, быстро приблизился к лидерам. В портовой шикане, борясь с Кеке Росбергом, Айртон наехал на бордюр, машина подпрыгнула. Но все обошлось, и после того, как он прошел экс-чемпиона мира, Айртон начал преследовать Ники Лауду и опередил его на торможении, чего Лауда не ожидал. Теперь перед Айртоном оставался только Ален Прост, секундах в десяти. Отставание стремительно сокращалось, но, когда стало ясно, что Айртон догонит лидирующий «Макларен», руководство гонки вывесило красный флаг, что помешало бразильцу побороться за первое место.

17 июня
ГРАН-ПРИ КАНАДЫ
(Автодром имени Жиля Вильнева)

На полугородскую канадскую трассу Айртон вышел уже объектом слухов о переходе в новую команду с сезона-1985. Говорили даже о «Феррари». Квалификацию он начал отлично, но завершил ее на девятом месте и стартовал с пятого ряда. В гонке он поднимался до шестой позиции, но даже несмотря на то, что на предпоследнем круге он показал лучшее время, ему не удалось финишировать в очковой зоне.



«МОНТЕ-КАРЛО»



«ДЕТРОЙТ»



«ФЭЙР-ПАРК»

24 июня
ГРАН-ПРИ ДЕТРОЙТА
(«Детройт»)

Пятница, первый день, оказалась неудачной для Айртона, который, помимо разворота, стал жертвой столкновения с одним из многочисленных отбойников трассы, что привело к остановке заездов. Его «TG184» даже горела, и механикам пришлось приложить немало усилий, чтобы привести ее в порядок. Тем не менее квалификацию он завершил на седьмом месте. Сразу после старта он снова попал в аварию, которая вынудила руководство гонки остановить заезд. Рестартовал Айртон на запасной машине и не очень хорошо — потерял несколько позиций. После невпечатляющих двадцати кругов он снова въехал в отбойник и окончательно выбыл из гонки.

8 июля
ГРАН-ПРИ ДАЛЛАСА
(«Фэйр-Парк»)

Эта трасса была не знакома никому, ее доделывали перед самой гонкой. Пятницу Айртон завершил неплохо, с пятым временем, но в субботу стал шестым в том числе и потому, что вместе с командой они решили не выезжать на заключительную сессию. Первый круг гонки Айртон завершил на четвертом месте, но затем допустил ошибку, которая привела к развороту. Он вернулся в гонку в середине пелотона, но на десятом круге совершил точно такую же ошибку, и ему пришлось заезжать в боксы для замены резины. Вернулся на трассу последним и оставался им до тех пор, пока проблемы со сцеплением не вынудили его закончить гонку.



«БРЭНДС–ХЭТЧ»

22 июля
ГРАН-ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ
(«Брэндс-Хэтч»)

Английская командировка началась для Айртона неплохо — в пятничных свободных заездах он был самым быстрым. Тем же утром его партнер по «Тоулмену» Джонни Чекотто попал в тяжелую аварию, которая, как оказалось потом, завершила его карьеру в «Формуле-1». Инцидент сказался на команде. В субботней свободной практике Сенна стал заложником проблем турбомотора «Харт» и поэтому днем оказался одним из немногих пилотов, которые не смогли проявить себя. Он стартовал с четвертого ряда, но уже на первом круге потерял две позиции. Однако вскоре вышел на шестое место и держался на нем до того, как гонку остановили из-за аварии. После рестарта Айртон держался в очковой зоне. За два круга до финиша он блестящим маневром прошел «Лотус» Де Анджелиса и поднялся на третью ступеньку подиума, став последним из пилотов, отставших от победителя менее чем на круг.

5 августа
ГРАН-ПРИ ГЕРМАНИИ
(«Хоккенхаймринг»)

Айртон по итогам пятницы стал одним из лучших — это уже входило в привычку. Второе место в свободных заездах после Де Анджелиса, но во второй половине дня, когда определялись места на стартовой решетке, он оказался пятым. На следующий день трасса была мокрой, и все ожидали от него больших свершений. Но утром он был только девятым и в зачетной попытке, на просохшей трассе, не смог улучшить вчерашнее время — его обошли четыре пилота, и, таким образом, он стартовал в гонке с пятого ряда. Сделал это отлично и завершил первый круг на шестой позиции. На следующем круге он прошел Патрика Тамбе, ехал пятым, но спустя еще два круга внезапно лишился заднего спойлера и, потеряв управление, завершил гонку в отбойнике.



«ЦЕЛЬТВЕГ»

19 августа
ГРАН-ПРИ АВСТРИИ
(«Цельтвег»)

Пятница была многообещающей — четвертое место в свободных заездах. Но то же самое время в послеполуденной квалификации оказалось лишь десятым. История повторилась и в субботу. Грамотный старт в воскресенье поднял Айртона на четвертое место, но гонка почти сразу же была остановлена, что сделало рывок бесполезным. После рестарта был еще один маленький шедевр в исполнении Айртона, с помощью которого он вышел на седьмую позицию после первого круга. Началась битва с «Лотусом» Де Анджелиса, и, с учетом сходов других пилотов, к середине гонки Айртон был уже третьим. Все пошло прахом за пятнадцать кругов до конца: не выдержал мотор.



