

РОССИЙСКИЙ ГОЛОС ФОРМУЛЫ 1

Ф
О
Р
М
У
Л
А
1



**АЛЕКСЕЙ
ПОПОВ**

Алексей Попов

Формула-1. Российский голос

«ЭКСМО»

2017

УДК 796.712
ББК 75.721.5

Попов А. Л.

Формула-1. Российский голос / А. Л. Попов — «Эксмо»,
2017

ISBN 978-5-04-089142-9

Алексей Попов – российский голос Формулы-1. И в минувшем сезоне его репортажам с автодромов всего мира исполнилось уже 25 лет... Эта книга – некое подобие творческого отчета за первую часть этого периода. Это и не автобиография, и не академическое резюме гонок. Это воспоминания. Фрагменты того, что Алексей помнит с 1990-го, когда увлекся Формулой-1, по 2002-й, когда вернулся в Москву из Монако. Первые статьи в 91-м, первые эфиры в 92-м, жизнь в Монако, полеты по всему миру – от Австралии до Аргентины. Дружба с пилотами, работа на телевидении, трое сыновей. А еще – много подробностей гонок. Таблицы всех чемпионатов за этот период. И конечно же – эксклюзивные фотографии от французского мастера Жана-Франсуа Галерона.

УДК 796.712
ББК 75.721.5

ISBN 978-5-04-089142-9

© Попов А. Л., 2017
© Эксмо, 2017

Содержание

Начало	7
1990	15
1991	26
1992	35
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Алексей Львович Попов

Формула-1. Российский голос

© Попов А., 2017

© ООО «Издательство «Э», 2018

* * *

Посвящается моему папе

Здравствуйте, друзья! С вами «...», российский голос Формулы-1.

Сколько ни говорил я, что речь идет о названиях сменяющих друг друга каналов, сколько ни объяснял, откуда это придумал и почему не имел в виду себя, столько меня переубеждали буквально все коллеги и болельщики. Даже титр пару раз увидел такой во время выступления на своем же канале: «Алексей Попов. Российский голос Формулы-1. Что ж, пусть. Сам так о себе не буду, но другим не запретишь. Так вышло, что этим самым голосом отработал 25 лет. Некое подобие отчета – перед вами.

Сразу прошу не судить строго литературные достоинства и стиль повествования. Это не книга в прямом смысле этого слова. Даже не статья, которую я писал бы, тщательно выверяя хоть какой-то стиль. Нет, перед вами – плод наших бесед с моим другом журналистом Андреем Петровым. Бесед с диктофоном на столе в разных кафе вокруг Шаболовки на протяжении почти двух лет. Потом переложили на бумагу, вычитали, поправили, опять вычитали. Но разговорный стиль остался.

На самом деле перед вами и не автобиография, и не академическое резюме гонок. Перед вами то, что я помню с 1990-го, когда увлекся Формулой-1, по 2002-й, когда вернулся в Москву из Монако. Будет ли когда-нибудь продолжение? Не знаю, зависит в том числе и от вас. Ну а здесь – фрагменты воспоминаний. Много убрал, вычитывая наговор. И какие-то личные подробности, и какие-то излишние детали тех или иных гонок. Правильно ли сделал – не знаю. На самом деле тут так, как я помню.

Некоторые эпизоды, кстати, помнил неверно – когда делал таблицы результатов по годам, замечал, что какая-то авария вспоминалась из другой гонки или этой, но другого года. Что обгон какой-то был за третье место, а не за лидерство. Такие огрехи, конечно, в тексте поправил. Но наверняка не все. Да и субъективного там много, в том числе и мое отношение к некоторым событиям. Сначала хотел все убрать, потом убрал, но не все. Так что вы наверняка найдете и ошибки, и спорную для вас точку зрения. Так что вот – книга воспоминаний. Относитесь как к художественному тексту. Хотя душой я в нем не покривил ни на секунду.

Спасибо Андрею Петрову, что все это выслушивал.

Спасибо Эльвире Саляховой из «Эксмо», что настаивала и не давала заглухнуть долгострою.

Спасибо старому другу и великолепному французскому фотографу Жану-Франсуа Галерону, что отобрал для меня и предоставил за смешные по западным меркам деньги кадры этих далеких уже чемпионатов.

Спасибо Наталье Фабричной, что работает со мной бок о бок уже столько лет и терпит все это безобразие.

Спасибо родителям, Льву Владимировичу Попову и Елене Юрьевне Бельской, что вырастили меня таким увлекающимся человеком и поддерживали там, где другие бы настаивали на путь карьеры и денег, а не любимого дела всей жизни.

А главное, друзья, спасибо вам! За то, что любите гонки, смотрите их, болеете и переживаете. Я работаю для вас. И это не пафос, это правда...

Итак, готовы? Тогда – внимание... Гаснут огни!!!

Начало



НАЧАЛО

Наверное, логичнее было бы отсчитывать эту книгу с 92-го года, когда я начал комментировать гонки на ТВ, или с 91-го, когда начал свою профессиональную деятельность в газете «Спорт-экспресс». Но это отдельная тема, к ней мы еще вернемся. На самом деле хотелось бы начать эту историю годом раньше, потому что истоки моей Формулы-1 лежат в 90-м, а не в 91-м или 92-м.

90-й год для меня – год моего шестнадцатилетия, фактически вступления во взрослую жизнь. Но время летит очень быстро, и вот уже из моих троих сыновей одному 22, скоро университет окончит, другому 16. Третий довольно маленький, только недавно в школу пошел, но и ему уже девять. Девяностый – особенный год и в моей жизни, и в Формуле-1.

Так получилось, что именно тогда я всерьез, по-настоящему полюбил гонки. Мне было 16, исполнилось летом, и в этот самый момент я оказался в Бельгии, на каникулах у бабушки. Мне очень часто приходилось это повторять во всех интервью и регулярно доводилось читать размышления, которые не всегда были справедливыми по отношению ко мне. Никогда не было желания с ними спорить по мелочам. Теперь есть возможность раз и навсегда развеять все инсинуации на эту тему, и будет уместно сделать это в рамках книги.

Дело в том, что я не считаю себя «мажором советского времени», хотя очень часто доводилось читать: у него все было с детства, у него все было предопределено... Не совсем так. Мой дедушка действительно был достаточно высокопоставленным человеком, но не настолько, чтобы это могло, по советским меркам, помочь в работе. Он трудился в торговом представительстве Советского Союза и посвятил этому всю жизнь. По образованию, как и моя бабушка, был инженером путей сообщения, но затем его послали учиться в Академию внешней торговли. И благодаря знанию языков дедушка работал в Бельгии, потом два раза во Франции, а потом еще раз в Бельгии. Это как раз пришлось на 70-е и 80-е. Он был заместителем торгового представителя Советского Союза. Это достаточно большая должность, но не гигантская, не министерская. Иными словами, у нас не было государственных дач. Наверное, он получал зарплату по советским меркам выше среднего, но в любом случае я рос как нормальный ребенок, в нормальном дворе, в нормальной семье. Дрался в школе – более того, дрался даже в той же самой Бельгии. Я трижды проводил летние каникулы в Бельгии, когда мне было 14–16 лет. Так что доводилось и драться, и влюбляться, и пиво пить исподтишка.

Надо понимать, что советскому гражданину все это было не так легко сделать. Даже будучи за границей, ты все равно был на территории Советского Союза. И каждый выход за забор посольства – это только со взрослыми, совсем не так, как сейчас.

Зато там было телевидение, которое транслировало гонки. Но в 88-м, 89-м годах они меня не очень сильно зацепили. Хотя я любил машины с самого раннего детства. И если попадал на гонки, то смотрел, не переключал, однако не разбирался досконально и уж тем более не ждал, не отмечал красным фломастером в программе передач.

Тот 90-й год стал поворотом. Действительно, первая гонка меня зацепила с самого начала. На мое счастье, я учил в школе французский язык, поэтому прекрасно понимал еще и комментарии, а не только визуальный ряд. Это был настолько интересный чемпионат! Посмотрев одну гонку, уже ждал следующую, потом следующую... Поэтому, когда август закончился и надо было возвращаться в Москву, для меня это было драмой. Не потому что я покидал Бельгию, а потому что понимал, что не увижу продолжения гонок. Тогда появились первые видеоманитофоны, и я очень просил бабушку записать мне эти гонки на кассеты, потом прислать их с бабушкой зимой. 90-й год – я смотрел записи с видеокассет по много-много раз. Это был ключевой момент.

Всю осень ждал результатов каждой гонки. Узнать их было очень тяжело у нас, тем не менее мне это удавалось в ларьках «Союзпечати», где продавались коммунистические

газеты разных стран мира. Там была и французская «Юманите». И на последних страницах – раздел спорта, где публиковали результаты гонок Формулы-1, первую шестерку финишировавших в каждой гонке. Для меня уже это было огромным счастьем – просто узнать, как она завершилась. Сейчас, в эпоху Интернета, такое трудно понять и трудно поверить в это.

Тот, 90-й год закончился трагической нотой для всей нашей семьи. Дедушка зимой вернулся в Москву и буквально через месяц умер от инфаркта. Поэтому потом, когда я где-то читал, что меня по благу устроили на телевидение работать мои высокопоставленные родственники... Все это – совершенная неправда. Должность его вряд ли позволила бы меня устроить куда-то по благу, да и у меня другое было воспитание.

Начнем с того, что если бы он куда-то кого-то устраивал, то первым делом устроил бы куда-то свою дочь, зятя. Но, к счастью, каждый в моей семье работал тем, кем хотел. И мама, и папа у меня преподаватели. Мама – философии, папа – химии, потом он долго экологией занимался, сейчас работает в МГУ на факультете глобальных проблем. По советским меркам родители получали не так много, но всегда занимались тем, чем хотели и что умели. Они до сих пор продолжают работать, хотя у обоих уже пенсионный возраст. Так что меня никто никогда никуда не устраивал. Это, может быть, главный миф, который я очень часто о себе слышал. И он чуть-чуть меня задевал. Больше скажу: никогда не мечтал работать на телевидении, да и журналистом вообще. Просто искренне полюбил гонки.

Я окончил школу в 91-м, в июне, в июле сдал экзамены, поступил на социологический факультет МПГУ. Это был самый первый набор на этот факультет, он только образовался. Даже не помню, почему я выбрал именно его. Наверное, потому, что это было что-то новое, интересное. Плюс удобное расположение: я тогда жил на проспекте Вернадского, а институт находился на «Юго-Западной». От меня по прямой ходил троллейбус, всего три-четыре остановки. Но к моменту, когда я пришел на факультет 1 сентября, я уже работал. И вот как это получилось.

В августе совершенно случайно купил первый номер «Спорт-экспресса» в «Союзпечати» – в общем-то, всегда любил спортивную прессу, газеты, журналы. Даже когда не было денег, можно было зайти, полистать их на прилавке. И вот я увидел новую газету с совершенно потрясающим оформлением – по сравнению с «Советским спортом». А эту газету я тоже покупал время от времени, потому что там иногда что-то печатали о гонках. Но «Спорт-экспресс» предложил абсолютно другой уровень по визуальному оформлению газеты. Макет был яркий и бросался в глаза. И в самом же первом номере была статья о Формуле-1! С огромным энтузиазмом я ее прочитал, но она мне не очень-то понравилась. Красочная, довольно длинная – но все вокруг да около, не о самой гонке. Корреспондент побывал на этапе в Венгрии в 91-м году, но непосредственно о борьбе пилотов на трассе был всего лишь один куцый абзац. Все остальное – о том, как украшен Будапешт флагами в честь «Кэмэл» и «Мальборо». И все рассуждения были лишь о том, что у «Мальборо» две команды («Макларен» и «Феррари») и у «Кэмэл» две команды («Уильямс» и «Лотус»).

Для меня, как для человека, который уже немного разбирался в гонках, было ясно: говорить, что «Макларен» и «Феррари» с одной стороны баррикад по сравнению с «Уильямсом» – совершенно неправильно. Потому что эти две команды вели борьбу между собой в первую очередь. И предыдущий 90-й год был пароксизмом сражения. После нескольких лет доминирования «Макларена» подряд, Прост ушел в «Феррари» и чуть было не выиграл титул, закончилось все знаменитым столкновением на этапе в Японии. Для него и для Сенны это был второй подряд «таран». Но если первый был на Сузуке, когда они были партнерами, то здесь это было столкновение между представителями двух разных конюшен. «Феррари» к тому моменту не выигрывала чемпионский титул почти десять лет. Забегая вперед, можно сказать, что итальянская команда еще столько же его не выигрывала. И Сенна пошел на таран, стал чемпионом, а Прост не стал.

И вот начинается 91-й год. Новая машина у «Феррари», совершенно невнятная, никак не получается выиграть гонку. У «Макларена» все неплохо, у «Уильямса» тоже... Не все, далеко не все было вокруг сражения «Кэмэл» и «Мальборо». Между собой боролись команды, а не спонсоры. И если спонсор поддерживал две конюшни, то между собой они боролись еще более жаростно.

В любом случае, мне понравился сам факт, как была сделана газета. И особенно то, что человек захотел написать о Формуле-1. Пусть даже, с моей точки зрения, не совсем то, что я написал бы сам. А поскольку были летние каникулы и вступительные экзамены остались за спиной, я решился на беспрецедентный для себя шаг. И поехал на Пушечную улицу, позади «Детского мира», между Лубянской и Кузнецким Мостом. Достаточно старый переулок, сзади гостиница «Савой», старая Москва, вход через арку. В одном дворе стоял полуособняк, полунепонятное строение, вокруг мусорные баки – начало 90-х, полнейшая разруха, беспредел, магазины пустые, дефицит всего, спекуляция... Тогда мы с ровесниками пытались смотреть, что делали взрослые. А они покупали сигареты в одном районе Москвы, пытались перепродать в другом. Это было смутное время. Очень не завидую взрослым, которые тогда жили. Нам-то что? Школу закончил, тебе 16–17 лет – весело!

И вот я зашел в тот двор, нашел покосившееся строение. На одном из первых этажей дверь – что-то вроде бывшей коммуналки. Три комнаты, заваленные стопками бумаг и газет. Это и был первый «Спортэкспресс». Совершенно не смущаясь, бегали повсюду тараканы, все было прокурено, сидели какие-то люди, другие сновали из комнаты в комнату. Словом, восхитительное ощущение настоящей жизни. И я вошел туда и немножко оробел. Хотя к тому моменту был уже металлистом, так что в школе сложно меня было испугать: волосы ниже плеч, косуха, перстни какие-то с черепами.

Музыка – это отдельная история. Наше поколение ни на что, кроме металла, просто не обращало внимания. Тогда были только кассеты, и с ними было связано много «приколов». Например, самой крутой считалась фирма TDK. Если тебе удавалось достать ее кассеты, дальше была дилемма: если у тебя и твоих друзей был двухкассетник, то ты с другой кассеты что-то переписывал, либо можно было пойти в студию звукозаписи. Была одна на Арбате, на пешеходной улице. В полуподвальном помещении все стены были завешены плакатами, информационными стендами с альбомами металлических групп. И вот ты отдавал эту кассету и говорил: на сторону А, мне, допустим, «Металлика» – 86-й год, а на сторону В – «Мановар» – 84-й год, второй. Ведь каждый в моем поколении знал, что «Мановар» в 84-м году выпустил 2 альбома!

