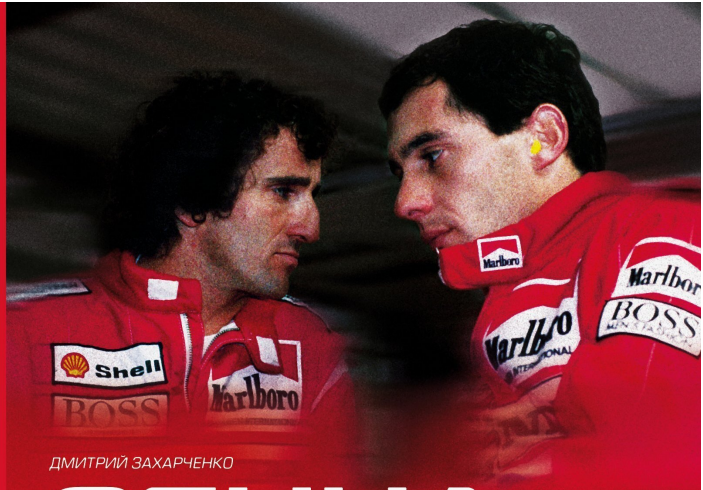


ДМИТРИЙ ЗАХАРЧЕНКО

СЕННА ПРОТИВ ПРОСТА

САМОЕ ЯРКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО
В ИСТОРИИ ФОРМУЛЫ-1



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Дмитрий Игоревич Захарченко

Сенна против Проста. Самое яркое соперничество в истории Формулы-1

Серия «Легенды Ф-1»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=74532666
Д. И. Захарченко. Сенна против Проста. Самое яркое соперничество в истории Формулы-1: ООО «Издательство «Эксмо»; Москва; 2026
ISBN 978-5-04-254611-2

Аннотация

Есть соперничества, которые становятся больше, чем спорт. Дуэль Сенны и Проста – именно такая: легендарное противостояние, в котором сошлись скорость, драма и два несовместимых характера.

Их борьба определила целую эпоху «Формулы-1» – яростную, красивую, бескомпромиссную. За пределами трассы – политика и недоверие, на трассе – риск и гениальность на грани фола.

Дмитрий Захарченко восстанавливает историю этого противостояния в деталях, прослеживая карьеры обоих пилотов – от прорывов и триумфов до ошибок и трагедий, которые сделали эту дуэль символом целой эпохи автоспорта.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

Содержание

Предисловие 6
Глава 1. Первая схватка 8
Глава 2. Беко 14
Глава 3. Ален Прост 31
Глава 4. Профессор 43
Глава 5. Без 18 кругов чемпион мира 71
Глава 6. Новое поколение 82
Конец ознакомительного фрагмента. 86

Дмитрий Захарченко
Сенна против Проста. Самое яркое соперничество в истории Формулы-1

© Захарченко Д. И., текст, 2026
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

* * *

Предисловие

Они были разными во всем – по характеру, происхождению, стилю пилотирования и даже по отношению к жизни. Лишь одно было у них общим: на стыке 1980-х и 1990-х Айртон Сенна и Ален Прост были лучшими гонщиками в мире.

Их соперничество не было просто борьбой за победы и титулы. Оно стало столкновением философий, двух разных представлений о том, каким должен быть гонщик – и в каком-то смысле каким должен быть сам человек. Холодный расчет против интуиции, стратегия против веры, контроль против погони за невозможным.

В годы их борьбы «Формула-1» переживала свой золотой век – турбированные двигатели невероятной мощности, технологии, опережающие свое время, безумные деньги и закулисная политика, влияющая на результат не меньше, чем скорость машины. Каждый поворот – запредельный риск, малейшая ошибка может оказаться последней. И чем выше становятся ставки, тем меньше остается места для компромиссов.

Их дуэль начиналась как соперничество, но быстро переросла в конфликт, а затем – в открытую ненависть. Решения, принятые за доли секунды, отзывались годами. Победы длились лишь мгновения, за которыми – новые сражения. Поражения оставляли шрамы на всю жизнь. С каждой гонкой

грань между спортивной борьбой и личной враждой все менее различима.

Эта книга – не только о Сенне и Просте. Это слепок целой эпохи «Формулы-1». Рассказ о том, как два величайших пилота своего времени сошлись в неизбежном столкновении. О преодолении себя, о пути к абсолютному совершенству. И о том, какую цену за это приходится платить.

Глава 1. Первая схватка

Гран-при Монако – самая известная и престижная гонка «Формулы-1». Впервые она состоялась в 1929 году, когда по инициативе президента Автомобильного клуба Монако Антони Ноге, заручившегося поддержкой князя Луи II, гоночную трассу проложили прямо по улицам Монте-Карло. Стартовую прямую разместили на бульваре Альбера I, с нее пилоты разгонялись до часовни Святой Девоты и сворачивали вправо – на подъем «Бо Риваж». Затем, огибая знаменитое здание оперного театра и площадь Казино, гонщики приближались к повороту «Мирабо», за которым следовал спуск к шпильке «Станция» – очень медленному и тесному 180-градусному повороту, рядом с которым в 1920-е годы располагался железнодорожный вокзал.

Преодолев шпильку и два правых поворота в районе Портье, пилоты устремлялись в тоннель – на самый быстрый и один из наиболее коварных участков трассы. На выходе из него солнечный свет бьет прямо в глаза, на мгновение ослепляя гонщиков. Сразу за тоннелем – торможение перед короткой связкой левого и правого поворотов и разгон вдоль набережной, забитой яхтами гостей гонки, где от моря гонщиков отделяют лишь заграждения. Теперь остается пройти скоростной левый поворот «Табак» и последнюю медленную секцию, которая возвращает на бульвар Альбера I и уводит

болид на следующий круг…

Со временем трасса менялась: неоднократно перестраивалась шикана после тоннеля, на участке после «Табака» появилась секция «Бассейн» из двух связок поворотов, вокзал у шпильки снесли, и она стала называться в честь отеля «Левс», а финальная часть превратилась в комплекс из двух поворотов – «Раскасс» со слепым апексом и «Антони Ноге», названного в честь создателя Гран-при Монако. Однако характер трассы в Монте-Карло оставался неизменным – узкая и извилистая, она по-прежнему была беспощадно требовательной к пилотам.

Малейший промах на торможении, одно неверное движение рулем или слишком резкое нажатие на педаль газа – и машина неминуемо влетает в стену. Здесь в разные годы побеждали величайшие пилоты своего времени: Тацио Нувола-ри, Акилле Варци, Хуан Мануэль Фанхио, Грэм Хилл. Победа в Монако на чемпионате мира всегда ценилась выше любой другой. Эта гонка традиционно входит в тройку самых престижных кольцевых гонок планеты – наряду с «24 часа Ле-Мана» и «500 миль Индианаполиса». И, разумеется, под дождем, когда невозможно предугадать уровень сцепления в следующем повороте и ехать приходится на ощупь, Гран-при Монако становится еще сложнее.

Перед гонкой 1984 года в Монте-Карло прошел ливень. К старту он немного поутих, но трасса оставалась покрытой лу-

жами. Даже в тоннеле асфальт был мокрым – пожарные смывали масло, вытекшее во время предыдущих заездов. Старт пришлось отложить на 45 минут. С поул-позиции заезд начал Ален Прост на *«Макларене»*, а позади него уже в первом повороте произошла авария: после контакта с *«Феррари»* Рене Арну болид Дерека Уорика отбросило в стену, и в британца врезался его напарник по *«Рено»* Патрик Тамбе.

В дождевых условиях лидеру немного проще, чем другим: его не ослепляют брызги из-под колес впереди идущих машин. И все же Найджел Мэнселл на *«Лотусе»* держался вплотную к Просту, не позволяя французу расслабиться. К десятому кругу на *«Макларене»* Проста начал сбоить двигатель, к тому же он терял время, обгоняя отставших на круг. Мэнселлу выпал шанс, и он им воспользовался: на 11-м круге *«Лотус»* прорвался на первое место и стал понемногу наращивать отрыв от гонщика *«Макларена»*. Впрочем, в лидерах британец держался недолго: через пять кругов на подъеме «Бо Риваж» заднюю ось *«Лотуса»* повело в сторону. Мэнселл попытался вернуть машину под контроль обратным движением руля, но скользкий асфальт не оставил шанса – автомобиль врезался в металлические ограждения. Болид остался на ходу, однако из-за повреждений подвески и сломанного заднего крыла был уже неуправляемым. Мэнселл попытался продолжить заезд, и уже через несколько поворотов – в «Мирабо» – *«Лотус»* развернуло поперек трассы. Заезд для Найджела был окончен.

Прост снова возглавил пелотон, вторым теперь шел его партнер по *«Макларену»* – австрийский чемпион мира Ники Лауда, а на третью позицию поднялся 24-летний Айртон Сенна – дебютант из Бразилии, чье имя большинство зрителей на трибунах слышали впервые. Он выступал за небольшую команду *«Тоулмен»*, гонщики которой никогда прежде не поднимались на подиум, и ехал так, словно у него за плечами были годы выступлений. Айртон будто интуитивно чувствовал, где покрытие обеспечивает больше сцепления, и смело атаковал скользкие поребрики. Стартовав тринадцатым, он уже на первом круге пробился на 9-е место. Затем прошел Жака Лаффита и Манфреда Винкельхока, на 12-м круге опередил чемпиона мира Кеке Росберга, а незадолго до схода Мэнселла оставил позади Рене Арну.

Теперь Сенна вовсю прессинговал Лауду – на 18-м круге дебютант вышел из «Антони Ноге» вплотную к австрийцу и обошел *«Макларен»* на стартовой прямой, поднявшись на второе место. Лидирующему Просту Айртон уступал более полминуты, но шел по трассе едва ли не быстрее всех. Тем временем прохладная погода стала сказываться на тормозах *«Макларена»*: на 24-м круге Лауду развернуло в повороте «Площадь Казино», а Прост сбавил темп, чтобы не разделить участь австрийца. Сенна теперь отыгрывал у француза по несколько секунд на каждом круге – к 29-му кругу разрыв сократился до 15 секунд. Завершая 30-й круг, Прост показал жестом, что гонку следует остановить – дождь заря-

дил с новой силой, условия на трассе становились все более опасными. Темп француза упал еще сильнее: лидеру гонки не удавалось оторваться даже от отставшего на круг Микеле Альборето. Сенна, несмотря на сложнейшие условия, продолжал погоню за лидером – к концу 31-го круга он был уже лишь в 7 секундах от Проста. Еще один-два круга, и Айртон неминуемо догонит *«Макларен»*…

Но на 32-м круге на трассе появились красные флаги – судьи объявили об остановке заезда. Прост сбросил скорость и остановил автомобиль перед флаговым маршалом – еще до линии окончания круга. Сенна до последнего давил на газ, промчался мимо *«Макларена»*, первым пересек финишную черту и вскинул руку в победном жесте. Однако, по правилам «Формулы-1», при остановке гонки результат фиксируется по итогам последнего полностью завершенного круга – и в данном случае это был 31-й круг. Победителем Гран-при Монако объявили Проста, Сенна остался вторым. Айртон принес *«Тоулмену»* лучший результат в истории команды и впервые в жизни закончил гонку «Формулы-1» в тройке сильнейших, но был морально подавлен. Он считал, что победу, которая уже была у него в руках, украли судьи, подыгравшие Просту.

Монако – исторически связанное с Францией княжество, организатором этапа выступала Международная федерация автоспорта *(FISA)*, базирующаяся в Париже и возглавляемая

французом Жаном-Мари Балестром. Помимо этого, гоночным директором в тот день был Жаки Икс – опытнейший бельгийский пилот, выигравший на стыке 1960-х и 1970-х восемь гонок «Формулы-1» и шесть раз побеждавший в «24 часах Ле-Мана». В 1984 году Икс выступал в гонках спорткаров, где представлял компанию *«Порше»*, которая поставляла двигатели *«Макларен»*. И именно Икс принял решение об остановке заезда, причем, по словам Балестра, не посоветовавшись с другими судьями.

Вскоре после гонки *FISA* оштрафовала Икса на $6000 и аннулировала его лицензию, отстранив от управления гонками. Однако последующее расследование и суд полностью оправдали бельгийца, признав его действия правомерными. «Мне было не важно, кто победит, Прост или Сенна. Я прервал гонку, потому что в таких условиях невозможно гарантировать безопасность пилотов», – объяснял Икс. **«Формула-1» – это политика и деньги. И пока ты ничего не добился, с этим приходится мириться»,** – сказал после финиша разочарованный бразилец. Для Проста же, впервые выигравшего Гран-при Монако, это была уже 12-я победа в карьере. Он теперь уверенно опережал Лауду в общем зачете и считался главным фаворитом чемпионата, но еще не знал, как дорого ему обойдется эта победа.

Глава 2. Беко

Айртон Сенна да Силва родился 21 марта 1960 года в Сан-Паулу в обеспеченной семье. Его отец – Милтон Теодоро Герадо да Силва – был успешным предпринимателем: ему в том числе принадлежали крупные фермы по выращиванию скота, металлургическая фабрика и бизнес по продаже автомобильных запчастей. Милтон обожал машины и еще до рождения Айртона мечтал однажды подарить сыну карт. И когда мальчику исполнилось четыре года, счастливый отец собственными руками собрал для Беко – так Айртона называли дома родные – маленький карт с двигателем от газонокосилки. Одна лошадиная сила, небольшая пространственная рама, мягкое сиденье и немного неуклюжий обтекатель, из-под которого торчал металлический обод руля, – этот «болид» лишь издали напоминал карт. Но он полностью изменил жизнь Айртона – сев за руль и нажав на педаль газа, он уже в четыре года мечтал стать гонщиком.

