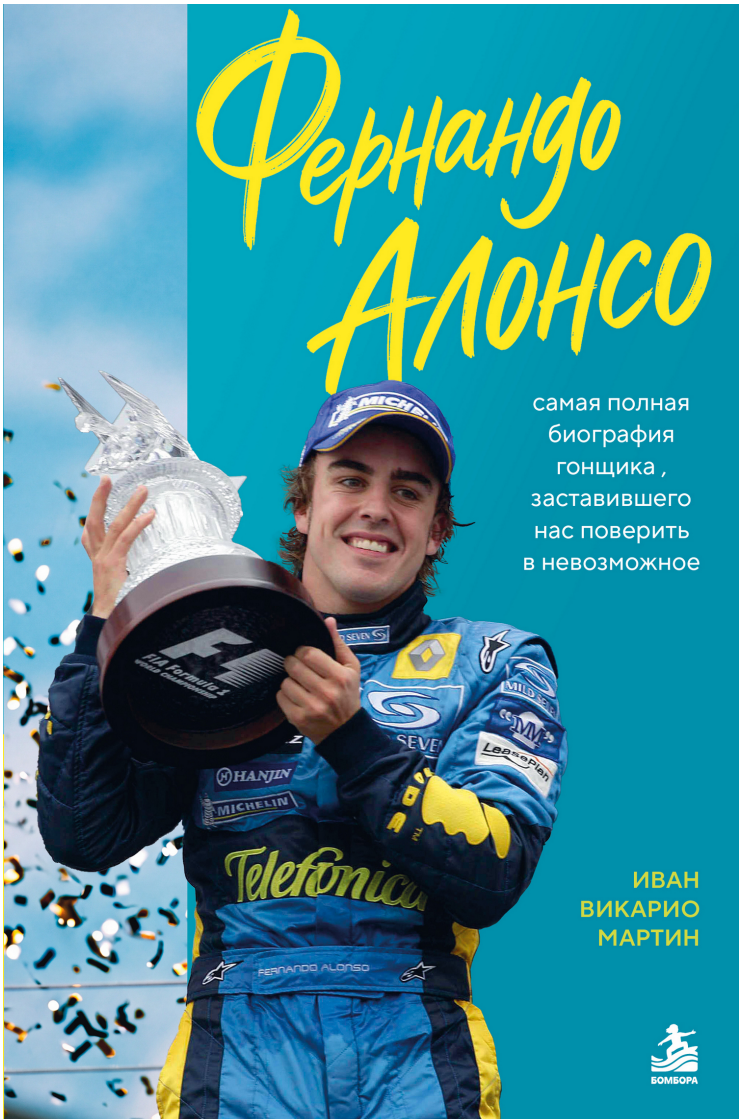
Фернандо Алонсо

самая полная биография гонщика, заставившего нас поверить в невозможное



ИВАН ВИКАРИО МАРТИН

БОМБОРА

Иван Викарио Мартин

Фернандо Алонсо. Самая полная биография гонщика, заставившего нас поверить в невозможное

Серия «Легенды Ф-1»

текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=74788841
ISBN 978-5-04-257422-1

Аннотация

Человек, который сумел прервать эпоху доминирования Михаэля Шумахера.

Путь Фернандо Алонсо в автоспорте трудно назвать обычным. Самый молодой чемпион мира своего времени. Пилот, чьи талант, характер и стремление к победе вызывают восхищение, споры и бесконечные обсуждения уже более двух десятилетий.

В книге прослеживается вся карьера Фернандо Алонсо: от первых успехов в картинге и триумфов с «Рено» до напряженных сезонов в «Макларене» и «Феррари», попыток завоевать третий чемпионский титул, выступлений в гонках на выносливость,

покорения «24 часов Ле-Мана», участия в ралли «Дакар» и возвращения в «Формулу-1» вопреки ожиданиям скептиков.

Это история человека, который никогда не выбирал легкий путь. Алонсо постоянно искал новые вызовы, проверяя свои возможности в самых разных дисциплинах мирового автоспорта. Его карьера стала примером того, как упорство, амбиции и вера в собственные силы позволяют оставаться конкурентоспособным даже тогда, когда другие уже готовы подвести черту.

Перед вами путь одного из самых неординарных гонщиков XXI века, для которого борьба за пределами возможного всегда была главным смыслом соревнований.

