

Кристофер Хилтон

«Ayrton Senna:
Incorporating the Second
Coming»

СОДЕРЖАНИЕ:

Вступление	3
Глава 1. «Последний вираж»	5
Глава 2. «Перемена мест»	16
Глава 3 «Трехкратный чемпион»	27
Глава 4. «По следу Мэнселла»	51
Глава 5 «Выжидательная тактика»	72
Глава 6 «Крики из сердца»	94

Вступление

Эту книгу сам Айртон Сенна никогда не прочтет. Она впервые вышла в свет как раз перед его шокировавшей всех смертью в Имоле – на Гран-при в Сан-Марино 1 мая 1994 года.

Книга эта – дань его огромному таланту. Она также, я надеюсь, даст полное описание последних трех лет его гоночной жизни вплоть до его перехода в команду Rothmans Williams. С осознанием этого я и прошу тебя, читатель, приступить к ней. Всё написанное мною о нем до его смерти оставлено здесь без изменений. Ведь ему нравилась первая его биография «Айртон Сенна: острота гения». Поэтому я верю, что он хотел бы, чтобы и эта более поздняя книга была доступна для тех, кто с таким восхищением следил за его карьерой.

Настоящее исправленное издание завершает историю, анализирующую роковой удар и всемирный отзвук на него. Написанная с любовью, включающая собственные взгляды Сенны и комментарии тех, кто работал и соперничал с ним, книга эта, я надеюсь, явится достойной памятью его.

Книга эта – исследование того, как Сенна покинул Marlboro McLaren и перешел в Rothmans Williams Renault; исследование противоречия абсолютного: как он достиг своего расцвета, возглавляя чемпионаты и выигрывая гонки на машине едва ли пригодной для этого – таково было его подлинное мастерство.

Я воссоздал гонки в деталях, особенно Европейский Гран-при 1993 года в Донингтоне, потому что в них особенно проявилась истинная глубина его творчества. Где это только возможно, я привожу его слова, чтобы заглянуть в его мысли и продемонстрировать, насколько, каждая тренировка, каждый квалификационный заезд, каждый Гран-при были сложным, иногда исступленным поиском среди многих составляющих: двигатель, шасси, аэродинамика, покрышки, трасса, погода, стартовая позиция, позиция в гонке, психическое состояние, физическое состояние и еще бесконечное множество других параметров, всегда возникающих в процессе поиска и как преодолевал он их или они одолевали его. Сюда вплетены взгляды других людей, их размышления.

Но – наряду со спортом, о котором мужчины говорят с мужчинами, – эта книга также предлагает острый взгляд на влияние, которое имел Сенна на женщин всех возрастов, культур и национальностей. После публикации «Остроты гения» я получил множество писем от женщин, которые видели в нем странную мистическую и сексуальную силу. В своих письмах, написанных, конечно, до его смерти, они говорят об этом искренне, от всего сердца.

Не стараясь выстроить имена в определенном порядке, я благодарю следующих людей за потраченное время, за их размышления и помощь: Ron Dennis, Jo Ramirez и Peter Strayner из McLaren International; Frank Williams, Damon Hill, Ann Bradshaw и Richard West из Williams Grand Prix Engineering Limited; Martin Brundle; Mark Blundell; Nick Harris, Sue Cogg и Shirley Robinson из Rothmans Limited; Katie Sore из Proaction; Vicky Canas из "El Pais". Gerald Sezille TagHeuer, Rolindo Orgento из Olivetti; Nigel Roebuck и Tony Dodgins из "Autosport"; Derick Allsop из "The Independent"; Malcolm Folley из "The Mail On Sunday". За главу, озаглавленную «Крики из сердца», я благодарю Laura Giglio, Lyn Patey, Carolynne Kristina, Renee Sharp, Paulina Markovie и Evelyn Ong, позволивших воспроизвести их чувства к Сенне. Я благодарю также Betise Assumpdao за помощь в налаживании отношений с ним, за юмор и такт.

Первая цитата в главе «Крики из сердца» взята из книги «Люди Гран-при» Джеральда Дональдсона.

Большинство фотографий сделано LAT, и спасибо CathyAger за простую, благородную помощь.

Глава 1. «Последний вираж»

Сразу же после рокового удара жизнь угасала в нем мгновение за мгновением. Золотистый шлем уже не двигался в открытом кузове машины, а ведь движение, хоть малейшее движение, которого мы жаждали, означало бы, что он еще жив. И когда осторожные руки положили его на землю рядом с искореженными обломками его машины, он по-прежнему был неподвижен. Санитарная машина ожидала, чтобы увезти его в медицинский центр трассы, – обычный путь для обследования, лечения, реабилитации. Но на сей раз его не забрала санитарная машина. Его понесли к вертолету, приземлившемуся на трассу. Вертолет доставит его прямо в Болонью, в госпиталь Маджиоре.

Тучи безнадежности сгустились. Бюллетени сначала сообщали о его состоянии как критическом, сообщали о коме, о повреждении головного мозга, о том, что он находится в состоянии клинической смерти, а затем в 18.40 по местному времени сообщили о его смерти.

Айртону Сенне было тридцать четыре года. Он оставил пустоту, которую одни старались заглушить слезами, другие молчанием, третьи лихорадочными размышлениями о последних событиях на вираже Тамбурелло, на седьмом круге Гран-при Сан-Марино в Имоле 1 мая 1994 года; некоторые прокручивали вновь всю гонку, ища ключи к разгадке трагедии, пристально рассматривая нюансы каждого слова, произнесенного им; иные просто уходили в сторону, чтобы принять свершившееся в своем одиночестве.

Я удивлюсь, если они примут его смерть. Я удивлюсь, если кто-нибудь из них когда-нибудь это сделает.

Казалось, что мгновения, часы и дни обрушивались друг на друга в беспорядочном каскаде. К воротам машиностроительного завода Williams Grand Prix в Дидкоте незнакомые люди приходили, чтобы возложить цветы. В его родной Бразилии горе было всеобщим. Мужчины, женщины и дети не скрывали слез, когда страна переживала три дня официального траура. Но для того чтобы оценить масштаб Сенны, мы должны говорить и о всемирном горе.

Было сделано вскрытие, исполнительный директор кольца в Сан-Марино взят под наблюдение, машина Williams изъята для расследования, и, наконец, был найден «черный ящик», который должен был снять возбужденные обсуждения. Поднялся шум насчет безопасности не только Тамбурелло, но всего кольца Имола, не только о безопасности Williams, но всех машин Формулы-1, о шлемах и защите шеи. Были вопросы, которые всегда возникали после катастрофы, но сейчас они проявлялись все более и более назойливо, учитывая масштаб личности Сенны. Должен ли существовать мотоспорт вообще? Выживет ли он? Должен ли он выжить? Но ни один из них не закрывал прямого вопроса, того, который сконцентрирован на нескольких секундах седьмого круга Гран-при в Сан-Марино. Почему все произошло?

Айртон Сенна оставил команду Marlboro McLaren, чтобы присоединиться к Rothmans Williams Renault в 1994-м; его партнером был Деймон Хилл. Williams казался непобедимым, в неё перешел Найджел Мэнселл в чемпионате мира 1992 года, Ален Прост – в чемпионате мира 1993 года. Сенна посвятил свою юность и зрелые годы победе, и, как казалось, Williams должен остаться непобедимым.

В Бразилии на первой гонке 1994 года Сенна явно уступал молодому немцу Михаэлю Шумахеру на его Benetton Ford и выбыл из борьбы. Следующая гонка. Тихоокеанский Гран-при в Японии на новом кольце Аида. Его подтолкнули сзади и сбоку. Выиграл Шумахер.

Огромное давление обрушилось на Сенну, когда он появился в Сан-Марино. Само его присутствие в Williams возбуждало большие ожидания внутри и вне команды, но они оставались несбывшимися. Его впервые в жизни обгонял гонщик моложе почти на целых десять лет. Даже если Сенна выиграл бы в Сан-Марино у Шумахера, что можно было сделать с большим трудом, Шумахер все еще возглавлял бы чемпионат (26 очков к 10).

То есть чемпионат, который только несколько недель назад представлялся Сенне чистой формальностью, становился для него как бы рискованным горным подъемом с преодолением выступов и покрытых льдом ложбин. Не так давно правила Формулы-1 были изменены, чтобы исключить изощренные технические средства, такие как антиблокировочные тормоза и регулирование тягового усилия. Теоретически это возвращало искусство вождения водителю. На практике же оказалось, что это делает машины менее удобными для управления. Сенна говорил об этих изменениях как необдуманных: «Предстоит сезон с множеством аварий. Я даже рискнул бы сказать, что если ничего действительно серьезного не произойдет, мы будем счастливы».

После катастрофы эти слова бесконечно повторялись как памятное, мучительное предостережение. Они неслись с телевизионных экранов, появлялись в телетекстах, сообщались через телефонную службу прессы, отдавались эхом через радиостанции, выкрикивались с заголовков газет. Но только не в четверг, 28 апреля, когда гонщики начали прибывать в Имолу – тихий зеленый городок увядающего великолепия, и не в пятницу – ожидаемый первый день квалификационных заездов. Может быть, некоторые удивлялись состоянию поверхности трассы, которая традиционно была бугристой, – тревожное соображение для машины Формулы-1, – но покрытие было обновлено на наиболее важных участках.