В семь лет Айртон ездил вокруг дома на отцовском внедорожнике и, с трудом доставая до педалей, учился управлять настоящей машиной. Временами, набравшись смелости, он втайне от родителей выезжал на дороги общего пользования – и лишь однажды попался полиции. Когда сыну было восемь лет, Милтон подарил ему новый карт – на таком можно было даже поучаствовать в гон-

ках, что Айртон и сделал. На небольшом картодроме в Сан-Паулу регулярно проходили любительские заезды, в которых участвовали 15–18-летние подростки. Стартовая решетка определялась жребием, и Айртон как самый маленький первым тянул бумажку из шлема – ему досталась поул-позиция. Беко был намного легче соперников и за счет этого уезжал от них на прямых, но в поворотах более опытные ребята догоняли Айртона. Тем не менее за три круга до финиша он держался третьим – вполне достойный результат для восьмилетнего новичка. Однако в этот момент один из преследователей перестарался и врезался в Беко. От удара карт Айртона выбросило на обочину, и до финиша он не добрался. Но это уже не имело никакого значения – в тот день Беко окончательно утвердился в желании стать гонщиком. Он хотел быть как Джим Кларк или Джеки Стюарт, смотрел, как Эмерсон Фиттипальди становится первым в истории Бразилии чемпионом мира, и думал, что раз уж получилось у Эмо, то и он сможет.

Милтон восхищался энтузиазмом сына и, когда Беко исполнилось 13 лет, привел его к Лусиу Паскуалу Гаскону – известному на весь Сан-Паулу механику по прозвищу Тче, которое в Бразилии означало «приятель». В мастерской Гаскона постоянно собирались юные картингисты, и Тче не только помогал им с техникой, но и учил основам пилотажа. Когда-то среди его учеников был и Фиттипальди. «Если парень продолжит в том же духе, будет побеждать», – сказал Тче,

посмотрев на Айртона на трассе. Через неделю Беко отправился на свои первые официальные соревнования и одержал победу. Айртон едва ли не поселился в мастерской Гаскона и с трепетом впитывал знания, а также помогал Тче копаться в двигателях, постепенно разбираясь в их устройстве. Из мастерской Беко отправлялся прямиком на картодром и часами наматывал круги, чтобы отточить навыки. Порой за один день он мог откатать три комплекта резины. Позволить себе такое в начале 1970-х в Сан-Паулу могли немногие, но Милтон с радостью оплачивал все счета и поддерживал сына. Айртона ничего не интересовало, кроме гонок. Адреналин, скорость, запах стирающейся об асфальт резины, шум и вибрации двигателя, ощущение контроля над машиной – ничто не могло с этим сравниться.

В 14 лет Беко стал чемпионом штата Сан-Паулу среди юниоров и впервые ощутил, что такое быть лучшим. Затем последовали «серебро» юниорского первенства страны и «бронза» взрослого чемпионата Бразилии, а также победа в престижном марафоне «3 часа картинга». В 17 лет Айртон отправился на свои первые международные соревнования и стал чемпионом Южной Америки по картингу. **Тогда он впервые использовал ярко-желтый шлем с зеленой и темно-синей полосами, которые символизировали флаг Бразилии**. «Он приезжал на гонки только ради победы – соперников для него не существовало, – вспоминал Тче. – Я повторял: “Будь спокойнее”, а он всегда отвечал:

“Нет, победа или ничего”. Айртон всегда стремился к совершенству, тщательно следил за картом, смотрел за соперниками и делал все, чтобы быть на трассе самым быстрым».

Следующий шаг после побед на южноамериканской картинговой сцене – чемпионат мира. В 1978 году мировое первенство проходило в Ле-Мане, и Айртон впервые в жизни отправился в Европу. В отборочных заездах Беко одержал две победы, но в финалах не смог подняться выше шестой позиции. В Европе конкуренция была гораздо выше, здесь выступали лучшие картингисты мира, и только в борьбе с ними можно было по-настоящему заявить о себе – это лишь подстегивало Айртона. В 1979-м чемпионат мира проходил в Эшториле, и в этот раз Беко был среди фаворитов. Айртон выиграл заключительный финальный заезд и по итогам турнира набрал столько же очков, сколько и голландец Петер Куне.

По южноамериканским правилам, победителем в таком случае становится тот, кто был впереди в последней гонке, и Айртон был уверен, что стал чемпионом мира. Однако в Эшториле действовали иные правила: при равенстве очков преимущество было у пилота, лучше выступившего в предварительных заездах. В полуфинале Беко должен был стать вторым, но на последних кругах у лидера возникли проблемы с двигателем – бразилец не успел увернуться, зацепил его карт и вылетел на обочину. В итоге Айртон был только восьмым – позади Куне, и звание чемпиона досталось тому. Ре-

шение судей казалось Беко несправедливым – он считал, что выступил сильнее Куне и должен был завоевать титул, но в итоге остался вторым – из-за особенностей правил, которых с трудом говоривший по-английски бразилец даже не знал. Звание вице-чемпиона мира – солидное достижение для 19-летнего гонщика не из Европы, но не в случае Беко. «Второй – это первый среди проигравших», – скажет много лет спустя Айртон.

Помимо чемпионата мира, в Европе проходила престижная «Гонка чемпионов» – по значимости этот турнир уступал лишь чемпионату мира. Айртон наряду с партнером по команде Терри Фуллертоном, с которым бразилец быстро сдружился по приезде в Европу, считался одним из главных претендентов на победу. В финальном заезде Беко лидировал, но на последних кругах Фуллертон проскочил внутрь поворота, с контактом выдавил бразильца на внешнюю траекторию и отобрал у него победу. Айртон считал, что маневр Терри был нечестным, что он специально подвинул его карт в повороте, чтобы выйти вперед. Этот эпизод стал важным уроком: недостаточно быть быстрым и уметь обгонять, помимо этого нужно быть готовым безжалостно пресекать атаки и ехать так, чтобы никто не смог выйти вперед. После «Гонки чемпионов» отношениям с Фуллертоном пришел конец – соперник не может быть другом. Победа или ничего.

С таким настроем Айртон в 1980 году отправился в Ни-

вель – на свой третий чемпионат мира. Бразилец выиграл одну из финальных гонок, но в решающем заезде был только третьим и по итогам турнира во второй раз подряд стал вице-чемпионом. Это был удар по самолюбию амбициозного бразильца. Милтон, увидев сына в подавленном настроении, уговаривал его бросить гонки и заняться семейным бизнесом. В глубине души он сомневался, что сын сможет пробиться в «Формулу-1», а значит, ему нужна нормальная профессия. Вот Вивиан, старшая сестра Айртона, училась на психолога, а Леонардо – младший брат – интересовался компьютерными технологиями. Вернувшись в Сан-Паулу, Беко пошел на курсы в бизнес-школу, но завязывать с гонками был не готов. Более того, к концу года Айртон объявил семье, что выезжает в Англию и будет выступать в «формулах». Перед этим он женился на подруге детства Лилиан, и в феврале 1981-го пара бразильцев приземлилась в аэропорту «Хитроу».

В Англии об Айртоне, его смелом и зрелищном стиле пилотирования, уже знали. Ральф Ферман, глава команды *Van Diemen*, впервые услышал о перспективном бразильце от Эмерсона Фиттипальди. «Этот парень выиграет для тебя чемпионский титул», – обещал он. За место в топ-команде «Формулы *Форд* 1600» в начале 1980-х обычно нужно было заплатить порядка £30 000. Машина, топливо, резина, механики – все это стоит денег, и пилот должен был не только покрыть эти расходы, но и принести команде какую-то при-

был. Однако частью прибыли ради по-настоящему талантливого и перспективного пилота Ферман готов был поступиться: Айртону он предложил место в команде за £20 000. Беко удалось договориться на £10 000 – их в бюджет *Van Diemen* внес Милтон. Переход из картинга в «формулы» – большой вызов для пилота. Автомобиль «Формулы *Форд*» почти втрое тяжелее и мощнее карта, чтобы управляться с ним, гонщику необходимо работать с настройками машины, балансом тормозов и коробкой передач.

В первой гонке Айртон занял пятое место, во второй был третьим – и превзошел считавшегося лидером команды Энрике Мансилью, а на третьем этапе наконец смог показать, на что он действительно способен. В тот день над «Брэндс-Хэтчем» шел ливень, из-за перепадов высот, которыми изобиловала трасса, пилотировать было особенно трудно, гонщики осторожничали. Айртон же был исключением – он превосходно чувствовал автомобиль и филигранно работал педалями. Но главное – бразилец, в отличие от других, не боялся. Беко был намного быстрее всех и завоевал первую победу в «Формуле *Форд*», а за ней последовал и десяток других. **Когда Айртон освоился за рулем машины, ему не было равных – в первый же год в Англии Беко завоевал чемпионский титул.**

Этап в Снеттертоне тоже проходил в дождевых условиях – и Айртон в очередной раз был на голову сильнее всех. За

гонкой среди прочих наблюдал Деннис Рашен, глава команды *Rushen Green Racing*. То, как бразилец держался на трассе, как смело он проходит торможения и балансирует на грани сцепления, было удивительным. У гонщика явно был талант, и Рашен предложил ему перейти на следующую ступень – в «Формулу *Форд* 2000». Предложение Рашена было щедрым – за место в команде он запросил те же £10 000. Однако Беко заявил, что берет паузу от гонок и возвращается домой. Необходимой суммы у Айртона не было, а Милтон, которому редко удавалось навещать сына в Англии, беспокоился за сына. Перед отъездом Беко обещал, что вернется и будет помогать в семейном бизнесе, и Милтон все активнее уговаривал сына поехать домой. На возвращении в Сан-Паулу настаивала и Лилиан. Ей ради переезда в Англию пришлось отказаться от привычного образа жизни и друзей, а здесь она практически все время проводила либо дома, либо на трассе. Самому Айртону вдали от дома и в маленькой прохладной квартире в малознакомой стране тоже приходилось непросто. Больше всего он скучал по бразильскому теплу и солнцу. В конце концов он поддался на уговоры.

Айртон отправился домой, отказавшись выступать на престижном Фестивале «Формулы *Форд*» – крупнейшем соревновании в этой категории. Вместо бразильца *Van Diemen* пришлось позвать ирландца Томми Бирна – восходящую звезду, который к тому моменту уже блистал в «Формуле *Форд* 2000» и готовился перейти в «Формулу-3». Бирн одер-

жал уверенную победу, и его успех выбил Беко из колеи. Он ответственно работал на отца, но никак не мог забыть о гонках и думал, что это он, Айртон, должен был стоять там, на вершине подиума, и праздновать триумф. Беко решил, что должен вернуться в гонки. Посовещавшись с семьей, заручившись поддержкой спонсоров и взяв недостающую сумму у отца, который дал понять, что это последний раз, когда он помогает деньгами, Айртон в феврале 1982 года вновь засобирался в Англию. В этот раз – без Лилиан, которая не готова была возвращаться в Европу. Их брак распался. Бразилец принял предложение Рашена и решил выступать под новым именем. Все эти годы его звали Айртон да Силва, но, поскольку эта фамилия была слишком распространена в Бразилии, в 1982-м Беко взял девичью фамилию матери. Так в мире автоспорта появился Айртон Сенна.

К сезону-1982 Сенне вновь предстояло осваиваться с новой техникой – болиды «Формулы *Форд* 2000» были мощнее машин «Формулы *Форд* 1600», а кроме того, обладали антикрыльями, благодаря чему генерировали больше прижимной силы и требовали от пилота умения работать с аэродинамикой. Из Бразилии Айртон прилетел слишком поздно и не успел на тесты – таким образом, первый этап бразильцу предстояло провести на совершенно незнакомом автомобиле. И тем не менее Сенна выиграл – он был быстрейшим в квалификации и оторвался от соперников на 14 се-

кунд. **Айртон доминировал на протяжении всего сезона и был намного быстрее всех. Казалось, ничто не способно остановить бразильца – в одной из гонок он победил с неработающими тормозами.** Это произошло в Снеттертоне – Сенна проехал по обломкам, оставшимся на трассе после аварии соперников, и один из осколков повредил передние тормоза. Проблему Айртон обнаружил лишь после того, как в следующем повороте его болид на торможении снесло с трассы. Сенна выбрался из гравия, потеряв две позиции, скорректировал стиль пилотирования и, используя лишь задние тормоза, отыгрался и выиграл заезд. В 27 гонках сезона Айртон одержал 21 победу и завоевал чемпионские титулы сразу в двух зачетах – британском и европейском.

Ближе к концу сезона Рашен познакомил Сенну с новозеландцем Диком Беннеттсом, который в то время возглавлял команду *West Surrey Racing*, выступавшую в «Формуле-3». В конце года *West Surrey Racing* приехала в Снеттертон на тесты, и Беннеттс предложил Айртону попробовать себя на более сложной и мощной технике. Бразилец никогда прежде не ездил на машине «Формулы-3», но с первых же кругов показал очень высокий темп, а затем очень точно описал механикам поведение автомобиля. Беннеттса, опытного инженера, это впечатлило даже сильнее, чем скорость молодого гонщика. Дик тут же предложил Айртону проехать в конце года внезачетную гонку на трассе «Брэндс-Хэтч» – Сен-

на согласился, выиграл квалификацию, побил рекорд круга и первым пересек линию финиша, опередив весь пелотон на 13 секунд. Больше у Беннеттса не было никаких сомнений – он предложил Сенне контракт на выступления в британской «Формуле-3» в сезоне-1983.

Дебют Сенны превзошел все ожидания: Айртон выиграл девять первых гонок чемпионата, создал огромный отрыв в общем зачете и стал главным претендентом на титул. На фоне столь впечатляющего дебюта Беннеттс с Сенной на этапе в Сильверстоуне решили выступить в зачете Европы. В британском первенстве использовались шины *«Эйвон»*, а для участия в европейском нужно было перейти на *«Йокогама»*. У Сенны не было опыта работы с японской резиной, и в квалификации он проиграл Мартину Брандлу из команды *Eddie «Джордан» Racing*, которая уже знала особенности шин *«Йокогама»*. Сенна не хотел мириться со вторым местом, активно прессинговал британца, но допустил ошибку и вылетел в заграждения. Для Айртона это было первое поражение в сезоне.