Содержание

Предисловие 8
Глава 1 12
Конец ознакомительного фрагмента. 29

Иван Викарио Мартин
Фернандо Алонсо
Самая полная биография гонщика, заставившего нас поверить в невозможное

Iván Vicario Martín

Fernando Alonso. Velocidad y épica: La biografía más completa del piloto de Fórmula 1 que nos hizo creer en lo imposible

Фото на обложке: © HochZwei / Imago-images / Legion-media

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:

© A3762 Jens Buettner, Leanne Wilson, Gero Breloer / Legion-media;

© Edmund So / Just Pictures / Sipa USA / Legion-media;

© Milan Klemenc / Hasan Bratic / Legion-media;

© James Moy, Historic Collection, DPPI Media / Alamy / Legion-media;

© Sutton Motorsports, Taidgh Barron, Alessio De Marco, James Gasperotti / ZUMA Press / Alamy / Legion-media;

© José María Barroso / Archivo ABC / Album / Legion-

media;
© XPB / Press Association Images / Album / Legion-media;
© Francois Flamand / DPPI / Album / Legion-media;
© XPB / Alamy Live News / Legion-media;
© Andreas Beil, HochZwei, Kräling, Panoramic by PsnewZ, Beautiful Sports / Imago-images / Legion-media

© Copyright © Iván Vicario Martín, del texto original 2025
© Editorial Almuzara S. L., 2025 All rights reserved. The Russian translation rights arranged through Rightol Media (copyright@rightol.com)
© First published in Spain by Libros de Ruta, an imprint of Editorial Almuzara, in 2025.
© Курочкина В. А., перевод на русский язык, 2026
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2027

* * *



Моим детям, Ане и Дани. Надеюсь, они унаследуют любовь к чтению от своей бабушки Канди.

Предисловие

Я амбициозен, и в этой жизни для меня важно только одно – побеждать.
Фернандо Алонсо в сериале «Фернандо».

Фернандо Алонсо считается частью «золотого поколения» испанского спорта – целой плеяды атлетов, которые в индивидуальных или командных дисциплинах покорили вершины, ранее казавшиеся для испанцев недосягаемыми. С начала нового тысячелетия эпизодические успехи, олицетворением которых были Сантана[1], Бальестерос[2], Ньето[3], Сайнс[4] или Индурайн[5], стали происходить гораздо чаще. Дело дошло до того, что случались выходные, когда спортив-

---

[1] Мануэль Сантана (1938–2021) – теннисист, бывшая первая ракетка мира среди любителей, четырехкратный победитель турниров «Большого шлема». – *Прим. науч. ред.*

[2] Северьяно Бальестерос (1957–2011) – один из ведущих мировых гольфистов в период с середины 70-х по середину 80-х годов, пятикратный победитель турниров-мэйджоров, включая «Мастерс». – *Прим. науч. ред.*

[3] Анхель Ньето (1947–2017) – мотогонщик, 13-кратный чемпион мира в классах 50 куб. см. (пять раз) и 125 куб. см (восемь раз). Признан одной из легенд Международной мотоциклетной федерации. – *Прим. науч. ред.*

[4] Карлос Сайнс Сенамор (1962) – автогонщик, двукратный чемпион мира по ралли, четырехкратный победитель ралли «Дакар». – *Прим. науч. ред.*

[5] Мигель Индурайн (1964) – велогонщик, пятикратный победитель «Тур де Франс» и единственный, кому удалось выиграть их подряд. Олимпийский чемпион 1996 года в гонке с раздельным стартом. – *Прим. науч. ред.*

ные события с участием испанских спортсменов разворачивались одновременно в разных уголках мира. Начиная с 1999 года, когда Алекс Кривиль стал чемпионом мира MotoGP, побед стало так много, что в народе появилось выражение: «Я испанец. В чем ты хочешь, чтобы я тебя победил?»