«ЗАНДВООРТ»



«НЮРБУРГРИНГ»

26 августа
ГРАН-ПРИ НИДЕРЛАНДОВ
(«Зандвоорт»)

К тому времени, когда Айртон вышел на старт голландского Гран-при, всем уже было ясно, что пути-дороги Сенны и «Тоулмена» разойдутся. В субботу утром вышло официальное заявление «Лотуса», вынуждающее Айртона (и Айртону это не понравилось) объявить о смене команды на сезон-1985. В целом уикенд на морском берегу оказался не из лучших: результаты, далекие от рекордных, поместили его в центр стартовой решетки. После первой части гонки он шел на девятом месте, но предательскую подножку Айртону после двадцатого из семидесяти одного круга сделал все тот же турбомотор «Харт».

7 октября
ГРАН-ПРИ ЕВРОПЫ
(«Нюрбургринг»)

Дни после «Зандвоорта» ознаменовались контрактными спорами между юристами «Тоулмена» и Айртона. Накануне квалификации Гран-при Италии в Монце он остался безлошадным, хотя в паддок и приехал, но в последующие дни ситуация разрешилась, и перед отъездом в Германию он все же провел на трассе тесты «TG184». Тем не менее они мало помогли: пятничные официальные результаты оказались посредственными (всего тринадцатое время), а субботний дождь фактически исключил любые поползновения к улучшению места на старте. Гонка для него закончилась в первом же повороте из-за его ошибки: Айртон устроил хаос и не только выбыл из гонки сам, но и вынудил сойти с трассы еще шесть болидов, четыре из которых в гонку вернуться уже не смогли.



«ЭШТОРИЛ»

21 октября
ГРАН-ПРИ ПОРТУГАЛИИ
(«Эшторил»)

К последней гонке сезона на «Эшториле», еще одном новом автодроме чемпионата, Айртон набрал форму. В пятницу на мокром асфальте он стал шестым, а на следующий день, при идеальных погодных условиях, в свободных заездах он был лучше всех. Официально же он показал третье время, всего в двух десятых от занявшего поул Нельсона Пике на «Брэбеме». На старте гонки он, однако, уступил две позиции и навязал борьбу за третью ступеньку подиума Кеке Росбергу и Ники Лауде (Ники при этом шел к своему третьему титулу). Затем впереди него обнаружился Микеле Альборето на «Феррари», и именно ошибка итальянца вынудила Айртона съехать с трассы, но, к счастью, он вернулся на асфальт, хотя и с потерей нескольких секунд. В итоге Сенне удалось пройти Альборето и великолепно завершить гонку на третьем месте, опередив Микеле на две десятых секунды. На следующий день Айртон окончательно завершил сотрудничество с «Тоулменом», подарив команде на прощание в рамках тестов лучшее время на круге — двумя днями ранее могло бы дать ему поул.

1984


Candy
MAGIRUS
35
Candy
Candy
Candy
MAGIRUS
35
Candy
Candy
Candy

ШЕЛ ДОЖДЬ...

Один из навыков пилота — или, лучше сказать, природных качеств — это способность уверенно ездить по воде. То есть владеть тем чувством машины, которое позволяет пилоту понимать, до какого предела он может разгонять болид, прежде чем он, теряя сцепление с трассой, не предаст его. Может казаться легким ускоряться и тормозить на сухом асфальте, но, когда он влажный, это не так, даже если по нему не текут реки, даже если нет то тут, то там тех луж, которые в обычной жизни дарят радость детям. У Айртона этого врожденного чувства машины не было, но он должен был взрастить его в себе тяжелым трудом, и он заставлял себя трудиться после некоторых юношеских неудач. В начале его карьеры в гонках картов в Бразилии случалось, что солнце решало скрыться за тучами, и Айртон, видя, как справа и слева его обгоняют точно такие же пилотики, как он (но не такие неопытные, как он), понимал, что не может всегда надеяться на помощь хорошей погоды...

Долгие тесты на этих мини-автодромах всякий раз, когда начинался дождь, были лучшим тренажерным залом, который Айртон мог посещать для того, чтобы развить в себе это чувство машины. Оно было отличительной особенностью таких пилотов, как Жаки Икс и Витторио Брамбилла (ну, это просто примеры, раз уж надо назвать какие-нибудь имена). Что касается итальянца, то стоит дополнить, что это качество он совершенствовал, прежде всего практикуясь в другой дисциплине, которая помогла ему расти: мотогонки. Но Айртон на мотоциклах никогда не гонялся и, значит, развивать мастерство мог только в картинге, под дождем.