Британский чемпионат «Формулы-3» продолжился в Колдуэлл-Парке. Ближе к концу квалификации лучшее время было у Сенны – поул-позиция была практически в кармане. Однако Айртон был недоволен поведением машины – из-за недостаточной поворачиваемости болид с трудом вкручи-

вался в повороты. Если увеличить угол атаки переднего крыла и тем самым добавить нагрузку на переднюю ось, можно проехать еще быстрее. Механики изменили настройки, Сенна вернулся на трассу – и вылетел с трассы. Айртон врезался в стоявшую на обочине вышку маршалов и лишь по счастливой случайности отделался легким испугом. Машине повезло куда меньше – шасси было разбито вдребезги, и починить его к старту гонки было уже невозможно. Победа в тот день осталась за Брандлом.

Вскоре состоялся этап в Снеттертоне – и в квалификации Айртон неожиданно уступил британцу. Со стартом гонки Сенна остервенело бросился в погоню за Мартином и уже на втором круге пошел в атаку: Айртон вошел в поворот по внешней траектории, двумя колесами выехал на обочину и в итоге налетел на машину соперника. Болид Брандла остался на ходу – он снова финишировал первым, а Сенна уже в третий раз подряд не смог добраться до финиша. После гонки судьи вынесли предупреждение Айртону за излишне агрессивный пилотаж, а поддерживавшая Брандла британская пресса писала, что Сенна из-за своего поведения на трассе опасен для других пилотов.

Преимущество в общем зачете таяло. Пытаясь во что бы то ни стало победить в каждой гонке, бразилец рисковал, допускал ошибки и терял очки. Беннеттс пытался вразумить гонщика, он объяснял, что на фоне преимущества в чемпи-

онате Айртон может позволить себе финишировать вторым и все равно опередить Брандла по числу набранных очков. Но на Сенну это не действовало: второй – это всегда первый среди проигравших. В Оултон-Парке Айртон снова пошел в рискованную атаку на Брандла. На этот раз бразилец пытался обогнать внутри поворота, но Мартин закрыл траекторию, и два лидера чемпионата снова столкнулись. Болид Сенны налетел задними колесами на автомобиль Брандла, и из кокпита Мартин смог выбраться лишь с посторонней помощью.

Айртон выделялся на трассе не только скоростью, но и агрессией. Сенна шел на обгон в самый последний момент и оставлял сопернику решать – отвернуть и уступить позицию или рисковать столкновением. Бразилец умел запугивать. Не заметить его ярко-желтый шлем в зеркалах заднего вида было невозможно, и если он там появился, это означало, что вскоре последует атака. Многие в такой ситуации предпочитали отступить. Но запугать Брандла Сенне не удавалось – Мартин дал Айртону отпор. Судей, впрочем, подход бразильца не впечатлил – за столкновение в Оултон-Парке Сенна получил штраф за опасный пилотаж. Айртона возмутило это решение, он был уверен, что в Англии к нему относятся предвзято и подыгрывают своему соотечественнику. «Айртон был эмоциональным и считал, что весь мир против него, – вспоминал сражения с Сенной Брандл. – Но я ни у кого не видел такого таланта, как у него. Он знал, каким будет сцепление еще до входа в поворот, как будто обладал ка-

ким-то шестым чувством».

У Сенны и правда был повод считать, что судьи на стороне Брандла. На одном из этапов Дик Беннеттс заметил, что у болида Мартина слишком низкий дорожный просвет – ниже, чем разрешали правила. Однако протест *West Surrey Racing* был отклонен, и никаких санкций не последовало. Тем временем к концу сезона выяснилось, что на машине Брандла был более мощный двигатель. Автомобили обеих команд оснащались моторами «*Тойота*», которые собирались итальянской фирмой *Novamotor*. В *West Surrey Racing* перебирали двигатели в Англии, а *Eddie Jordan Racing* работали напрямую с *Novamotor* и получили новые компоненты. Тогда Айртон лично отправился в Италию, и с помощью итальянских инженеров мотор действительно удалось немного форсировать.

Судьба чемпионского титула решалась в Тракстоне – на финальный этап лидером общего зачета приехал Брандл, Сенна уступал одно очко. Айртон не мог позволить себе проиграть и перед стартом гонки подошел к Беннетту с безумной идеей – заклеить воздуховоды масляного радиатора лентой. За счет этого масло должно прогреться быстрее, а двигатель раньше выйдет на предельную мощность. Проблема в том, что впоследствии эта лента, перекрывающая охлаждение, привела бы к перегреву двигателя и его последующему отказу. Но бразилец знал, что делает. Айртон стартовал

с поула, а его двигатель действительно прогрелся быстрее. В какой-то момент Сенна прямо на ходу ослабил ремни безопасности, высунулся из кокпита и снял ленту с воздуховодов. Ответить на это Брандлу было нечем. Сенна уверенно выиграл гонку и стал чемпионом британской «Формулы-3». В конце 1983 года Айртон завоевал еще одну важную победу, выиграв Гран-при Макао, в рамках которого на сложной уличной трассе собирались лучшие молодые пилоты со всего мира. В тот уик-энд бразилец среди прочих оставил позади и Мартина Брандла и Томми Бирна.

О таланте Сенны заговорили в «Формуле-1» – сразу несколько команд позвали перспективного бразильца на тесты. Первой стала *«Уильямс»*, одна из сильнейших в чемпионате. Заезды проходили в Донингтоне, на хорошо известной Сенне трассе, и он проехал свой лучший круг почти на полторы секунды быстрее штатного тест-пилота *«Уильямса»* Джонатана Палмера, который постоянно испытывал здесь новинки команды. В какой-то момент Айртон сам свернул в боксы и вылез из кокпита. «Двигатель вот-вот откажет», – сказал бразилец инженерам. Фрэнк Уильямс к тому моменту знал, кто такой Сенна, и был впечатлен его скоростью и пониманием техники. Но подписывать контракт с новичком Фрэнк был не готов, да и оба места в команде были уже заняты.

Затем Сенну пригласили протестировать машину *«Ма-*

кларен» – глава команды Рон Деннис взамен уходящего Джона Уотсона искал нового напарника Ники Лауде. Вместе с Сенной в Сильверстоун приехали Брандл и Штефан Беллоф, который считался главным претендентом на контракт. После того как Уотсон уточнил настройки болида и проехал несколько кругов, установив ориентир для новичков, за руль сел Сенна. Он сразу начал атаковать и приближался к времени Уотсона, но на быстрейшем круге двигатель *«Макларена»* не выдержал. Покинув кокпит, бразилец спросил у Денниса, какое у него время. Удивленный вопросом Рон ответил, что при виде дымящегося двигателя секундомер его интересовал меньше всего.

Когда на машину поставили новый мотор, на трассу по очереди отправились Брандл и Беллоф, и тут Сенна вновь натянул шлем и перчатки. Он убедил Денниса дать ему еще один шанс и вновь выехал на трассу. На этот раз и с двигателем и с секундомером все было в порядке – Айртон показал лучшее время дня. Бразилец произвел на *«Макларен»* хорошее впечатление, однако Рон Деннис, узнав, что Ален Прост, один из топ-пилотов «Формулы-1», расстается с *«Рено»*, предпочел отдать место французу. Вскоре после этого Сенну позвали на тесты в *«Брэбэм»*, и, хотя они прошли не так удачно, как в случае с *«Уильямсом»* и *«Макларен»*, Берни Экклстоун готов был предложить Айртону место в команде. Однако против этого выступил Нельсон Пике – основной пилот *«Брэбэм»*, по его инициативе итальянские

спонсоры команды настояли на том, чтобы второе место в команде досталось кому-то из их соотечественников.

В конце концов последним шансом попасть в «Формулу-1» на следующий сезон был *«Тоулмене»* – небольшая английская команда, которая появилась в чемпионате лишь тремя годами ранее. В первые два сезона ее пилоты лишь изредка проходили квалификацию, а очки *«Тоулмен»* начала набирать лишь к концу сезона-1983, который команда завершила на девятом месте Кубка конструкторов. Тесты Сенны в *«Тоулмен»* организовали на хорошо известной Айртону трассе в Сильверстоуне, и уже во второй попытке бразилец проехал круг быстрее основных пилотов команды. Показанное бразильцем время – 1:11,5 – позволило бы ему занять в квалификации Гран-при Великобритании восьмую позицию, тогда как основные пилоты были лишь на 10-м и 12-м местах. Упускать такого гонщика было бы ошибкой, и руководитель команды Алекс Хоукридж тут же подписал с Сенной контракт на сезон-1984. **«Если честно, наша машина не позволяет побеждать в гонках, она не дотягивает до «Ферра́ри», «Рено» или «Брэбэм». Но у нее есть потенциал, и, возможно, мы сможем время от времени бороться за подиумы»,** – делился ожиданиями Айртон.

Глава 3. Ален Прост

Ален Мари Паскаль Прост родился 24 февраля 1955 года в Лоретте – небольшой деревне неподалеку от города Сен-Шамон на юго-востоке Франции. Его мать – Мария-Роза Карачян – была армянского происхождения. Семья Карачян переехала из Армении во Францию в начале 1920-х годов, и там Роза познакомилась с Андре Простом – владельцем небольшого мебельного магазина. Ален был активным и атлетичным ребенком, любил играть в футбол, занимался борьбой и другими видами спорта, из-за чего не раз ломал нос и регулярно получал травмы. Он мечтал стать профессиональным футболистом, а если не получится, представлял себя фитнес-тренером. Гонки Алена поначалу не слишком интересовали – в отличие от Даниэля, его брата, который буквально фанател от автоспорта, собирал журналы и обклеивал стены своей комнаты постерами с машинами. Однако сам Даниэль спортом заниматься не мог – уже в подростковом возрасте у него обнаружили опухоль мозга.

Летом 1969 году семья Простов отправилась в отпуск на Лазурный берег, и в Антибе Даниэль обнаружил небольшой картодром. Ален не испытывал ни малейшего энтузиазма, к тому же после недавнего падения на занятиях гимнастикой рука все еще была в гипсе. Но отказать брату он не мог и, чтобы порадовать Даниэля, согласился пойти с ним. Это бы-

ли прокатные заезды для любителей и зевак, и Ален, которому предстояло вести одной рукой, ни на что не рассчитывал. Однако стоило выехать на трассу, и Алена будто подменили. Скрип шин в поворотах, неровности асфальта, передающиеся прямо в тело через раму, вибрации двигателя – при нажатии на педаль газа карт словно становился живым. Эмоции захватывали, это было озарение. И неожиданно для себя самого именно Ален показал в заезде быстрейший круг. Так в 14 лет он понял, что хочет заниматься гонками, а для этого нужно было обзавестись собственным картом. **Родители младшего сына не поддержали: «Ты же не сумасшедший?» – услышал он в ответ, рассказав, что хочет карт.** Для такой покупки нужно было по меньшей мере 700 франков, и в тайне от семьи Ален стал копить. Он устроился на работу в магазин отца, отказывался от походов в кино и пропускал посиделки с друзьями – на протяжении полутора лет Ален откладывал каждый сантим. Наконец, под Рождество 1970 года, он объявил семье, что покупает на личные сбережения карт. Спорить с упорным подростком никто не стал – родители были уверены, что наваждение скоро пройдет.

Ален купил не первой свежести карт у своего приятеля, тренировался на нем на маленьком местном картодроме и время от времени выступал в региональных заездах для юниоров. Подержанная техника не позволяла бороться на равных с лидерами, шины и двигатель приходилось беречь как

зеницу ока. Если на новый комплект резины еще можно было наскрести денег, то на новый мотор в случае поломки средств у Алена не было. На этом фоне у француза с молодости начал формироваться исключительно плавный и чистый стиль пилотажа с аккуратными и выверенными движениями руля и педалей. Прост не бросал машину в поворот, удерживая заднюю ось на грани заноса. Он подходил к лимиту постепенно и находил способ проходить круг быстро, но при этом не слишком нагружать технику. На трассе Ален был очень дисциплинированным, и аккуратная манера пилотирования вырабатывалась у него сама собой. Видя, сколько времени и энергии сын посвящает новому увлечению, родители его поддержали. В 16 лет у Алена не было водительских прав, и именно родители возили его на соревнования. Прост быстро прогрессировал и выделялся на фоне соперников не по годам зрелым пилотажем. Он выигрывал отдельные гонки, но о чемпионских титулах на старом и изношенном карте можно было и не мечтать.

В 1972 году Ален бросил футбол – травма колена не позволяла выходить на поле и полностью на нем выкладываться. Карьера профессионального футболиста теперь была очевидно невозможна, и Ален полностью сосредоточился на гонках. К концу года он продал свой карт и на последние деньги купил новый – популярный в то время во Франции *Vacquand*. На покупку фургона, чтобы возить технику

на соревнования, денег уже не осталось, и Ален при помощи друзей собственными руками сварил трейлер из старых автомобильных запчастей. Впрочем, покупка полностью себя оправдала: на новом карте Прост занял второе место на чемпионате Франции 1973 года и параллельно стал сильнейшим среди юниоров. Успех придал уверенности, и летом Ален решил отправиться в голландский город Олдензал, где проходили чемпионат Европы и Кубок мира по картингу.

В Нидерланды Прост приехал на новом карте «*Бирель*», однако на быстрый успех не рассчитывал. В первую очередь нужно было оценить свой уровень на фоне соперников и получить опыт выступлений на международных соревнованиях. А они оказались куда более хаотичными и непредсказуемыми, чем гонки во Франции. В заездах европейского первенства соперники то и дело вылетали с трассы, ошибались и врезались друг в друга. Прост оставался верен спокойному подходу – он ехал в своем темпе, избегал проблем и в итоге одержал победу, став чемпионом Европы среди юниоров. То же самое было и на Кубке мира – Ален первенствовал в отборочных заездах, выиграл два финала и стал сильнейшим юниором планеты. Этот успех принес Просту первую известность, а также поддержку Французской федерации автоспорта. Через пару месяцев он уже был в Бельгии – на чемпионате мира в старшей возрастной категории, но в этот раз по итогам турнира занял лишь 14-е место. Лучшим же по итогам финальных заездов стал Терри Фуллертон.