В целом испанский спорт тогда переживал невероятный подъем благодаря таким людям, как Пау Газоль, Рафаэль Надаль, Серхио Гарсия, Альберто Контадор, Хорхе Лоренсо, Сауль Кравиотто, Марк Маркес, а также сборным Испании по баскетболу и футболу, которые своими победами на чемпионате мира по баскетболу в 2006 году и чемпионате мира по футболу в 2010 году заставили всю страну ликовать. В один ряд с этими триумфаторами встал и астурийский пилот, которому удалось нечто еще более сложное: он стал самым молодым чемпионом мира в истории «Формулы-1»[6] и первым испанцем, завоевавшим этот титул. Одним махом наш герой положил конец пересудам о том, что испанские пилоты способны побеждать только в мотогонках. Фернандо Алонсо одержал победу в одном из самых сложных, престижных и опасных видов спорта на планете, породив так называемую «Алонсоманию» – культовое явление, которое сохраняется уже долгие годы и вспыхивает с новой силой каждый раз, когда испанец добивается успеха.

В свои 45 лет Алонсо является пилотом, принявшим участие в наибольшем количестве Гран-при «Формулы-1» в ис-

[6] На момент своей первой победы в 2005 году. – *Прим. пер.*

тории. Неудивительно, ведь он выходил на старт более чем в трети всех гонок, проведенных за всю историю чемпионатов мира «Формулы-1», ведущей отсчет с 1950 года. Пилот, который когда-то был самым юным рекордсменом в истории «королевских гонок», теперь поражает мир продолжительностью своей карьеры в этом спорте. Некоторые из его нынешних соперников на трассе росли, считая его своим кумиром, а другие даже еще не родились, когда он выиграл свой первый Гран-при. В то время как многие спортсмены с годами и триумфами теряют мотивацию и жажду побед, наш герой сохраняет прежний азарт. Откуда берется его мотивация? Из стремления выжать 100 % из любой машины, которой он управляет. Независимо от того, за какую позицию он борется, он удовлетворен лишь тогда, когда знает, что на этом автомобиле невозможно ехать быстрее – будь то один из его картов[7] или самый совершенный болид «Формулы-1». Как-то он признался, что ничто не сравнится с тем ощущением, которое испытываешь за рулем: именно тогда он чувствует себя на своем месте и занимается тем, что умеет лучше всего. Фернандо также признавался, что всякий раз, когда он не в машине, он просто живет ожиданием момента, когда снова окажется за рулем. Более того, он никогда не

[7] У Фернандо Алонсо есть свой бренд картов – «FA Alonso Kart». Также в пригороде Овьедо (Испания) Алонсо построил масштабный спортивный комплекс с музеем и собственной картинговой трассой, которую он спроектировал лично. В его музее хранятся почти все карты, на которых он выступал, начиная с момента, когда ему было 3 года.

ограничивал свои интересы только «королевскими гонками» и участвовал в «24 часах Ле-Мана» (где дважды одержал победу), «500 милях Индианаполиса» или ралли «Дакар». Дело не только в его природном таланте быть быстрым, но и в исключительной способности адаптироваться к любому типу машин и любым условиям.

Вы держите в руках биографию одного из лучших испанских спортсменов в истории, человека, который сделал себя сам, и, безусловно, одного из величайших пилотов всех времен. Пристегнитесь, мы стартуем!

Глава 1
Первые годы: долгий путь к «Формуле-1»

Я здесь для того, чтобы стать чемпионом мира «Формулы-1», а не для того, чтобы просто тестировать болид.
Фернандо Алонсо перед тем, как впервые сесть за руль болида «Формулы-1».



Чтобы понять характер Фернандо Алонсо и его подход к спорту, нужно взглянуть на его прошлое. Как говорил знаменитый испанский философ Хосе Ортега-и-Гассет: «Я – это я и мои обстоятельства». Каждый чемпион рос и формировался под влиянием своего окружения. Кроме того, в «Формуле-1» роль играют и финансовые возможности семьи, ведь

автоспорт – крайне дорогое занятие. Так, Айртон Сенна смог без особых препятствий начать путь в Англии благодаря финансовой поддержке семьи, хотя поначалу отец и не одобрял его выбор. Отец Михаэля Шумахера управлял картодромом в немецком Керпене, так что будущий чемпион рос буквально за рулем. Совсем другая история была у Найджела Мэнселла, который вместе с женой решился заложить дом, чтобы в 1978 году оплатить участие в пяти гонках в «Формуле-3».

ИСТОРИЯ ФЕРНАНДО АЛОНСО ДИАСА НАЧАЛАСЬ В ОВЬЕДО: ОН РОДИЛСЯ 29 ИЮЛЯ 1981 ГОДА В ОБЫЧНОЙ СЕМЬЕ СРЕДНЕГО КЛАССА.