Поскольку я учил в школе французский, абсолютно неправильно произносил названия. И вообще это была большая проблема: сейчас нашел свои кассеты и увидел, что копировалось с листочков, напечатанных на машинке с латинским шрифтом, и очень часто вместо «I», «L». Английских слов мы не знали толком и копировали, как китайские иероглифы. Это было очень долго и мучительно. Зато каким шрифтом пишется название каждой группы, знал любой, и все подъезды были расписаны названиями металлических команд.

Мой самый первый компакт-диск – Iron Maiden 88-го года, «Seventh son of the seventh son». Этот альбом был заслушан практически до дыр – еще бы, самая первая и самая любимая группа! А дальше постепенно к ней начали присоединяться «Металлика», «Мановар», из наших – «Ария». Кстати, я и сам в школе пел. У нас была группа «Пастор». Очень забавно переключается с Пастором Мальдонадо. Но это было во второй школе, в которой я учился, – не на проспекте Вернадского, а в Теплом Стане.

Так или иначе, когда я пришел в редакцию, был уже опытным металлистом и в школе никого не боялся, а тут оробел. Но самое главное – не особо понимал, чего добивался, зачем туда приехал. Пока ехал – понимал, а на месте растерялся. Но все равно смело вызвал человека по фамилии Гескин, который и написал эту заметку про Формулу-1. Он оказался не

просто журналистом, а аж первым заместителем главного редактора. Самим главредом был Кучмий, который, по сути, и сделал в нашей стране футбол спортом номер 1. До него, в советское время, это было не так очевидно. Футбол чудовищными усилиями Кучмий, многолетней пропагандой – из 8 страниц газеты семь могло быть посвящено футболу – занял первое место среди всех видов спорта. Чудовищный перекося, шли подробные отчеты с матча чемпионата Словакии. Калька с итальянской прессы, но на Апеннинах могут позволить себе посвящать три первые полосы, например, велоспорту – когда есть для этого достойный повод. У «Спорт-экспресса» была четкая установка на футбол.

Так или иначе, вышел ко мне Гескин, который оказался взрослым солидным человеком с усами, и этим смутил меня, потому что я представлял кого-то близкого ко мне, не 17-летнего пацана, но все же. И весь мой боевой задор улетучился. Ну, может, не весь, но, как теперь принято говорить, – чуть более, чем наполовину!

Сейчас в интернете подросткам легко оскорблять взрослых, а в советское время воспитание было совсем иным. Конечно, выпив у метро, ты мог песню «Ой, мороз, мороз» орать по ночам, когда тебе из окон орали уговорить. Но уважение к старшим было. Не нужен ОМОН, один милиционер с грозным видом останавливал толпу подростков.

И вот когда вышел этот Гескин, я смутился, промямлил что-то, но взял себя в руки. И твердо ему сказал – мол, спасибо большое, что вы написали эту статью про Формулу-1, но статья-то плохая, никуда не годится...

Забегая вперед, скажу, что, на мой взгляд, немалую роль сыграл тот факт, что мы были лицом к лицу. Когда люди опосредованно это пишут, да еще с матерком и наглыми выражениями, то отнестись к этому серьезно невозможно. А тут человек видит перед собой смущающегося подростка с длинными волосами, но который при этом имеет какие-то свои убеждения. Он посмеялся и сказал: ну что, можешь лучше? Я сказал: могу. Ведь я учился всегда на одни «пятерки» и когда-то ходил в кружок журналистики Дома пионеров. Правда, мне было лет десять тогда: посетил несколько занятий, написал пару эссе, меня даже похвалили. Поэтому, когда меня спросили, могу ли я лучше, я, естественно, сказал, что могу. Гескин решил сыграть на «слабо», как я это сейчас прекрасно понимаю, может быть, частично посмеяться надо мной, а может, посмотреть – вдруг что выйдет. Он меня отвел к электрической печатной машинке «Ятрань» – ее отличие от обычных печатных машинок в том, что когда строчка менялась, каретка съезжала с громким звуком, сотрясая весь стол. Дал мне бумагу и сказал: ну, пиши.

И я написал то, что мне представлялось интересным о Формуле-1. Это было перед следующей гонкой, которая должна была состояться в Бельгии. Там дебютировал Михаэль Шумахер ближе к концу сезона. Это тоже было совершенно случайно, по стечению обстоятельств. Тогда основная задача журналиста была – добыть информацию. Сейчас основная задача – интерпретация информации. Информации везде море, ты должен ее найти, а потом решить, что донести людям. Ты лимитирован не количеством информации, а тем, сколько можешь выдать в эфир. А тогда было ровно наоборот. Был макет каждого листа газеты, он расчерчивался на колонки, 2, 3, 4, потом рисовалось, какого размера будет фотография, какой будет заголовок. И примерно говорилось: у тебя есть 2500 знаков. Дальше ты шел и думал, что бы написать. К тому Гран-при Бельгии, к счастью, у них уже была такая вещь, как прообраз интернета, информационное агентство. Выглядело это так: стояло три принтера, крутились рулоны бумаги, и на них что-то печаталось. На одном была Рейтерс на английском, на втором – ТАСС, на третьем – АРР. Можно было собрать отдельные кусочки бумаги, они могли быть широкие и узкие в зависимости от количества текста, и у каждого был заголовок «футбол», Формула-1. Того, что было связано с Формулой-1, было очень мало, но для меня это уже был клад по сравнению с тем, как я добывал информацию, пытаюсь не пропустить ни одного выпуска программы «Время». Поэтому свежие новости, пусть даже коротенькие,

пусть даже пунктиром, это было гигантское чудо для меня. Надо понимать, что тогда никаких книг по статистике не было. Буквально все добывалось по крупицам.

И вот из всего этого я слепил заметку о Гран-при Бельгии. Был очень доволен собой, печатал одним пальцем, разумеется – указательным пальцем правой руки, потому что никто не учил меня печатать. Так что занял этот процесс несколько часов. Два – точно. Отдав эту заметку Гескину, гордо встал и ушел. Был уверен, что на этом все и закончится. Но на следующий день, купив газету, я увидел статью за своей подписью. И это для меня был шок: никогда к такому не стремился, не мечтал с детства быть журналистом... Позвонил в газету по телефону, который был опубликован внизу, и попросил передать трубку Гескину. И сказал: это я, Алексей Попов, Формула-1, вчера... Владимир в ответ спросил: а ты почему не на работе? И эту фразу я запомнил на всю жизнь. Замялся, потом говорю – сейчас приеду, через полчаса. Так что через пару недель, 1 сентября, когда надо в институт, он мне был уже не очень интересен. У меня уже была взрослая жизнь, со взрослыми коллегами. И, как выяснилось, я нашел свое призвание. А Владимир Гескин стал для меня в профессии своего рода крестным отцом. При этом относились ко мне достаточно жестко, за что я тоже искренне благодарен. Никакого снисхождения не было и в помине.

У меня было прозвище «молодой», ведь я действительно был очень молодой. Опытные журналисты – люди выпивающие, надо было кому-то ходить в магазин... На Кузнецком Мосту была пельменная, туда можно было ходить обедать. Потом надо было обязательно за чем-то «бежать» для старшего поколения. Зато в ответ – бесценный опыт, бесконечные байки тех, кто уже сто раз побывал в командировках, общался с разными спортсменами. Все это было намного более романтично, чем сейчас. Тогда журналист был связующим звеном между спортсменом, болельщиком и спортом в целом. И от того, насколько интересно он сумеет написать, зависело, заинтересуется аудитория или нет.

Тогда в редакции были собраны «гиганты мысли». Очень много интересных историй довелось услышать. Но молодому организму иногда бывала критична эта доза. Как-то олимпийская чемпионка Елена Вайцеховская привезла меня домой к родителям. Был достаточно веселый момент. К счастью, следующее утро не началось со слов: «Как ты мог? Ты был пьян! Тебя привезли домой!» Ничего подобного. Но мне самому это был отличный урок – меру надо знать. Так что «школа» была очень интересная. И это братство оставило более глубокий след, чем все, что потом было на телевидении. Хотя продолжалось не так много времени – уже весной 92-го года началась работа на ТВ.

Полгода я учился в институте и параллельно работал в газете. И зарабатывал гораздо больше, чем родители. Это, конечно, тоже абсолютная несправедливость. Помню, самая первая зарплата, за август и сентябрь, полтора месяца, была в районе четырех сотен советских рублей. У меня родители продолжали получать под двести каждый. Притом что за ними были десятилетия академического стажа, научные степени... Представляете, я, в первый же месяц написав сколько-то заметок, зарабатываю столько, сколько они вдвоем! Это, конечно, совершенно несправедливо, неправильно, но было именно так. Естественно, чуть ли не большую часть им отдал. Ну а со второго месяца началась гиперинфляция – и все. Самое интересное – в процентном соотношении я никогда больше в жизни столько не зарабатывал, если брать среднюю зарплату творческих людей.

Мне повезло еще в одном: именно тогда в России начали транслировать Формулу-1. Изначально к этому не было особых предпосылок. Но зимой 92-го состоялась Олимпиада в Альбервилле, и там побывала делегация только появившегося телеканала РТР. До этого было Центральное телевидение (нынешний Первый канал), и от него «отпочковалось» Российское телевидение, будущая ВГТРК. Оно базировалось на Ямском поле, где и сейчас есть его здания. Но часть, и в том числе спортивная редакция, уже находилась на Шаболовке. И с того момента с этим местом оказалась связана практически вся моя жизнь.

Шаболовка – самый первый советский телецентр: Шуховская телебашня, которая изначально строилась как радиобашня, и несколько корпусов вокруг нее. Самый дальний – четвертый, похожий на здание советской школы. Там, на четвертом этаже, два «класса», спортивная редакция, она называлась «Арена». Руководил ею Александр Иваницкий, бывший борец, и там было несколько человек из спортивных комментаторов, которые ушли в свое время с Центрального телевидения на Российское телевидение: Алексей Бурков, Сергей Ческидов, Николай Попов, Анна Дмитриева. Алексей Иванович Бурков очень дружил с Гескиным.

В Альбервилле российская делегация во главе с Иваницким познакомилась с моим будущим боссом из фирмы САМИПА, с которой я потом работал на протяжении почти 10 лет в Монако, – Жо Де Рако. Он уже тогда производил определенный телевизионный контент. Выражаясь нынешним языком – это был «продакшн», работавший для крупных французских и итальянских каналов, он производил передачи о гонках. Базировалась компания в Монако и делала все, что было связано с гонками: записные передачи, обеспечение прямых эфиров, интервью. У Де Рако работал человек из Авиньона с русским именем – Иван Аморос. Он обладал невероятным коммерческим чутьем. Именно Аморос понял, что сейчас откроется огромный телевизионный рынок Советского Союза. Де Рако обладал связями, у него были прямые выходы на Берни Экклстоуна, а у того было прямое желание развивать телевизионный показ. И босс Формулы-1, как я понимаю, буквально за копейки отдал Де Рако телевизионные права на все страны бывшего Советского Союза с правом субаренды.

Для Берни выгода была в развитии рынка на перспективу: сначала заинтересовать, плюс перед своими акционерами, которыми являлись команды, а через них и их спонсоры, отчитываться, что есть огромное количество телезрителей бывшего Советского Союза, которые тоже смотрят Формулу-1. Жо Де Рако, руководитель фирмы Самипа, действительно в это поверил и в Альбервилле встретился с российской делегацией и предложил показывать Формулу-1. Дело было новое, непонятное, но поскольку его предлагали бесплатно, то это заинтересовало.

Контракт не был подписан до начала сезона, так что первые гонки 92-го были пропущены. Тогда сезон начинался в Бразилии, ЮАР, Мексике. Их не показали, но дело шло к тому, что контракт будет подписан. Делегация приехала в Россию, переговоры проходили на Шаболовке, в помещении совершенно пустой заброшенной телестудии с огромным столом. За ним собралась чуть ли не вся редакция «Арены», человек тридцать, а с французской стороны было два или три человека – сам Де Рако, Аморос и еще кто-то с ними. Французы были удивлены: в их представлении переговоры, особенно коммерческие, проходят за чашечкой кофе в достаточно конфиденциальной атмосфере, а здесь, наоборот, все было совершенно коллегиально. Я запомнил их удивление. А еще – прекрасно понимал, о чем они говорят между собой, но наше руководство ни разу не попросило меня этим воспользоваться. Тем, в свою очередь, тоже не пришло в голову, что какой-то молодой волосатый парень может их понимать. А попал я туда, потому что, когда зашла речь, что мы можем купить Формулу-1, встал вопрос – кому ее комментировать? Никто вообще не понимал, о чем идет речь. Какие-то общие вводные можно было бы сказать, но огромного количества специфики этих гонок не знал никто. И, видимо, в разговоре со своим другом Гескиным Бурков поделился своими опасениями, а Гескин сказал, что есть парень, который прекрасно в этом разбирается.

С моим первым появлением на телевидении связан еще один курьез. Когда я туда пришел – волосы еще длиннее, чуть ли не до пояса были, перстни с черепами на пальцах, косуха, но при этом – 17 с половиной лет, совершеннейший подросток. И вот сижу в коридоре около редакции «Арены» и жду, что меня примут. Но никто не вызывает. Девушки мимо ходят, и я слышу: «Ну где же этот Попов, почему он не идет?» И я говорю: «Знаете, Попов – это я». Они: «Да ладно, мальчик, перестань шутить, мы ждем комментатора». Я ответил: «Если вы

про Формулу-1, то это действительно я». Тут я увидел в их глазах некое уже чуть ли не разочарование от того, что они вообще меня позвали, не глупость ли это с их стороны. Но все-таки пригласили, поговорили, убедились, что я что-то в этом деле понимаю. И позвали на эти самые переговоры, которые чуть ли не на следующий день должны были быть. После них я подошел к этим двум французским товарищам и начал с ними делиться мыслями даже не о Формуле-1, а о чемпионате спортпрототипов. Там тогда был «Пежо-905», очень красивая машина, которая должна была бросить вызов «Ягуарам», «Порше» и «Мерседесу». Кстати, на них еще до дебюта в Формуле-1 выступал Михаэль Шумахер.