Во Франции Прост считался едва ли не главной восходящей звездой автоспорта, и это помогло познакомиться с Мишелем Фабре. Чуть более десяти лет назад он был одним из пионеров французского картинга и выиграл престижный марафон «6 часов Париж» – кубок за победу Мишелю вручал глава Международной картинговой комиссии Жан-Мари Балестр. Затем Фабре блистал и на международной арене, но к 1974 году уже завершил карьеру и вместе с супругой занимался компанией *Sovame*, которая выпускала карты *Squale* и *Python*, а также импортировала во Францию зарубежную технику. Фабре хотел увидеть Проста на трассе и устроил ему небольшие тесты, и Ален проявил себя с наилучшей стороны. Он не только уверенно держался на незнакомых картах и мог подробно объяснить поведение каждого из них, но также не испытывал проблем даже за рулем тех машин, которые другим казались капризными и неудобными. Сыграли свою роль плавный стиль пилотирования и аккуратная работа с техникой. Фабре взял Проста в команду и готов был передать ему весь свой опыт. Но Алену этого было мало. Он также предложил Мишелю работать на него в *Sovame* – француз хотел на собственном опыте разобраться в том, как устроен автоспортивный бизнес. Так Прост возглавил региональное представительство компании. Он вникал в бухгалтерию и ежедневно до ночи возился с двигателями и шасси. Помощь Фабре придала Алену уверенности в своих силах – теперь он по-настоящему поверил, что сможет про-

фессионально реализовать себя в автоспорте. После 18-летия Прост стал все чаще выезжать на соревнования, а в 1974 году выиграл чемпионат Франции в старшей возрастной категории. Теперь Ален приезжал на гонки исключительно за победами. **На трассе он по традиции выделялся зрелым и спокойным пилотажем, но за ним скрывался вспыльчивый характер.** В 1975-м Прост выступал на престижном турнире *Alazard Challenge*. Он был назван в честь Жана-Клода Алазара – одного из партнеров Фабре по сборной Франции, который разбился в 1967-м на кузовных гонках. Фаворитом *Alazard Challenge* считался бельгиец Франсуа Гольдштейн, многократный чемпион мира по картингу. В решающем заезде Прост вырвался в лидеры, но в последнем повороте Гольдштейн с контактом обогнал Алена и отобрал у него победу. Прост считал, что Гольдштейн намеренно его подтолкнул и нарушил правила, и, когда тот на круге возвращения в боксы насмешливо помахал рукой, Ален в ответ врезался в его карт. Добравшись до боксов, Прост набросился на Гольдштейна и в завязавшейся драке разбил обидчику нос.

К 20 годам Прост перерос картинг, и для развития карьеры пора было переходить в «формулы». Победа в чемпионате Франции обеспечила Алену стипендию на участие в одной из гоночных школ, и выбор пал на *Winfield*. Ее финансировали *«Рено»* и топливная компания *«Эльф»*, это был сво-

его рода инкубатор молодых пилотов: в программу отбирались сотни перспективных картингистов, которым опытные инструкторы помогали освоиться за рулем «формул». Ближе к концу заездов над трассой пошел дождь, покрытие стало очень скользким, многие вылетали с трассы. Но не Ален. Когда другие совершали ошибки, фирменный плавный стиль позволил Просту постепенно адаптироваться к условиям и уровню сцепления и ехать стабильно и – насколько это возможно – уверенно. Ален уверенно прошел в финал, где должен был сразиться с девятнадцатью другими участниками.

Школа работала с несколькими болидами одной и той же спецификации, однако на практике какие-то машины были быстрее, а какие-то – из-за износа компонентов и небольших скрытых дефектов – чуть медленнее. И после работы в *Sovame* Прост это прекрасно знал. Чтобы недостатки шасси не влияли на результат, инструкторы протестировали каждое из них и высчитали поправочные коэффициенты. Самым быстрым оказался красный болид под номером четыре. Ален попал в первую группу полуфиналистов, заезды которой проходили в субботу. Однако в назначенное время – 8 утра – Проста в боксах не было. Он приехал на 15 минут позже и должен был выезжать первым. Когда Антуан Рафаэлли сказал садиться в машину, Ален направился прямиком к красной «четверке». «Вот же ему повезло, думал я», – вспоминал тот эпизод Рафаэлли. Лишь позднее Прост признался

ему, что история с пробитым колесом была выдумкой. Он вовремя приехал на трассу, но пошел со стороны наблюдать за заездами и вычислил лучшее шасси. «Ален был очень умным, – добавил Рафаэлли. – Уже тогда его можно было бы называть Профессором». В воскресенье Прост стал лучшим и без проблем прошел в пятерку финалистов.

Школа *Winfield* была одной из важнейших гоночных программ Франции, а ее финал считался большим событием. На финал лично приезжал Жан-Мари Балестр, который теперь стал избранным президентом автомобильной федерации Франции. Пост председателя жюри в тот год занимал Кен Тиррелл – глава одной из ведущих команд «Формулы-1», в составе которой совсем недавно блистал Джеки Стюарт, трехкратный чемпион мира. Для Проста на кону стояла вся дальнейшая карьера: в случае победы он получил бы шанс перейти на следующий уровень, но если проиграет, то вернется домой и будет вынужден забыть о гонках – собственного бюджета на финансирование сезона в «Формуле *Рено*» у него не было.

В тренировках Ален, как обычно, изучал трассу и постепенно подходил к пределу. И в какой-то момент обратил внимание, что при прохождении одного из поворотов по более широкой траектории на следующей за ним прямой удается развивать более высокие обороты двигателя и достичь

большей максимальной скорости. Чтобы другие не подсмотрели прием, Прост до конца тренировок специально избегал этой траектории. **Когда настал решающий момент, Ален выжал из машины все, что мог, и проехал круг за 58,8 секунды.** Ближайший соперник Проста показал время 59,1 секунды, а всем остальным не удавалось уложиться и в минуту. Ален одержал победу, получил кубок из рук Кена Тиррелла и стал пилотом программы нефтяной компании *«Эльф»*.

В 1976 году Прост дебютировал во французской «Формуле *Рено*» и камня на камне не оставил от соперников – 12 побед в 13 гонках. На фоне впечатляющего дебюта Франсуа Гитер, директор по маркетингу в компании *«Эльф»*, лично курировавший автоспортивную программу, отправил Проста на этап европейской «Формулы *Рено*» на трассе «Дижон-Пренуа». Ален сенсационно выиграл квалификацию, опередив более опытных соперников, но в гонке сошел с дистанции из-за технических проблем. Впрочем, уже в сезоне-1977 с шестью победами в гонках Прост выиграл европейский чемпионат, а годом позже перешел во французскую «Формулу-3» – и завоевал еще один титул. Следующий шаг – европейская «Формула-3» в сезоне-1979, шесть побед в десяти гонках и очередное чемпионство. По итогам сезона Прост набрал вдвое больше очков, чем его ближайшие преследователи – Михаэль Блекемолен и Слим Боргудд, швед-

ский барабанщик, который, прежде чем сосредоточиться на гоночной карьере, в качестве приглашенного музыканта выступал с группой *ABBA*.

После победы в европейской «Формуле-3» Гитер организовал Просту поездку в Северную Америку, где проходили два заключительных этапа «Формулы-1». Гитер хотел, чтобы пилот осмотрелся в паддоке, увидел своими глазами, что его ждет, и пообщался с Ги Лижье – владельцем команды «*Лижье*», в которую *«Эльф»* хотела пристроить Проста. Места на следующий сезон в *«Лижье»* были уже заняты, но Ги предложил выступить в оставшихся до конца текущего чемпионата гонках – Гран-при Канады и США. Проста и Гитера это не устраивало, и тут им поступило другое предложение – от команды *«Брэбэм»*. Ники Лауда, двукратный чемпион мира, весь год был недоволен скоростью машины – за весь сезон *«Брэбэм»* ни разу не доехал хотя бы до подиума. Терпение Ники лопнуло, посреди заездов он объявил Экклстоуну, что больше не будет «бессмысленно наматывать круги» и уходит, не дожидаясь окончания сезона, – прямо сейчас. Предложение *«Брэбэм»* заменить Лауду было заманчивым, но Прост не решался принять его, и в итоге болид Ники отдали аргентинцу Рикардо Сунино.

Затем поступило и третье предложение – уже от Джона Хогана, представителя табачного концерна, который был титульным спонсором *«Макларена»* и играл значимую роль в

«Формуле-1». Хоган знал о Просте и был впечатлен его выступлениями в «Формуле-3». Он готов был организовать выступления Алена на Гран-при США за рулем третьего болида *«Макларена»* и взять на себя все связанные с этим расходы. Прост ответил отказом. Он совершенно не знал американскую трассу, не был знаком с автомобилем и не хотел допустить ошибку – тем более на глазах тысяч болельщиков на трибунах и миллионов – у телевизионных экранов. Вместо этого Прост предложил Хогану провести тесты – это было бы полезнее и для команды, которая могла бы оценить уровень новичка, и для самого Алена была бы более продуктивной, чем визит в США. Домой Прост вернулся, не зная, что будет дальше и не упустил ли он свой единственный шанс выступить в «Формуле-1».

В мучительном ожидании прошел целый месяц – и Алену наконец поступил звонок от *«Макларен»*: его приглашали на тесты в Ле-Кастелле, на трассу, которую он превосходно знал еще со времен школы *Winfield*. В Уоткинс-Глен *«Макларен»* выступил не лучшим образом – Джон Уотсон финишировал шестым и набрал лишь один балл, а Патрик Тамбе, у которого за весь год не было ни одного очка, сошел из-за отказа двигателя. В *«Макларене»* были недовольны Тамбе, и Прост был в числе кандидатов ему на замену. Первым на трассу выехал Уотсон, подобравший нужные настройки. Затем пришел черед Проста. *«Макларен» M29* казался монструозным – по сравнению с машинами, на которых Ален го-

нялся раньше, он был огромен. Под капотом у болида «Формулы-1» скрывалось в два с лишним раза больше мощности, чем выдает двигатель «Формулы-3». Давление было огромным, сохранять хладнокровие было все труднее, но Прост убеждал себя, что справится.

Ален не стал атаковать с первых же кругов. Он постепенно привыкал к машине и понемногу прибавлял с каждым кругом – пока в одном из поворотов не соскользнула задняя ось. Француз чудом поймал болид и не вылетел с трассы. Эта помарка парадоксальным образом придала Просту уверенность – он смог прочувствовать, где находится предел машины и как вести ее так, чтобы не пересекать грань. Темп стабильно улучшался, и, возвращаясь в боксы, Ален знал, что справился с машиной и проехал неплохо. Вскоре руководитель команды Тедди Майер в последний раз щелкнул секундомером и скомандовал возвращаться в боксы. Прост не знал, какое показал время на круге, и направился к Майеру, державшему в руках планшет. Ален думал, что это покруговка его сессии, но вместо этого увидел контракт на выступления в сезоне-1980. **Майер превосходно знал время Проста – французский новичок, который утром первый раз сел в кокпит М29, проехал быстрее Джона Уотсона.** Тем же вечером Ален стал новым гонщиком *«Макларена»* в «Формуле-1».

Глава 4. Профессор

Команду *«Макларен»* в 1963 году основал новозеландский гонщик и инженер Брюс Макларен. Поначалу она специализировалась на создании спорткаров для гонок *Can-Am*, в которых *«Макларен»* были непобедимы на протяжении нескольких лет подряд. В «Формуле-1» болиды Макларена дебютировали в 1966 году, а на Гран-при Бельгии 1968-го Брюс одержал первую победу за рулем спроектированного им же автомобиля. Через два года после той гонки – 2 июня 1970 года – Макларен трагически погиб на тестах новой машины *Can-Am* в Гудвуде. На скоростной прямой крепления заднего антикрыла не выдержали, и автомобиль выбросило с дороги прямо в заброшенный маршальский пост, который давно собирались снести. После смерти Брюса коллектив возглавил Тедди Майер, много лет считавшийся правой рукой новозеландца. В 1974-м, когда в *«Макларен»* перешел Эмерсон Фиттипальди, команда выиграла свой первый чемпионат мира – и в личном зачете, и в Кубке конструкторов, а в сезоне-1976 титул завоевал сменивший бразильца Джеймс Хант.

Чемпионат 1976 года был одним из самых драматичных в истории «Формулы-1». В начале сезона главным фаворитом считался лидер *«Феррари»* Ники Лауда, но на Гран-при Гер-

мании австриец чуть не погиб. В одном из скоростных поворотов «Северной петли» «Нюрбургринга» его болид врезался в отбойник, отлетел обратно на трассу и загорелся. Гай Эдвардс успел объехать объятую пламенем *«Феррари»*, а Бретт Лунгер – нет. Американец в последний момент ударил по тормозам, и удар получился несильным. Вскоре в самого Лунгера приехал Харальд Эртль. Все трое выскочили из своих автомобилей и бросились на помощь Лауде. С помощью вскоре подоспевшего Артуро Мерцарио еле живого Ники удалось вытащить из кокпита, однако он получил тяжелейшие ожоги. Кроме того, из огнетушителя в легкие Лауды попали опасные для здоровья вещества – австриец умирал. Когда Ники доставили в госпиталь, никто из врачей не давал гарантий, что Лауда сможет вернуться в профессиональный спорт – если вообще сможет оправиться. Однако Ники, всегда державший себя в превосходной физической форме, выкарабкался и уже через полтора месяца снова был на стартовой решетке Гран-при «Формулы-1», пропустив только два этапа. В отсутствие Лауды Хант сократил отставание в чемпионате, и в итоге судьба чемпионства решалась на трассе «Фудзи» – в заключительной гонке сезона.