Его отец Хосе Луис Алонсо работал мастером-механиком на заводе промышленных взрывчатых веществ в Ла-Манхойе (Астурия), а мать Ана Мария Диас работала продавщицей в парфюмерном отделе универмага «El Corte Inglés» и занималась домашними делами. У Фернандо также есть сестра Лорена, которая старше его на пять лет. Словом, это была самая обычная семья, типичная для Испании 1980-х годов.

Именно Хосе Луис Алонсо привил сыну любовь к гонкам: в молодости он сам занимался картингом и подавал большие надежды. Отец Фернандо страстно любил автоспорт, особенно «Формулу-1», и обожал технику; он из тех, кого называют «мастером на все руки». В 1984 году, когда его дочери Лорене исполнилось восемь лет, он решил собрать для нее карт своими руками. Он покрасил карт в характерные для

той эпохи красно-белые цвета «Макларена» – команды, которая в тот год доминировала в чемпионате с Аленом Простом и Ники Лаудой в составе, выиграв в итоге Кубок конструкторов. Об этом карте много писали, предполагая, что его дизайн был вдохновлен болидами Сенны, но хронология событий это опровергает: в 1984 году бразилец только дебютировал в «королевских гонках» за команду «Тоулмен». Скорее всего, это заблуждение возникло из-за того, что Фернандо всегда называл Айртона Сенну своим любимым пилотом.

Лорена Алонсо все же успела опробовать карт на небольшой бетонной трассе, которую ее отец вместе с крестным Фернандо и друзьями обустроил прямо возле завода в Ла-Манхойе с разрешения руководства – это лишний раз подтверждает, как сильно в Астурии любят автоспорт. Как бы то ни было, после небольшого столкновения Лорена наотрез отказалась садиться за руль, и тогда Хосе Луис Алонсо решил попробовать увлечь картингом сына. Разумеется, трехлетний Фернандо не доставал до педалей, поэтому их пришлось удлинить. Впрочем, маленький пилот поначалу сам не нажимал на газ и на тормоз: его отец выставлял двигатель на холостой ход, и карт медленно катился вперед, пока Хосе Луис шагал рядом. Фернандо не раз признавался, что совсем не помнит тех мгновений, но очевидно, что именно тогда зародилась его страсть к гонкам: в самодельном карте, на импровизированной трассе, когда ему было всего три года.

С того самого момента отец стал его главной поддержкой в мире автоспорта. Без сомнения, Хосе Луис – ключевой человек в судьбе нашего героя: он помогал Фернандо до тех пор, пока позволяли возможности, а затем сумел вовремя доверить его будущее профессионалам. В отличие от таких властных и требовательных фигур, как Йос Ферстаппен (отец Макса Ферстаппена), Хосе Луис Алонсо всегда оставался для сына прежде всего мудрым советчиком. Он никогда не требовал от него только побед и не попрекал теми жертвами, на которые шла семья ради его карьеры. Напротив, Фернандо всегда сам прекрасно осознавал, сколько родители делают для него. Он понимал: единственный способ отблагодарить их – это прилежно учиться в школе и относиться к гонкам максимально серьезно, что он всегда и делал. Отец и сын также осознавали, что со временем гонки потребуют серьезных финансовых вложений, и найти поддержку удастся лишь в том случае, если Фернандо будет показывать выдающиеся результаты. Семья – это главное в жизни нашего героя: близкие прошли с ним через все этапы, разделяя горечь поражений и радость побед.

С этого карта началось его увлечение гонками: он тренировался на улице и даже на импровизированных трассах с конусами и шинами на парковках торговых центров. Сегодня тот самый карт можно увидеть в музее Фернандо Алонсо в Астурии – отец сохранил его вместе со всеми шлемами и гоночной экипировкой, в которых выступал сын, а также

со всеми трофеями и лицензиями, полученными им на пути к «Формуле-1». В продолжение истории того самодельного карта, в декабре 2024 года Фернандо подарил родителям McLaren MP4/4B – болид, на котором Айртон Сенна тестировал новый двигатель Honda перед сезоном 1989 года. Выполненный в ливрее, когда-то вдохновившей его отца, болид пополнил коллекцию музея и в начале 2025 года занял место рядом с первым картом Алонсо.