На шестнадцатой минуте квалификационного заезда бразилец Рубенс Баррикелло потерял контроль над своей машиной Sasol Jordan на участке Variante Bassa – пробороздил трассу правой стороной перед выездом на дорожку ремонтного пункта. Струйка дыма поднялась от нее, когда Баррикелло ударил по тормозам, но въезд на обочину все-таки резко бросает машину. Она летит, едва касаясь барьера из шин, врезаясь в ограждение. После удара машина отскакивает от него и переворачивается. Служба безопасности реагирует быстро, и Баррикелло отправляют обычным

маршрутом в медицинский центр трассы для обследования, а затем в госпиталь Маджиоре. С ним не случилось ничего, кроме перелома носа и ребра.

«Я помню отчетливо момент перед тем, как коснулся барьера, а затем все погрузилось в темноту, – скажет потом Баррикелло. – Следующее, что я помню, это то, как я нахожусь в медицинском центре, а рядом Сенна. Сенна был первым, кто посетил меня в госпитале».

Когда заезд возобновился, товарищ Сенны по команде Деймон Хилл потерял управление и развернулся. Немного спустя Мартин Брандл на Marlboro McLaren Peugeot развернулся на ложкообразном вираже Rivazza.

Как неудобны были эти машины!..

Сенна получил предварительный поул позишн – 1 минута 21,648 секунды против 1 минуты 22,015 секунды у Шумахера. Сенна описывал заезд как «немного хаотичный» после случая с Баррикелло.

Марк Фогарти из "Каруик" терпеливо ждал появления Сенны из жилого автофургона, чтобы взять у него интервью.

«Оно должно было быть шестичасовым, – говорит Фогарти. – Он был на очень длительном опросе. Мы разговаривали около 15 или 20 минут в гостеприимном уголке. Он казался отстраненным, не имел своей обычной сосредоточенности. При любом интервью Сенна часто задумывался на длительное время перед ответом на вопрос, пока не выбирал точно, что же он хочет сказать. Сейчас он задумывался намного дольше обычного. Выглядел чрезвычайно усталым, нерешительным. Очевидно, он не был доволен машиной. Он сказал: «Мы имеем большие технические проблемы с ней. Когда вернется мой механик, я должен пойти и поговорить с ним». Затем Айртон извинился и сказал, что «мы продолжим интервью после субботней квалификации». Через восемнадцать минут в субботнем заезде Роланд Ратценбергер на Ford Simtek – новая команда Формулы-1 – приближался к скорости 200 миль в час на вираже Villeneuve как раз перед ложкообразным участком Tosa, наверное, самой быстрой точкой на всем кольце. Казалось, что переднее крыло отрывается. 31-летний австриец ударился левой стороной с ужасной жесткостью, и машина пролетела до остановки еще около 200 ярдов. Шлем не двигался в кузове машины. Гонщику оказали неотложную помощь на обочине перед тем, как его доставили в медицинский центр, а затем вертолетом в Маджиоре. Вскоре он умер. Это была первая смерть на соревнованиях Гран-при за двенадцать лет после Канады 13 июня 1982 года. Из всех гонщиков, присутствующих в Имоле в субботу 30 апреля 1994 года, только два – Андреа де Чезарис (Sasol Jordan) и Микеле Альборето (Minardi) – были в Канаде в тот ужасный, грозный, разрушительный день. Эра без смертельных случаев оказалась продолжительным интервалом времени. Поэтому восприятие смерти Ратценбергера было очень впечатляющим. Никто из других гонщиков, включая Сенну, не переживал подобного ранее.

Ни команда McLaren, ни команда Benetton не вышли когда заезд начался снова, но Герхард Бергер на Феррари сделал это.

«Я сидел в своей машине, наблюдая картину случившегося на портативном телевизионном экране. Первое время после аварии я чувствовал себя в шоке. Гонщик был австрийцем и моим близким другом. Я вылез из машины и пошел к автофургону, меня все еще трясло. После такого естественно спросить себя: хотите ли вы водить машину? Вопрос, разумеется, касается гонок. Вчера, когда я увидел аварию Рубенса Баррикелло, это заставило меня осознать, как близко для нас расстояние между жизнью и смертью. Итак, вы задаете себе этот вопрос. Затем вы отвечаете: «Да, я собираюсь участвовать в гонках в воскресенье». Так вы выходите из своего состояния и стараетесь сосредоточиться на работе. Это трудно, это очень тяжело». Смерть Ратценберга заметно повлияла на Сенну и Хилла.

– Поздно вечером в субботу, – говорит Фогарти, – я буквально столкнулся с Айртоном. Я ничего не мог сказать, я только глядел на него. «Я ни с кем не разговариваю, – произнес он. – Возможно, позже, на следующей неделе все обговорим по телефону». Он выглядел очень расстроенным.

Ночью Сенна позвонил своей подруге Адриане Галисту, 21-летней манекенщице, отдыхающей в его доме в южной Португалии. Мать Адрианы впоследствии передавала слова Сенны: «У меня не очень хорошее состояние. Эти две аварии глубоко подавляют меня. Если бы был какой-нибудь способ избежать участия в гонках, я бы сделал это, но я должен продолжать».

Кажется немного сомнительным, что Сенна по-настоящему любил Адриану, хотя – исключая напряженные моменты на гоночной трассе – он проявлял такой же сильный контроль над своими эмоциями, как это он делал над машиной. Всего лишь за несколько дней до Имолы Сенна сказал: «Даже когда ты находишься рядом с женщиной, которую любишь, ты должен помнить, что она может сделать тебя несчастным в будущем. Отношения между мужчиной и женщиной – самая старая вещь, которая существует у человечества, и до сих пор нет формулы, гарантирующей любовь, мир и успех отношений. По этой причине отношения должны оцениваться день за днем. Это не только мечта, которую имеют большинство из нас, а реальность, которой мы должны давать оценку».

Может быть, Сенна вспоминал свой первый брак, закончившийся больше десяти лет назад, когда, между прочим, Михаэлю Шумахеру было двенадцать лет.

Итак, мы переходим к воскресенью 1 мая. Прост присутствовал как телевизионный комментатор на французском канале, и во время утреннего разминочного заезда Сенна сказал по бортовому радио: «Отдельный привет моему дорогому другу Алену, мы скучаем по тебе, теперь ты отдыхаешь от руля!». Они боролись и ворчали друг на друга и сталкивались в прошлом. Они сотрясали гонки Гран-при своей взаимной неприязнью, потом они латали свои отношения, а сейчас весенним утром в тихом городе перемирие было завершено.

Перед стартом Гран-при Сенна пожал руку Просту, который сказал: «Мы были соперниками, и даже больше чем соперниками. Мы не были друзьями, но, может быть, мы сможем стать друзьями в будущем».

Впоследствии Прост скажет: «Я заметил, как Айртон необычно, довольно странно осмотрелся».

Старт Гран-при в Сан-Марино срывался, так как может срываться любой старт. Вы имеете две колонны машин, расположенных близко друг к другу, ревущих мощными двигателями, а в момент старта – зеленый свет – вы имеете сгусток реакции, ускорения, столкновений, счастливых рывков. Это родео. Если что-то идет не так, как надо, запас по времени – миллисекунды.

Benetton Дж. Лехто в третьем ряду заглох. Колонна машин сзади Лехто извивалась и проносилась мимо до того момента, когда молодой португалец Педро Лами (Lotus), искавший свой шанс в родео и рванувшийся из соседней колонны, был незамечен другой машиной и нанес Benetton сильный удар.

«Я не мог избежать его, – сказал Лами. – Я увидел слева свет и рванул туда». Удар сорвал колеса с Lotus и швырнул их через ограду в толпу. Колесо чуть-чуть не задело убежавшего мужчину, но ударило полисмена и троих зрителей. Один был ранен так серьезно, что впал в кому. Лехто и Лами остались невредимыми.

Тем временем гонка продолжалась. Сенна уходил от Шумахера, хотя Шумахер видел, что Williams Сенны выглядит «нервным». Обломки лежали где попало, и можно было ожидать, что гонка будет остановлена и снова дадут старт, после того как трек тщательно очистят. Так бывало обычно. Но с 1992 года, если произошла авария, посылался крытый автомобиль службы безопасности, чтобы вести машины медленно по кругу «в пелетоне» до тех пор, пока на трассе управляются с препятствием.

Появился крытый автомобиль и был организован пейс-кар, машины «бросались» из стороны в сторону, чтобы сохранить теплыми покрышки. Крытый автомобиль имел яркие вращающиеся маячки на крыше, и в тот момент, когда они погасли, это означало: трек теперь чист, мы закончим круг, машина службы безопасности удалится, и вы продолжите гонку. Гонка возобновилась на шестом круге. Как только крытый автомобиль убрался, Сенна и Шумахер прибавили в скорости, так что они мгновенно оторвались от Бергера, третьего в пелетоне».

Шумахер сделал так, как должен был делать гонщик: надвигался на Сенну, старался оттеснить его, искал позицию для обгона. Эти ли открытые действия подействовали на Сенну, приведя к тому, что произошло вскоре, о том мы уже никогда не узнаем. Помню, я подумал: «Шумахер начал теснить, Сенне следовало бы противостоять тому, это все, что Сенна мог бы сделать. Сенне было просто некуда деваться. Конечно, он мог бы сдать превосходящей силе – Шумахеру, но тогда он изменил бы всей своей жизни. Он не мог отойти в сторону, тем более на шестом круге, который продолжался. Гран-при Сан-Марино был еще новорожденным младенцем с

бесчисленными перестановками, изживающими себя: новая гонка, новое место. Пятьдесят два круга борьбы, целая жизнь возможностей.