Перенесемся мысленно с южноамериканского картодрома в Монте-Карло. Воскресенье, начало июня — месяца, когда солнце обычно ласково к Европе. На дворе 1984 год, Айртон проводит дебютный сезон в «Формуле-1», и, имея репутацию будущей звезды на основании того, как он ездил в категориях ниже, он должен уже начинать доказывать это и здесь, если хочет, чтобы его карьера развивалась. Дебютантов на этой исторической городской трассе было трое: немец Штефан Беллоф, стартовав-

ший последним, англичанин Джонатан Палмер, не стартовавший вовсе, и Айртон, впечатливший всех в этом своем первом дождевом Гран-при решительным подъемом из середины пелотона, когда он обгонял соперников и нарезал быстрые круги, вызывая восторги публики и удивление менеджеров команд.



Оглядываясь назад, основываясь на слухах, которые начали циркулировать уже сразу после церемонии награждения, многие утверждали, что в тот день Сенна непременно выиграл бы гонку, если бы руководство (на удивление, Жаки Икс, который сам отлично знал, что такое ездить по мокрой трассе) не прервало восхождение бразильца к вершине. Умозаключения, которые для кого-то подтверждаются теми фактами, что бельгиец в тот момент был официальным пилотом «Порше» в гонках на выносливость и (снова на удивление) на «Макларене» Проста стоял турбированный мотор «Порше». Об этом много говорили даже в дни после гонки, а со временем именно это стало считаться первым известным случаем противостояния, все более очевидного, которое было между Сенной и Простом. Жаль, что потрясающее выступление Айртона отодвинуло на второй план Штефана Беллофа, который открыл столь же яростную охоту на них обоих, идущих впереди, и который затем был лишен третьего места, завоеванного на трассе, вследствие полного аннулирования всех летних результатов «Тиррелла».

Не прошло и года с того 3 июня 1984-го, и чемпионат мира снова оказался под дождем. Второй месяц весны, и вот мы снова на юге Европы, но перемещаемся из Средиземноморья в Атлантику. От моря — к океану. Приблизительно так прокомментировал это Айртон, сходя с подиума после Гран-при Португалии. Воды на «Монте-Карло» было много, но на «Эшториле» ее было еще больше. Осложнилось все и другими обстоятельствами, на которые бразилец не преминул обратить внимание, чтобы подчеркнуть, насколько выступление на португальской земле было значимее, чем предыдущая гонка, и не только в смысле результата. Старт с поула сильно помогает, но подразумевает и совершенно другие ожидания, нежели, например, от пилота, стартующего с середины решетки. Кроме того, поскольку именно здесь, на «Эшториле», он впервые ехал на своем «Лотусе» с дождевой резиной, он задавался вопросом — как покажет себя болид в гонке. И вдобавок, отметил Айртон, в Монако пилоты едут медленнее, а это важно, потому что скорость — фактор сложности и опасности вождения на мокрой трассе. На «Эшториле» же есть прямые, особенно

стартовая, где для обгона нужно съезжать с идеальной траектории, со всеми вытекающими из этого рисками. Как бы то ни было, несмотря на беспокойство, Айртон обогнал на круг всех, кроме одного соперника.

Прежде чем перейти к другому знаменитому эпизоду, к Гран-при Австралии-1991, подведем некоторые итоги. В «Формуле-1» Айртон провел чуть менее двадцати гонок под дождем или в условиях, достаточно влажных, чтобы заставить пилотов менять шины на дождевые, и наоборот. Он выиграл двенадцать из таких гонок, занял второе место в своем знаменитом дебюте на мокрой трассе в Монако и, даже когда сходил с дистанции, почти всегда был впереди. Эта статистика говорит сама за себя.

Теперь об Австралии. За два года до того Айртон упустил вероятную победу, столкнувшись с «Брэбемом» Мартина Брандла. Но 3 ноября 1991 года условия были еще сложнее, и бразилец справился с ними по-своему. Он подошел к директору гонки и твердо заявил, что, если ситуация станет неприемлемой, он сначала даст понять это словами и жестами, а потом, независимо от решений других, остановится в боксах. Как сказал — так и сделал. Когда Айртон понял, что риск слишком велик, он начал размахивать руками, и вскоре директор гонки распорядился остановить эту дождевую гонку, вывесив красный флаг. Мы никогда не узнаем, спасло ли досрочное завершение гонки, инициированное Айртоном, ноги какого-либо его коллеги, но важно помнить, что в таких случаях следует полагаться на тех, у кого достаточно опыта, чтобы знать, до какой грани можно доходить.

Нельзя завершить главу о Сенне, пилоте дождевых гонок (особенно если мы восхваляем его первый выход на эту сцену в Монако в 1984-м), не коснувшись последнего в его карьере выступления на мокром асфальте, на «Донингтон Парке» в 1993-м. До сих пор на многих сайтах можно увидеть кадры этого уникального Гран-при, проведенного на трассе страстного энтузиаста и магната Тома Уиткрофта. Старт и последующий первый круг в исполнении Айртона представляют собой учебник по мастерству вождения и одновременно решимости вождения. Остальная часть гонки — бесчисленные смены резины, постоянные быстрые круги и финиш с опережением на круг всех, кроме Деймона Хилла, который едва избежал этого. Первый круг вошел в историю как один из знаковых эпизодов «Формулы-1», наряду с дуэлью на «Дижон-Пренуа» в 1979 году между Вильневом и Арну. Посмотрите сами и убедитесь.