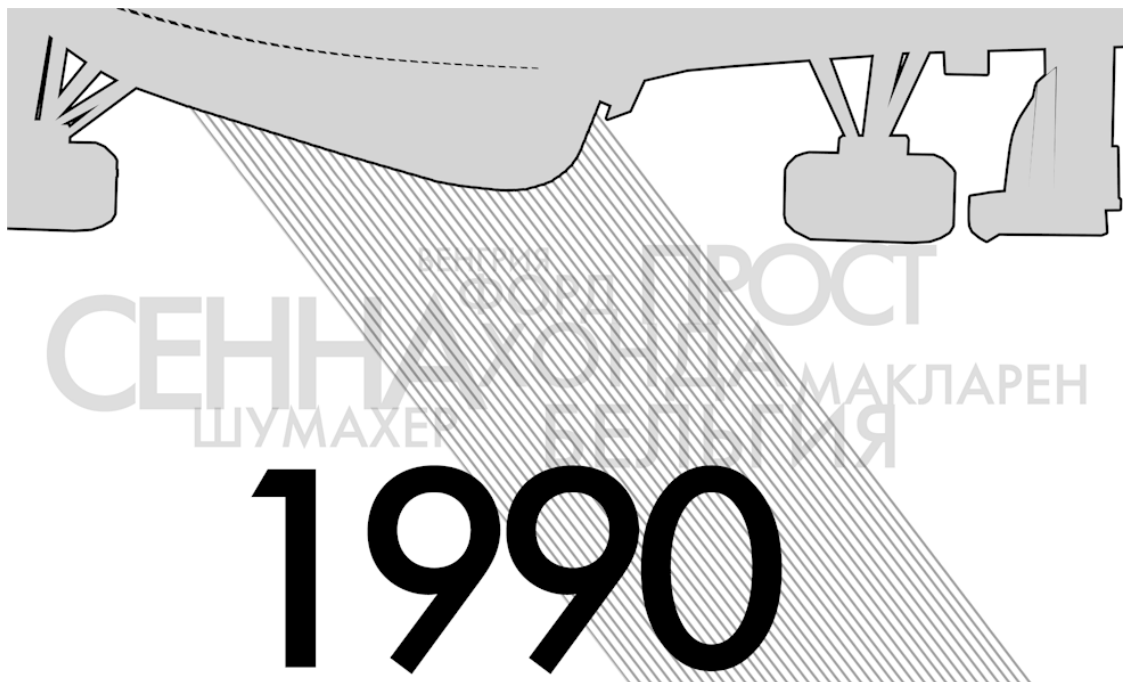
Вышло так, что мы действительно купили, точнее – получили с определенными обязательствами, но достаточно выгодными для РТР, Формулу-1 на несколько лет. Никогда не видел контракта, поэтому, когда люди спрашивают, сколько миллионов мы платим, всегда говорю – не знаю, и люди думают, что я скрываю коммерческую тайну. Честно скажу: если бы знал, я бы ее скрывал, конечно. Проблема в том, что я действительно этого не знаю. Можно услышать разные цифры от разных людей, но то, что тогда это было абсолютно бесплатно, – факт. Более того, французы приплачивали сами. На все гонки они отправляли нашу съемочную группу из трех человек.

В том чемпионате было шестнадцать этапов, три мы пропустили, из оставшихся тринадцати на четыре даже я съездил, причем во время двух из них мне не было еще и восемнадцати лет. И я поехал в командировку от государственного телевидения без всякого блата!

Самая первая поездка была в Имолу, на Гран-при Сан-Марино, и в Барселону. На эти этапы поехал Алексей Бурков, съемочная бригада базировалась в Монако, до автодромов они добирались на машинах. Когда я сам жил в Монако, поступал точно так же: возвращение в ночь после гонки, затемно стартуешь и в середине ночи приезжаешь домой. Несколько человек в машине, которые меняются каждые двести километров – определенная романтика.

Тогда еще была такая вещь, как выездная виза, которую надо было получить в МИДе. В паспорт ставились штампы, что в такие-то даты такому-то человеку разрешен выезд за границу, и дальше надо было еще в посольстве получить въездную. Это было целое дело, им занимался специальный отдел. Но выезд в Бельгию все равно оказался на волоске, что было особенно забавно для меня, ведь там я был уже три раза. В первый же сезон самостоятельной работы на телевидении моя четвертая, и последняя, командировка была именно туда. Так удивительно получилось: вся ситуация закольцевалась вокруг Бельгии с разницей в пару лет.

1990



В те времена машины были именно такими, о которых мечтают болельщики: очень широкими, низкими, без каких-то аэродинамических излишеств, которые стали появляться чуть позже. При этом болиды выглядели очень по-разному – вот что удивительно! Даже если их все покрасить в один цвет, разница была бы заметна сразу же. Сейчас же они различаются едва ли не только командной расцветкой, выделяются лишь две-три машины. По крайней мере, все ведущие производители стремятся к одному знаменателю.

В 90-м машины сильно отличались друг от друга, их можно было считать олицетворением гоночного автомобиля, с очень широкими шинами, причем задние были заметно шире передних. Двигатели – 3,5 литра, а за пару лет до этого они были еще «турбо». И многие болельщики продолжали вспоминать об эпохе «турбо». Но я должен заметить, что все эти «1000 с лишним лошадей» – говорили даже до 1500 в квалификации – в некотором роде фикция. Потому что это было на одном круге за счет повышения наддува в турбине. Сейчас болельщики уже убедились в том, что такое на самом деле «турбо»: низкие обороты двигателя, а значит, довольно тихий свистящий звук. У меня были в моей жизни мощные машины с турбонаддувом, и я знал, насколько даже по-другому они управляются, чем автомобили с высокооборотистыми двигателями. То же самое в гонках: особого единения с машиной не было, это были просто ракеты. Пилот нажимает на газ – и ничего не происходит, потому что есть понятие «турбоямы». И вот он ждет-ждет-ждет – а потом машина выстреливает, почти как на дрегстере, абсолютно неуправляемая. Тонкости в работе газа не было.

На самом деле мощные «атмосферники», которые были в 90-м году, – вот что было здорово! И все они были разными – не по объему двигателя, а по числу цилиндров, как это стало потом. Потом были V8, V10 в обязательном порядке. Вот сейчас вернулись к турбо, архитектура V6, четко прописано, какой должна быть гибридная составляющая. Тогда была полная свобода: к примеру, у «Феррари» был 12-цилиндровый двигатель, у «Хонды» и «Рено» – 10-цилиндровые, у «Форда» – 8 V-образные. А значит, они и звучали все по-разному.

В 90-м году в чемпионате принимали участие 19 команд, а очки в Кубке конструкторов набрали только 10. Каждый балл давался с большим трудом – то же самое касалось и пилотов, тем более что в очковую зону попадали только первые шесть гонщиков. К тому же раньше было намного больше поломок и сходов. Условия можно назвать экспериментальными, хотя тесты были разрешены по ходу всего сезона, без ограничений – столько, сколько позволит бюджет конюшни.

За Кубок конструкторов, по сути, боролись две команды – «Макларен» и «Феррари». Но, забегая вперед, можно сказать, что неожиданно очень хорошо выступил «Бенеттон». Он был построен на базе бывшей команды «Тоулмен» и лишь набирал силу. Кстати, «Тоулмен» навсегда останется в истории благодаря тому факту, что именно в его составе дебютировал великий Айртон Сenna. Это было еще до перехода бразильца в «Лотус». Та самая гонка, когда он раскрылся всему миру, в Монако, где он догонял даже лидера, Алена Проста, – это было именно на «Тоулмене» в 84-м году...

К 90-му году эта команда стала называться «Бенеттон» и выступала на стандартном фордовском двигателе, фактически покупном. Тем не менее результаты были неплохими, в чем заслуга и стареющего чемпиона Нельсона Пике. От него многого уже не ждали, но неожиданно он выступил очень хорошо, одержав аж две победы. А в итоге оказалось, что эти успехи стали для команды, которую только-только возглавил Флавио Бриаторе, серьезным финансовым ударом: как выяснилось, контракт с Пике был подписан по бонусной системе. За одно очко бразилец получал 100 тысяч долларов, руководители были уверены, что он больше 10–15 очков за сезон не наберет. А в итоге – 43! И гонорар – 4,5 миллиона долларов. По нынешним меркам сумма не кажется большой, но тогда такие гонорары получали единицы. Тот же Пике в годы своего чемпионства в 87-м, а тем более в 81–83-м годах столько не зарабатывал.

Вместе с Пике выступал Сандро Наннини, на этой легендарной личности остановимся отдельно. И этот тандем смог опередить «Уильямс», пилотами которого были Риккардо Патресе и Тьерри Бутсен.

И еще одним ярким впечатлением сезона стал «Тиррелл». Это была великая команда, которая за годы порядочно ослабела и к концу 80-х представляла собой скромное зрелище. Такое случается: те, кто застал «Уильямс» несколько лет назад, понимают, каково это, когда команда, за которую ты болеешь, постепенно теряет позиции – сначала один неудачный сезон, потом еще один, а потом это становится нормой, и уже и не ждешь ничего хорошего... «Тиррелл» неожиданно получил совсем молодого пилота Жана Алези, который в середине 89-го дебютировал на домашнем для него Гран-при Франции, параллельно выступая в Формуле-3000. Там он был пилотом Эдди Джордана, который на тот момент еще не пришел в Ф1. Алези дебютировал на «Тиррелле», когда возникла необходимость замены, и приехал 4-м в первой же своей гонке. Естественно, Жан сохранил место в команде, и начало сезона в 90-м получилось потрясающим. Кроме того, «Тиррелл» сделал отличный аэродинамический нос, кардинально отличающийся от всех остальных. Конструктор Жан-Клод Мижо создал для «Тиррелла» то, что потом другие начали заимствовать и что потом стало нормой для Формулы-1 на многие годы вперед. Так что «Тиррелл» тоже тогда нельзя было сбрасывать со счетов, но главной интригой чемпионата было противостояние «Макларена» и «Феррари».

Сезон начинался в США на трассе в Фениксе, которая совсем недолго просуществовала в календаре. До того как в Остине построили трассу, в Америке сменилось 10 различных автодромов, но не прижился даже знаменитый Индианаполис, где попытались обычную трассу вписать в овал. Феникс был городской гонкой в стиле «Индикар»: бетонные стены, дикая жара, из-за этого плавилась резина. При этом – ноль внимания со стороны местного населения. Трасса была длиной меньше 4 километров – 3798 метров, 72 круга дистанция гонки.

Уже в квалификации произошел потрясающий момент. Перед сезоном все ждали борьбы Проста и Сенны. В итоге «Макларен» взял Герхарда Бергера, и именно австриец выиграл квалификацию. Несколько лет спустя, в 1996-м, подобное случилось в «Феррари»: команда взяла свежую пару пилотов, Михаэля Шумахера и Эдди Ирвайна, все ждали успешного выступления от немца, уже двукратного чемпиона в «Бенеттоне», а в итоге первую квалификацию выиграл Ирвайн.

На стартовой решетке рядом с Бергером оказалась машина «Минарди». Те из болельщиков, кто постарше, понимают, что «Минарди» в тот момент была командой, которая могла за что-то зацепиться, абсолютным аутсайдером она стала чуть позже. Талантливый пилот Пьерлуиджи Мартини вместе с Джанкарло Минарди выступал в Формуле-3000. В те годы команды могли подниматься, как в футболе, из более низкого класса в более престижный. Сейчас этого уже практически не происходит, все последние попытки провалились. Попыталась команда «АРТ», которая продолжает выигрывать в Формуле-2. Но в итоге коллектив остался в этом классе, а ее руководителя Фредрика Вассёра взяли в «Рено», а затем и в «Заубер». Кристиан Хорнер, нынешний босс «Ред Булл», работал в команде «Арден», и его отец продолжает ею руководить. Она выступает в Мировой серии V8 и в Ф2. Но подняться выше не может. Еще один пример: команда ДАМС, которая вместе с Простом успешно выступает в Формуле-Е, побеждает в Мировой серии и в Ф2. В середине 90-х она даже сделала свою машину, попробовала провести тесты, но до первой гонки так и не добралась...

По большому счету, сделать подобное удалось только Эдди Джордану. «Минарди» было на тот момент всего несколько лет, и машина Пьерлуиджи Мартини, которая даже внешне сильно отличалась от остальных, – небольшая, черно-белая, она казалась меньше других, – квалифицировалась на первом ряду. Как такое могло быть? На самом деле – благодаря шинам «Пирелли». Всего у нескольких команд была эта фирма, у всех остальных – «Гудиир», который буквально через несколько лет станет монопоставщиком, а следом начнется его война с «Бриджстоун». Затем «Мишлен» будет бороться с «Бриджстоун», потом вновь вернется «Пирелли» – такая вот шинная война.

Гонка проходила в Аризоне – пустыня, жара, асфальт плавился, и шины «Пирелли» справились с такими условиями в ранней квалификации лучше. Старт гонки получился запоминающимся: квалифицировавшийся четвертым Жан Алези на «Тиррелле» сразу же проезжает мимо первых трех пилотов и входит в первый поворот лидером. Удивительно, потому что золотая эпоха «Тиррелла» – даже не 80-е, а 60–70-е годы, эпоха Джекки Стюарта.

Алези лидировал в общей сложности на протяжении 34 кругов. Сенна, который вышел на второе место и его преследовал, ничего не мог поделать. В какой-то момент бразилец атаковал и прошел, и – потрясающий момент: узкие улицы, все повороты под 90 градусов, на следующей же прямой Алези влезает обратно и возвращает себе лидерство. На слабой машине, против чемпиона мира – но никаких авторитетов, смелая атака, и Жан вновь на первом месте. На следующем же круге Сенна его обогнал еще раз и уже прикрыл «калитку» – не пустил на контратаку. Уехал вперед и лидировал 38 кругов.

Айртон выиграл, но Алези удержался на втором месте. Бутсен на «Уильямсе» с мотором «Рено» был третьим. Так что три разных двигателя – «Хонда», «Форд», «Рено», три разные команды – «Макларен», «Тиррелл», «Уильямс». А если считать четвертое место – это четыре разных команды, так как вслед за первой тройкой финишировал «Бенеттон». Прост же в своей первой гонке за «Феррари» очков не набирает.

Надо понимать, что тогда за победу давалось только девять очков, сейчас – двадцать пять. Даже болельщики со стажем наверняка помнят только систему с десятью очками за победу. А вот в те годы давали только девять: 9-6-4-3-2-1. Так что тогда даже подиум приносил всего четыре очка.

После этого суперстарта сезона две недели спустя, в конце марта, проходит гонка в Бразилии. Нужно заметить, что Бразилия не была вотчиной Сенны, – каждый раз что-то у него случалось, что-то мешало победить на родине. Это было как заклятье, он мог быть чемпионом, он мог быть самым быстрым где угодно, но, когда дело доходило до его домашней гонки, все время что-то случалось. На этот раз гонка перебралась из Рио-де-Жанейро в Интерлагос. Он существовал и до этого, был длинной трассой, затем много лет не участвовал в Формуле-1, но потом ее укоротили и сделали примерно такой, какой мы ее знаем сейчас. Очень интересная, быстрая трасса в родном для Айртон Сан-Пауло.

Сенна взял поул-позишн, «Макларен» – в ударе: вместе с ним на первом ряду Бергер. Но в итоге Айртон финиширует только третьим, в 37 секундах позади триумфатора и в 20 секундах позади своего партнера по команде Герхарда... А выигрывает Ален Прост на «Феррари». Счет у них по победам становится один – один. У Проста тоже особые отношения с Бразилией, потому что практически каждый раз здесь выигрывает именно он. По количеству общих побед в Бразилии француз – полный рекордсмен, никто не побеждал так много здесь, для Сенны это чувствительный момент. Кроме того, не только Прост, но и его партнер по «Феррари» Мэнселл финиширует еще в 10 секундах позади Сенны. Причем Айртон лидировал 38 кругов, а Прост только 31, но тем не менее бразильцу не удалось победить.