В тандеме Сенна и Шумахер пересекли линию, закончив шестой круг, и отправились на седьмой, преодолели короткий участок до Тамбурелло. Тамбурелло – это резкий левый поворот, это вираж «на краю вселенной», который заставляет многих гонщиков выругаться, когда они достигают его или приближаются к нему.

Сенна не усмирил свой Williams на этом левом повороте, превращая его в обычный вираж, – один из тех, которые он преодолевал в 1985 года. Он не развернул свой Williams, чтобы направить его под нужным углом, как раз прямо с «краем вселенной», но на безопасном расстоянии. Казалось, он даже не поворачивал и не боролся с машиной в инстинктивном желании изменить направление, он продолжал двигаться прямо.

Айртон Сенна должен был видеть бетонную стену, готовую поглотить его, после чего не будет ничего, кроме темноты. Путь от трека до стены занял менее секунды, а затем, если то, во что он всегда верил, было истиной, он встретился с Богом, которого он чувствовал, которого он знал так давно. А в физическом мире после удара – машину отбросило от стены и швырнуло обратно на трек – он не узнает ничего.

Величайший гонщик в мире и, возможно, величайший гонщик всех времен имел заботливые, чуткие руки, которые укротили много машин во многих ситуациях. Через одно-два мгновения заботливые, чуткие руки будут заботиться о его собственном теле и передадут его также в другие заботливые, чуткие руки, пока он не попадет на кладбище Морумби в Сан-Пауло спустя пять дней.

Williams выглядел как безжалостно разделанный каркас, но кабина выжила. В остром чувстве происшедшего это не имело значения, потому что золотистый шлем, опирающийся так бессильно о подголовник, не двигался.

После удара мгновения беспорядочно складывались в часы, а часы в дни, поэтому я предлагаю расставить их в хронологическом порядке. Существует много медицинских деталей аварии с Сенной, которые просто ужасны. Вы не прочитаете их здесь.

Адриана Галисту наблюдала за гонками по телевизору в Португалии. Ее друг, имеющий самолет, предложил полететь в Италию. Когда самолет находился в воздухе, командно-диспетчерский пункт сообщил о смерти Сенны. Самолет вернулся, и она приготвилась лететь прямо в Сан-Пауло.

Джеки Стюарт, бывший чемпион мира, который начал кампанию за безопасность в Формуле-1 в шестидесятых годах, был в Сильверстоуне, где команда его сына Поля состязалась в гонках Формулы-3. Джим Дунн из «Скотсмена» организовал интервью со Стюартом, чтобы написать статью о безопасности в Формуле-1, основываясь на случае с Ратценбергером, а теперь и с Сенной, хотя в тот момент ни Дунн, ни Стюарт не осознавали всего ужаса происшедшего. По невероятной иронии Стюарт объяснял, что он многократно убеждал Сенну возглавить движение за безопасность гонщиков и трасс как человека, к которому бы прислушались. Стюарт и Дунн сидели в

маленькой дальней комнатке пресс-центра. Кто-то вошел и сказал: «Есть новости о Сенне, я сожалею, но это нехорошие новости».

Довольно долго Стюарт глядел на свои руки, а затем сказал: «Мы имели длительный период относительной безопасности, и, я думаю, люди, возможно, с опасной снисходительностью стали относиться к риску. Кое-что из того, что должно быть сделано, это уменьшена скорость машин. Обеспечение безопасности со стороны, о чем свидетельствует быстрота, с которой была оказана помощь Сенне, это тоже хорошо; но мы не должны быть самодовольными. Я думаю, что сейчас власти должны будут обратить внимание на конструкцию современных высокоскоростных трасс, таких как Имола».

Вернемся на Гран-при в Сан-Марино 1 мая 1994 года, после того как обломки машины Сенны были убраны. Почти в самом конце Minardi, управляемая Альборето, потеряла колесо, выезжая с ремонтного пункта после замены резины, и колесо ударило четырех механиков. К счастью, только один получил реальное повреждение – разбитое колено. Михаэль Шумахер выиграл «гонку». Они не разбрызгивали шампанское, стоя на подиуме для победителей. Позже Шумахер скажет, что «Айртон получил два или три толчка. Я следовал за ним, и за круг до случившегося видел, что он был немного неуверенным на этом вираже. На следующем круге он вылетел в сторону».

Толпа приблизительно в тридцать тысяч человек собралась у госпиталя Маджиоре. Такое скопище народу не давало возможности вынести тело для вскрытия. Когда гонки были закончены, зрители вышли на место происшествия в поисках чего-нибудь на память. В Сан-Пауло полиция охраняла бизнес-офис Сенны на случай, если обезумевшие члены клуба болельщиков Сенны – которые наблюдали за гонкой – предпримут попытку ринуться за сувенирами.

Понедельник, 2 мая

Члены команды Williams летели назад в Англию воскресной ночью и приземлились вскоре после полуночи. Анна Брэдшо – пресс-атташе команды с большим опытом работы произнесла перед телевизионной камерой несколько мрачных слов. Ее лицо выдавало ее чувства. Она выглядела так, как будто прибыла с другой планеты.

Этим утром заголовки британских газет отбросили в сторону новости о первых всеобщих выборах в Южной Африке, рассматриваемых как поворотная точка в демократии двадцатого века. То же самое было и в Италии, где, не слишком сдерживаясь, газеты распределяли вину, минуя разбирательство, между трассой, надежностью шлемов и командой Williams.

Также этим утром скорбная процессия потянулась к заводу Williams, чтобы оставить букеты цветов на воротах. Коммерческий директор команды Ричард Уест сказал: «Первым появился здесь маленький мальчик с небольшим букетом. Он, наверное, видел Айртон только по телевизору, но Айртон означал все для него. Когда спорт теряет кого-либо вроде Айртон,

миллионы людей во всем мире чувствуют это, хотя они даже никогда не видели его».

Фрэнк Уильямс, который оставался в Италии, прилетел вскоре после полудня, глаза его были красными, его немедленно отвезли на завод. Ему нужно было время, чтобы подобрать нужные слова. Когда он собрался, то сказал: «Машиностроительный завод Williams Grand Prix – это семья, и хотя Айртон только в этом сезоне присоединился к нам, он и я имели давние отношения, и я горжусь, что первая машина Формулы-1, которую он когда-то водил, это была Williams. Он полностью доверял нам, а мы ему. Он любил свои автогонки и разделял эту страсть с каждым нашим служащим в Дидкоте. Мы – команда Гран-при, связанная со спортом, продолжим нашу работу, я уверен, это именно то, чего желал бы и Айртон. Он стал ключевым членом нашей команды за очень короткое время, и чего мы достигнем в будущем, будет посвящено его памяти.

Потерю его невозможно измерить. Каждый, кто когда-либо встречался с ним в любой должности, чувствует, что потерял что-то очень особенное. Все мы, команда Rothmans Williams Renault, будем помнить его с уважением, восхищением и любовью. Наши искренние соболезнования его семье и множеству друзей во всем мире.

В настоящее время мы изучаем имеющиеся данные, чтобы выяснить причину аварии. FIA (Международная федерация автоспорта), руководящие органы мотоспорта, а также полиция исследуют аварию, и они также будут проверять всю относящуюся к делу информацию».

FIA объявила, что она организует заседание в Париже в среду. Было сказано, что «FIA собирает отчеты своего технического, медицинского, контролирующего штата и штата службы безопасности, а также имеющей отношение к делу команды и персонала трассы. Как только эти отчеты будут получены, их станут изучать в срочном порядке».

Жан Тодт, менеджер Ferrari, сказал в Италии, что немедленно начнется работа над совершенствованием шлемов, не только для того, чтобы защитить голову гонщика, но и шею. «Мы потратим в два раза больше денег по сравнению с их нынешней стоимостью, поскольку это очень важно. В настоящий момент мы знаем, что тело гонщика защищено прочным шасси, и была значительно улучшена безопасность трасс. Очевидно, что слабым местом является голова гонщика. Ничего не было сделано для защиты задней части шеи. Для меня это главная забота».

Перед Гран-при в Сан-Марино Прост говорил о том, что в формуле-1 «все сделано для бизнеса, для денег и ничего для спорта». Макс Мосли, президент FIA, опровергал это. «Правда состоит в том, – говорил он, – что, вообще говоря, гонщики заинтересованы иметь самые быстрые машины. Они не заинтересованы по-настоящему в безопасности, ответственность за которую лежит на нас, и мы уделяем ей постоянное внимание. В Италии магистраты распорядились сделать вскрытие Сенне и Ратценбергеру, изъять машины и взять под охрану трассу. Они конфисковали всю съемку гонки.

Шел разговор о возможном уголовном деле, касающемся менеджера трассы, должностных лиц Williams и Simtek.

Горе нависло над Бразилией. Президент страны Итамар Франке объявил трехдневный национальный траур и отменил свои официальные встречи. Министр иностранных дел Селсо Аморим старался ускорить перевозки тела Сенны и предложил свой самолет, чтобы доставить его домой, но магистраты Болоньи настояли на вскрытии тела во вторник утром. Одна из бывших подруг Сенны Марсела Прадо заявила, что ее маленькая дочь является внебрачным ребенком Сенны. Притязания на миллионы Сенны начались.