Возвращаясь к детству Фернандо, стоит также отметить, что астурийский пилот с малых лет обожал играть в футбол. Он тренировался на небольшом футбольном поле рядом с картодромом Ла-Манхойя и на школьной площадке, где стоял на воротах, как и его отец, раньше игравший на позиции вратаря в региональной команде Астурии. Фернандо сохранил это увлечение и часто играл в футбол и с другими гонщиками, но уже был нападающим. Что касается клубных предпочтений, он никогда не скрывал симпатии к таким командам, как «Реал Мадрид» и «Реал Овьедо»[8]. Страсть к «сливочным» привил ему отец, и Фернандо часто подчеркивает, что является преданным болельщиком этого клуба. К слову, его футбольным кумиром в детстве был вратарь мадридского «Реала» Франсиско Буйо.

[8] Фернандо Алонсо также является одним из акционеров этого клуба. – *Прим. науч. ред.*

Первые победы

Как только Хосе Луис Алонсо понял, что сыну нравятся машины, он поспешил записать четырехлетнего Фернандо на его первые гонки, предварительно установив на педали ограничители, чтобы тот не разгонялся слишком сильно. Это были местные соревнования по картингу, которые проводились в честь праздников святых покровителей[9] в разных муниципалитетах. Там Фернандо приходилось соперничать с ребятами, которые были гораздо старше, из-за чего он неизменно финишировал последним. Отец с сыном ездили по разным городам в поисках гонок, в которых можно принять участие. Хосе Луис даже помогал обустраивать трассы, используя тюки сена в качестве барьеров безопасности. В четыре года Фернандо получил свое первое гоночное удостоверение – оно было выдано 10 июня 1985 года. Это стало возможным во многом благодаря Автомобильной федерации Астурии, которая сделала исключение, желая поддержать интерес юного дарования к гонкам. В любом случае, как не раз вспоминал его отец, поначалу все это воспринималось только как увлечение, однако быстро стало ясно, что Фернандо за рулем гораздо сообразительнее сверстников. Вскоре он начал

[9] Традиционные праздники испанских муниципалитетов, устраиваемые в честь местных святых покровителей и включающие обширную культурную и спортивную программу.

завоевывать свои первые трофеи.

В то время на гонке в Рибадеселье четырехлетний Фернандо познакомился с Рикардо Мораном и Алехандро Родригесом, с которыми в итоге его связала крепкая дружба как на трассе, так и за ее пределами. «Три мушкетера», как они сами себя называли, сохранили свою дружбу на долгие годы. Сегодня Моран является спортивным менеджером музея астурийского пилота. С Родригесом их тоже связывает общее дело: в 2005 году Фернандо взял на себя расходы по участию Родригеса и его жены в ралли – разумеется, на автомобиле «Renault», так как в то время сам выступал за эту французскую команду. Даниэль Сандовал, еще один близкий друг детства Фернандо, и по сей день в его ближайшем окружении, а также работает вместе с ним.

Простое увлечение начало превращаться в нечто более серьезное в 1988 году, когда семилетний Фернандо Алонсо принял участие в своей первой гонке, идущей в зачет Детского чемпионата Астурии. Она прошла на картодроме Пола-де-Лавиана и завершилась первой победой Фернандо – результатом, который он повторил в остальных семи заездах, став чемпионом и не оставив ни единого шанса другим пилотам.

ЕСЛИ И ОСТАВАЛИСЬ КАКИЕ-ТО СОМНЕНИЯ В СПОСОБНОСТЯХ АСТУРИЙСКОГО ГОНЩИКА, ТО ПОСЛЕ ЭТОГО ОНИ РАЗВЕЯЛИСЬ.

В 1989 году он не только снова выиграл Детский чемпионат Астурии по картингу, но и одержал победу в первенстве Галисии. В том же году Фернандо впервые получил возможность сесть в болид «Формулы-Форд»[10], хотя машина в тот момент просто стояла на месте: ее привезли на картодром Хосе Луиса Эчеваррии для курсов экстремального вождения, которые бывший пилот «Формулы-1» Эмилио де Вильота проводил для местной полиции. У Фернандо почти не осталось воспоминаний о том раннем периоде, что вполне естественно для его возраста. Сейчас, просматривая видеозаписи, он удивляется, что таким маленьким детям разрешали участвовать в гонках, но это были другие времена.