Дальше команды перебираются в Европу. В те времена календарь был заметно короче – 16 гонок вместо рекордных 21. И так было долго. Только один раз в девяностые чемпионат состоял из 17 этапов. Количество гонок начало расти в двухтысячные. Как-то были даже разговоры про 25–30 гонок, но пока все-таки устоялось количество 21. Соответственно – Америка, Бразилия, Европа. Тогда первой европейской гонкой была Имола, а не привычная сейчас Барселона – трасса в Каталонии еще не была построена. Гран-при Сан-Марино – очень скоростной этап. И так было до 1994 года, вплоть до трагических событий, связанных с Айртоном. Имола всегда была одной из его любимых трасс. И он опять берет на ней поул. И опять на первом ряду вместе два «Макларена» – Сенна и Бергер. Но побеждает Рикардо Патресе, итальянец у себя на родине.

Один важный момент: итальянцы у себя на трибунах никогда особо сильно своих пилотов не поддерживали, они поддерживали марку «Феррари». Иными словами, победа англичанина Мэнселла или француза Проста доставила бы им гораздо больше удовольствия, чем победа соотечественника, потому что он выступал на «Уильямсе», а те – на «Феррари».

Патресе выигрывает, Бергер финиширует на втором месте, и на третьем еще один итальянец, Алессандро Наннини, на «Бенеттоне» (хоть расположен «Бенеттон» в Англии, но название итальянское, марка итальянская, итальянские капиталы, можно сравнить с командой «Маруся», которая была с российскими капиталами, но существовала тоже в Англии). Все расстроены, потому что «Феррари» Проста только четвертая. Но он хотя бы набирает очки, в то время как Сенна, несмотря на свой поул-позишн, пролидировал всего 3 круга и попал в аварию. Большую часть дистанции на первом месте шел Бергер – 33 круга. Но за 11 кругов до финиша Патресе вышел вперед и в итоге выиграл гонку.

Интересная ситуация: в первых трех гонках сезона победили три разные команды. «Макларен» в начале, затем «Феррари» и теперь «Уильямс». На тот момент казалось, что он сможет дать серьезный бой, хотя победа Патресе была неожиданной, не многие на него ставили тогда. Взлет «Уильямса» произошел в 86–88-м годах, когда Пике и Мэнселл выступали и боролись между собой, но затем моторы «Хонда» перешли к «Макларену», а моторы «Джадд» не позволили продолжить на высокой волне, и только сотрудничество с «Рено» открыло новую перспективу.

Традиционная гонка конца мая – Гран-при Монако. Сенна – на поуле и лидирует от старта до финиша, все 78 кругов. Его прессинговал Алези, но обогнать так и не смог. На третьем месте Герхард Бергер. Все три машины финишировали в двух секундах, и это после

78 кругов дистанции. Ближайший их преследователь, Бутсен на «Уильямс», в круге позади. Бергер, кстати, во время первой попытки старта столкнулся с Простом на спуске к легендарной шпильке «Левс». Машины перегородили трассу, пришлось вывешивать красные флаги и давать повторный старт. Все прошло куда чище. Но «Феррари» все равно сошли – причем обе: и у Проста и у Мэнселла отказали... аккумуляторы!

В той гонке вообще было очень много сходов, финишировало только 7 болидов. Это позволило совершенно неожиданно попасть в шестерку гонщикам, которых не очень там ждали, – Алексу Каффи, Эрику Бернару. В принципе, такое достаточно часто в Монако происходит, забегая вперёд, можно вспомнить 96-й год, победу Оливье Паниса. Практически все сошли с дистанции, но выиграл он как раз не за счёт этого, как ни парадоксально, а за счёт того, что залил полные баки и не останавливался. Именно в Монако случаются сюрпризы.

Проходит две недели, команды переезжают в Канаду. Другая трасса, практически городская, на острове, с длинными прямыми. Трасса, где «Макларен» чувствует себя блестяще, и вместе с Бергером Сенна берет первый ряд на стартовом поле. И бразилец вновь выигрывает, опять пролидировав практически всю дистанцию. В какой-то момент за счёт пит-стопа на три круга вырывается вперёд Алессандро Наннини на «Бенеттоне». До очков он не доезжает, но зато другой «Бенеттон» – Нельсон Пике – на втором месте. Ещё один бразильский чемпион. Так что два бразильца и лучший из «Феррари», впервые в сезоне не Ален Прост, а Найджел Мэнселл, который финиширует на подиуме.

Причем на финише все очень плотно: Пике отстаёт на 10 секунд, Мэнселл – на 13, Бергер – на 14. Казалось бы, Сенна выиграл, а дальше целая группа пилотов, но на деле было не так. На самом деле с гигантским преимуществом выиграл Бергер. Проблема в другом: Герхард чуть раньше стартового сигнала светофора дёрнулся вперёд. И за это нарушение был наказан минутой штрафа. Так что эти считанные секунды отставания на финише говорят о том, что Бергер умудрился быть даже быстрее Сенны по итогам дистанции – почти на 45 секунд! А того же Проста он опередил больше чем на минуту. Эта история – к вопросу о том, какие суровые были тогда штрафы. Сейчас же болельщики удивляются – ну зачем назначили проезд по пит-лейну, зачем дали 10-секундный штраф «стоп энд гоу»? Бергер просто чуть раньше дернулся с места – и к его результату на финише прибавили минуту. Он ехал намного быстрее всех в тот день, а оказался только четвертым.

Для Сенны это было хорошо. После Монако, где он выиграл, при Просте вне очковой зоны, на этот раз он получил девять баллов за победу, притом что Прост только два за 5-е место. Уже к этому моменту, к середине июня, казалось, что чемпионский титул в кармане у Сенны. Но тут произошел некий перелом.

Высокогорный автодром братьев Родригез, Мехико, Ален Прост стартует 13-м. Сенна тоже не на поуле, но «Макларен» с Бергером в первом ряду. Казалось, что по крайней мере на этой гонке Просту явно не удастся сократить отставание. Сенна лидирует, лидирует на протяжении 60 кругов из 69. А Прост с 13-го места прорывается, прорывается, прорывается... Одного за другим опережает соперников. Это одна из уникальных гонок Формулы-1, где потрясающее количество обгонов, притом что практически никто не сходит с дистанции. Так бывает достаточно редко. И Прост прорвался до первого места и выиграл. А Сенна не финишировал. Девять очков отыграны обратно. При этом в момент, когда ничто, учитывая стартовую позицию, не предвещало проблем для бразильца. Более того, это дубль «Феррари». Мэнселл финиширует вторым, в 25 секундах позади. И там же в двух десятых секунды позади Мэнселла Бергер.

Забегая вперёд, замечу, что в 2015 году, когда в календарь вернулся этап в Мехико, знаменитого поворота Перальтада на трассе уже не было. На его месте был медленный поворот, рядом с бейсбольным стадионом, который стал своеобразной визитной карточкой Мехико. Полные трибуны, перед ними награждение проходит. И этот поворот был назван

в честь Мэнселла, потому что именно здесь произошёл один из самых зрелищных обгонов в истории Формулы-1. Его можно увидеть во всех видеонарезках об истории Королевских гонок. В борьбе за второе место Мэнселл прошел Бергера по внешней траектории. Это было настолько зрелищно, что больше писали об этом, чем о победе Проста, который прорвался, между прочим, с 13-го места.

Такое часто бывает в Формуле-1. Многие знают, например, легендарную борьбу в Дижоне Жилия Вильнёва и Рене Арну, «Рено» и «Феррари», которые несколько кругов обгоняли друг друга. Но проблема в том, что мало кто помнит – это была борьба за второе место. Впереди была другая «Рено», Жан-Пьера Жабюа, который выиграл с огромным отрывом. Поскольку он ехал один, а те – бок о бок, на протяжении целых связок, поворотов, то один, то другой впереди, все внимание было приковано к этому сражению. И запомнилась именно эта борьба. Она была точно как в Мехико. Запомнился обгон Мэнселлом Бергера. «Феррари» против «Макларена» бок о бок в скоростном повороте, это было второе место в 25 секундах позади Проста, который уже частично отыграл своё отставание. Дальше Наннини, Бутсен и Пике. Довольно уже привычные для этого сезона пилоты.

Через две недели – Франция. И если у Сенны не получалось выигрывать у себя на родине, то у Проста, наоборот, это очень хорошо получалось, на каких бы трассах он ни выступал. Не стала исключением и эта гонка. На первом ряду стояли «Феррари» и «Макларен», но не «основных» пилотов, а «вторых», хотя назвать таковыми Мэнселла и Бергера сложно. Выиграл Прост, но главным героем был опять-таки не он, а Иван Капелли. Молодой итальянец, который сейчас является директором трассы в Монце. Он долго, много лет был моим коллегой, телекомментатором. А потом у него была сложная задача – собрать по итальянским политикам деньги для Берни Экклстоуна и спасти легендарную гонку.

В карьере Ивана Капелли была и «Феррари», но, к сожалению, в самый тяжёлый для команды момент: технически она не ехала. В 90-м он выступал на скромном «Марче», который тогда назывался в честь японских спонсоров «Лейтон Хауз». Его создал Макс Мосли, многолетний президент FIA. Но «Марч», как и «Тиррелл», был в совершенном «загоне», команда давно ничего не выигрывала и по большому счёту медленно катилась к своему концу, если бы не одно «но»: ту машину сделал совсем молодой дизайнер Эдриан Ньюи. И машина была совершенна. Она была маленькая, компактная, шикарно рулилась, единственной её проблемой, конечно, был мотор. Из «Джадда», частного английского двигателя, чего-то хорошего выжать было нельзя, но в определённых условиях машина была очень быстра. И вот это был тот самый день, это был день Капелли.

В той гонке кто только не лидировал: Сенна – два круга, Мэнселл – два круга, Патрезе – один круг, но Прост, который выиграл, лидировал только три круга. Три заключительных. А большую часть дистанции, 45 кругов, впереди был Капелли на этом самом «Марче». И даже французские трибуны начали сопереживать итальянцу, несмотря на то что их соотечественник догонял, обошёл за три круга до финиша и выиграл. Но подвиг пилота на маленькой машине стал третьим подобным событием сезона, после успеха Алези на «Тиррелле» и Пьерлуиджи Мартини, который квалифицировался на «Минарди» в первом ряду на открытии сезона. Капелли едва не выиграл, но победил все же Прост, Сенна – третий. Француз снова отыгрывает отставание. Кроме того, победа Проста становится юбилейной, сотой в истории «Феррари» в Формуле-1!

Традиционная связка середины сезона Франция – Англия, и следующий этап – Сильверстоун. Он был гораздо быстрее, чем тот, что мы знали до новой вспышки скоростей последних лет, и больше соответствовал бывшему аэродрому. Первый ряд – Мэнселл, Сенна, красивое сражение между ними. Одиннадцать кругов Айртон лидирует, двадцать пять – Найджел, ещё шесть – Бергер. А выигрывает кто? Выигрывает в третий раз подряд Ален Прост.

Больше того, и на втором месте нет Сенны, бразилец в этот раз третий. Между ними вклинивается Тьерри Бутсен. И соответственно ещё 5 очков отыгрывает Прост.

Три победы Алена подряд опять меняют баланс сил. Если в какой-то момент казалось, что Сенна на пути к титулу, то теперь стало понятно, что все в руках Проста и его «Феррари».

Еще один важный эпизод: по ходу сезона очень неплохо выглядит команда «Лярусс-Ламборгини» с шасси «Лола». Но у нее проблемы с двигателем: V12 – мощный, но чрезвычайно хрупкий. В Сильверстоуне практически нет разгонов, по ходу дистанции должны были быть высокие обороты. А по силе двигатель сделан хорошо. Скоростные повороты, двигатель постоянно на высоких оборотах, и Эрик Бернар финиширует на четвертом месте, а Агури Сузуки – на шестом. Две машины такой скромной команды в очках. А между ними только «Бенеттон» Нельсона Пике. Это тоже было достаточно серьезной сенсацией.

Следующий этап – в Германии, Хоккенхайм, опять-таки не нынешний, а старый. Это длинныедлинные лесные прямые. Одна из самых длинных трасс: почти 7 километров. И там ещё выше скорости, чем в Сильверстоуне, но очень жёсткие торможения перед шиканами. И вот в этих условиях «Макларен» и «Хонда» оказываются гораздо лучше, Сенна с Бергером берут первый ряд. И бразилец достаточно уверенно выигрывает. Он пролидировал 29 кругов, но из 45. 16 кругов впереди был Наннини на «Бенеттоне», он в итоге финишировал на 2-м месте. «Бенеттон-Форд» с 8 цилиндрами оказался способен сопротивляться «Макларену». Прост на четвертом месте. Сенна частично отыгрывается, а главное – прерывает серию побед Алена. Это было для него очень важно.

Затем команды переезжают в Венгрию, где гонка традиционно медленная, жаркая, практически невозможно обогнать, как и в Монако. Это доказывает Тьерри Бутсен, еще один новый победитель по ходу сезона. В Имоле победил другой «Уильямс» – Риккардо Патресе. При том что эта команда очень редко попадает в очки. И вот – вторая победа в сезоне. Бутсен лидирует все круги. Сенна практически всю дистанцию сидит у него буквально на заднем антикрыле, но обогнать, как ни старается, не может. И в итоге на финише между ними 288 тысячных секунды. А ведь гонка шла почти час пятьдесят. На третьем месте – Пике на «Бенеттоне», с 27 секундами отставания. И один из редких всплесков былой славы команды «Лотус» – Дерек Уорик финиширует на пятом месте. Но это уже минута четырнадцать отставания. Бутсен становится первым после Жаки Икса бельгийцем, поднявшимся на высшую ступень пьедестала. Прост в зачетную зону не попадает, и Сенна отыгрывает у него еще шесть очков. Маятник начинает движение в обратную сторону.

Особенно интересной ситуация становится ещё через две недели – Бельгия, Спа-Франкоршам, конец августа. Редкий случай – было три попытки старта. Не только первая, но и вторая заканчивается массовыми завалами. Очень долго убирают обломки. В итоге на третий старт ряд пилотов уже не выходит. Но гонка состоялась и проходила под знаком сражения «Макларена» и «Феррари» за лидерство. Тот редкий момент, когда Сенна и Прост напрямую борются между собой, но при этом Айртон как был впереди, так и остаётся до самого финиша. На финише между ними всего 3,5 секунды. Ближайший из преследователей, Бергер, в 28 секундах. Дальше два «Бенеттона», Наннини и Пике. И ещё один «Марч» тоже финиширует в очках. Это Маурисио Гужельмин, бразилец. Любимый гонщик Эдриана Ньюи, будущего творца чемпионских машин в «Уильямсе», «Макларене», «Ред Булле», человека, который стал чемпионом в трех командах. Но начинал он с этого «Марча». Ньюи очень нравился подход Маурисио к гонкам, может, Капелли был чуть быстрее, но Гужельмин был вдумчивым, анализировал. С ним было проще получать обратную реакцию, чтобы настраивать шасси. Тогда не было телеметрии, не было миллионов датчиков. С нынешним уровнем компьютеризации все это может казаться смешным. Очень многие вещи делались вручную, и поэтому гораздо важнее был технический диалог с пилотом, когда он мог описать то, что происходит с машиной.

Прост потерял ещё три очка относительно Сенны, и их борьба продолжилась в начале сентября на легендарной трассе Монца. На этот раз они вместе на первом ряду стартового поля. Монца для «Феррари» – даже не Имола, хотя Имола принадлежит «Феррари», и она ближе к Маранелло, и носит имя команды, но Монца – это Монца, храм скорости. Настоящая легенда «Феррари», – здесь команда крепла и росла. Столько всего связано с ее именем, что очень важно хорошо выступить именно здесь, тем более что впервые с 82-го года возник шанс побороться за чемпионство. Попытки были и раньше, но случилась гибель Жилия Вильнева, и титула не было уже с 1979-го года.