В день финала над автодромом шел ливень, условия осложнялись плотным туманом. **Не было уверенности, что проводить гонку безопасно, но большинство пилотов проголосовали за то, чтобы выступить.** На старт

вышли все, но Лауда, оценив условия, вернулся в боксы – несмотря на то что на кону стоял титул, Ники не готов был вновь рисковать своей жизнью. Ханту, чтобы стать чемпионом, достаточно было финишировать третьим, он уверенно лидировал, но за несколько кругов до финиша одна из шин лопнула. Джеймс поехал в боксы на свежем комплекте и за четыре круга до финиша оказался лишь на пятой позиции. Хант бросился атаковать как одержимый, хотя в пелене брызг ничего не видел и даже не знал, сражается ли он за позицию или опережает отставших на круг. Когда гонка закончилась, возвращаясь в боксы, Джеймс увидел на табло, что занял пятое место, но это был сбой системы. Тедди Майер помчался к своему пилоту, показывая три пальца. Хант финишировал третьим и с перевесом в одно очко стал чемпионом мира.

Однако к концу 1970-х *«Макларен»* выпал из числа лидеров. С появлением граунд-эффекта в «Формуле-1» произошла техническая революция. Эффект Вентури, который заключается в том, что при прохождении жидкости или газа через суженную часть трубы поток ускоряется, а давление на стенки падает, позволил инженерам иначе генерировать прижимную силу. Раньше они в первую очередь полагались на антикрылья, которые создавали прижимную силу, но в то же время сталкивались с высоким сопротивлением воздуха, что снижало скорость на прямой. Теперь за счет низкого клиренса, сложной формы днища и боковых юбок, «за-

пиравших» поток воздуха под автомобилем, болиды с помощью граунд-эффекта сами «присасывались» к асфальту. Это позволяло уменьшить нагрузку антикрыльев, а с ней – и сопротивление воздуху. Однако побочная сторона граунд-эффекта была в том, что он требовал от шасси исключительной стабильности – даже небольшие колебания днища, нарушавшие поток воздуха, приводили к мгновенной потере сцепления. Первыми эту концепцию в полной мере реализовали инженеры Колина Чэпмена, основателя *«Лотуса»*, а в *«Макларене»* вообще не сразу поверили в эту идею. Когда Гордон Коппак, главный конструктор *«Макларена»*, все же взялся за разработку шасси с граунд-эффектом, результат оказался обескураживающим: машина была нестабильной и медленной. К моменту прихода Проста *«Макларена»*, совсем недавно выигрывавший чемпионаты, откатился на уровень середняков.

Сезон-1980 стартовал в Аргентине в сложнейших условиях – из-за жары, стоявшей в Буэнос-Айресе, асфальт буквально плавился и разваливался под колесами болидов. До финиша добрались только семь гонщиков – и одним из них был Прост. Ален с самого начала понимал, что ехать нужно предельно аккуратно и свести риск к минимуму – покрытие и без того было слишком опасным. Уже на шестом круге отказала трансмиссия у Джона Уотсона, на 13-м в борьбе с Нельсоном Пике на обочине оказался Карлос Реутеманн, у

Жиля Вильнева не выдержал двигатель, многих просто разворачивало – асфальт был крайне скользким, а шины с трудом выдерживали жару. Прост же постепенно поднимался в классификации и пришел к финишу на шестой позиции – это был первый с 1973 года случай, когда дебютант закончил свою первую гонку в топ-6. Но Ален своим результатом был недоволен – если бы не разворот на десятом круге, он мог бы занять четвертое или даже третье место.

На втором этапе Ален поднялся еще выше – на пятое место, но вскоре возникли первые проблемы. В квалификации перед Гран-при ЮАР в скоростной связке поворотов на машине Проста лопнула подвеска – неуправляемый автомобиль на огромной скорости полетел прямо в заграждения. В ожидании столкновения гонщик сжался в кокпите. Удар получился сильным, а в следующее мгновение рука запылала от боли – сломано запястье. **Впервые в жизни Ален получил травму в гоночном автомобиле – и только в этот момент до конца осознал, насколько автоспорт может быть опасен.** За руль Прост вернулся лишь через два месяца и старался верить, что поломка подвески была случайностью, однако в начале июня во время тренировок перед внезачетным Гран-при Испании произошло то же самое. В этот раз Ален не пострадал, но садиться за руль этого *«Макларена»* было попросту опасно. Хрупкая подвеска порой не справлялась с безумной мощностью двигателя. Вместе с этим барахлила трансмиссия – на домашней трассе в

Ле-Кастелле, которую Прост знал как свои пять пальцев, были хорошие шансы блеснуть, но коробка передач сломалась уже на 4-м круге. Многообещающий старт сезона сменился кошмаром.

Вопросы к команде были не только у Проста, но и у спонсоров. К середине чемпионата *«Макларен»* набрала лишь шесть очков и находилась теперь ближе к аутсайдерам. Терпение Джона Хогана подошло к концу – он больше не верил, что Тедди Майер и Гордон Коппак решат проблемы, требовались кардинальные перемены. И в 1980 году Хоган договорился с Роном Деннисом, главой *Project 4* – одной из сильнейших команд «Формулы-2». Хоган профинансировал сделку, по которой к Деннису и *Project 4* переходила половина акций *«Макларен»*. Майер какое-то время оставался на посту руководителя команды, но фактически она перешла под полный контроль Денниса. И у Рона были глобальные планы: он собирался перевезти штаб-квартиру из Колнбрука на более современную базу в Уокинг, а на пост главного конструктора пригласить Джона Барнарда. Барнард в начале 1970-х уже работал в *«Макларен»*, но позднее переехал в США, где спроектированный им *«Чапаррал» 2K* только что выиграл «500 миль Индианаполиса».

Прост намеревался покинуть *«Макларен»* и склонялся принять предложение от команды *«Рено»*. Однако встреча с

Деннисом и Барнардом его переубедила – Рон умел убедить, а проект действительно выглядел многообещающе. К середине сезона инженерам удалось решить основные проблемы машины – она теперь хотя бы доезжала до финиша. На Гран-при Великобритании Ален завоевал 6-е место и в третий раз в сезоне набрал очки, а к этапу в Нидерландах было готовое новое шасси – *M30*, доработанная версия прошлогоднего болида Коппака. Дебют машины прошел успешно – в Зандворте Прост снова финишировал шестым. *M30*, казалось, стала заметным шагом вперед, и в Монреале Ален даже прорвался на ней на четвертое место и мог побороться за место на подиуме.

Пока за 29 кругов до финиша не сломалась подвеска. Как ни старались инженеры, добиться от болида Коппака надежности не удавалось. Финальный этап чемпионата проходил в США – на трассе «Уоткинс-Глен», от выступлений на которой Прост в прошлом году отказался. Теперь, когда за плечами был опыт целого сезона, Ален был куда больше в себе уверен, чем тогда. На фоне высокого темпа в Монреале в *«Макларене»* надеялись, что представится еще один шанс блеснуть и завершить сезон на высокой ноте. Но реальность оказалась разочаровывающей: во время тренировок в скоростном десятом повороте на *M30* надломился рычаг задней подвески – неуправляемый красно-белый в очередной раз полетел в стену. Автомобиль перелетел через поребрик и врезался в заграждения. В момент столкновения Прост уда-

рился головой о руль и получил сотрясение мозга. О выступлении в гонке не было и речи. Это стало последней каплей – Ален пришел в «Формулу-1» не для того, чтобы погибнуть. По завершении этапа в США Прост объявил, что со следующего года будет выступать за *«Рено»*.

«Рено» была фактически национальной командой. Французские инженеры на деньги французских спонсоров строили во Франции машины, которыми управляли французские пилоты. В «Формуле-1» *«Рено»* появилась в 1977 году и первой сделала ставку на турбированные двигатели. За счет дополнительного воздуха такие силовые установки выдавали намного больше мощности, чем атмосферные моторы. Но вместе с тем были крайне ненадежными. Из-за частых поломок болиды *«Рено»* в шутку называли «желтыми чайниками» – из-за характерной раскраски и постоянно дымящихся двигателей. Но со временем инженеры все лучше разбирались в особенностях работы турбины и сопутствующих ей компонентов, и к концу 1978 года *«Рено»* впервые набрала очки на этапе чемпионата мира. В следующем сезоне пришла и первая победа – Жан-Пьер Жабуй первенствовал на Гран-при Франции, опередив Жиля Вильнева на *«Феррари»*. В сезоне-1980 пилоты *«Рено»* выиграли уже три гонки, а по итогам года французы заняли четвертое место Кубка конструкторов. *«Макларен»* тем временем был только девятым. Жабуй к концу чемпионата решил уйти в *«Лижье»*, и как

раз на его место предстояло прийти Просту. Напарником же Алена стал Рене Арну, за плечами у которого было уже три сезона в «Формуле-1» и две победы в Гран-при.

Уже в Аргентине, на третьем этапе сезона-1981, решение Проста полностью себя оправдало: **Ален занял третье место и впервые поднялся на подиум этапа «Формулы-1».** Машина *«Рено»* была способна и на большее – в Испании Прост, несмотря на поврежденное на старте переднее антикрыло, держался третьим, прессинговал возглавлявших пелотон Жиля Вильнева и Карлоса Реутеманна и рассчитывал навязать им борьбу за победу. На 29-м круге нехватка прижимной силы на передней оси все же дала о себе знать – в одном из поворотов Прост заблокировал колеса и вылетел в гравий. Впрочем, уже через две недели – на домашнем Гран-при Франции в Дижоне – Алену выпал еще один шанс.

На старте Прост потерял одну позицию и откатился на четвертое место, но быстро контратаковал гонщиков *«Макларена»* – своего сменщика Андреа де Чезариса и бывшего напарника Джона Уотсона – и уже к третьему кругу поднялся на вторую строчку. В лидерах закрепился Нельсон Пике на *«Брэбэм»*. Но подобраться к бразильцу ближе чем на 7 секунд никак не удавалось. На 58-м круге статус-кво нарушила погода: на трассу обрушился ливень. Условия были слишком опасными, и дирекция гонки объявила об остановке заезда.

Тучи довольно быстро рассеялись, и пелотон стал готовиться к рестарту. Во время паузы механики починили Просту барахлившую трансмиссию и поставили новый комплект шин. Причем Ален настоял на том, чтобы это была мягкая квалификационная резина. За счет лучшего сцепления француз должен легко пройти вперед на старте, но на оставшиеся 20 кругов этой резины едва ли хватит. Но Прост много работал с шинами, пробовал в их в разных условиях и знал, где находится предел, который переступать не следует. Он был уверен, что сможет сберечь резину до конца гонки, и убедил в этом инженеров.

На рестарте пилоты выстроились в том же порядке, в котором шли на момент остановки гонки: Пике на поул-позиции, Прост – рядом с ним на первом ряду. С сигналом светофора Ален мощным рывком вышел на первое место, на вторую позицию поднялся Уотсон, а Пике откатился на четвертую. Ален пилотировал машину аккуратно, не совершая резких движений, и не пытался создать отрыв. Уотсон увидел, что у него есть шанс. Пытаясь спровоцировать бывшего напарника на ошибку, Джон постоянно давил на *«Рено»*. Тем не менее француз сохранял хладнокровие, вел машину точно и внимательно, сберег резину до последнего круга и линию финиша пересек на 2,3 секунды раньше преследователя. Пике по итогам гонки стал третьим – даже с учетом солидного преимущества перед рестартом бразилец в итоговой

классификации оказался в 24 секундах позади Проста. Первая победа в «Формуле-1» – поворотный момент в карьере любого гонщика. Она полностью меняет психологию пилота. Каждый на стартовой решетке верит, что способен рано или поздно выиграть гонку. Но Просту больше верить было не нужно – теперь он точно знал, что способен побеждать. И вместе с первой победой в Гран-при к любому пилоту приходит и новая цель – победа в чемпионате.

К середине сезона-1981 машинам *«Рено»* не было равных по скорости на круге – Прост и Арну первенствовали в шести квалификациях подряд. Но надежность оставалась слабым местом автомобиля. В Сильверстоуне Прост вырвался на старте в лидеры, но после 16 кругов заглох двигатель. На Гран-при Германии, под конец которого над трассой пошел дождь, Ален на последних кругах пропустил Нельсона Пике, выигравшего в гонку. В Австрии француз снова лидировал, но на 27-м круге сломалась подвеска – еще один сход с дистанции. В Зандворте и Монце машина выдержала, и Прост записал на свой счет еще две победы, однако в предыдущих гонках было потеряно слишком много очков, бороться за титул было уже поздно.

Тем не менее в целом первый сезон в составе *«Рено»* завершился успешно: французская команда впервые в своей истории пробилась в топ-3 Кубка конструкторов, а Прост по итогам чемпионата занял пятое место, набрав почти в четы-

ре раза больше очков, чем Арну, расположившийся на девятой строчке. Но это лишь цифры. Главным было то, что Прост впервые поднялся на подиум, а к середине сезона добрался до его вершины. Кроме того, Ален, по сути, стал лидером *«Рено»*. Он регулярно опережал Рене, был в постоянном контакте с руководством команды и все лучше срабатывался с инженерами. **Если в следующем году болид позволит бороться за титул, у Проста будут все шансы стать чемпионом мира.**

Сезон-1982 начался на трассе «Кьялами» в ЮАР. В квалификации лучшее время показал Арну, а Прост стартовал с пятого места. Ален блестяще среагировал на сигналы светофора и уже к концу первого круга оставил позади Пике, Вильнева и Патрезе и стал прессинговать Рене. На 14-м круге Прост пошел в атаку на Арну и отобрал у напарника лидерство в гонке. Ален чувствовал себя уверенно и шел к победе, когда на 41-м круге у него лопнула шина. Прост на трех колесах доковылял до боксов, получил новый комплект резины и вернулся в гонку лишь восьмым, в круге позади вернувшегося на первую строчку Арну. До конца оставалось менее половины дистанции – и отыграть такое отставание за оставшееся время было нереально.