Вторник, 3 мая

Газеты взорвались заголовками типа «СЕННА! ЕГО РОКОВАЯ ОШИБКА!» Технический директор Williams Патрик Хед цитировался итальянскими и бразильскими газетами так: «Айртон Сенна сделал ошибку. Мы проверили телеметрическую информацию. Он слегка поднял ногу, как раз на уклоне, в месте, где гудронированное шоссе изменяется. Это вызвало потерю силы давления на заднее крыло, поэтому машина продолжала двигаться прямо».

Спокойно, не выпячиваясь, Деймон Хилл отдавал дань уважения: «При всех его заботах о безопасности Айртон никогда не играл в безопасность, находясь в кабине. Он всегда выкладывался на все сто процентов, за что вызывал восхищение всех гонщиков. Я никогда не забуду мой короткий период работы с ним и считаю себя бесконечно счастливым за право быть его товарищем по команде. Потеря Роланда и Айртона глубоко потрясла всех».

Тихо, незаметно тело Сенны было перевезено в Париж, так чтобы оно могло быть переправлено ночным рейсом в Сан-Пауло; длинное, последнее путешествие на место, которое он любил больше всего.

Среда, 4 мая

Почетный караул уже находился наготове, когда на рассвете приземлился самолет. Шесть военнослужащих военно-воздушных сил погрузили гроб на большой катафалк – в действительности пожарную машину – и началась почетная процессия к месту торжественного прощания в здании законодательного собрания в Сан-Пауло. Шесть мотоциклистов окружили машину, остальные выстроились клинообразно перед ней. Как только кортеж достиг города, кавалерия в униформе сменила мотоциклистов, и теперь процессия двигалась так медленно, что тысячи и тысячи людей бежали вслед за ней, так как они тоже хотели сопровождать ее. Наверное, целый миллион видел прохождение процессии. У здания законодательного собрания ожидала огромная толпа, многие размахивали флагами в безмолвном приветствии. Здесь шестнадцать человек в униформе пронесли гроб медленно по красной ковровой дорожке между массивных белых колонн в здание. Гроб был задрапирован в голубой, зеленый и золотистый –

цвета Бразилии. Около четверти миллиона человек ожидали, чтобы пройти мимо гроба перед похоронами в четверг.

В Дидкоте Williams выступил с заявлением, где по поводу высказываний в прессе, будто команда Rothmans Williams Renault обвиняет Айртон Сенну за аварию в воскресенье, сослался на комментарий технического директора Патрика Хеда:

«Мы все еще изучаем данные, все еще собираем информацию, на данном этапе мы не достигли никакого заключения. Не вся относящаяся к делу информация доступна в настоящее время. Я считаю, что какие-то первоначальные беседы, которые я имел на трассе, были вырваны из контекста, и подчеркнул бы, что не разговаривал ни с какими журналистами на эту тему после того, как покинул трассу. И никогда я не говорил, что Айртон Сенна виноват».

В Париже собралась FIA, а затем Мосли обратился к прессе следует ли отменить гонки в оставшейся части сезона?

«Это была бы, я думаю, чрезмерная реакция в отсутствие каких-либо доказательств. На всех глубоко подействовало то что произошло в конце недели в Имоле. Мы столкнулись с проблемами в автоспорте, но должны сохранять спокойствие и самообладание. Нам нужно исследовать машины, чтобы быть способными прийти к точным заключениям относительно причин аварий. Это можно будет сделать примерно за месяц. Что я могу сказать вам сейчас, так это то, что каждый из трех случаев в конце недели – Баррикелло, Ратценбергер и Сенна – не связаны друг с другом.

Ален Прост намекал наряду с другими, что Федерация не имеет контактов с гонщиками и несколько отстраняется от них. Это совершенно неверно. Такие намеки делаются людьми, только ищущими осложнений. Мы работали постоянно над средствами улучшения безопасности последние три года и будем это делать в следующем году. Одна из областей исследования – «воздушные подушки» для смягчения фронтального удара.

Незамедлительные меры безопасности, которые мы можем предпринять на Гран-при в Монако (через две недели после Имолы), будут касаться дорожек на ремонтные пункты.

Они следующие:

1) въезд и выезд на дорожку ремонтного пункта будет сделан такой формы, чтобы уменьшить скорость машин;

2) будет запрещено кому бы то ни было находиться на этой дорожке, кроме тех, кто приступает к работе с машиной или только что ее закончил, мы ограничим число въезжающих в боксы машин с каждого круга. Внеплановых остановок для смены резины или дозаправки не будет.

Четверг, 5 мая

Его провожали на вечный покой с большими почестями. Бергер, Прост, Стюарт, Эмерсон Фиттипальди и Хилл помогали нести гроб, на их опустошенных и мрачных лицах было написано, что они не полностью осознали случившееся. Другие, соприкасавшиеся с ним в жизни, также здесь

– Фрэнк Уильямс, Рон Деннис из Marlboro McLaren. Лепестки цветов были разбросаны по гробу перед его спуском. Полевые пушки салютовали залпом, а высоко-высоко над головой реактивные самолеты прочертили огромную букву «S». Айртон Сенна да Сильва был погребен на кладбище Морумби в центре большой круглой площадки, символизирующей колесо.

Прощальные слова

Айртон Сенна, был выдающимся гонщиком. Его талант и мужество были столь грандиозными, что он затмевал все свое поколение гонщиков. На McLaren он выиграл три мировых чемпионата и, делая это, доставил удовольствие не только нам – членам команды, но и миллионам людей. Но для меня он был больше, чем преуспевающий бизнесмен. Для меня он был другом.

Дружба зарождается очень многими путями и означает разное для разных людей. Айртон и я много боролись, спорили еще больше, а временами даже старались не замечать друг друга. Все это потому, что мы оба были поглощены одним и тем же – желанием победы, и делали это честно. Из нашей разделенной страсти выросло взаимное уважение. Тем не менее мы все равно старались любить друг друга. В конце концов поняли, что веемы были упрямы и находились в одной связке. Вот тогда и началась наша дружба, и постепенно она крепла.

Эта дружба, рожденная в жарких схватках за победу, для меня много значит. Обычно я неэмоциональный человек. Не был им и Айртон. Но мы оба обнаруживали глубину эмоций, когда вместе выходили на гонки Гран-при. Мне будет сильно не хватать его.

Рон Деннис, McLaren

Я в состоянии полного шока – так же, наверное, как каждый человек имеющий отношение к автогонкам, - при этой ужасающей потере. Я был ошеломлен гибелью австрийского гонщика Роланда Ратценбергера, а смерть Айртонна сразу на следующий же день сделала этот уик-энд самым черным в истории автоспорта.

Айртон и я участвовали во многих самых волнительных гонках, и невозможно выразить словами, что это за горькая потеря для автоспорта, потому что когда, потеряна жизнь действительно великого гонщика и великого чемпиона, на этом месте остается огромная пустота.

Я выражаю мои искренние соболезнования семьям и друзьям Айртонна Сенны и Роланда Ратценбергера и знаю, проведя шесть лет в команде Williams, каково им сейчас. Мои мысли, симпатии, сочувствие также с ними. Я могу только добавить, что нет гонщика в мире, который не был бы шокирован и глубоко поражен этими ужасными известиями.

Найджел Мэнселл

Я всегда имел хорошие отношения с ним во время наших коротких встреч. Сенна был очень доброжелателен к нам. Он был поддержкой для Майкла (Андретти). Фактически он одним из первых поздравил Майкла после того, как Майкл победил в Австралии (первая гонка Индикар в марте 1994 г.). Честно признаюсь, я не знаю, что еще сказать. Все это как страшный сон для всех нас. Это опустошающая потеря.

Марио Андретти

Я знал его лично, и девяносто девять процентов того, что вы читали о Сенне, не было правдой. Он был очень хорошим человеком, поддержкой для меня в решении всех проблем, с которыми я сталкивался. Он был одним из парней, кто по-настоящему стоял за меня.

Майкл Андретти

Сегодня большая волна, и мне хотелось бы заняться серфингом. У меня теперь постоянная жажда чем-то заниматься. Глядя на мир, я говорю: смерть Айртонна заставила понять, что мне дается прожить еще один день и наслаждаться им. Я думал, он бессмертен. Я действительно так думал. Он собирался быть символом и окончить свои дни на пляже, занимаясь виндсерфингом. Как и я, он родился под знаком Рыб, он понимал водную стихию. Уордсворд сказал: «Хорошие времена, плохие времена – это только времена». То, что случилось с Айртонном, заставляет нас понять, как мы все много растрачиваем времени, беспокоясь о будущем.

Деннис Рушен, менеджер команды Формула Р2000, за которую выступал Сенна

Смерть Айртонна Сенны в Имоле в воскресенье 1 мая ошеломила всю организацию Renault. Персонал Renault, разделяя любовь к автогонкам, сплотился в своем горе при потере этого великого чемпиона, что защищал честь Renault с блеском, знанием, дела и желанием победы, так можно было бы охарактеризовать этого выдающегося гонщика

Луис Швайццер, председатель Renault, присутствовал на Гран-при после выражения своего смятения, добавил: «Мы должны принять меры, чтобы исключить любой необоснованный риск. Формула-1 - это соревнование технологий и имеет все, чтобы выиграть от повышения безопасности. Мы должны работать вместе, чтобы достичь этого без промедления».