Кстати, за год до гонки произошел один яркий эпизод: Прост еще выступал за «Макларен», но уже знал, что переходит в «Феррари», контракт был подписан. Ален победил в Монце, во время награждения толпа скандировала его имя, зная, что он будет выступать за Скудерию. Прост взял кубок, который ему вручили, и бросил болельщикам. Это взбесило Рона Денниса, потому что он никогда не отдавал пилотам кубки. Все кубки за победы «Макларена» хранились в команде. Много лет спустя это сильно разозлило Льюиса Хэмилтона. Он захотел специальный пункт в контракте, по которому имел право забирать победные кубки себе.

Прост так поступил не случайно. Задолго до ухода он чувствовал себя в команде чужим, хотя и принес ей титулы в сезонах 1985–1986-го. Вся команда работала на Сенну, так что поступок Алена – частично спонтанный, частично назло Рону Деннису. В команде его жестко осудили, зато итальянцы очень ждали, когда он начнет выступать за «Феррари».

В таких условиях проходила гонка в Монце. Сенна и Прост квалифицируются на первом ряду стартового поля и опять борются на протяжении всей дистанции. Айртон захватывает лидерство и доводит гонку до финиша. Разрыв между ними небольшой, шесть секунд, но все равно «Феррари» не смогла на второй трассе подряд противостоять «Макларену». Бергер практически на хвосте у Проста в полутора секундах финиширует, все остальные далеко. Ален действительно выложился и сделал все, что мог, но этого не хватило. Сенна ещё отбирает у него очки и уходит вперед.

Высокое шестое место занял Сатору Накаджима, легендарная личность. Впрочем, все японцы, которые прокладывали дорогу в Формуле-1, были по-своему легендарными. Он был партнером Айртон Сенны, благодаря ему моторы «Хонда» и пришли в гонки. Его сын тоже выступал в Формуле-1, но без особых успехов, он был партнером Нико Росберга в начале карьеры будущего чемпиона-2016.

После довольно большой паузы, две недели, Мэнселл берет поул в Эшториле. Прост на первом ряду рядом с ним. Обе «Феррари» выглядели лучше Макларена именно на этом автодроме. И тут в дело вступают личные амбиции Мэнселла. Найджел всегда был очень эмоциональной личностью. Его столкновения с Пике, когда они были партнерами по команде, многого стоили. С Бергером как-то у них обходилось, но тоже грелось, а вот с появлением Проста он понял, что француз стал любимчиком команды. Мэнселлу было тяжело с этим мириться. И в ключевой момент, когда ему самому уже ничего не светило, потому что уже слишком много очков было набрано другими, он закусил удила. Тогда в команде не было такого жесткого руководства, как позже при Жане Тодте, который подчинил весь коллектив Шумахеру, и никто не мог даже пикнуть. Тогдашний спортивный директор «Феррари» дал слабину. И Прост много-много лет спустя всегда об этом помнил и говорил, что команда сама себя лишила чемпионского титула. Потому что это был единственный шанс за многие годы до и многие годы после.

На старте произошел очень жесткий эпизод, когда Мэнселл чуть ли не завез Проста в бетонную стену, чем облегчил задачу Сенне. И в итоге «Феррари» не просто не сделала дубля, но Прост финишировал даже не вторым, а третьим позади Сенны. На трассе, где все

складывалось в пользу «Феррари», вместо того чтобы отыграть кучу очков, они умудрились потерять относительно Айртона. Мэнселл, Сенна, Прост – так выглядел подиум.

После очень короткой паузы – продолжение в Испании, на трассе в Хересе. Нынешнему телевизионному поколению болельщиков она известна благодаря 97-му году и столкновению Шумахера с Вильнёвом в борьбе за чемпионский титул. В 1990-м здесь развернулся новый виток сражения между Мэнселлом и Простом. Не очень корректное поведение изначально, под конец сезона у них просто дошло до открытых ссор. Тем не менее Прост оказался вторым на решетке, Сенна взял поул. Но Айртон в очках не финишировал, в то время как Прост смог выиграть у Мэнселла. Ален отыграл еще 9 очков и сохранил шансы на титул. Тут нужно заметить, что относительно Сенны они были достаточно призрачными вот по какой причине: тогда из 16 результатов брались только 11 лучших в зачет (эта гонка была 14-й). Соответственно, это позволяло пилоту, у которого было много технических отказов, не терять титул из-за поломок. С другой стороны, техника тогда ломалась часто, отказов было очень много, поэтому достаточно редко кто-то реально подпадал под правило вычитания результатов. Но «Феррари» как раз была достаточно надежной, и стало ясно, что какие-то результаты придется вычитать. Так что Просту нужно было не только обгонять Сенну, но и отыгрывать очки, показывая более высокие результаты, чем худшие из этих одиннадцати. Например, если бы Сенна сошел с дистанции, а Прост был бы пятым, то он даже не набрал бы этих двух очков в общий зачет. Ситуация была вдвойне сложной, тем не менее математически он сохранял шансы, оставалось две гонки. Япония и Австралия.

В Японии оба претендента вновь на первом ряду. Поул взял Сенна. В последний момент бразильцу была изменена сторона стартового поля. Это произошло уже по ходу гоночного уик-энда. И Сенна понял, что стартует впереди, но не с самой выгодной для себя траектории. Он ожидал стартовать с другой. Все было сделано не так, как он хотел. Решение, видимо, приняло руководство Международной федерации автоспорта, а ее возглавлял француз, Жан-Мари Балестр. Поэтому Сенна совершенно логично посчитал, что Балестр подыгрывает Просту. Математически ситуация была в пользу бразильца: если они оба сходили с дистанции, то Прост терял теоретические шансы на титул. Он бы не успел за одну гонку, что бы там ни произошло, отыгаться, ему нужно было две гонки. Сенна практически прямым текстом сказал накануне: если что-то случится в первом повороте – я не виноват. Все произошло следующим образом: Прост выигрывает старт, пусть и со второго места, но он лучше стартует. Причем не потому, что траектория была лучше. Дальше он идет по траектории с широкой на узкую, Сенна остается внутри и просто выбивает его, они вместе вылетают с трассы. Болиды застревают в гравии. Не было ни рестарта, ни машин безопасности. Пилоты просто перелезают через ряды покрышек и медленно идут вдоль всей этой прямой обратно. Огромное количество фотографий посвящено этому эпизоду. Естественно – разбирательства, обвинения, возможная дисквалификация. Но все заканчивается отложенными штрафами, предупреждениями, никто никого не наказывает. И Сенна становится двукратным чемпионом мира. А Прост проигрывает.

Кроме того, есть еще один момент. После Гран-при Испании прошло три недели, из Европы надо было переезжать в Азию. В этот отрезок произошла трагедия: пилот «Бенеттона», Алессандро Наннини, попал в катастрофу на вертолете. Он был лучшим итальянским гонщиком за несколько десятилетий, его последователи – Джанкарло Физикелла, Ярно Трулли – такого уровня не достигли. Недотянули и по харизме, потенциал Наннини мог быть бесконечным, особенно если бы он рос вместе с командой «Бенеттон». Он был очень красивым внешне – 20 кофе в день, 2 пачки сигарет, три новых девушки каждый день. По нему все сходили с ума. Он уже был персонажем светских хроник, потому что его сестра, певица Джанна Наннини, на тот момент была в итальянских чартах топ-5. А Сандро, как положено плейбою, не только ездил на быстрых машинах, но купил вертолет и начал учиться

его пилотировать. На лужайке собственного дома с высоты нескольких метров машина рухнула. Очень неудачно, ему оторвало пальцы руки. В итоге их смогли пришить. И Наннини, как и Кубица, смог вернуться в гонки, но в ДТМ. И вершин достичь было не суждено, хотя несколько гонок он выиграл.

Все это происходит перед Японией, предпоследней гонкой сезона. И Пике уговаривает Флавио Бриаторе взять в команду своего старого товарища бразильца Роберто Морено. К этому моменту Морено в Формуле-1 в топ-командах не ездил, но потенциал у него был очень высокий, он был пилот-инженер, очень интеллигентный человек, потрясающей судьбы. И вот Пике уговаривает его взять. И что вы думаете? Первая же гонка – дубль: Пике выигрывает, Морено – второй. А на третьем месте – Агури Сузуки, единственный подиум японцев в Формуле-1 до 2000 года. Сузуки на трассе Сузука – полный фейерверк. Так что одна гонка вместила множество событий, а не только таран Сенны.

Сенна был очень любим публикой. Прост никогда не имел такой харизмы, хотя и не являлся унылым персонажем, но был гораздо старше бразильца на этот момент. Если Сенна только входил в полную силу, то Ален практически уже заканчивал. Сенна очень активно манипулировал общественным мнением и всегда мог представить себя жертвой. Что-то подобное удастся Льюису Хэмилтону в наши годы. После того эпизода многие Сенну оправдывали, почти никто не задавался вопросом – было ли это сделано нарочно. Хотя Айртон сам это не особо отрицал. Много лет спустя он бы, наверное, сказал это прямым текстом. Тогда он этого не сделал, но совершенно не отпирался. И в этом, кстати, заключается большая разница между ним и Шумахером: Михаэль не мог заставить себя признать какие-то свои ошибки, для него это было просто невыносимо. Он отпирался всегда до последнего. Сенна не пытался этого сделать, он был уверен в некотором полубожественном своем статусе и считал, что ему может быть позволено несколько больше, чем другим. И раз он считал себя обиженным – за прошлый год, за столкновение, за эту ситуацию с поул-позишн, – то решил, что может прибегнуть к такому силовому методу. Конечно, были и те, кто возмущался, но большинство внутри paddock было под влиянием его харизмы и ауры.

Наверное, надо напомнить, в какой ситуации произошел таран в 89-м году. Обстоятельства были ровно обратными: Прост был впереди в чемпионате, он шел к своему титулу. Сенна пытался его опередить. Айртон предпринял попытку его обогнать перед последним поворотом в силовой манере на внутренней траектории перед последним торможением, Прост захлопнул «калитку». И повернул ему не в бок, а перед ним, но тоже чтобы специально врезаться. С большой долей вероятности можно утверждать, что и это было сделано нарочно. Сам Прост объяснял потом, что столько раз Сенна «брал на понт», не оставляя шанса: «Или столкновение, или ты отруливаешь в последний момент и пускаешь меня». Проста раздражала эта манера. Плюс в команде не клеились отношения, ведь он был долгие годы ее лидером. К тому же он уже подписал контракт с «Феррари» и никакой милости со стороны команды не ждал. И когда он увидел, что тот издалека начинает влезать, видно, что-то у него внутри взорвалось, и он сказал: «На этот раз ты у меня не проедешь». Сенна действительно не проехал. Но если Прост тогда сошел, то Сенна умудрился вернуться в гонку, сменить поврежденное переднее крыло, догнать лидера гонки, тогда это был Наннини, обогнать его на последних кругах и выиграть! И был дисквалифицирован за то, что вернулся, срезав шikanу. Формальный повод на самом деле. Конечно, такие правила есть, но понятно, что если бы не было этого столкновения и борьбы за титул, то никого другого бы не наказали, особенно дисквалификацией. К гонке в 90-м у Сенны тоже накопело, как ранее у Проста. Произошло то, что произошло: абсолютно намеренное столкновение в первом повороте и чемпионский титул.

Через две недели – закрытие сезона в Австралии, в Аделаиде. Все, кто там бывал, рассказывали, что это был потрясающий Гран-при: совсем маленький городок, который жил

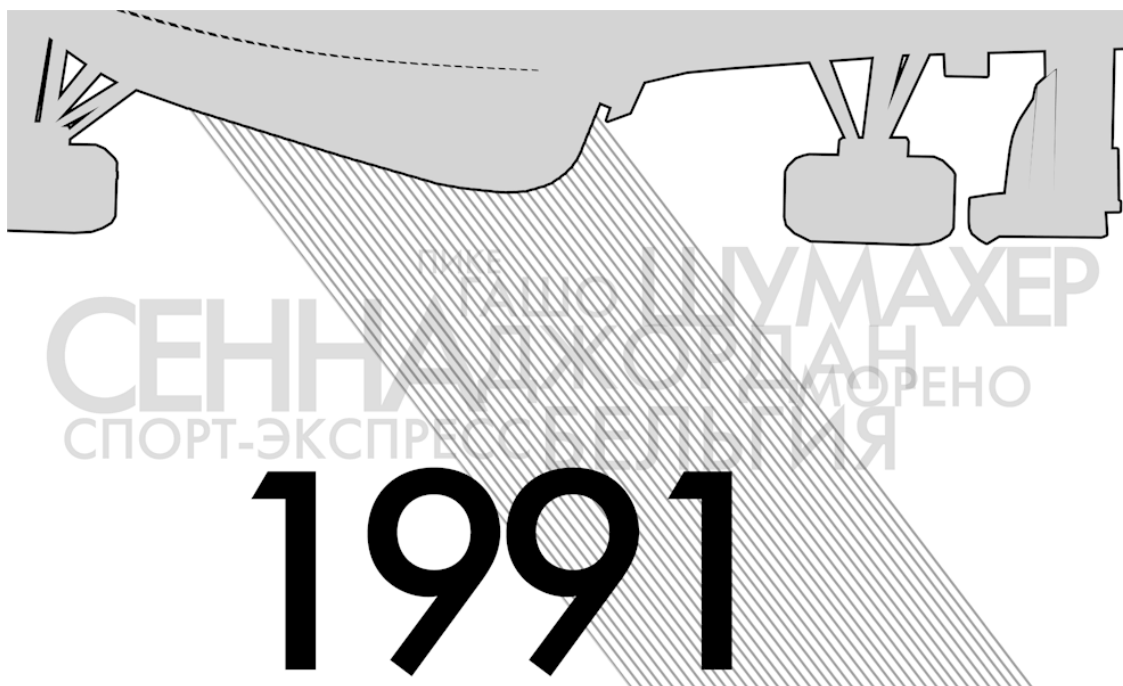
только этим. Если у 5-миллионного Мельбурна есть и регби, и теннисный «Большой Шлем», и сотни своих соревнований, то Аделаида жила лишь этой гонкой. И все горожане жили только ей, постоянный праздник, от первого до последнего мгновения. Думаю, что-то такое же в Ханты-Мансийске с биатлоном происходит, когда весь город живет одним событием.

Аделаида всегда была праздником, но на этот раз этап прошел в странной атмосфере: Сенна готов был в случае дисквалификации бросить гонки, Прост тоже подумывал завершить карьеру, так как чувствовал себя уязвленным, ведь его лишили шанса побороться за титул. В результате победы во второй раз добивается Нельсон Пике. И он набирает 18 очков. И, согласно контракту и оплате по очкам, за две недели зарабатывает почти два миллиона долларов! В ударе был Найджел Мэнселл, поставивший лучший круг. Но британец – второй, в трех секундах от Пике. Прост в 37 секундах позади финиширует на подиуме. Сенна останется без очков, он попадает в аварию. Но он уже был коронованным чемпионом. Произошло это 4 ноября, и вот на этом сезон 90-го года и закончился. Первый год, за которым я следил с замиранием сердца, впитывая каждую подробность. Но в тот момент еще не мог представить, что Формула-1 станет моей профессией и делом всей жизни.