Но у Проста были свежие шины, он превосходно знал трассу и свою машину и поехал в высочайшем темпе. В течение дюжины кругов Ален обогнал Микеле Альборето и пару

«Макларен», еще через девять кругов позади остались гонщики *«Уильямса»*, а на 62-м Прост опередил Дидье Пирони на *«Ферра́ри»*. Впереди оставался лишь Арну. Ален догнал напарника, отквитав круг проигрыша, обогнал его во второй раз по ходу гонки и выиграл-таки заезд. На следующем этапе в Бразилии Прост занял третье место, но позднее финишировавших на первом и втором местах Нельсона Пике и Кеке Росберга дисквалифицировали за недовес болидов, таким образом, после двух этапов сезона на счету Алена было уже две победы. В Лонг-Бич Прост зацепил стену и сошел с дистанции, а в Имоле француза подвел двигатель, тем не менее по итогам четырех этапов сезона он лидировал в чемпионате и на шесть очков опережал Ники Лауду.

В начале мая в Золдере проходил Гран-при Бельгии – пятый этап сезона, и в паддоке активно обсуждали конфликт между гонщиками *«Ферра́ри»*, который произошел в ходе предыдущей гонки. На последних кругах Гран-при Сан-Марино первые места занимали Жиль Вильнев и Дидье Пирони, и оба получили приказ беречь топливо, что, по сути, означало прекратить борьбу и сохранять позиции. Но Пирони не стал отсиживаться позади и обогнал Вильнева. Канадец контратаковал на следующем круге, но Дидье не остановился и вскоре снова вышел вперед. Гонщики несколько раз менялись местами во главе пелотона, а решающей точкой стал последний круг, когда Пирони снов прошел на тор-

можении Жиля, не оставив тому возможности для ответного маневра.

Вильнев чувствовал себя преданным и даже не хотел выходить на подиум. Кубок за второе место он в итоге отдал своему другу Антонио Джакобацци. «Это тебе. Мой кубок украли», – сказал ему канадец. Жиль рассчитывал, что Энцо Феррари вмешается и примет меры по отношению к Пирони, ведь Дидье был позади, когда поступил приказ беречь топливо. Но Коммендаторе решил, что пилоты должны сами разбираться между собой и не стал вмешиваться. Многих это удивило, ведь Жиль считался любимым гонщиком Энцо. В Бельгии Вильнев хотел во что бы то ни стало отыграться и дать понять, что именно он – лидер *«Феррари»*. Но за восемь минут до конца квалификации лучшее время было у Пирони. Жиль выехал на очередную попытку и на одном из участков трассы с небольшим перепадом высот не увидел вовремя медленно ехавший «*Марч*» Йохена Масса.

Вильнев в последний момент отвернул в сторону. Масс, заметив в зеркалах летящую на него *«Феррари»*, тоже поспешил уйти с траектории. В результате Жиль на огромной скорости влетел в *«Марч»* немца. Его болид после удара подбросило в воздух, и в полете гонщика выбросило из кокпита прямо на обочину трассы. Вильнев погиб мгновенно. Он был одним из самых ярких и отважных пилотов своего времени, фанаты *«Феррари»* его практически боготворили. Проста потрясла смерть Жиля. Впервые кто-то погиб во время заездов

этапа «Формулы-1» после его дебюта в 1980-м. Ален дружил с Вильневом. Жиль был опытнее, уже побеждал на Гран-при Монако и считался будущим чемпионом мира. И лишился жизни из-за случайности – пройди *«Феррари»* на несколько сантиметров в сторону, и с канадцем ничего не произошло бы. Даже нельзя сказать, что кто-то совершил ошибку, просто стечение обстоятельств. И если это случилось с Жилем, то могло случиться с кем угодно. **Никто не застрахован на трассе «Формулы-1» – вне зависимости от навыков или таланта.**

Несмотря на произошедшее, гонку в Бельгии не отменили. Прост с трудом сохранял концентрацию, и на 17-м круге, занимая третью позицию, вылетел с трассы. Победу в тот день одержал Джон Уотсон – *«Макларен»* возвращалась в борьбу. Двумя неделями позже Прост снова допустил ошибку – он лидировал на Гран-при Монако, но за два с небольшим круга до финиша потерял контроль над машиной на выходе из шикана и врезался в заграждения. Вскоре после этого была упущена победа в Детройте – Ален возглавлял пелотон, но на 22-м круге начала барахлить система впрыска топлива. Эта гонка стоила Просту лидерства в чемпионате. Проблемы с машиной продолжились в Канаде и Нидерландах – семь этапов подряд Прост не набирал очков и откатился на пятую позицию общего зачета. Но надежды на титул были еще живы, и перед Гран-при Франции в *«Рено»* разра-

ботали особый план.

К 1982 году *«Рено»* была уже не единственной командой, использовавшей турбированные двигатели. На них перешли в том числе в *«Феррари»* и команде *«Брэбэм»*, силовые установки для которой теперь строила *BMW*. Немецкие двигатели, по слухам, выдавали колоссальную мощность, но их надежность оставляла желать лучшего – как, впрочем, и у *«Рено»*. Тем не менее перед гонкой именно *«Брэбэм»* считалась в паддоке фаворитом. Накануне заезда во французской команде пошли на рискованный шаг – увеличили давление наддува на машине Арну. Вероятность поломки возрастала, но задачей Рене было прессинговать пилотов *«Брэбэм»* до тех пор, пока они не загонят свои двигатели и те не выйдут из строя. И если это произойдет, Арну должен будет пропустить Проста на первое место. Рене к тому моменту набрал лишь четыре очка и занимал в чемпионате 17-е место – шансов на титул, в отличие от Проста, у него не было. Арну согласился.

В дебюте гонки, как и предсказывали в *«Рено»*, на первые места вырвались пилоты *«Брэбэм»*, и вскоре у них начались проблемы. На 7-м круге сломался двигатель на машине Риккардо Патрезе, а на 24-м сошел с дистанции и Нельсон Пике. Арну вышел в лидеры, Прост держался вторым – и ожидал скорого размена позиций. Арну замедлился, но его отрыв от Алена лишь увеличивался – из-за поврежденного в начале дистанции бокового понтона машина с трудом слу-

шалась руля. Рене нужно было еще сильнее сбросить темп и фактически подождать Проста. С командного мостика инженеры недвусмысленно намекали лидеру: «Прост 1, Арну 2». В *«Рено»* прямо потребовали от Арну пропустить Проста и отдать победу ему, но Рене так и не подчинился и первым пересек линию финиша. «Я был не просто впереди Алена, я опережал его на полкруга, – вспоминал позднее тот Гран-при Франции Арну. – Я замедлился, но мой отрыв от него все равно увеличился. И тогда я подумал: „Ни за что“ – и одержал победу. Если честно, в общем зачете Ален был не так уж и близок к лидерам. Впереди было еще много гонок, и ситуация в чемпионате могла развиваться по-разному».

Для Рене это была лишь третья победа в «Формуле-1» – и первая на домашней трассе. Несмотря на данное обещание, гонщик не смог заставить себя отдать эту победу. «Я могу понять, почему он так поступил, ведь для него это тоже была домашняя гонка, – рассказывал много лет спустя Прост. – Но зачем тогда обещать помочь мне? Не хочешь помогать – не надо. Но ведь ты обещал». После того уик-энда и без того натянутые отношения Проста и Арну окончательно перестали быть товарищескими, Ален понял, что рассчитывать на помощь напарника бессмысленно – в команде теперь каждый сам за себя. **К этому он был готов, труднее было принять, что болельщики и пресса были на стороне Рене.**

Арну пришел в *«Рено»* раньше, был харизматичным и об-

щительным, ездил рискованно и вдохновенно и потому считался настоящим гонщиком старой школы. Прост смотрелся на трассе куда сдержаннее, его аккуратный стиль зрелищным не был. Кроме того, Ален позволял себе критиковать *«Рено»* за проблемы с надежностью, что для части французов было сродни личному оскорблению. Возвращаясь домой после того Гран-при Франции, Прост заехал на заправку, и ее работник узнал в нем гонщика «Формулы-1». «О, я видел гонку. Отличная работа, хорошо, что ты не пропустил этого чертового Проста!» – сказал он, спутав Алена с Арну. Прост не стал отвечать, он лишь спрятал именную карточку в карман, расплатился наличными и поспешил убраться подальше.

После этапа во Франции «Формула-1» отправилась на Гран-при Германии – на еще более скоростную трассу «Хоккенхаймринг». Гонка вновь обещала стать сражением турбированных машин, а темп на этот раз задавал лидер чемпионата Дидье Пирони. В первой квалификационной сессии француз показал лучшее время и был главным претендентом на поул. Однако во второй сессии гонщик *«Феррáри»* попал в аварию – на быстром круге он не успел увернуться от медленной машины и на огромной скорости врезался в нее. Столкновение выглядело точь-в-точь как авария, в которой погиб Жиль Вильнев. Дидье, в отличие от канадца, выжил, но получил множественные переломы ног и с тех пор больше никогда не выступал в «Формуле-1». Машиной, в кото-

рую врезался Дидье, была *«Рено»* Проста. Победу на следующий день одержал Патрик Тамбе – француз, занявший в *«Феррари»* место Вильнева. Прост не доехал до финиша – уже в который раз отказала система впрыска. Эта проблема преследовала команду уже не первый сезон.

Причина поломок практически всегда была одна и та же – сервопривод *«Кугельфишер»* стоимостью 100 франков. В команде знали о проблеме и могли легко решить ее, обратившись к другому поставщику, но для *«Рено»* было делом принципа использовать компоненты того же производства, что и на своих дорожных автомобилях. В конце концов, для концерна команда «Формулы-1» была лишь маркетинговым инструментом для продвижения продукции. «Будь это английская команда, мы бы легко нашли нужный компонент на рынке и просто закупали бы его, никому об этом не рассказывая, – объяснял позднее Прост. – Но позиция руководства концерна была принципиальной, они запретили нам это делать».

После схода на Гран-при Италии Прост еще до окончания сезона потерял даже призрачные шансы на титул, а сильнейшим в итоге стал Кеке Росберг из команды *«Уильямса»*. Финн за весь сезон одержал лишь одну победу, но набрал на пять очков больше выбывшего из-за травм Пирони. Прост завершил чемпионат на четвертой позиции – на две строчки

выше Арну. На фоне разногласий с Простом Рене по окончании сезона покинул *«Рено»* и перешел в *«Феррари»*, где занял место Пирони. На освободившееся в *«Рено»* место пришел американец Эдди Чивер, который согласился на роль второго номера. Прост, таким образом, стал лидером команды и сконцентрировал вокруг себя ее главные ресурсы.

На фоне многочисленных аварий в преддверии сезона-1983 Международная федерация автоспорта *(FISA)* объявила об изменении в правилах: использование граунд-эффекта было запрещено. На практике это означало, что машины теперь должны оснащаться плоским днищем. Общий уровень прижимной силы резко снизился, инженерам снова пришлось полагаться в первую очередь на антикрылья, зато машины стали более стабильными и куда меньше зависели от колебаний днища. Всем чуть ли не с нуля требовалось перестроить свои машины, поскольку изменились сами принципы создания прижимной силы. В *«Рено»* с созданием нового болида – *RE40* – запоздали, новинка была готова лишь ко второй гонке чемпионата, а первую пришлось провести на не предназначенной для плоского днища и больших антикрыльев *RE30C*. Зато в межсезонье инженерам удалось наконец решить проблемы с системой впрыска – двигатели должны были стать надежнее.

На Гран-при Франции *«Рено» RE40* предстала во всей красе – Прост и Чивер заняли два первых места в квалифика-

ции, причем Ален «привез» всему пелотону более двух секунд. На старте лидер французской команды уверенно уехал от остальных и выиграл с отрывом в полминуты от ближайших соперников – для Проста это была уже вторая победа в домашней гонке «Формулы-1». В Имоле Ален финишировал вторым, не сумев угнаться за Патриком Тамбе на *«Феррари»*, а в Монако, не став гадать с шинами перед стартом на сырой трассе, занял третье место. На Гран-при Бельгии Прост снова был быстрейшим в квалификации, но на старте уступил прорвавшемуся в лидеры Андреа де Чезарису на *«Альфа Ромео»*. У итальянца появился шанс на первую победу в карьере, но сначала он потерял время из-за проблем на пит-стопе, а вскоре отказал двигатель. Других соперников у Проста не было – на финише он был на 23 секунды раньше всех остальных, завоевал вторую победу в сезоне и стал лидером чемпионата.

Главным преследователем Проста в борьбе за титул был Нельсон Пике из *«Брэбэм»*. Двигатели *BMW* выдавали все больше мощности, а новое стреловидное шасси, созданное Гордоном Мюрреем после отказа от граунд-эффекта, с каждой гонкой становилось все конкурентоспособнее и лучше в управлении. Однако время от времени возникали технические неполадки, а иногда в дело вмешивалась случайность – Пике чуть не выиграл Гран-при Детройта, но из-за прокола за десять кругов до финиша откатился на четвертое ме-

сто. Прост тем временем превзошел гонщиков *«Феррáри»* на Гран-при Великобритании в Сильверстоуне, а позднее выиграл Гран-при Австрии, на последних кругах обогнав Рене Арну.

В Австрии Прост квалифицировался позади Пике и после старта расположился на четвертой позиции. Поначалу лидерство в гонке перешло к Патрику Тамбе, но еще до середины дистанции на его *«Феррáри»* упало давление масла. Первое место перешло к его напарнику Арну, однако за пять кругов до финиша он не смог сдержать Алена, который ранее оставил позади Пике и завоевал уже четвертую победу в сезоне. В Шпильберге Прост применил необычный прием – на разных сторонах машины он использовал шины разных составов. Слева стояла жесткая резина, справа – более мягкая. Австрийская трасса состоит в основном из правых поворотов, и поэтому колеса с левой стороны подвергались намного большей нагрузке. Зато правые колеса проходят меньшую дистанцию, в поворотах они чаще разгружаются из-за смещения центра тяжести, и более мягкие шины могли справиться с такими нагрузками. К тому же давали Просту больше сцепления на внутренней бровке трассы и позволяли точнее контролировать положение автомобиля. Но это – в теории.