Renault Motorsport

Джимми Кларк был фермером, пришедшим в автогонки. Стирлинг Мосс вполне наслаждался жизнью и вне гонок. У меня помимо гонок есть семья и стрельба по глиняным летающим мишеням. Айртон имел только свои гонки, посвятил себя им на все сто процентов, и так было всю его жизнь. Когда я говорю «сто процентов», я имею в виду все-таки 99,9 процента, оставляя десятую процента на все остальное.

Джекки Стюарт

Жизнь Айртон Санны была примером посвящения и любви к спорту, как у очень немногих спортсменов международного класса. Мир потерял величайшего спортсмена в истории автоспорта, а я потерял большого друга. Гонки Гран-при никогда не будут такими же без Айртонна.

Эмерсон Фиттипальди

Глава 2. «Перемена мест»

Бледно-желтое солнце поднялось резко и неожиданно над верхним краем бетонной трибуны. Беготня людей, суетящихся среди машин-транспортёров, которые расположены впритык к боксам, людей, никуда, в сущности, не идущих, толкущихся, ждущих. Зимнее утро, 10.30, что-то происходит и... ничего не происходит.

Кто-то, одетый в куртку фирмы Rothmans, как в униформу, объясняет настойчиво: «Не позволяйте никому говорить с ним, ни каких вопросов, абсолютно ни каких вопросов». Куда бы он ни шел в эти дни, есть только ясное чувство: он, как в осаде. Он прибыл как бы из ниоткуда, тоже облачился в куртку Rothmans – новую для него униформу – человек среднего роста, с копной темных вьющихся волос. Он сохраняет неизменную спокойную собранность даже во время прогулки, отвечает на любой неожиданный вопрос, никогда не теряя спокойствия, и вы, ощущая это, вспоминая это, вспоминаете о Карле Льюисе, Линфорд Кристи, Мохаммеде Али, Пеле, Эйсебио...

У него мягкая, не сходящая с лица улыбка; и когда его сопровождали к одной из машин-транспортёров, он крикнул мне: «Привет, как дела?». Я должен был крикнуть в ответ: «Извини, не могу отвечать ни на какие вопросы, не позволено!». Улыбка превратилась в смех. Он видел, чем была вызвана осада и почему, и, возможно, осознавал ироничность происходящего; но все равно сохранял спокойствие.

Эшторил, январь 1994 года. Теперь солнечные лучи преломляются на кремнистых холмах, которые поднимаются, как сломанные зубы.

Он уже испытал Williams Renault день назад. Сегодня он делает демонстрационный заезд, или два, для того чтобы около 350 журналистов и фоторепортеров смогли быть свидетелями. Он не перегружает ни себя, ни машину. Назавтра осада прекратилась, большинство журналистов разъехались по домам – он делает первые шаги на пути к ознакомлению с машиной, ее двигателем и с командой. Он спокойно пояснит, что каждое продвижение сквозь десятилетие – так давно было начало в Формуле-1 на Toleman, с Toleman на Lotus, с Lotus на McLaren – давало карьере толчок, ускорение. Здесь будет следующий этап.

Утро, на круге еще нет машин, ощущение пустоты и чего-то томительного. Пустой автодром – это странное противоречие. Бродить по прямолинейному участку старта-финиша, ожидая, как одна из машин, пройдя вираж, выйдет на прямую, набирая невероятную скорость, и подсознательно слышать вой мотора, возвещающего об этом. Ты забыл, как узок этот прямолинейный участок, забыл его резко выраженный уклон в сторону первого поворота. Ты забыл, насколько явно зигзагообразное расположение каждого ряда решетки, какое преимущество дает поул-позишн. Но белые симметричные боковые треки пусты, как и все кольцо. Они будут заполнены в течение нескольких минут – постепенно.

На этой решетке он позирует со своим новым другом по команде Деймоном Хиллом и его новой машиной; дуга из фоторепортеров такая большая, что фоторепортеры делают снимки фоторепортеров, а журналы помещают их, сознательно планируя продолжение осады. Затем он и Хилл выезжают и делают круг по треку. Они проезжают мимо стенки и дорожки на ремонтный пункт таким образом, чтобы фоторепортеры могли снять их вместе. Позже он скажет:

«Всегда есть соблазн ехать быстрее и выжимать больше, чтобы добиться лучшего времени, но при таких условиях – очень холодно, машина для меня новая, мы достигаем скорости свыше 320 километров в час на прямом участке – требуется большой самоконтроль, чтобы не пытаться использовать весь потенциал машины, который она имеет. Ведь этим подвергаешь себя попаданию в случайные аварии».

Мог ли ваш профессиональный рост в спорте, что не требует доказательств, дать оглушительные результаты сразу же, чего вам, естественно, хотелось бы добиться, когда вы начинали на Toleman в 1984 году?

«Да, и я говорю не только о временах десятилетней давности. Даже шесть лет назад мне следовало бы заниматься усерднее на том этапе, может быть, глубже прорабатывая технический аспект. Естественно, я учился в эти последние шесть лет и достиг наибольшего успеха. Сейчас я должен использовать свой опыт».

Выбор Эшторила, чтобы начать работу Сенны в команде Williams, был совершенно случайным. Эшторил – любимое место для тренировок пилотов, обычно теплое, сухое. Однако этим январским днем солнце едва пригревало.

Здесь в 1984 году Ники Лауда выиграл чемпионат мира, событие такой величины, что перед Португальским Гран-при некоторые гонщики говорили, что они уходят с его пути, чтобы не выглядеть мешающими «живой легенде». Но Сенна сказал, что вот он не уйдет с пути, это было бы нужно и «живой легенде», и ему.

Здесь во второй гонке 1985 года он промчался ураганом и привез Lotus домой за свою первую победу и за командное первое место после трех «сухих» лет. Подвыпившие механики танцевали от восторга. Он пояснял: «Все думали, что я осуществляю полный контроль над машиной, но в одном

месте я выкатился на траву всеми четырьмя колесами, моя судьба была полностью в Божьих руках».

Здесь в 1988 году он выехал с этой самой дорожки ремонтного пункта прямо колесо в колесо с Аденом Простом и, отодвинувшись, подгонял его, неистовая борьба шла одно-два мгновения, а после в автофургоне Marlboro McLaren Прост заметил Айртону: «Я не представлял, что ты так сильно желаешь стать чемпионом».

Здесь, всего лишь год спустя, Найджел Мэнселл не увидел черного флага – ремонтная бригада McLaren старалась сказать Сенне: «Не принимай во внимание Мэнселла, он сейчас вне гонки». Они столкнулись, за этим последовала громкая ссора.

Здесь же в 1991 году пит-стоп* Мэнселла для смены резины прошел безнадежно плохо, колесо начало слезать, когда он стал ускоряться вниз по дорожке с ремонтного пункта, и пришлось остановиться прямо у стенки пит-лейна**. Это фактически гарантировало Сенне третье звание чемпиона мира.

Сейчас, этим прохладным январским днем 1994 года, он скажет: «Я считаю, даже проведя уже десять лет в Формуле-1 и выиграв три чемпионата мира, что возможность учиться и совершенствоваться – самый большой мотивирующий фактор для меня. По мере того как вы двигаетесь дальше, с каждым годом становится все более и более трудно заставлять себя делать ряд вещей, которые обычно не доставляют вам удовольствия. (*Тяжелая утомительная работа на обычных зимних тренировках, например.*) Поэтому эти большие изменения в моей карьере подобны тому, как если бы кто-нибудь менял место жительства. Вы должны все разузнать, все привести в порядок, настроить себя к этому, узнать своих новых соседей и завести новых друзей. Это способ заставить себя поддерживать ту форму которую Формула-1 требует от тебя».

– Считаете ли вы, что можете поддерживать хорошие отношения с Деймоном, которые вы имели с ним в течение сезона?

– Конечно же, да, хотя это никогда не бывает легко, потому что мы всегда соревнуемся, но я понимаю ваш вопрос. Мы задаем себе подобные вопросы перед тем, как начинаем какое либо партнерство с любым из наших коллег, и, возможно, я должен сказать одну вещь. Единственным гонщиком, с которым я когда-либо имел проблемы как с товарищем по команде, был Ален Прост. С другими мы соревновались жестко и поэтому временами имели разные мнения, но были способны отбросить их, присесть и побеседовать, и притом сохранить уважение друг к другу.

Я работал с Герхардом Бергером, Майклом Андретти, Элио Анжелис, Джонни Дамфрис, Сатору Накаямой и Аденом, поэтому, я думаю, необходимо каждому, кто задается этим вопросом, считаться с

* Пит-стоп – остановка в ремонтном пункте.

** Пит-лейн – дорожка на ремонтный пункт и с ремонтного пункта.

реальностью: поскольку товарищи по команде работают совместно, я должен быть в хороших отношениях со всеми ими без исключения.