В 1990 году он перешел в категорию «Кадеты»[11] с теми же результатами: снова победил в чемпионате Астурии и, кроме того, завоевал титул в Стране Басков. Это был его пятый титул в картинге всего за три года, и он также стал самым юным чемпионом в этих соревнованиях. Следующим шагом могло быть только национальное первенство, что уже начинало создавать серьезные логистические и финансовые трудности для семьи. До этого момента поездки по Астурии, Галисии или Стране Басков были им вполне по силам, а отец сам вы-

---

[10] Машины «Формулы-Форд» являются начальным уровнем подготовки к гонкам на открытых колесах, а от обычных «формульных» болидов отличаются отсутствием переднего и заднего антикрыльев. – *Прим. науч. ред.*

[11] «Кадеты» (Categoría cadete) – возрастная категория в картинге, в которой на тот момент выступали дети 10–12 лет. Фернандо Алонсо досрочно перешел в эту категорию в 9 лет благодаря своим выдающимся результатам.

ступал в роли механика – этого было достаточно, чтобы побеждать везде, куда бы они ни приехали. С выходом на национальный уровень финансовые расходы и нагрузка на семью должны были значительно возрасти, и Алонсо это прекрасно понимал.

Астурийскому гонщику не оставалось ничего другого, кроме как считать этот этап временем, когда он должен набраться опыта. Как бы ни было ему досадно не сражаться за лидерство, он понимал: нужно сначала изучить новые трассы – многие из которых были стационарными картодромами – и понять возможности своих новых соперников. Он быстро освоился и одержал свою первую победу на мадридском картодроме Лос-Сантос-де-ла-Умоса. По итогам года он стал вице-чемпионом Испании по картингу в категории «Кадеты», чего, однако, оказалось недостаточно, чтобы привлечь спонсоров. Будущее спортивной карьеры Фернандо Алонсо зависело исключительно от его мастерства за рулем – то есть от его способности побеждать и привлекать внимание тех, кто мог бы оказать ему финансовую поддержку. Без сомнения, необходимость справляться с таким давлением со столь юного возраста помогла закалить его характер.

Когда ему исполнилось 11 лет, отец купил ему 100-кубовый карт для соревнований в категории «Юниор»[12], в кото-

[12] «Юниоры» (Categoría júnior) – возрастная категория в картинге для подростков. В начале 90-х годов эта категория была предназначена для пилотов 12–15 лет.

рой Фернандо смог участвовать только благодаря специальному разрешению Королевской испанской автомобильной федерации, так как еще не достиг нужного возраста. Фернандо понимал, что должен беречь эту технику: если не удастся привлечь спонсоров, карт должен был прослужить ему до 18 лет. Кроме того, расходы начали расти, и в будущем они могли только увеличиваться, ведь рано или поздно пришлось бы задуматься об участии в международных соревнованиях. В течение всего этого времени Хосе Луис Алонсо учил сына разбираться в технике, и тот научился самостоятельно разбирать, чистить и заново собирать свой карт. Картодром Астурии, которым руководил друг его отца Хосе Луис Эчеваррия, стал для астурийского пилота вторым домом – он часами тренировался на извилистой трассе длиной чуть более километра. Этот картодром был построен группой энтузиастов, среди которых был и Хосе Луис Алонсо, и даже сам Фернандо[13].

Жени́с Марко́, первый наставник

И снова важную роль сыграл Хосе Луис Эчеваррия – именно он порекомендовал Женису Марко присмотреться

[13] Как отмечали современники Алонсо, кольцевой автоспорт в принципе был не так хорошо развит в Астурии, традиционно считающейся оплотом ралли, поэтому в тот период времени практически весь картинг в регионе держался исключительно на энтузиастах. – *Прим. науч. ред.*