На практике машина должна была стать разбалансированной и непредсказуемой на торможениях. Когда Ален впер-

вые предложил попробовать это на тестах, инженеры *«Мишлен»* подумали, что он шутит. Но Прост был серьезен. Он любил пробовать в настройках что-то новое и искать нестандартные способы пройти круг быстрее. В какой-то момент шинники решили попробовать – кому как не Просту доверять подобные эксперименты? Ален быстро адаптировался к необычному балансу и заметил, что в определенных условиях это даже может дать преимущество. И в Шпильберге были как раз такие условия. После победы в Австрии Пьер Дюпаскье, глава гоночной программы *«Мишлен»*, в шутку назвал Алена «профессором». И он имел в виду не только тщательную работу Проста с техникой и внимание к мельчайшим деталям, но и его готовность идти на эксперименты, которые порой кажутся безумием. **Прозвище Профессор закрепилось за Аленом на всю жизнь.**

За четыре этапа до конца сезона Прост опережал Пике на 14 очков и считался главным претендентом на чемпионский титул, но машины с *«Брэбэм»* постепенно становились все быстрее. В квалификации в Зандворте Пике опередил весь пелотон на три четверти секунды и стартовал с поул-позиции. Прост начинал заезд лишь с четвертой позиции, но быстро закрепился в топ-3, а на пятом круге вышел на второе место. Более 30 кругов француз прессинговал бразильца, но Нельсон уверенно держался в лидерах. Но в начале 42-го круга у Проста появился шанс: Ален пошел в атаку в первом

повороте и занял внутреннюю траекторию. В этот момент у самого апекса *«Рено»* начало заносить. Ален мгновенно почувствовал срыв машины и рефлекторно попытался скорректировать автомобиль обратным движением руля. В итоге *«Рено»* вывернуло наружу поворота, где французский болид врезался в машину Пике. *«Брэбэм»* лидера отбросило на обочину, он сошел сразу же, а Прост остановился через несколько поворотов. Ошибка Алена была налицо, и француз тут же ее признал. При этом парадоксальным образом промах сыграл французу на руку – не факт, что Пике удалось бы обогнать или удержать впоследствии позади, а при обоюдном сходе разрыв в чемпионате остался на прежнем уровне. Но на Гран-при Италии как-либо помешать Нельсону Прост уже не смог: Пике уже в начале гонки захватил лидерство, а на *«Рено»* на середине дистанции вышла из строя турбина. От четырнадцати очков преимущества осталось только пять. На Гран-при Европы на трассе «Брэндс-Хэтч» бразилец одержал уже третью в сезоне победу, и перед финалом сезона в ЮАР двух лидеров чемпионата разделяли лишь два балла.

Решающий этап сезона проходил на трассе «Кьялами». В квалификации Пике на этот раз был лишь вторым, уступив Патрику Тамбе на *«Феррари»*, но быстро вышел в лидеры, а вслед за бразильцем расположился его напарник Риккардо Патрезе. Просту же предстояло прорываться с пятого места. Он быстро обогнал Тамбе и де Чезариса и к 9-му

кругу закрепился на третьем месте. Этого, впрочем, было недостаточно: победа в ЮАР гарантировала Пике чемпионство независимо от результата Проста. Нужно было атаковать *«Брэбэм»*. Ален продолжил атаковать, но на 36-м круге во второй раз за три последние гонки в двигателе *«Рено»* сломалась турбина. Прост выбыл из борьбы, а Пике в отсутствие угрозы со стороны француза сбросил темп, чтобы поберечь машину, и пересек линию финиша третьим. Нельсон набрал четыре очка и с перевесом в два балла во второй раз в карьере стал чемпионом мира.

После финиша Гран-при ЮАР опустошенный Прост в интервью *ESPN* заявил, что проиграл чемпионат не по своей вине. Ален обвинил в поражении команду и проблемы с надежностью машины. Кроме того, по его словам, в *«Рено»* вкладывали недостаточно сил в развитие болида по ходу сезона, из-за чего ближе к концу сезона *«Брэбэм»* удалось прибавить и зачастую опережать французские машины. Публичная критика со стороны гонщика предсказуемо не понравилась руководству *«Рено»*. В ответ команда припомнила Алену его собственные ошибки и столкновение с Пике в Зандворте. Уже через два дня после гонки контракт с Простом был расторгнут. Кроме того, слова Алена задели французских болельщиков, которые и без того его недолюбливали. Вскоре к дому Проста прокрались неизвестные и подожгли личные автомобили гонщика. Тогда Ален решил переехать

из Франции и вместе с семьей поселился в Швейцарии. А уже через несколько дней объявил о переходе в *«Макларен»* в 1984 году.

К концу 1983-го «Макларен» была уже не той командой, которую Прост покидал в 1980-м. Рон Деннис при полной поддержке Джона Хогана вывел команду из кризиса и исправил то, что не работало при Тедди Майере. Деннис отличался более системным и прагматичным подходом, он умел вести переговоры и находить подход к спонсорам. Благодаря этому команда ни в чем не нуждалась и по последнему слову техники оснастила новую штаб-квартиру в Уокинге. Возвращение Джона Барнарда в *«Макларен»* и вовсе привело к технической революции – он спроектировал первое в истории «Формулы-1» полностью углепластиковое шасси, благодаря чему болиды при той же жесткости, что и у машин соперников, были намного легче. Вместе с этим Рон Деннис договорился о поставках турбированных двигателей для *«Макларена»* – их по заказу Уокинга и на деньги компании *TAG* разрабатывала компания *«Порше»*.

Основным гонщиком *«Макларена»* теперь был Ники Лауда, которым Прост восхищался еще в 1970-х, когда выступал в молодежных сериях. После резкого разрыва с *«Брэбэм»* в конце 1979-го австриец на некоторое время ушел из «Формулы-1», но Деннис верил, что Ники по-прежнему способен

опережать всех на стартовой решетке и уговорил его вернуться в 1982-м. Решающим аргументом стал беспрецедентный для «Формулы-1» того времени гонорар в $3 000 000. Джон Хоган поначалу относился к Лауде со скепсисом – сложно было поверить, что после двух лет перерыва гонщик, пусть и настолько талантливый, сможет прийти к прежней форме. Желание Денниса заполучить Ники рисковало обернуться бездарной тратой огромных средств. Однако Гран-при США-Запад в Лонг-Бич, когда Лауда победил уже в третьей после своего возвращения гонке, развеял сомнения Хогана.

На трассе у Проста и Лауды был схожий стиль – оба бережно использовали машину, были терпеливы и знали, когда реализовать преимущество. Оба гонщика скрупулезно разбирались в мельчайших деталях автомобиля и уделяли много времени тестам и подготовке к гонкам. В «Формуле-1», где счет идет на тысячные доли секунды, не бывает мелочей. Небольшая корректировка настроек может сделать тебя победителем, а копеечная деталь стоить жизни. Прост быстро согласился на предложение Денниса, который ради контракта с французом прервал переговоры с рядом молодых пилотов. Ален в паддоке считался одним из лучших пилотов на стартовой решетке, будущим чемпионом мира, однако как более опытный и титулованный Лауда оставался лидером *«Макларена»*. В контракте Проста даже была оговорка,

что формально он – второй пилот команды и приоритет при необходимости будет отдан Ники. Но Ален был уверен, что не ошибся и вскоре вновь будет сражаться за чемпионство.

Сезон-1984 стартовал в Бразилии, и до 37-го круга в лидерах держался Лауда, а после схода австрийца из-за проблем с проводкой на первое место выбрался Прост, выигравший, таким образом, первый же после возвращения в *«Макларен»* Гран-при. На следующем этапе – Гран-при ЮАР – машинам *«Макларен»* вовсе не было равных: Лауда и Прост, занявшие первое и второе места, опередили весь пелотон на круг. В Бельгии оба пилота *«Макларена»* столкнулись с техническими проблемами, однако затем Прост победил в Имоле, а Лауда занял первое место в Дижоне. После пяти этапов чемпионата Ален и Ники занимали первые два места общего зачета, а в Кубке конструкторов *«Макларена»* почти вдвое опережал ближайших соперников – *«Феррари»* и *«Рено»*. «Честно говоря, не знаю, почему *«Макларен»* настолько успешна. У нас в команде лишь 60–70 человек, но каждый превосходно разбирается в своей сфере ответственности, – сказал в одном из интервью Прост. – На трассе мы с Ники сражаемся друг с другом, но в то же время оба работаем на команду – для нас на первом месте *«Макларен»*».

Глава 5. Без 18 кругов чемпион мира

С Айртоном Сенной Прост познакомился перед «Гонкой чемпионов» в мае 1984 года – организаторы заездов попросили встретить бразильца в аэропорту и подбросить до отеля. «Гонку чемпионов» устраивала *«Мерседес-Бенц»*, истинной целью мероприятия была реклама новой «заряженной» модели *190 E*. А какая реклама может быть лучше, чем соревнования лучших пилотов «Формулы-1» на одинаковых *190 E*? Вместе с этим на весну 1984 года было запланировано открытие новой трассы «Нюрбургринг». После аварии Лауды в 1976 году стало ясно, что «Нордшляйфе» – «Северная петля» «Нюрбургринга» – слишком опасна для «Формулы-1», и в течение нескольких лет на юге 20,8-километровой трассы возвели новое кольцо протяженностью 4,5 км. Оно было построено по самым современным и безопасным стандартам, изобиловало всем многообразием типов поворотов и стало своего рода визитной карточкой немецкого автоспорта. Здесь было множество длинных прямых и тяговых частей трассы, образовывавших техничные связки. Новый «Нюрбургринг» был жемчужиной, а в конце года ему предстояло принять свой первый этап «Формулы-1» – Гран-при Европы. Таким образом, в Германии теперь проходили сразу два эта-

па чемпионата мира. «Северное кольцо» при этом осталось нетронутым и продолжало принимать соревнования, правда, уже меньшего уровня.

Собрать на «Нюрбургринге» всех чемпионов мира не удалось. Хуану-Мануэлю Фанхио было уже 72 года, Нельсон Пике, пилот *«Брэбэм» BMW*, предложение *«Мерседес-Бенц»* отклонил, Джеки Стюарт принципиально не выходил на старт уже более десяти лет – в память о разбившемся в 1973-м Франсуа Севере. Марио Андретти и Эмерсон Фиттипальди в этот момент были в США и готовились к «500 миль Индианаполиса», главной гонке Америки, которая собирает на трибунах 300, а то и 400 тысяч человек. Тем не менее на «Гонку чемпионов» приехали девять чемпионов мира. Среди них были Джек Брэбэм, Джеймс Хант, Денни Халм, который много лет выступал рука об руку с Брюсом Макларен, Джон Сертиз, который стал единственным чемпионом мира и в мотогонках и в автоспорте, а также Ники Лауда.

Кроме того, на старт вышли уже завершившие карьеры Карлос Реутеманн и Джон Уотсон и пара действующих пилотов, включая Элио де Анджелиса и Алена Проста. Вместе с победителями кузовной гонки «1000 км Нюрбургринга» набралось 20 человек. Но одна машина оставалась свободной – на ней должен был ехать Фиттипальди, и Герд Кремер, глава автоспортивной программы *«Мерседес-Бенц»*, решил отдать ее другому бразильцу – Айртону Сенне, с кото-

рым познакомился еще год назад на одном из этапов «Формулы-3». **Сенна на фоне других участников выглядел новичком, не все в паддоке даже знали, кто это такой.** Айртон дебютировал в «Формуле-1» лишь полутора месяцами ранее и успел провести только четыре гонки, причем в двух из них не финишировал из-за технических проблем. Зато в двух других за рулем скромного «*Тоулмена*» финишировал на шестой позиции и набрал уже два очка.

В квалификации быстрее всех круг по новой трассе проехал Прост, 0,2 секунды французу проиграл Реутеманн, показавший второе время, а на третьей строчке, к удивлению многих, расположился Сенна. Позади Айртона осталось множество прославленных чемпионов и куда более опытных пилотов, которые в отличие от бразильца уже побеждали в Гран-при. Но главные сюрпризы были впереди. В день гонки на трассе стояла пасмурная погода, накрапывал дождь. Старт был дан на сыром асфальте, местами образовались лужи. Сенна тут же прошел Реутеманна, а вскоре жестко выдавил Проста и уже на первом круге вырвался в лидеры. **Многие относились к заезду как к шоу и не гнались за победой, предпочитая развлекать себя и публику на трибунах.** В пелотоне было немало столкновений и вылетов, кто-то даже намеренно срезал повороты. Но Сенна был исключительно серьезен – для него гонка была шансом показать себя в сравнении с главными звездами «Формулы-1». Под

дождем Айртон предельно точно работал с педалями, лучше других перераспределяя вес автомобиля на торможениях и в поворотах и не оставил соперникам ни единого шанса. Мало кому известный бразилец первым пересек линию финиша, опередив прорвавшегося с четырнадцатой позиции Лауду и занявшего третье место Реутеманна. Ален Прост, возвращаясь на трассу после инцидента с Сенной, зацепил машину Элио де Анджелиса и в итоге оказался лишь на пятнадцатой строчке.

Победа Сенны стала сенсацией. О его таланте знали лишь те, кто внимательно следил за молодежными сериями и видел успехи бразильца в «Формуле *Форд*» и «Формуле-3». Для остальных Айртон стал главным открытием «Гонки чемпионов». А уже через две недели после нее Сенна блеснул в дождевом Гран-при Монако, остановленном Жаки Иксом на 32-м круге. В сложных погодных условиях 24-летний новичок смотрелся намного увереннее опытных и маститых пилотов, он демонстрировал удивительную точность в управлении автомобилем и словно сливался с ним, становясь с машиной единым целым. После Гран-при Монако о Сенне узнали все, он в одночасье стал главной восходящей звездой автоспорта. В паддоке тут же пошли слухи о том, что Айртоном интересуются крупные команды. Джон Сертиз, лично сражавшийся с Сенной на «Нюрбургринге», связался с Энцо Феррари и говорил Коммендаторе, что он должен подписать бразильского новичка. Но пока что Айртона ждал его скром-

ный *«Тоулмен»*, на котором в обычных условиях бороться с *«Макларе́ном»* и *«Ферра́ри»* невозможно. К тому же контракт Сенны был рассчитан на три года.