Было время, примерно 1989-1990 годы, когда мы думали, что никогда не услышим, как Айртон Сенна произнесет имя Проста снова, он говорил о Просте только словами «он» и «его». Но все это в прошлом, пролетели годы, Сенна перешагнул свое третье десятилетие. Он стал бизнесменом, имеющим на службе до ста человек (импорт автомобилей и бытовой техники в Бразилию), открывшим свою собственную фирму по производству катеров и мотоциклов. Название фирмы – «Идущий к совершенству».

Он стал чем-то вроде отца для бразильских детей, чувствующим почти физическую боль при виде их бедности. Он вложил миллион долларов в образование детей и организацию их досуга. «Они интересуются тем, что я делаю, поэтому мне хочется сделать что-то для них» – говорит Сенна. Часть денег потрачена на создание журнала «Сеннинья» (что переводится как «Маленький Сенна») для бесплатного распространения в школах.

*Когда Сенна желает проявить своё обаяние,
он просто обезоруживает вас своей непосредственной мягкостью.*

Невозмутимость и противоречия. Не более чем три месяца назад в Сузуке (Япония), он разыскал Эдди Ирвина, ирландского дебютанта на Jordan, который вел машину без должного уважения к лидеру, и употребил очень острые ругательства перед тем, как ударить его. За что и поплатился запретом на участие в двух гонках, позже приостановленным.

– Висела ли эта нить запрета над вами?

– Если бы вы не напомнили мне об этом случае, я бы не вспомнил. Я не хочу об этом думать. Моя задача – как можно больше делать реальной работы, а не копать в каких-то моих прошлых грехах.

– Jordan, несомненно, собирается объявить, что Ирвин будет выступать за них в 1994 году. Предвидите ли вы какие-либо проблемы в связи с участием в гонках с ним снова?

– Я об этом не думаю, и меня это не беспокоит сейчас.

Позже появится время для беседы с Сенной. Теперь он сидит под навесом автофургона Williams у краешка небольшого стола, и если не упомянуть о теме разговора – он говорит о том, как британская пресса раздула инцидент с Ирвином в Сузуке – внешне это никак не проявляется. Видимо, потому, что его уже спрашивали об Ирвине и он уже имел дело с этой темой, а так же и потому, что, между нами говоря, он обладает врожденной вежливостью. Когда Сенна желает проявить свое обаяние, он просто обезоруживает вас своей непосредственной мягкостью. Кроме того,

Айртон Сенна имеет приводящую в замешательство привычку смотреть спрашивающему в глаза.

– Ваши первые впечатления от машины? Вы сдерживаете в себе гонщика в настоящий момент?

– Да, очень, я не чувствую еще машину внутри себя, а также водительское место не является еще моим родным. Потребуется время, чтобы лучше овладеть контролем над приборами управления машиной. Сейчас у меня еще нет надежного контроля над ними. Многое, но не все связано с их расположением. Поэтому надо быть очень осторожным.

Вопросы и ответы свободно чередовались, пока он не сказал: «Эй, предполагался разговор на пять минут. Взгляни на часы». В интенсивном разговоре прошли полчаса, беседа прервалась с добрым юмором, рукопожатием и его запоминающейся вежливостью.

Официальная презентация Айртон Сенны, после того как он перешел в команду Williams из Marlboro McLaren, заменив ушедшего Проста, состоялась в октябре 1993 года. Там было меньше подводных течений, чем можно было бы представить.

По своей природе деятели Формулы-1 занимают оборонительную позицию или совершенно замыкаются, отмеряя достаточно информации, чтобы заполнить «фасад», но редко позволяют взглянуть за него. Презентация в конференц-центре, расположенном за заводом Williams в Дидкоте, оказалась, по мнению этих деятелей, откровенной и очень занятой. Сенна позволил себе много вспышек своего озорного, язвительного юмора – и не имело значения, что ему случилось быть в это время в Сан-Пауло, а не в Дидкоте.

Днем Сенна сидит под тентом автофургона с японским фоторепортером, который показывает ему свои работы – фотографии Сенны. Он держит их очень осторожно («вот эта на белом фоне неплохая»), а осада снова принимает причудливую форму: собираются фоторепортеры и снимают Сенну и фоторепортера, рассматривающих фотографии. Все это выглядит очень забавно, репортеры кормятся за счет репортеров.

Вы должны приготовить себя психологически к тем играм ума, в которые он может играть

Фактически были две презентации: Франк Williams и Деймон Хилл здесь, а Сенна там, и телефонная связь между ними. Взглянуть за «фасад» удается редко, и я предлагаю полностью передать слово им самим. То, что они говорят, представляет больше чем временный интерес.

Айртон Сенна и Деймон Хилл в чемпионате 1994 года Может быть, вы могли бы дать нам свои комментарии к этому?

Фрэнк Уильямс: – По моему мнению, это, наверное, будет сильнейшая пара гонщиков. Я уверен в этих двух гонщиках. Все будет зависеть от нашей технологии.

Как продолжительны контракты Айртона и Деймона с Williams:

– У Айртона на два года. С Деймоном мы имеем длительный контракт. Мы рассмотрели и более отдаленные сроки контрактов с правом выбора в нашу пользу до 1995 года. Относительно денег я ничего не могу сказать. Я видел предположения по этому поводу в прессе, но это не более чем гипотезы.

Ваши ощущения, Деймон?

Хилл: – Конечно, меня очень успокоило, что Франк принял решение, на которое я надеялся. Не было такого ожидания, как год назад, потому что я знал: мои результаты достаточно далеко продвинулись, чтобы сформировать мнение Франка.

Деймон, вы выступали с двумя прекраснейшими гонщиками мирового класса. Это Найджел Мэнселл, когда вы были тест-плотом здесь, и четырехкратный чемпион мира Ален Прост. Вам, вероятно, не терпится выступить в паре?

Хилл: – Я думаю, вы должны иметь смешанные эмоции, встретившись с перспективой выступать рядом с гонщиком такого калибра, как Айртон, потому что он остро соперничает, но тем не менее я надеюсь научиться многому в его компании. Это вызов для любого гонщика. Пока я, фактически, не очень хорошо знаю Айртона. Я с радостью ожидаю будущего, но я не нахожусь в благоговейном страхе. В настоящее время он является бесстрашным гонщиком. Вы должны приготовить себя психологически к тем играм ума, в которые он может играть. Меня нелегко деморализовать или подавить, поэтому я хорошо подготовлен к этому. Я только еще поднимаюсь в моей карьере в Формуле-1. Мне еще многому надо учиться, и присутствие в команде такого человека, как Айртон, только прибавит мне опыта.

Уильямс: – Я услышал слово «репутация» (подразумеваемое по смыслу) дважды в последних трех вопросах. Ален Прост двенадцать месяцев назад имел репутацию очень расчетливого человека, сеющего распри в команде, а в действительности справедливо обратное. Ален – один из милейших парней, с которыми я когда-либо работал. Я также считаю, что репутация гонщика очень сильно зависит от окружения, в котором он работает. Мы имели счастливую команду и намерены сохранить ее атмосферу в 1994 году и с Айртоном.

Фрэнк, мы были здесь в этом зале год назад, и вы, понятно, осторожно говорили о Деймоне. Вы надеялись, что он мог бы выиграть

гонку. Сейчас мы оглядываемся на ситуацию, когда он выиграл три гонки, а мог бы выиграть пять. Считаете ли вы, что он составит конкуренцию Сенне?

Уильямс: – Я считаю, он сразу же принесет Айртону очень тяжелые времена, но это то, чего мы хотим.

Можем ли мы заключить из этого, что оба гонщика будут бороться за звание чемпиона?

Уильямс:. – Да, это верно.

Хилл: – Разрешите добавить. Прошел лишь первый мой полный сезон, поэтому, если я могу начать 1994 год с перспективой иметь серьезные шансы стать чемпионом мира, я могу только сказать: это потрясающая возможность, за которую я хотя бы попытаюсь ухватиться.

Уильямс: – Я всегда хотел, чтобы Айртон выступал за Williams. Он выдающийся чемпион мира в смысле его величайших амбиций – выиграть гонки, выиграть чемпионаты. Переговоры прошли очень быстро, как только стало ясно, что Ален намерен оставаться в гонках только до конца 1993 года, и не дольше. Я вел беседы с Айртоном в течение десяти лет. Мое желание подписать контракт с Айртоном не является причиной решения Алена уйти, ни в коей мере.

Хилл: – Всегда очень грустно, когда такие люди, как Ален, покидают спорт, я получал удовольствие, будучи его товарищем по команде. Я находил его очень прямым и преданным спорту. Он кажется таким спокойным, когда вы встречаетесь с ним. Я всегда был агрессивным, но необходимо учиться контролировать себя. Существует надлежащее время и надлежащий путь решения проблем.

Считаете ли вы, что Айртон был взят как первый пилот или оба гонщика считаются равными?

Уильямс: – Конечно, мы ожидаем большего от Айртона, чем от Деймона, но Деймон продолжает удивлять нас каждой гонкой, на которую он выходит, – он удивляет меня на каждой следующей гонке больше, чем на предыдущей, – и возможности широко открыты перед ним.

Это был не очень ясный ответ...

Уильямс: – Я считаю, что соперничество было бы полезным во всех отношениях. Думаю, Деймону придется очень здорово подталкивать себя, чтобы держаться наравне с Айртоном, но я не поразился бы, если бы он посоперничал с Айртоном, и даже побил его. Это могло бы случиться.

(В это время устанавливается телефонная связь: Сенна находится в Сан-Пауло Бетиз Ассумпдао, переводящей вопросы и ответы на португальский для репортеров, собравшихся там.)