1990

	США	Бра	Имо	Мон	Кан	Мекс	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Исп	Япо	Авс
Сенна	9	4		9	9		4	4	9	6	9	9	6	9		78
Прост		9	3		2	9	9	9	3		6	6	4		4	71 (73)
Пике	3	1	2		6	1	3	2		4	2		2		9	43 (44)
Мэнселл		3			4	6						3	9	6		43
Бергер		6	6	4	3	4	2		4		4	4	3		3	37
Бутсен	4	2		3		2		6	1	9				3	2	34
Патресе			9				1		2	3		2		2	3	23
Наннини			4			3			6		3		1	4		21
Алези	6		1	6												13
Морено														6		6
Капелли							6									6
Сузуки								1						1	3	6
Бернар				1				3		1						5
Уорик					1					2						3
Накаджима	1											1			1	3
Каффи				2												2
Модена	2															2
Гужельмин										1						1

1991



1991-й – год, по ходу которого я дебютировал как журналист в августе, а сезон начался еще в марте. Первый чемпионат, который я осознанно ждал, пытался следить за тем, что происходит, по тому, что находил в киосках «Союзпечати». Это было непросто, информационный вакуум, но чемпионат был очень долгожданным, как другие могут ждать Олимпийские игры или кубки мира по футболу. Я следил за новостями, тем более что в мире Формулы-1 некоторые события произошли. Мы говорили о переходном для команды «Уильямс» 90-м годе, 91-й стал еще одним большим шагом в этом направлении. Мотор «Рено» V10 заработал как следует, первые наметки того шасси, которое в будущем станет почти непобедимым на протяжении нескольких лет, появилось именно в 91-м году. И постепенно именно «Уильямс», а не «Феррари» вышел на первый план как главный соперник «Макларена».

Перед началом сезона судить об этом, естественно, было сложно, зато было понятно, что «Уильямс» заметно усилился. Фрэнк Уильямс – очень жесткий человек, он расставался с пилотами весьма легко. Патресе, Мэнселл, Прост, Дэймон Хилл, Вильнев, Френтцен... А Рубенс Баррикелло о своем увольнении узнал и вовсе по телефону. У него были друзья вначале, но с некоторыми все трагически закончилось, кто-то просто завершил карьеру, а в дальнейшем он ни к кому не привязывался. В этом он был в русле Феррари, который после 50-х годов и фактически вплоть до короткого и трагического эпизода с Жилем Вильнёвом никого не любил. Точно так же и Фрэнк Уильямс. Тьерри Бутсена, который провел хороший сезон, он отправил, а на его место взял Найджела Мэнселла. И вот он приходит в команду, Риккардо Патресе остаётся, а в «Феррари» берут Жана Алези, который в прошлом году раскрылся на «Тиррелле». Он был, выражаясь языком футбола, одной из самых горячих звезд, за него боролись несколько команд. Впоследствии за Шумахера была такая же борьба, чуть позже по ходу этого же года. Я не припомню подобной борьбы за кого-то до Алонсо, Хэмилтона, Феттеля. Может, такая же развернётся за Макса Ферстаппена или Эстебана Окона, если они и дальше будут продолжать в том же духе и не разочаруют обозревателей. Так или иначе,

тогда за Алези была страшная борьба, и, как потом выяснилось, он подписал два контракта: один – с «Уильямсом», другой – с «Феррари».

Сам из Авиньона, но при этом сын итальянских эмигрантов, который так же свободно говорил по-итальянски, как и по-французски. Человек, который молился на «Феррари» в детстве: попасть в Скудерию, да ещё и к Просту в партнёры – для него это было действительно настоящей мечтой! Так что он добился разрыва контракта с «Уильямсом», который в качестве неустойки, как выяснилось, взял одно из шасси «Феррари». Это стало известно далеко не сразу, поначалу были слухи, и лишь много лет спустя сам Жан об этом рассказал. Причем поначалу он утверждал, что не жалеет о своем выборе, но если посмотреть, что происходило с «Уильямсом» в течение следующих шести-семи лет, и учитывая природные талант и скорость Алези... Думаю, у нас мог быть другой многократный чемпион мира, а не пилот, который выиграл всего одну гонку. Может, частично он об этом жалеет, но в любом случае никогда в этом не признается, потому что выбор был его и выбор был неправильным.

Но это был самый яркий трансфер, потому что в «Макларене» все осталось по-прежнему – Сенна и Бергер, и соответственно в «Бенеттоне» – Пике, который, несмотря на возраст, блестяще завершил год двумя победами. И уговорил оставить Роберто Морено, своего соотечественника, очень симпатичного бразильца. Молодой, но уже лысеющий человек, улыбающийся всегда, потрясающий гонщик. Несколько лет спустя мы с ним жили в одном районе в Монако, и как-то он позвал меня к себе гости, мы сидели на лоджии у него. Тогда начались российские инвестиции, конец 90-х, и он надеялся найти каких-то спонсоров – то, что произошло ещё лет через 15, когда начались программы СМП, Газпром, у них появились прототипы, мы начали приглашать иностранных звёзд. Но тогда это были единичные спонсоры, не пошло дело. Не смог я ему ничем помочь. Интервью мы с ним сделали, он очень интересные вещи рассказывал.

Морено выступал ещё в Америке с Майклом Андретти. И однажды, на скоростных овалах, опытным путём с помощью сигаретного дыма, хотя он сам не курил, посмотрел, что происходит с карбюратором, потому что были постоянные перегрузки в одну сторону. И мотор начинал чихать, терять мощность. И он взял сигарету и запустил дым в карбюратор и смотрел, где он выходит, где потеря, где что можно перекрыть. В итоге они поняли, что происходит, и мотор начал работать ровнее. Морено выступал ещё очень долго в различных кузовных чемпионатах.

«Тиррелл» на место Алези взял молодого, подающего надежды итальянца Стефано Модену. И этот сезон он провел блестяще, хотя в дальнейшем так и не удалось ему раскрыться, но «Тиррелл» ещё блистал на медленных трассах в Финиксе, Монако. Модене, может быть, даже удалось набрать очков больше, чем Алези за год до этого. Яркие гонки были, а вот какого-то безумного прорыва в «высшую лигу репутаций» не было.

И на этом фоне дебютировала команда Эдди Джордана, хитрого ирландца, рок-н-рольной души. Никто не ждал, что она станет сенсацией. «Джордан» взял быстрого, подающего надежды бельгийца Бертрана Гашо и одного из мегаветеранов Андреа де Чезариса. Итальянец тоже был быстр, но одной из его чуть ли не главных характеристик было то, что он очень часто менял коллективы, чуть ли не в 13 командах побывал за всю свою жизнь и регулярно попадал в аварии. Так что заслужил прозвище «де крэшерис», от слова crash. С таким составом «Джордан» не привлек к себе особенного внимания перед сезоном, и лишь позднее стало понятно, что именно эта команда – главная сенсация.

Что касается технических характеристик, то двигатели или атмосферные до 3,5 л, или турбо до 1,5 л. В какой-то момент все брали атмосферники, пока турбо «Рено» набивало себе шишки, в итоге французы сделали такой крутой двигатель, что за ними потянулись «Феррари», BMW, и в итоге все перешли на турбо, никто больше не делал атмосферники, только аутсайдеры. А потом турбо запретили, и у всех остались только атмосферники. Но

у всех было разное количество цилиндров. Моторы были очень разными: и заводские мощные – «Рено», «Феррари», «Хонда»; «Джадд», «Ильмор» – полукустарные. «Уильямс» начал работу над активной подвеской, которой будет суждено выстрелить в следующем году.

Начинается сезон в Финиксе. Сенна и Прост квалифицируются на первой линии стартового поля. Сенна выигрывает гонку, которая запомнилась тем, что была очень долгой. Её даже остановили по лимиту двух часов, одного круга пилоты не доехали до финиша – настолько медленной была трасса. Когда смотрели на среднюю скорость гонки – это 164 км/ч, сто миль. И совсем уж смешно звучит для американцев. И какой-то местный обозреватель написал: у нас любой пацан на паркинге в колледже перед девчонками задним ходом проедет быстрее. Таково отношение к Формуле-1 здесь, потому что 500 миль Индианаполиса – это скорость 400 км/ч на прямых. Поэтому Формула-1 не прижилась в Финиксе. Сенна выигрывает, Прост отстает прилично, на 16 секунд, ему даже пришлось отбиваться от Нельсона Пике, который попадает на подиум. Но в тот момент еще казалось, что сезон будет похож на предыдущий, никто не догадывался, что «Феррари» провалит чемпионат.

Следом за Пике финишируют сразу два «Тиррелла» – Стефано Модена и Сатору Накаджима. И еще один японец, Агури Сузуки, начинает сезон в очках. Дебют Алези проходит без попадания в очки, но зато он ставит лучший круг гонки. И кажется, что «Феррари» сможет побороться.

Затем – Бразилия, и наконец Сенна здесь выигрывает. Сан-Пауло, Интерлагос – эта гонка получилась легендарной. У Айртонa свело руку от напряжения, у него заблокировало коробку, он был вынужден ехать, не меняя передачу, последние круги были сумасшедшими. И потом в документальных фильмах включали фрагмент радиосвязи после финиша – как он кричал, но не только от счастья, а и от боли. Сенна долго не мог выйти на подиум, поднять кубок. У него свело руки, он через боль ехал последние круги. Но поскольку ему никак не удавалось победить на родине, этот момент никак нельзя было упускать. Сенна на две секунды опередил Патрезе, который, кстати, стоял с ним на первом ряду стартового поля. «Уильямс» впервые в сезоне оказался на подиуме, а Бергер этот самый подиум замкнул, дальше две «Феррари» – Проста и Алези, а между ними «Бенеттон» Пике. Лучший круг у Мэнселла на «Уильямсе».

Дальше пилотов ждал очень большой перерыв: календарь состоял из 16 гонок, большей частью европейских. Пара выездных этапов – и целых пять недель паузы до Имола. Сенна опять на поуле, вместе с ним Патрезе, который выиграл здесь в прошлом году и мечтал повторить успех у себя на родине. Он даже полидировал 9 кругов, но остальные 52 круга впереди был Айртон.

Во время этой гонки произошёл первый момент будущего разлада между Простом и «Феррари». Шёл дождь, а Прост всегда не любил выступать в этих условиях, и так вышло, что его развернуло на прогревочном круге, он сошёл с дистанции, даже не стартовав. Многие потом уверяли, что развернуло его нарочно, что машина не была повреждена, что он просто не хотел выступать. Болид ехал плохо, на победу Прост рассчитывать не мог, в дождь гоняться не любил... Никто никогда до правды так и не добрался, но итальянцам вообще свойственно раздувать скандалы, а слово – не воробей: когда эта история началась, все стороны стали нервничать.

Сенна же одержал третью победу подряд с начала сезона. На этот раз – дубль вместе с Бергером, – тот отстал всего на 1,5 секунды. Поскольку шёл дождь, в аварии попадают и Пике, и Мэнселл, и Алези – а на подиуме, в круге позади, финн Джей-Джей Лехто из Скудерии Италии, – английский мотор, итальянское шасси, очень скромная команда. Спустя три года этот самый Лехто драматично поучаствовал в одном из эпизодов «черного уик-энда» Формулы-1, который случился здесь же, в Имоле. Итальянец Мартини на «Минарди» – четвертый, а дальше два «Лотуса» – Мики Хаккинена, который в этом сезоне присоединяется

к Формуле-1, и Джулиана Бейли. Уже тогда Хаккинена многие отметили как восходящую звезду.

Через две недели – Гран-при Монако, на котором традиционно не было равных либо Просту, либо Сенне. В последние годы больше Сенне, и он вновь берет поул. «Тиррелл» опять на коне: Модена даже квалифицируется на первом ряду стартового поля. Это сенсация, пусть и не удалось ему добраться до финиша в очковой зоне. Тем не менее это тоже был звоночек, предвестник высоких носов, на которые постепенно перешли все команды. Аэродинамика внешне стала меняться, но тогда ещё очень по-разному могли выглядеть машины.

Сенна выигрывает четвертый этап подряд со старта сезона. Вслед за ним Мэнселл и Алези, первый подиум француза за «Феррари». Дальше Роберто Морено на «Бенеттоне», и лишь на пятом месте Прост с отставанием в круг.

Затем Канада – и это первая в году гонка, которую не выигрывает Сенна. «Уильямс» наконец довел свою активную подвеску, а там очень скоростная трасса с большим количеством кочек тогда была, потом много раз перекладывали асфальт и более-менее добились, но тогда она была не слишком качественной: на прямых буквально прыгали машины, много проблем было и в зонах жестких торможений. Активная подвеска позволила «Уильямсу» очень быстро ехать, болиды берут первую линию стартового поля, но затем Патресе умудряется финишировать только третьим. Мэнселл лидирует 68 кругов из 69, с самого старта. Но Мэнселл не был бы Мэнселлом, если бы не совершил то, что даже у него на родине называли «мэнселлообразным»: на самом последнем круге он приветствует зрителей. В Канаде есть очень длинная прямая, а перед ней шпилька, шпилька Казино. Он едет очень медленно на пятой передаче, она вся окружена трибунами, такой амфитеатр, и ему все радуются, приветствуют. И Найджел Мэнселл: одна рука снята с руля, приветствует трибуны, другой не переключает коробку, а поворачивает руль до упора и умудряется заглохнуть! Стартеров на машинах Формулы-1 нет, в целях борьбы с лишним весом, завести их могут только механики в боксах, с помощью специального прикуривателя. Все, что остаётся Мэнселлу после того, как он заглох, – это там и стоять. До финиша оставалось полкруга, даже меньше. Мимо проезжает Нельсон Пике на «Бенеттоне», который отставал черт знает насколько, но это не важно – ведь гонка не заканчивается, пока человек не увидит клетчатый флаг. И Пике увидел его в тот день первым. Это двойной удар для Мэнселла. Найджел ненавидел Нельсона с тех пор, как они вместе выступали в «Уильямсе» в 86–87-м годах, – бразилец, что называется, постоянно «троллил» его. Мэнселл был добродушным, но не очень далеким человеком, а Пике – очень едким. Нельсон поступал не очень красиво, вплоть до обсуждения внешних данных его жены, которые действительно были спорными. Пике был большим бабником, сам при этом называл Сенну «геем», потому что любил посеять в соперниках ненависть. Основы психологической борьбы, если хотите, – бить каждого туда, где его задевает.

Кстати, к Нельсону Пике потом в некотором роде вернулась ситуация с Найджелом: один из его сыновей попал в скандал в Сингапуре с нарочным вылетом в стену, а затем был опозорен собственным шефом по команде (к тому моменту уже бывшим) по поводу сожительства с пожилым англичанином. Неизвестно, была ли это правдивая история – на момент Формулы-3. Бриаторе сказал Пике-младшему, чтобы тот взялся за ум в Формуле-1 и перестал думать о глупостях. И был вынужден взять его жить к себе в дом. Так или иначе, Пике выигрывает Гран-при Канады, Стефано Модена финиширует вторым, повторяя подвиги в виде вторых мест Алези за год до этого. Патресе приходит четвертым. Мэнселлу засчитали шестое место с отставанием в круг, он получает одно очко вместо десяти. Именно в тот сезон Формула-1 перешла с девяти очков на десять. Так что к тому моменту Сенна взял даже не тридцать шесть, а все сорок очков.