Тем временем основное внимание болельщиков было приковано к борьбе за чемпионский титул. Североамериканская часть сезона, состоявшаяся из этапов в Монреале, Детройте и Далласе, сложилась для *«Макларена»* не лучшим образом – команда не одержала ни одной победы, но после возвращения в Европу машины из Уокинга вернулись на привычные позиции. К середине сезона Прост уверенно опережал Лауду в общем зачете – француз сразу показал, что способен ехать быстрее опытнейшего австрийца и считался главным фаворитом чемпионата. Ники при этом был стабильнее Проста. Ален регулярно сталкивался с проблемами. На Гран-при Великобритании у него отказала трансмиссия, в Шпильберге француз поскользнулся на луже масла и вылетел в гравий, а в Монце гонщика подвел двигатель. Лауда же никуда не спешил, понимал свой потенциал машины и избегал проблем. Каждый раз, когда Просту удавалось добраться до финиша и выиграть гонку, Ники был вторым или третьим. Когда у Алена возникали проблемы, австриец был первым. За счет этого к концу сезона австриец перехватил инициативу в чемпионате и на финал сезона приехал с преимуществом в три с половиной очка.

Решающий этап проходил в Португалии на новой трассе

«Эшторил», никогда прежде не принимавшей гонок «Формулы-1». Лауде для победы в чемпионате достаточно было финишировать на втором месте, однако в квалификации Ники выступил неудачно и показал только 11-е время. На поуле уже в третий раз подряд расположился Нельсон Пике, а Прост занял второе место. На старте у Пике возникли проблемы, и Прост мгновенно опередил бразильца. Правда, на первое и второе места мимо обоих проскочили Кеке Росберг на «*Уильямсе*» и Найджел Мэнселл на «*Лотусе*». Ален, впрочем, быстро оставил соперников позади и к 9-му кругу закрепился в лидерах гонки.

Лауде же прорыв не удавался – он успел отыграть лишь две позиции и шел девятым. Однако вскоре возникли проблемы у Дерека Уорика и Элио де Анджелиса, затем австриец обогнал Стефана Юханссона и Микеле Альборето, а на 31-м круге – Кеке Росберга. Двумя кругами спустя Лауда прошел державшегося в группе лидеров Айртона Сенну и вышел на третье место, но статус-кво все равно был в пользу Проста – третья позиция обеспечивала австрийцу недостаточно очков, чтобы стать чемпионом. Ники продолжал атаковать и почти 20 кругов прессинговал занимавшего второе место Мэнселла, но Найджел не уступал, уверенно отражал все атаки и держал «*Макларен*» позади. Но вмешался случай: за 18 кругов до финиша на «*Лотусе*» британца возникла утечка в тормозной системе, и в одном из поворотов машину выбросило с трассы. Мэнселл кое-как добрался до боксов,

но о борьбе за высокие позиции пришлось забыть. На фоне проблем Найджела Лауда поднялся на необходимое для победы в чемпионате второе место. Прост первым пересек линию финиша, но уже во второй раз подряд упустил титул в последней гонке сезона – чемпионство, уже третье в карьере, завоевал Ники. Причем отставание от австрийца составило половину очка – еще никогда в истории «Формулы-1» разрыв между чемпионом и занявшим вторую строчку не был так мал.

После проигрыша в чемпионате на француза набросилась пресса. **«Прост никогда не станет чемпионом мира»**, – кричали заголовки. При этом Ален, формально будучи вторым пилотом *«Макларена»*, практически весь год был быстрее намного более опытного и уже титулованного Лауды. Прежде всего это бросалось в глаза в квалификациях – в 16 этапах Прост опередил Ники 15 раз, и от этого поражение становилось еще обиднее. В конце концов, если бы *«Лотус»* Мэнселла доехал бы в Эшториле до финиша, титул почти наверняка был бы у Проста. В то же время отчасти потеря титула была обусловлена техническими проблемами в Великобритании и Италии, а отчасти – ошибками самого Алена в Далласе и Шпильберге. Но в паддоке в межсезонье чаще всего вспоминали скандальный Гран-при Монако, остановленный Жаки Иксом на 32-м круге. Если бы та гонка продолжалась до конца, Прост, даже пропустив Сенну и заняв второе

место, набрал бы шесть очков, но из-за досрочной остановки заезда участникам начисляется лишь половина баллов. В итоге победа в сокращенной гонке принесла Алену лишь четыре с половиной очка. Решение Икса, подарившее Просту победу в Монако, парадоксальным образом лишило его чемпионского титула несколькими месяцами спустя.

Сенна последнюю гонку чемпионата 1984 года закончил на третьем месте, и для него это был уже третий подиум в «Формуле-1» – фантастический результат как для самого дебютанта, так и для команды *«Тоулмен»*. В то же время дебютный сезон сложился для бразильца непросто и изобиловал проблемами. Болид был медленным и регулярно ломался, причем порой машина представляла угрозу для пилота. Например, на Гран-при Детройта надломилась стойка заднего антикрыла, после чего неуправляемый автомобиль на высокой скорости влетел в стену. Из кокпита Айртон вылезал, хромая на одну ногу. Но даже в таких условиях бразильцу удавалось продемонстрировать свой талант и удивлять даже опытных специалистов. Разумеется, не обходилось и без ошибок, но некоторые из них впечатляли не меньше, чем успехи Сенны.

На Гран-при Далласа Айртон врезался в бетонное заграждение и разбил машину. Возвращаясь в боксы, бразилец не понимал, что произошло. «Я не допускал ошибок, я ехал как обычно. Должно быть, стена сдвинулась», – кричал дебю-

тант по радио своему гоночному инженеру Пэту Симондсу. Он слова Сенны воспринял со скепсисом – мало ли какие оправдания могут прийти гонщику в голову после аварии. Тем не менее после финиша Симондс все же пошел с Айртоном проверить отбойник – и обнаружил, что тот действительно сдвинулся. Оказалось, что еще до Сенны этот блок зацепил кто-то из других пилотов, и от удара он подвинулся на сантиметр. Айртон круг за кругом проходил в этом месте в миллиметрах от стены и пилотировал на казавшемся недостижимом для человека уровне точности. Но, когда положение отбойника изменилось, машина уже не уместилась на трассе.

К концу года Сенна расстался с *«Тоулмен»* – и далеко не лучшим образом. Руководитель команды Алекс Хоукридж довольно быстро понял, что Айртон – это лучшее, что есть у *«Тоулмен»*. Бразилец быстр, талантлив и привлекает спонсоров, что позволит закрепиться на уровне середняков, а там, возможно, и на победу в одной из гонок можно будет замахнуться. Контракт Сенны с *«Тоулмен»* изначально был рассчитан на три года, но настолько задерживаться в небольшой английской команде Айртон не рассчитывал – и настоял, чтобы в соглашение был внесен пункт о досрочном расторжении со стороны пилота с неустойкой в £100 000. Еще в середине сезона с бразильцем связалась *«Лотус»*, одна из величайших команд в истории «Формулы-1».

Она была основана еще в начале 1950-х гениальным конструктором Колином Чепменом, который своими новаторскими решениями изменил облик гоночного автомобиля, а с ним – и весь мировой автоспорт. На машинах *«Лотус»* чемпионами мира становились Джим Кларк, Грэм Хилл и Йохен Риндт, выигравший свой титул посмертно. На *«Лотусе»* свое первое чемпионство завоевал Эмерсон Фиттипальди. В декабре 1982 года Колин Чепмен скончался от сердечного приступа, а команду возглавил Питер Уорр. В последние годы *«Лотус»* перестал побеждать в гонках и давно не боролся за чемпионство, но у команды были амбиции и спонсоры, и Уорр верил, что даже без Чепмена она вернется на вершину. К тому же шансы на победу у *«Лотуса»* время от времени возникали – как, например, в том самом Гран-при Монако, в начале которого Найджел Мэнселл зацепил заграждения почти сразу после того, как обогнал Проста и вышел в лидеры. Уорр и раньше сомневался в Мэнселле, а после ошибки в Монте-Карло окончательно решил расстаться с ним и предложил место Сенне. £100 000 отступных для Уорра проблемой не были.

О том, что Айртон уходит в *«Лотус»*, стало известно на Гран-при Нидерландов. Хоукридж узнал об этом из прессы. Бразилец был вправе так поступить – и было ясно, что *«Лотус»* намного более перспективный вариант для Сенны, чем *«Тоулмен»*. Но по контракту бразилец обязан был сообщить

«Тоулмен», если он начнет вести какие-либо переговоры с другими командами, – а этого он не сделал. Для Хоукриджа новости стали ударом. Уход Айртона означал не только потерю талантливого гонщика, но и срыв спонсорских контрактов – причем в конце сезона, когда бюджет на следующий год должен быть сверстан. На сторону *«Тоулмен»* встала даже пресса. «То, что сделал Айртон, это пример плохих манер и отсутствия дисциплины», – писал ветеран авторитетного английского издания *Motor Sport* Денис Дженкинсон.

С уходом Сенны *«Тоулмен»* быстро угас. У команды начались финансовые проблемы, и уже в 1985-м она оказалась на грани банкротства. Теду Тоулмену, основателю команды, пришлось продать свое детище компании *«Бенеттон»*. Сенну же теперь ждал новый вызов – ему наконец предстояло сесть за руль машины, способной побеждать в «Формуле-1». Кроме того, если в *«Тоулмен»* бразилец получал $50 000 в год, то в *«Лотусе»* его годовая зарплата превысила $1 000 000.

Глава 6. Новое поколение

После обиднейшего поражения в финале 1984 года Прост изменил подход к гонкам. Он видел, что Лауда регулярно уступает в квалификациях, но затем раз за разом добивается максимально возможного результата в гонках. Француз же порой слишком увлекался борьбой, но теперь это было в прошлом – больше никаких вольностей. В конце концов, отличительной чертой Проста всегда была аккуратность и плавность в работе рулем и педалями, и именно они привели его в «Формулу-1». Главной задачей стало набирать максимум очков в любой ситуации – только так можно было завоевать чемпионский титул. Теперь Ален по примеру Лауды стал еще больше фокусироваться на подготовке машины к гонке, поиску настроек, которые обеспечили бы стабильность на длинных отрезках, пусть даже ради этого придется пожертвовать скоростью на одном быстром круге и результатом квалификации.

В то же время в глазах Рона Денниса Прост уже стал лидером *«Макларена»*. **Он видел, что более молодой француз быстрее Лауды, а значит, Ален – будущее команды.** При этом Прост был в *«Макларене»* не только гонщиком: он активно участвовал в принятии ключевых решений, ездил вместе с Роном на переговоры со спонсорами и постав-

щиками. *«Макларен»* теперь был, по сути, командой Денниса и Проста, они управляли ей вместе. На фоне доминирования в сезоне-1984 в *«Макларене»* не стали готовить к 1985 году новое шасси. Джон Барнард лишь немного модифицировал аэродинамику, чтобы машина соответствовала обновленному техническому регламенту, а основные усилия сосредоточил на создании новой подвески, предназначенной для новых шин. В конце 1984 года «Формулу-1» покинула компания *«Мишлен»*, и теперь *«Макларену»* предстояло перейти на резину *Goodyear*, с которой соперники – и прежде всего *«Феррари»* – были знакомы еще по прошлому сезону. Это могло стать проблемой.

Чемпионат 1985 года стартовал в Бразилии, и в первой квалификации сезона лучшее время осталось за Микеле Альборето на *«Феррари»*. Прост на фоне проблем с турбиной стартовал лишь шестым, но к 17-му кругу вырвался в лидеры и одержал победу. Тем не менее стало ясно, что чемпионат на станет для *«Макларен»* легкой прогулкой и с *«Феррари»* придется считаться. Второй этап проходил в Португалии, и на протяжении всего уик-энда в Эшториле стояла пасмурная погода. Во время первой квалификации небо было затянуто тучами, вот-вот должен был пойти дождь, и лучше всех момент подгадали в *«Лотус»*, выпустив Сенну на трассу прямо перед началом ливня. Айртон проехал круг за 1:27,708 и расположился на первой строчке. Субботняя сессия про-

ходила по сухой трассе, и Прост перебил время Айртона – 1:21,420. Бразилец, впрочем, не собирался уступать. Он вернулся в кокпит и проехал еще быстрее – 1:21,007. Сенна на 0,4 секунды превзошел время Алена, а собственному напарнику Элио де Анджелису «привез» более секунды.

Перед стартом гонки над трассой пошел дождь, условия были крайне сложными, но Сенна был к ним готов. Айртон блестяще стартовал, возглавил пелотон и стал стремительно отрываться от преследователей. После 10 кругов он опережал всех на 12 секунд, а к 20-му кругу отрыв бразильца составлял уже полминуты. Дождь лишь усиливался и превратился в настоящий ливень. На 31-м круге с трассы вылетел Прост – *«Макларен»* начал аквапланировать, француз пытался поймать машину движением руля, но ее лишь закрутило и бросило в стену. С дистанции сошли Нельсон Пике и Кеке Росберг, Ники Лауду подвел двигатель. Но преимущество Сенны лишь росло – он был недосягаем для соперников и к финишу опередил всех, кроме финишировавшего на втором месте Микеле Альборето, на целый круг.

«Условия были очень опасными, – сказал после первой победы в «Формуле-1» Айртон. – Даже держать машину прямо было очень трудно, спереди ничего не видно, настоящий ливень. Мне повезло, что я не вылетел с трассы. Условия были намного хуже, чем в Монако в прошлом году. Гонку нужно было остановить». Айртон не забыл, как в прошлом году

решение дирекции остановить заезд в Монте-Карло лишило его победы. Теперь, выиграв в Эшториле, Сенна хотел большего – побороться за чемпионский титул.

Бразилец превосходно вписался в новую команду. **С первых же дней в «Лотусе» Сенна проводил много времени с инженерами, обсуждая малейшие нюансы настроек и поведения шин.**

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.