Уильямс: – Алло! У нас здесь много твоих друзей из европейских средств массовой информации, и я хотел бы от их лица пригласить тебя присоединиться к нам. Я передаю тебя Ричарду*, который приготовил для тебя несколько вопросов. Спасибо. Пресса приготовилась слушать каждое твое слово. О'кей. Итак, на связи Ричард.

Уэст: – Айртон, приятно поговорить с тобой еще раз. Вот один из вопросов, который задавался сегодня. Ты и Франк вели переговоры много лет. Не мог бы ты описать свои чувства в связи с тем, что ты наконец-то выступаешь за команду Williams?

Сенна: – О'кей. Рад побеседовать с тобой, Ричард. Добрый день всем, находящимся рядом с тобой, Франку и всем представителям прессы. Это что-то вроде воссоединения, потому что еще в 1983 году Франк был тем человеком, который дал мне первую возможность в моей карьере вести машину Формулы-1. С тех пор несколько раз при случаях мы беседовали, вели переговоры. Десять лет прошло с тех пор, и наконец-то мы вместе. Я очень счастлив и действительно с удовольствием ожидаю момента, когда выступлю за Williams рядом с Деймоном. Я считаю, что 1993 год был удивительным стартом в карьере Деймона. Ну что я еще могу сказать? Я по-настоящему счастлив.

Уэст: – А теперь, если не возражаете, вопрос из зала.

Рассчитываешь ли ты победить в чемпионате?

Сенна: – Ничего себе вопросик! Прошло так много времени с того момента, как я выиграл последний раз, что даже не помню когда. (*Смех в Дидкоте.*) Но на этот раз постараюсь воспользоваться шансом.

Знал ли ты о сделке McLaren-Peugeot относительно двигателя до того, как ты покинул команду McLaren?

Сенна: – Я думаю, что никого не подведу моим ответом. Итак, я был в тесном контакте в этом году не только с Франком, но и с Роном, и мое решение сформировалось уже давно. Оно было, как я считал, наилучшим и для меня, и для команды. Поэтому фактически не имеет значения, была уже заключена сделка с Peugeot или нет.

Ты был разочарован, узнав что не будешь соревноваться с Аленом Простом в 1994 году?

Сенна: – Фрэнк, мы так скучаем по тебе. (*Взрыв хохота в Дидкоте.*)

Уильямс: – Удачный ответ, Айртон.

Сенна: – Связь неожиданно оборвалась, мы оборвали линию (*Опять смех.*)

Если бы ты не застраховал этот контракт с Франком, мог бы уйти в следующем году?

* Ричард Уэст – член команды, выступающий в качестве ведущего в Дидкоте.

Сенна: – Такая возможность была, но она быстро отпала, потому что чувствую себя способным усиленно выступать в будущем. Моей первой задачей было упорядочить кое-что в наших отношениях с Франком.

Уэст: – Продолжение этого вопроса. Айртон, ты когда-нибудь думал о том, что твое будущее в гонках Индикар?

Сенна: – Да, в прошлом году. В конце прошлого года я был очень близок к такому решению, и счастлив, что не сделал этого и остался верен Формуле-1 и участвовал в чемпионате 1993 года на McLaren.

...В некоторых отношениях последние два года появились факторы, ограничивающие различные стили вождения.

Видишь ли ты в Деймоне серьезного претендента на звание чемпиона?

Сенна: – Прежде всего, по очевидным причинам, я считаю, без всякого сомнения, что Деймон сегодня – это не тот гонщик, каким он был, когда стартовал на чемпионате 1993 года. Он имеет почти полный сезон, выигрывал Гран-при, занимал поулы-позишн, и он пробил себе дорогу вверх естественным путем. Это придает гонщику уверенность, которая является фундаментом для будущего успеха, и я полагаю, что в следующем году он будет сразу же намного конкурентоспособнее с самой первой гонки, что является важным в чемпионате. Как я говорил ранее, у него не могло быть лучшего старта, чем первый сезон с Аленом, а второй – со мной, поэтому он должен быть чрезвычайно сконцентрирован и смело встретит – и уже смело встретил – потрясающий вызов выступать за Williams рядом с Аленом и со мной два года подряд. Он доказал свою способность выигрывать гонки, и ему надо только совершенствоваться. Следующий год будет, наверное, очень интересным для него, и не только для него, но и для меня, и для многих английских болельщиков.

Какое влияние будут иметь новые правила?

Сенна: – Возможно, Формула-1 не изменится настолько, как некоторые предполагают, но, очевидно, она будет меняться, потому что некоторые технологии были запрещены, так как могли привести к перегрузке гонщиков не только при освоении машины, но и при ее управлении. Я считаю, это правильный путь, а что касается гонщиков, то мы можем использовать немного лучше различные стили вождения. Я думаю и чувствую, что в некоторых отношениях последние два года появились факторы, ограничивающие различные стили вождения. Думаю, это принесет соревновательность для команд, кроме Williams (выдающейся команды), а Williams, я надеюсь, останется впереди и даст нам возможность снова иметь очень успешный сезон.

Вопрос репортера из Сан-Паулу Фрэнку Уильямсу, который Бетиз дипломатично перевела на английский так:

«Считаете ли вы, что 1994 год будет таким же скучным с Сенной, выигрывающим на Williams, каким был 1993 год с Простом, выигрывающим на Williams?»

Сенна (вмешиваясь): – В действительности здешний журналист спросил: «Не считаете ли вы, что чемпионат будет еще более скучным с Сенной?». *(Взрыв смеха в Дидкоте.)* Он именно это сказал, слово в слово. *(Снова смех.)*

Уильямс: – Во-первых, я не считаю, что чемпионат 1993 года был скучным. Во-вторых, я полагаю, что в 1994 году будет более трудный чемпионат, частично из-за изменения требований к машинам. Никто не стоит на вершине всегда. Появятся команды, которые будут теснить нас, может быть, даже побьют нас. Это возможно.

Сенна: – О'кей, Фрэнк. Мы все здесь счастливы были услышать тебя, а сейчас мы говорим «до свидания», и не только тебе, но и всем вам в Англии. А я надеюсь скоро увидеть тебя.

Williams: – Большое спасибо, Айртон. Очень приятно было побеседовать с тобой, и я говорю это от лица всех находящихся здесь. Я поговорю с тобой еще сегодня попозже.

Сенна: – А сейчас до свидания.

Во время осады в Эшториле в 1994 году, то есть через четыре месяца после этой беседы, Сенну спросили (снова!): «Сожалеет ли он, что Прост не будет участвовать в Формуле-1 в 1994 году?». Ответ был загадочным: мол, если бы Прост вышел из отставки, – «это было бы хорошо для моего банковского баланса». Любопытно, что никто не добивался от Сенны раскрытия этого утверждения, любопытно потому, что оно кажется невразумительным. Как могло бы возвращение Проста в McLaren, – о чем ходили слухи – или еще куда-либо принести доход Сенне?

Странное дело, если его последовательно проследить. Williams заключил эксклюзивный договор с Простом, выплачивая ему 5,1 миллиона фунтов, чтобы он не выступал за другую команду. Если бы Прост действительно вернулся из отставки, он должен был бы вернуть эти деньги обратно, а – как часть договоренности с Сенной – он, Сенна, унаследовал бы их.

Через неделю после Эшторила McLaren представил их новую машину на своем заводе в Уокинге, и, не ожидая разрешения «неизменного» Рона Денниса, управляющий компании сказал... *(я снова воспроизведу эти слова, потому что они представляют больше чем временное значение):*

«Существуют два вопроса. Первый: это то, что контрактные отношения между Аленом и его бывшей командой и спонсорами интересуют нас, но, конечно, не в нашей компетенции. Нас не интересует, какова ситуация сейчас или какова она была раньше. А что касается нас – он гонщик, который выиграл три из четырех чемпионатов именно в команде McLaren. Это несомненно делает его чрезвычайно подходящим для выступления за McLaren в 1994 году, но до настоящего времени ничего не решено.

Второй: некоторые спрашивают меня: хочу ли я выступать? Отвечаю: «Я не думаю, что вы должны платить человеку за то, чтобы он НЕ делал вещей, которых он не хочет делать». Если вам платят за то, чтобы вы не выступали, логично предположить желание выступать. Конечно, каждый имеет право изменить свое мнение. Это свойственно человеку. Я верю, что большинство гонщиков Гран-при выступали бы в гонках и бесплатно. Если бы экономическая ситуация лишила возможности платить им за участие в гонках, они все равно участвовали бы в них, потому что получают огромное удовлетворение от победы над соперником. Мы живем в дни, когда вознаграждения измеряются миллионами долларов, но для них это не главное. Эти парни наслаждаются гонками, наслаждаются вождением, и когда их этого лишают, у них появляется свободное время для размышлений.

*Прост, победил 30 раз в команде McLaren, Сенна-35,
Прост занял поул-позишн 10 раз, Сенна-46.*

В команде McLaren существует уникальная ситуация, ведь Жан-Пьер Жабуй (управляющий Peugeot-Спорт) и я – очень близкие друзья Алена. Дружеские отношения в команде McLaren не часто видны посторонним наблюдателям, но они оцениваются гонщиками. Нас иногда считают чем-то, лишенным своеобразия, но я могу уверить вас, что когда окупаетесь в работу с командой, вы почувствуете необычную среду. Думаю, что это именно то, что Алэн потерял. Он не нашел этого в других командах, за которые он выступал после ухода из McLaren (Ferrari, Williams), и, глядя в будущее, можно сказать: есть команда с чрезвычайно благоприятными условиями для его работы. Я считаю, что именно поэтому он думает о возвращении».