к Алонсо, когда тому еще не исполнилось 12 лет. Марко был владельцем компании «Geni-Kart», созданной его отцом Жозепом – импортером шасси «Mike Wilson» и двигателей IAME Parilla в Испании, а также владельцем картодрома Ла-Эскала в Жироне. Словом, речь идет о человеке с колоссальным авторитетом в мире испанского картинга. Марко прислушался к рекомендации Эчеваррии и предложил Фернандо Алонсо принять участие в гонке чемпионата Каталонии, которая должна была пройти на картодроме Мора-д'Эбре в Таррагоне. Для будущего астурийского гонщика этот заезд стал моментом истины. Если бы все прошло неудачно, ему, вероятно, пришлось бы оставить картинг (по крайней мере, на профессиональном уровне), забыть о продвижении в автоспорте и окончательно отказаться от мечты стать пилотом «Формулы-1». Хотя тогда эта мечта казалась очень далекой, идея уже начала всерьез занимать его мысли. Как же показал себя Фернандо? Он проявил неординарную зрелость, поразительное спокойствие и безграничную уверенность в своих силах – качества, которые, как мы видим, он приобрел очень рано. Он не просто выиграл гонку, а оставил конкурентов далеко позади, показав невероятную скорость.

Впечатленный Женис Марко предложил ему выступать за свою команду в чемпионате Испании в 1993 году. Это освободило Хосе Луиса Алонсо от обязанностей механика, так как его сын теперь был в профессиональной организации. Картом Фернандо занялся опытный итальянец Мауро

Поцци, который сразу разглядел в мальчике нечто особенное. Стоит отметить то, как отец Фернандо сумел вовремя отойти на второй план ради блага сына: он сосредоточился на родительских обязанностях, позволив Марко заниматься спортивной карьерой Алонсо. Результаты не заставили себя ждать: всего через 154 дня Фернандо стал вице-чемпионом Испании в категории «Юниоры», доказав, что более чем достоин оказанного ему доверия. Спустя годы Поцци признался, что ошибся в настройках карта астурийца – если бы не это, Алонсо наверняка стал бы чемпионом.

Кроме того, руководители компании «IAME Parilla» решили проверить Фернандо в деле в Италии – стране, где картинг находился на совершенно ином уровне. Например, за один уикенд астурийцу приходилось соперничать с 300 гонщиками, в то время как в соревнованиях в Испании обычно участвовало всего 30 пилотов. Чтобы одержать победу, нужно было пройти через целую серию квалификационных раундов, утешительных заездов и прочих этапов, поэтому триумф ценился еще выше. Разумеется, уровень соревнований был невероятно высок, а сами гонки – крайне напряженными. Алонсо снова блестяще прошел проверку, заняв сенсационное второе место по итогам свободных заездов и стал официальным пилотом команды «Parilla».

В 1993, 1994 и 1995 годах Хосе Луис Алонсо сам занимался организацией поездок на чемпионат Италии. Он преодолевал расстояния более чем в 2000 километров за рулем

своего дизельного «Peugeot»; поездка длилась от 18 до 20 часов, пока Фернандо большую часть пути просто спал (позже он стал ездить на соревнования с Женисом Марко). Обычно они отправлялись в путь в четверг сразу после школьных занятий и возвращались в воскресенье по окончании гонок, чтобы во вторник утром Фернандо снова мог присутствовать на уроках. Школа «Santo Ángel de la Guardia» в Овьедо охотно шла ему навстречу, помогая совмещать учебу со спортом, а Алонсо отвечал на это хорошими оценками, часто готовясь по конспектам своих одноклассников.

В 1994 ГОДУ ОН ЗАВОЕВАЛ ТИТУЛ ЧЕМПИОНА ИСПАНИИ В КАТЕГОРИИ «ЮНИОРЫ», ПАРАЛЛЕЛЬНО ПЕРЕНИМАЯ У МАРКО ВСЕ СЕКРЕТЫ ГОНОЧНОГО МАСТЕРСТВА.

Женис специально создавал для Фернандо нестандартные условия, чтобы тренировать его: уменьшал угол поворота колес, добавлял балласт, менял давление в шинах или положение сиденья. Все эти настройки он менял во время тренировочных заездов без ведома Фернандо. Благодаря этому Алонсо учился чувствовать машину и адаптироваться к любым условиям – позже это качество он не раз демонстрировал в «Формуле-1». С самого начала юный гонщик выделялся и своими точными замечаниями о работе карта. В то время критически важным было умение беречь шины, так как на одном комплекте нужно было проехать и предфинал, и

финал. Марко работал с астурийцем над этим навыком, и Фернандо быстро его освоил. Еще одной его сильной стороной было умение «читать» гонку и обгонять соперников, выезжая двумя колесами на траву. Поскольку у карта ведущим было только одно заднее колесо, Фернандо мог выносить второе на обочину, не теряя скорости и контроля. Он стал настоящим мастером этого трюка. С самого начала его карьеры в автоспорте было очень мало аспектов пилотажа, в которых он не был бы лучшим. Можно без преувеличения сказать, что у него не было и нет слабых мест. Кроме того, Фернандо всегда борется до конца – как в том случае на трассе в Арагоне, когда после плохого старта он совершил прорыв и выиграл чемпионат Испании в 1994 году.