И еще один интересный момент: на четвертом и пятом местах – машины Эдди Джордана. Команда в первый же свой сезон, более того – уже в пятой гонке, добралась до очко-

вой зоны. И сразу двумя болидами. Они набрали всего пять очков, но в те времена многие команды за всю карьеру и одного очка не зарабатывали.

Через две недели – Мексика, летнее турне по североамериканскому континенту продолжается, и там Патресе вновь берет поул, рядом с ним – Мэнселл. На трассе тоже достаточно много кочек плюс профилированный поворот, плюс мы помним, как Мэнселл блеснул в прошлом году, хоть и выиграл Прост, прорвавшийся с 13-го места. Но Найджелл совершил тот самый суперобгон Герхарда Бергера по внешнему радиусу, поэтому, естественно, он очень надеялся выиграть. И, хотя на протяжении 14 кругов ему удается лидировать, выигрывает в итоге его партнер Патресе. Итальянец лидирует 53 круга и сохраняет статус-кво, опередив Мэнселла на 1,3 секунды. Сенна, который в Канаде не добрался до финиша, вновь возвращается на пьедестал, но только на третью его строчку и почти в минуте позади – 57 секунд. И дальше – второй раз подряд – Андреа Де Чезарис на «Джордане». Еще одно четвертое место две недели спустя первого для команды-дебютанта. Возвращение в Европу для команды Джордана становится триумфальным, о ней начинают говорить. Очень интересная машина, очень красивая. До сих пор это машина зеленого цвета, со спонсорами «7 Up» является одной из икон Формулы-1. Но не из-за своего столь удачного дебюта, а из-за того, что произошло чуть позже, буквально через несколько месяцев.

Во Франции – совершенно новая трасса. Гран-при остается, но автодром – новый. Два новых автодрома появляются в этом сезоне – Маньи-Кур и Барселона. Трассы нового поколения, тогда еще Герман Тильке не начал строить все автодромы, и каждый делал кто во что горазд. Это была очень спорная трасса, построенная во многом по политическим соображениям. Родной департамент руководства страны. Надо помочь экономически. И вот – трасса в чистом поле – 250 километров до Парижа, даже автобана нет! Сам автодром достаточно интересный: хотели сделать трассу из разных поворотов, которые встречаются на других автодромах. Вроде бы это получилось, но особо жесткой красивой борьбы за многие годы Маньи-Кур так и не увидел. Были отдельные эпизоды, но он не стал культовой трассой.

Патресе опять на поуле, ему это очень хорошо удается в отличие от того, что произошло через год, когда Мэнселл полностью приспособился к «Уильямсу». Рядом с Риккардо – Прост. Но в самом начале вперед вырывается Мэнселл и добывает свою первую победу после возвращения в «Уильямс», потому что за него он выступал еще до ухода в «Феррари» и едва не стал чемпионом (помешали именно внутренние распри с Пике). Найджелл на 5 секунд опережает Проста, а тот – на 30 Сенну. А у бразильца на хвосте Жан Алези, которому одной секунды не хватило составить компанию Просту у себя на родине. Тогда было бы два француза на подиуме. Патресе – пятый, а на шестой позиции Андреа Де Чезарис. Третий финиш в очках для «Джордана», и это уже начинает становиться сенсацией. Но все пишут о том, что Прост лидировал 48 кругов, а у Мэнселла – только 20. «Феррари» удалось продержаться впереди большую часть дистанции, и начинает казаться, что сезон не столь провальный. Впрочем, очевидно также и то, что самый серьезный соперник «Макларена» – не «Феррари», а «Уильямс».

Дальше – скоростной Сильверстоун, и, естественно, у себя на родине фаворит Найджел Мэнселл, который всегда был королем этой трассы. Он и берет поул, опережая даже не Патресе, а Сенну. Айртон финиширует только четвертым в круге позади, и даже его партнер по команде Бергер лучше расположен в протоколе, – он на втором месте. И Прост впереди, он третий, правда, уступает Мэнселлу минуту... Ни о каких пяти секундах, как было за неделю до этого, и речи не идет. Пике на «Бенеттоне» пятый, а на шестой позиции Гашо на «Джордане». Команда-дебютант опять финиширует в очках, а ведь тогда стартовало по 26 машин, и попасть в шестерку было серьезным достижением.

В Германии на поуле опять Мэнселл, Сенна – вместе с ним. И здесь – дубль «Уильямса»: вслед за Найджелом финиширует Патрезе. Похоже, заработала машина «Уильямса», и чувствуется перемена сил в чемпионате.

Следующий Гран-при – Венгрия, медленный автодром. Любимая трасса Сенны, его перу тут принадлежит один из самых красивых обгонов. Айртон берет поул, опережает Патрезе в квалификации. И опережает Мэнселла и Патрезе в гонке на 5 и на 15 секунд. Если за год до этого Бутсен смог вырваться, то на этот раз два «Уильямса», даже прибавивших, не смогли. Бергер на четвертом месте, Алези – на пятом, а шестая позиция – у Ивана Капелли на «Лейтон Хаусе». (Тот же самый «Марч», переименованный по тому же принципу, как «Ягуар» в «Ред Булл». «Лейтон Хаус» – серьезная японская фирма, которая выкупила «Марч». Когда большие чины из Японии приезжали на гонки, команда использовала интересную тактику: чтобы произвести сильное впечатление, практически не заправляли баки на старте, поэтому были очень быстры на первых кругах, а потом замирали на обочине. Руководители говорили: «Ах, черт, машина сломалась, но вы видели, какая она была быстрая?» Спонсоры радовались и давали еще денег.)

На этапе в Бельгии Сенна начинает новую победную серию, как и в начале сезона. Он берет поул и выигрывает гонку. Но вместе с ним в первом ряду стартового поля опять стоял Прост, очередное светлое пятно для «Феррари». Однако в гонке Проста не было даже близко. Алези лидировал на протяжении девяти кругов, один круг – Пике, шесть – Мэнселл, и двадцать восемь Сенна. Айртон на две секунды опередил Бергера, дальше два «Бенеттона», Пике вновь на подиуме. Лучший из «Уильямсов», Риккардо Патрезе, лишь на пятом месте, причем в 57 секундах позади, на 6-й позиции Марк Бланделл – британский гонщик из совсем уже умирающей команды «Брэбэм». В свое время Джек Брэбэм ее создал и свой третий титул чемпионский завоевал за рулем собственной машины. Потом долгое время этой командой руководил Берни Экклстоун. За «Брэбэм» Пике выигрывал свои первые титулы, на ней появились сверхмощные моторы BMW, тогда, в начале 80-х, BMW обыграло «Рено» с неким нарушением по топливу, французы по политическим соображениям не подали протест, но их же гонщик никогда не простил им этого. Потому что молодой пилот Ален Прост тогда мог в первый раз стать чемпионом мира, а победил Пике.

Так или иначе к этому моменту «Брэбэм» был совсем захудалой командой, и выступали за нее два англичанина, которых называли MB1 и MB2. Потому что одного звали Мартин Брандл, а второго Марк Бланделл. Брандл позднее засветился в более-менее топ-командах, но без особых результатов. Он так и не выиграл никогда ни одной гонки. Бланделлу не так повезло, один сезон он был в «Макларене», но когда команда была на спаде. Один сейчас работает комментатором, является символом – голосом Формулы-1 в Британии, а другой – в агентской конторе, занимается промоушеном не только пилотов, но и других спортсменов, представителей гребли, тенниса.

Лучший круг у Роберто Морено, который финиширует четвертым. Морено действительно раскрылся, он едет на уровне Пике, он принес несколько хороших результатов. Но этот Гран-при Бельгии вошел в историю не из-за победы Сенны и не второго места Бергера.

Дело в том, что в промежутке между Венгрией и Бельгией произошло одно маленькое, но важное событие. В Венгрии лучший круг показал Бертран Гашо на «Джордане», следующая гонка должна быть у него на родине, в Бельгии, все его ждут, но в этом промежутке англичане сажают пилота в тюрьму. Он оборонялся от английского таксиста газовым баллончиком. Гашо был женат на англичанке, часто бывал в Лондоне, возник конфликт. Его вызывают в суд и назначают реальную меру пресечения на несколько месяцев. Даже не условный срок. Огромный шок для всех.

К Эдди Джордану приходят представители «Мерседеса», который тогда выступал не в Формуле-1, а в спортпрототипах, в Ле-Мане. Обеспечивал выступления «Заубер», который

тоже не имел отношения к Формуле-1, но в нем были собраны как опытные, так и молодые гонщики. У них была своя «джуниор-тим» – Шумахер, Френтцен и другие. И вот один из лидеров коллектива и был предложен Эдди Джордану. Одним из аргументов, помимо кругленькой суммы – поэтому, когда я слышу «платный пилот», смею заметить, что и Михаэль Шумахер стартовал за деньги, в районе 100 тысяч фунтов, солидная сумма по тем временам, – было то, что он вырос в ста километрах от трассы. Без этого довода трудно было согласиться и взять парня в команду без тестов. Действительно, Керпен с той стороны границы очень близко к Спа. «Он знает каждый поворот» – на самом деле, Шумахер позже признался, что никогда не бывал в Спа вообще. Приехал в четверг и на велосипеде проехал несколько кругов, пытаюсь запомнить повороты. Но в гонке он настолько всех потряс, что действительно все поверили, что он знает трассу наизусть. Вопрос был в том, как он будет дальше выступать. Спа он знает великолепно, а дальше? В одном из свободных заездов Шумахер с ходу показал четвертое место, квалифицировался седьмым, на старте к первому повороту обогнал «Бенеттон» и «Феррари». Дебютант на команде-дебютанте посреди сезона выходит к повороту «красная вода» на пятом месте, но тут у него ломается сцепление. Еще пара сотен метров, и он останавливается. Тем не менее начало положено.

Дальше по ходу этой гонки Де Чезарис в какой-то момент догоняет лидирующего Сенну и борется за первое место. Но машина выдерживает хоть и дольше, чем у Шумахера, но тоже ломается, поэтому в сухих протоколах не осталось никакого воспоминания о «Джордане». А ведь именно эта гонка 91-го года стала стартом для Михаэля. И она же стала стартом для меня. Потому что та история, которую я рассказывал, когда пришел в «Спорт-Экспресс», тоже была после предыдущей гонки в Венгрии. Именно в первом номере была статья о ней за авторством Владимира Гескина, именно ее я пошел критиковать, он дал мне написать какие-то пару заметок между делом, которые опубликовали, и Бельгия была первой гонкой, о которой я писал уже в качестве штатного корреспондента. Я собирал весь уик-энд все телетайпы, на всех языках, складывал все эти результаты заездов, пытался правильно прочитать фамилию «Шумахер», потому что тогда это было не очевидно. Очень много было s, c, h – в начале, посередине, надо было точно понять, как это по-немецки читают. Но мне опытные товарищи по аналогии с вратарем Тони подсказали, что, наверное, по-немецки это Шумахер. На свой страх и риск я написал «Шумахер» и угадал. Хорошо помню, что у меня было упоминание в одной из заметок, что Шумахер один из свободных заездов закончил на четвертом месте. Но Гескин вычеркнул эту фразу, я тогда очень обиделся, а он сказал, что это лишние подробности. И они перегружают текст, и достаточно сенсационно уже то, что человек квалифицировался седьмым. Так что важен сам факт этого дебюта, хотя я и не видел гонку, а писал лишь по сухим цифрам, но тем лучше работало воображение. И с этой гонки началась моя карьера.

Сам сезон уже шёл к концу, оставалось всего пять этапов – три европейских и два – вне Европы. С борьбой за титул все было более-менее понятно, тем более что в Италии Сенна был вторым. Поул остался за ним, но в гонке он уступил Мэнселлу, который взял своеобразный реванш перед тифози за прошлый год. Хотя настоящие болельщики «Феррари» в любом случае относились к нему очень тепло. Его бесшабашность, всегда на грани – это импонировало. Сенна финишировал вторым, в 15 секундах. А в шести десятых секунды от Сенны пересек черту Прост. И это стало его лебединой песней – всего 5 подиумов. Для Проста этот сезон оказался первым с самого начала карьеры, после того, как у него появились быстрые машины, когда он не смог выиграть ни одной гонки. Во все остальные годы в общем зачете он мог занимать места от первого до пятого, но этапы обязательно выигрывал.

Здесь он боролся до последнего с Сенной за второе место. Бергер – четвертый, и – внимание! – два «Бенеттона» на пятом и шестом, Шумахера и Пике. Шумахер умудрился сменить команду. Потом выяснилось, что переговоры шли два дня с участием огромного

количества людей. У Флавио Бриаторе был партнер, Том Уокиншоу, сейчас его уже нет в живых. Бывший регбист, человек, который в Австралии строил гоночные машины, потом у него была своя команда «Эрроуз» в Формуле-1, но тогда он был партнёром по «Бенеттону». Он увидел дебют Шумахера в «Джордане» и сказал, что его нужно брать любой ценой. Они торговались очень долго, и в итоге Эдди был поставлен перед фактом. Он пытался сопротивляться, показывать контракт, но Джордан потерял свою звезду, едва ее обретя. В Монце Шумахер приехал уже в комбинезоне «Бенеттона». Когда туда приехал Роберто Морено, он тоже был потрясён этим фактом. Но ему сказали: «Извини, спасибо!» И Морено оказался в «Джордане».

Шумахер в первой же гонке приехал в очках, 2 балла за пятое место. Учитывая их мотор «Форд» V8, на сверхскоростной трассе бороться с «Феррари», «Хондой», «Рено» было непросто. Более интересен другой факт: Шумахер приехал впереди Пике. Мальчик, который проводил вторую гонку в жизни и первую в этой команде, обогнал трехкратного чемпиона мира на 11 секунд. Это и предопределило и конец карьеры после сезона для Нельсона, и все дальнейшее, что мы знаем о Михаэле Шумахере.

В Португалии первую линию берут Патресе и Бергер, Риккардо доводит дело до победы. Но Сенна прорывается на второе место. Он – чемпион! На подиуме Алези, но если Айртон проиграл Патресе 20 секунд, то Жан – 53. Еще один всплеск для Пьерлуиджи Мартини на «Минарди» – он четвертый. И следом за ним – два «Бенеттона», но на этот раз Пике все-таки впереди Шумахера на 6 секунд. Старик берет свое обратно, маленький реванш у юниора, но это уже ничего не изменит. В квалификации Шумахер выглядит очень сильно и производит впечатление работяги, человека, за которым будущее.

Последняя европейская гонка, и это дебют трассы. Мы говорили о Маньи-Кур, теперь Барселона, и знаменитые кадры – длинная прямая, кочки, рядом Мэнселл и Сенна. И искры следом за ними. Эти кадры – как раз из дебютной гонки. В дальнейшем Барселона будет не самой обгонной трассой, скорее тестовой.

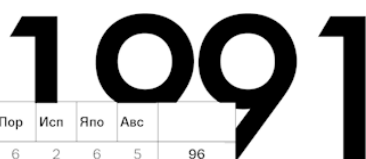
Бергер и Мэнселл на первом ряду, побеждает британец. Вся концовка сезона проходит с его преимуществом, возможно, он что-то и смог бы противопоставить Сенне, если бы не упущенные возможности. Прост и Патресе на подиуме, Алези – четвертый, Сенна финиширует только пятым. Но по большому счёту он уже борется просто за победы. Титул уже есть – трехкратный чемпион мира. Догоняет того же Пике, Джекки Стюарта, Джека Брэбэма, но главное для него – он догоняет Проста. Они сравниваются. А Шумахер опять в очках – на шестом месте, вновь впереди Нельсона Пике.

Перед двумя заключительными этапами – четырехнедельная пауза. Обе гонки проходят спокойно, никому ничего уже не надо. На Сузуке Бергер и Сенна на первой линии, Герхард побеждает, Айртон уступает ему три десятые секунды. Многие тогда восприняли это как подарок с его стороны. Но официально это никогда никем не было признано. Возможно, это и правда, точно так же один раз произошло между Шумахером и Баррикелло, и точно так же это было не очень элегантно, не очень хотел это делать Михаэль, и может, этим ещё больше обидел Баррикелло. Тот дубль «Макларена» важен с точки зрения Кубка конструкторов, потому что Мэнселл попадает в аварию, Патресе только на третьем месте, а Бергер с Сенной берут максимум очков. Поэтому мечта Фрэнка хотя бы в общем зачёте опередить «Макларен» практически разбита. Прост на четвертом месте, и это его последняя гонка в «Феррари», хотя сам он об этом еще не знает. В Австралию Ален не прилетает. В интервью после Сузуки он не сдержался и сказал, что машина рулилась, как грузовик, а поскольку в «Феррари» была очень большая война кланов среди руководства, которая после смерти Энцо Феррари шла без остановок вплоть до появления Тодта, Прост попал под горячую руку. И с ним попрощались. Вместо него взяли Джанни Морбиделли, молодого итальянца. Он смог финишировать на шестом месте и взять половину очка. В Аделаиде случился неверо-

ятный ливень, точно такой же в начале 16-го года случился на открытии сезона V8 суперкаров. Ведь трасса в Аделаиде продолжает существовать, и главный кузовной чемпионат зеленого континента всегда проходит здесь. Мельбурн не убил Аделаиду. Город замечательный, и трасса интересная, но вот иногда здесь случаются дикие ливни. Тогда ещё не было пейскаров, остановок. Гонка была такая, что в аварию попадают Шумахер, Алези, Накаджима. И заезд останавливают после 14 кругов из 81. А по правилам, если не пройдено трех четвертей дистанции, то пилоты получают половинные очки. Сенна, который выигрывает свою гонку в год последнего чемпионства, получает только половину очков. Мэнселл, который яростно его преследовал, на втором месте, а дальше Пике, Патресе и Морбиделли, который в таких сложных обстоятельствах оказывается в «Феррари». Для итальянца это дичайшее напряжение и ответственность. Тяжело для Скудерии заканчивается этот сезон.

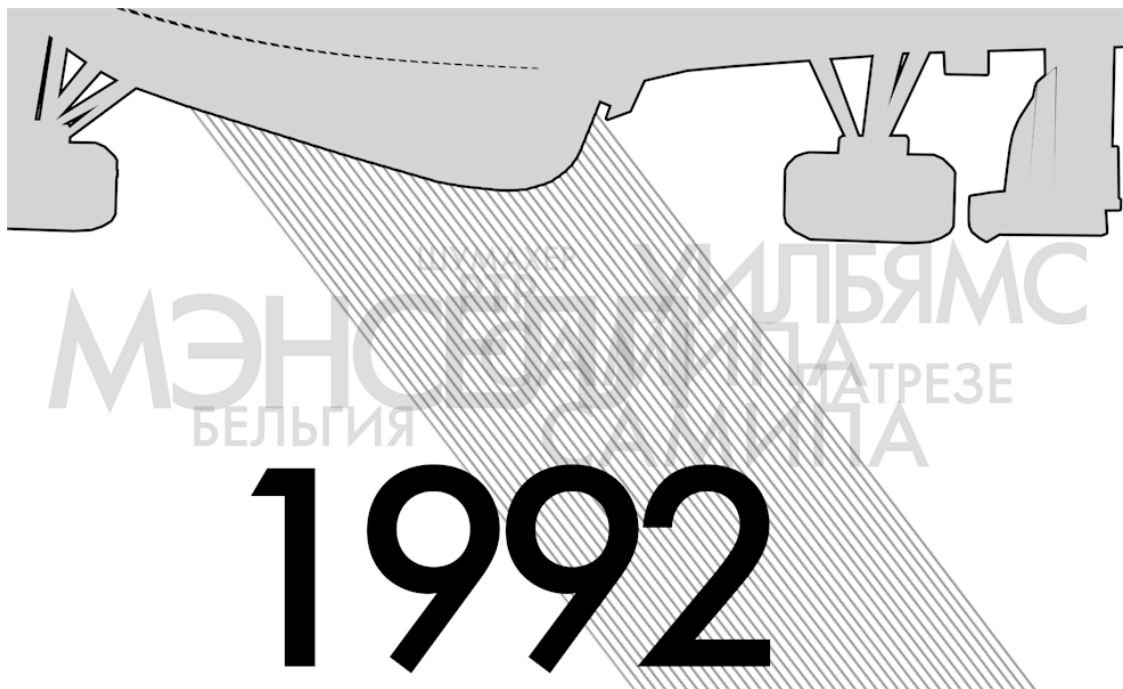
«Уильямс» намного впереди, боролся за Кубок конструкторов и лишь чуть-чуть уступил «Макларену».

Что касается меня лично, то в этот момент я всю жизнь хожу в институт, но делать это мне уже не очень интересно. Я начал работу всей моей жизни. Ничего увлекательного в учебе для меня не было. Новые друзья, конечно, новая система преподавания после школьной. Но в «Спорт-экспресс» ездил с гораздо большим удовольствием. Этот семестр был последним для меня, когда я всерьез учился, сдавал экзамены в срок, дальше все больше и больше концентрировался на работе. Тем более что после этого сезона пошла подготовка к началу телевизионных трансляций в России.



	США	Бра	Имо	Мон	Кан	Мекс	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Исп	Япо	Авс	
Сенна	10	10	10	10		4	4	3		10	10	6	6	2	6	5	96
Мэнселл				6	1	6	10	10	10	6		10		10		3	72
Патресе		6			4	10	2		6	4	2		10	4	4	1	53
Бергер		4	6					6	3	3	6	3			10	2	43
Прост	6	3		2			6	4				4		6	3		34
Пике	4	2			10			2			4	1	2			1,5	26,5
Алези		1		4			3		4	2			4	3			21
Модена	3				6										1		10
Де Чезарис					3	3	1		2								9
Морено				3		2					3						8
Мартини			3										3				6
Лехто			4														4
Гашо					2			1	1								4
Шумахер												2	1	1			4
Хаккинен			2														2
Брандл															2		2
Накаджима	2																2
Бэйли			1														1
Бернар						1											1
Капелли										1							1
Сузуки	1																1
Пирро				1													1
Бланделл											1						1
Морбиделли																0,5	0,5

1992



1992 год – начало телетрансляций Формулы-1 в России. Самый важный, ключевой момент. Трансляции были не с начала сезона, пропустили три гонки, потому что просто не успели организовать.

Переговоры начались во время зимней олимпиады в Альбервилле, где встретились руководство фирмы САМИПА из Монако, которой принадлежали права на трансляцию Формулы-1 на всю территорию СНГ, и руководство спортивной редакции РТР «Арена». Ее возглавлял бывший олимпийский чемпион по борьбе Александр Иваницкий. Он и шеф САМИПА Жо Де Рако встречались в Альбервилле. Затем переговоры продолжились в Москве, куда прилетели Де Рако и его помощник Иван Аморо, человек, который жил в Авиньоне, был близко знаком с Жаном Алези. Меня, как человека, говорившего по-французски и знавшего более-менее гонки, порекомендовал Александру Буркову, который работал в «Арене», Владимир Гескин. Так что я даже помогал им пару раз в этих переговорах. В итоге компромисс был достигнут, и с четвертой гонки сезона начались прямые эфиры.

Уже потом я узнал, что по Центральному телевидению, нынешнему Первому каналу, где-то в 1986–1987 гг. было что-то вроде часовых обзоров Гран-при Венгрии. «Социалистическая» гонка, но не в прямом эфире, а в записи: укороченная выжимка главного события. Об этом мне рассказывали несколько человек, но найти эти записи, как я ни старался, мне не удалось. Наверное, их и нужно считать дебютом трансляций Формулы-1 на нашем телевидении. А вот прямой эфир появился в 1992 году, с четвертой гонки – Гран-при Испании.

Чемпионат получился достаточно увлекательным. Перед его началом Прост остался без команды, он хотел пойти в «Уильямс», но места там были заняты Мэнселлом и Патрезе. И Прост решил сезон пропустить, но был на трассах на многих гонках, так как работал экспертом на французском телевидении. В Хоккенхайме наши комментаторские позиции оказались бок о бок, и я сразу же с ним познакомился, так как говорил по-французски. Прост был для меня живым богом, и ощущения от того, что я мог с ним говорить, были непередаваемыми. Телевизионный грузовик у нас был один и тот же, поэтому мы с ним много виде-

лись. И он, и Алези, и даже люди, с которыми я на пальцах на трёх своих словах английского объяснялся, все были очень доброжелательно настроены. Большинство в Советском Союзе никогда не были, для них это был другой, загадочный мир. К тому же я был очень молод, и все относились ко мне достаточно снисходительно.

Многие журналисты, вспоминая те годы в Формуле-1, считают, что работать было сложнее – не так все было структурировано. Сейчас у каждого пилота есть чёткое расписание, во сколько и куда его выводят к прессе, на каком языке он говорит. Тогда такого не было, но и прессы было меньше. Но мне-то казалось, что очень легко со всеми общаться. Наверное, ко мне просто более доброжелательно все относились. Пресс-атташе мог быть только у главных звезд, не то что сейчас, когда за каждым пилотом ходит его секретарь с диктофоном и записывает все, что он говорит.

Перед чемпионатом «Уильямс» дорабатывает активную подвеску, первые приметы которой появились в прошлом сезоне. Теперь она работает полностью и полностью соответствует Найджелу Мэнселлу. Он смог к ней привыкнуть, понять, как пилотировать, как доверять системе и проезжать многие повороты, не снимая ноги с педали газа. А Патресе не смог адаптироваться, поэтому разница между ними была приличной. Но машина оказалась настолько хороша, что на старте большинства гонок Патресе был на первой линии. «Макларен» заметно отстал, несмотря на хороший мотор. Но и «Рено» сделал очень хороший мотор V10, наверное, лучше, чем «Хонда» у «Макларена». И плюс активная подвеска, которая позволяла «Уильямсу» просто лететь над трассой.

«Бенеттон» с обычным «Фордом» V8, хотя тогда 10–12-цилиндровые двигатели существовали. У «Рено» и «Хонды» были V10, у «Форда» – V8, тот же самый базовый блок, который использовался десятилетиями. «Бенеттон», несмотря на этот блок, тоже начал много работать с электроникой, и команда была на подъёме. «Феррари», напротив, – в глубоком кризисе. Прост ушел, Алези стал первым пилотом, а в напарники ему взяли Ивана Капелли, показывавшего серьезные результаты на бирюзовом «Марче», который сделал Эдриан Ньюи. Капелли был логичным кандидатом для «Феррари». Но Энцо Феррари не зря не очень любил брать итальянских пилотов – слишком большое давление прессы, слишком большое давление на самих себя. И у Капелли не клеился этот сезон. По большому счёту, машина была такая плохая, что и у Алези он не очень клеился. Внешне она была другой – боковой понтон овальной формы, похожий на истребитель. Она внешне выделялась этими воздухозаборниками, но быстро не ехала.

В прошлом году очень хорошо дебютировал «Джордан», но команду по полной программе ударил синдром второго года. Она получила спонсоров, стала выглядеть по-другому. Пришлось сменить мотор, не очень мощный, но надёжный, на «Ямаху». А эта компания никогда не делала автомобили, она занималась мотоциклами. И ей пришлось делать большой мотор, который оказался очень хрупким и все время ломался. В этих условиях «Джордану» было вдвойне тяжело. Зато начал возвращаться «Лотус» – крепкая команда. Мика Хаккинен постепенно начал входить в силу, плюс более-менее опытный Джонни Херберт, полностью оправившийся от аварии, которая случилась несколько лет назад.

Команда Джека Брэбэма скатывалась все ниже и ниже, не проходила квалификации. Но в ее составе дебютировал молодой – не по возрасту, а по опыту участия в гонках – Дэймон Хилл, сын знаменитого Грэма Хилла. Когда тот разбился на самолёте, выяснилось, что остались большие долги. У Дэймона было четыре сестры. Когда случилась трагедия, ему было лет пятнадцать, и весь этот груз свалился на его плечи. Человек непростой судьбы, он возил пиццу на мотоцикле, автогонками начал заниматься поздно. Ему пытались помочь из-за громкого имени. Но к Брэбэму он шёл сложным путём. А его партнером по команде была Джованна Амати, одна из четырех женщин-пилотесс в истории и последняя, которая выступала в Формуле-1.

Начинался сезон в ЮАР – одна из последних гонок, прошедших в Африке. И стартовал чемпионат 1 марта – на несколько недель раньше, чем сейчас. Мэнселл взял поул, но Сенна еще смог с ним бороться и расположился на первой линии. В гонке все оказалось на своих местах: Мэнселл – первый, Патресе – второй, Сенна – третий, в 34 секундах. Бергера он опередил очень намного. А между ними вклинился «Бенеттон» Шумахера. Замкнул очковую зону Херберт на «Лотусе».

После трехнедельной паузы караван Формулы-1 перебирается в Мексику. Последняя до нынешних времен гонка в Мехико. Мэнселл вновь на поуле, рядом с ним Патресе – «Уильямс» в полном составе. Найджел выигрывает вторую гонку подряд, опередив напарника. А на третьем месте – Шумахер. Первый подиум молодого немца, карьера которого продолжает идти по восходящей спирали после прошлогоднего дебюта в Спа. Бергер – четвертый, следом Де Чезарис на «Тиррелле» и Хаккинен на «Лотусе».

Дальше – турне в Бразилию, на трассу Интерлагос в Сан-Паулу. За год до этого Сенна наконец-то победил у себя на родине. Но вновь Мэнселл с Патресе на первом ряду стартового поля. На протяжении 31 круга Риккардо лидирует, но в гонке их 71. Мэнселл выигрывает третий этап подряд, опередив итальянца на 29 секунд. Остальные – в круге позади. Гонки шли без пейс-каров, поэтому такие серьезные отрывы. Шумахер вновь третий, следом за ним – «Феррари» Алези и Капелли. А на шестом месте итальянский ветеран Микеле Альборето. В середине 80-х он пилотировал «Феррари», даже был вице-чемпионом мира, а теперь вот – «Футуорк-Мюген-Хонда», бывший «Эрроуз» с японскими спонсорами.

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.