Всего в 13 лет, стремясь помочь семье и сделать так, чтобы его гоночная карьера не была чрезмерной нагрузкой для семейного бюджета, Фернандо начал подрабатывать механиком у ребят помладше. Он зарабатывал около 100 000 песет[14] в месяц – внушительная сумма по тем временам. Для астурийца помощь другим юным гонщикам была и хобби, и поводом для гордости. Не зря его отец позже говорил, что если бы Фернандо не стал пилотом, он был бы великолепным механиком, ведь эта работа приносила ему почти столько же удовольствия, сколько и вождение. И справлялся он отлично: один из гонщиков, которому Фернандо давал советы и настраивал карт, стал чемпионом Испании. Среди тех, кому

[14] 100 000 песет – сумма, эквивалентная примерно 600 евро.

он помогал с картом, был и Альберто Фернандес (известный как Галле из-за своего галисийского происхождения) – один из его лучших друзей, который сейчас сопровождает его на всех Гран-при «Формулы-1» и помогает решать все организационные и деловые вопросы.

Также в 1994 году Фернандо получил урок, который навсегда изменил его отношение к гонкам. На соревнованиях в Парме (Италия) Фернандо финишировал вторым. Ему казалось, что это отличный результат, особенно учитывая, что гонка проходила за границей. Алонсо вернулся в боксы команды в прекрасном настроении, но такое настроение было лишь у него одного. Фернандо спросил у инженера, в чем дело, и тот ответил: «Второе место – это неплохо, но второй – это всего лишь первый среди неудачников. Побеждает только тот, кто приехал первым, а все остальные – проигравшие». С того момента мышление Фернандо изменилось, о чем он сам рассказывал годы спустя: «Мне было 13 лет, когда я осознал, что ты гоняешься только ради победы. Если бы не тот разговор, возможно, я бы и дальше был безумно рад вторым местам» [1][15].

В 1995 году в Сарагосе Фернандо Алонсо снова стал чемпионом Испании (на этот раз в составе региональной сборной[16]), опередив Антонио Гарсию. Тот как раз только что за-

[15] Ссылки на источники см. в конце книги.

[16] В чемпионате Испании по картингу отдельно проводится командный зачет между автономными сообществами страны. Фернандо выступал за сборную

воевал титул чемпиона мира в категории «Юниоры» и позже стал одним из лучших друзей Фернандо из мира автоспорта. Как мы увидим далее, именно Гарсия сыграет ключевую роль в переходе нашего героя в формульные гонки. Также в 1995 году в Генте (Бельгия) астуриец впервые принял участие в масштабной гонке на международном уровне, которая еще и прошла под проливным дождем. Однако окончательным подтверждением его таланта стал турнир «CIK-FIA Cadets' Rainbow Trophy» (неофициальный чемпионат Европы среди «кадетов»), который прошел в Браге (Португалия). За этим длинным названием скрывался, по сути, юношеский чемпионат мира, на котором Фернандо занял третье место – это был его первый серьезный успех на международной арене. На европейских трассах он встретился с соперником, который всегда был для него особенно «неудобным», – Андре Лоттерером (позже тот построил блестящую карьеру в гонках на выносливость и трижды выиграл «24 часа Ле-Мана»). У Алонсо было чувство, что немецкий пилот всегда предугадывает его маневры на трассе. Еще одним гонщиком, которого он очень уважал в то время, был Джорджо Пантано – один из самых титулованных картингистов в истории. Фернандо считал, что итальянец обладал особым талантом, и даже называл его непобедимым, хотя в дальнейшем карьера Пантано сложилась не так ярко, как от него ожидали[17]

Астурии.

[17] Джорджо Пантано стал чемпионом немецкой «Формулы-3» в 2000 году и

чемпионом GP2 в 2008-м, а также провел один сезон в «Формуле-1» в составе команды «Джордан». – *Прим. науч. ред.*

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.