Необычный день в Уокинге, представление новой машины McLaren с двигателем Peugeot, проводимое в комнате для призов, стеклянные полки по стенам с изысканно украшенными кубками, которые напоминают триумфальные дни команды. Имя Алена Проста выгравировано на многих из них, и на многих – имя Айртона Сенны: Прост победил 30 раз в команде McLaren, Сенна-35, Прост занял поул-позишн 10 раз, Сенна-46; между собой они поделили все чемпионаты с 1985 по 1991 год, за исключением 1987-го.

Необычный день в конце января. Нет даже бледно-желтого солнца. Сенна ушел из McLaren, а Прост не вернулся. Подсознательно, как на пустом пит-лейне в Эшториле, пытаешься представить их, услышать своеобразную манеру речи. Вместо них видишь Мику Хаккинена – единственного гонщика, которого приобрела команда McLaren. Он позирует в машине, на которой только еще должен выиграть гонки и принести призы для стеклянных полок. Эта книга о том, что Айртон Сенна уже принес.

Глава 3 «Трехкратный чемпион»

Иногда, когда собираюсь заняться йогой, я говорю себе: ты выиграл три чемпионата мира. Я говорю это с различными интонациями. Я знаю, в какой хорошей форме я должен быть, я впитал это в свой образ. Это пришло через тяжелую работу, мою и других. Это большое достижение, но добился я его с немалой долей закономерности.

Айртон Сенна

Обстановка приближающегося Гран-при в Фениксе (США) 10 марта 1991 года, первой гонки сезона: Найджел Мэнселл был выманен из отставки командой Williams, и тесты показали, что он силен. Насколько силен? Герхард Бергер, присоединившийся к Сенне в Marlboro McLaren в 1990 году, подготовил себя к тесту и тестировался всю зиму, чтобы быть подготовленнее Сенны и лучше ознакомиться с машиной. Мог бы он действительно победить Сенну, который отдыхал и восстанавливался в Бразилии?

Сенна испытал двигатель V12 фирмы Хонда в Эшториле поздней осенью, а за неделю до Феникса вернулся в Эшторил опробовать его на новой машине McLaren MP4/6. С полной откровенностью он сказал о двигателе так: «Я не знаю, что они (Хонда) делали с тех пор, но нет достаточного прогресса и нет достаточной мощности, – и добавил: – Мы совершенствовали двигатель V12 в прошлом году, и когда я приехал с ним в октябре, двигатель уже хорошо работал. Существовала программа, утвержденная инженерами Хонды, в результате которой повышались надежность, выходная мощность и управляемость. Сейчас, когда я вернулся после всех этих месяцев, чтобы испытать машину, ясно, что мы не у цели. И это ни для кого не секрет. У них есть диаграммы их стендовых испытаний. Единственная разница в том, что вместо того, чтобы не говорить правду, я говорю ее».

Испуг: не обеспечен «фасад». Обычно гонщики не говорят таких вещей и уж, конечно, публично. Когда Хонда, например, снабжала Williams в 1984 году, команда приняла политическое решение: никогда не ругать двигатель, несмотря на трудности, которые он создал в сезоне. – Кеке Росберг – восьмой, а у Жака Лаффита общее четырнадцатое место в чемпионате.

Более того, бытовало широко поддерживаемое представление, что японцы, индивидуально или коллективно, могут рассматривать открытую критику их усилий, как потерю лица. Хонда распространила заявление, в котором настойчиво утверждалось, что V12 уже выпущен более мощным, чем V10, и что двигатель, который они испытали в Эшториле ранней весной, был предназначен для Феникса и нетипичен для того типа двигателя, который вам необходим в Португалии. «Традиционно Хонда специально подстраивает свои двигатели для первой гонки года. Мы стремимся прийти к большей надежности, а не мощности. Существует непрерывная программа

совершенствования в течение всего года. Так планировалось всегда. Это не паническая реакция на замечания».

Дни отсчитывались за днями, приближаясь к Фениксу. Сенна видел опасности сезона в недостаточной мощности двигателя и решил сделать ставку на жесткое вождение в тени лидеров. Но результаты как бы иронизировали над ним. Он разрушил свой собственный довод, выиграв в Фениксе, Бразилии, Имоле и Монако.

В квалификационных заездах в Фениксе он убедительно переиграл Бергера, и это достигло наивысшей точки во втором заезде. Сенна – 1 минута 2,434 секунды, Бергер – 1 минута 23,742 секунды. У Сенны поул-позишн (его пятьдесят третья), Бергер – седьмой в стартовой решетке. Это оказало глубокое воздействие на Бергера, которому потребовалось почти полсезона, чтобы восстановить уверенность в себе.

О круге, в котором Сенна завоевал поул-позишн, он отозвался так:

«Очень напряженное, сильное ощущение. Я все время думал, что время 1 минута 23 секунды будет трудно побить, но важно верить, что ты можешь сделать это и быть в нужном месте в нужное время».

Ален Прост, который перешел из Marlboro McLaren в Ferrari (в то время как Бергер из Ferrari в Marlboro McLaren), стоял рядом с Сенной в переднем ряду. При появлении зеленого света они стремились опередить друг друга, но это было только мощное опьяняющее начало. Оба закрепили позиции. Сенна уже с отрывом в полкорпуса. Мгновением позже Прост протиснулся сзади, два Williams (Рикардо Патресе во втором из них) пока притаились. Бергер – далеко слева в поисках места для атаки.

Это построение мгновенно поменялось на коротком остром отрезке до первого поворота направо, Мэнселл бросил Williams сильно влево, то же сделал и Патресе, прижимая и сковывая Бергера. Мэнселл подтянулся к Просту, Прост сопротивлялся. В ложбинах между бетонными стенками Сенна аккуратно вписывал свой McLaren. Он предрешил гонку к концу первого круга.

Сенна	1 мин. 34.355 сек.
Прост	1 мин. 36.167 сек.
Мэнселл	1 мин. 36.647 сек.

На втором круге Сенна увеличил отрыв: разрыв между ним и Простом увеличился до 2,654 секунды, на следующем круге до 2,996. затем до 3,368, потом до 4,100. Ferrari Проста, казалось, рвался и дергался: Мэнселл словно тащил Williams силой своих рук; Жан Алези, партнер Проста, боролся упорно, но без особого успеха. Сенна мчался будто бурный поток, а бетонные стенки были берегами.

На седьмом круге он обошел на круг замыкающие машины, а после тридцати кругов разрыв увеличился до 18,475 секунды. Гонка, как и многие уличные гонки, собирала свою дань: Мэнселл выбыл (коробка передач).

Бергер выбыл (давление топлива). Патрезе выбыл (авария). Сенна пересек финишную линию за 16,322 секунды до Проста и, проведя анализ характерных особенностей машины, рассказывал: «Я был способен поддерживать хорошую скорость и, кроме того, сделал остановку для смены резины в нужное время». Комментарий совершенно в стиле Сенны.

Две недели спустя в Интерлагосе Патрезе удерживал поул-позишн до безнадежных мгновений второго заезда. Это требует более пристального рассмотрения, по крайней мере из-за предположений Сенны, что рано или поздно McLaren Хонда будет бороться против Williams Renault. В утреннем предварительном заезде Патрезе имел наилучшее время на своем двадцать четвертом и последнем круге – 1 минута 17,247 секунды; Сенна – на тридцать первом и последнем круге – 1 минута 17,483 секунды. Мэнселл проехал двадцать шесть кругов, показав наилучший результат на двадцать втором – 1 минута 17,094 секунды. «Когда два Williams проехали быстрее 1 минуты 17 секунд, я понял, нам брошен серьезный вызов», – сказал позже Сенна.

А теперь квалификационные заезды и аналитический взгляд. «В моей первой попытке я обошел их, но неожиданно они улучшили результаты более чем на полсекунды. Я знал, надо было сделать две вещи: технические изменения в машине и вести ее на более высоком уровне». Первые попытки:

Сенна	1:17.282
Мэнселл	1:17.356, затем 1:16.843
Патрезе	1:17.647, затем 1:16.775

Через пять минут Прост уперся в 1 минуту 17,739 секунды – это третий ряд в стартовой решетке. Спустя две минуты Сенна делает новую попытку, крайне побуждаемый желанием успеха перед лицом родных бразильских болельщиков. Позже он вспомнил: «Поддержка, которую они оказывали мне, воодушевляла. Когда ты выезжаешь из боксов, миллиард вещей проходит сквозь твой мозг и тело. Это поразительно быстрый процесс, все направлено к одной цели, все сфокусировано на одной небольшой точке. Мы меняли несколько деталей на шасси между первой и второй попыткой, и я также видоизменил линию прохождения некоторых виражей».

В двух хронометрируемых точках Сенна впервые превысил скорость 300 километров в час. Результат – 1 минута 16,392 секунды. Поул-позишн.

На зеленый свет Сенна взял чистый старт, Мэнселл уцепился за него, а Патрезе приотстал, остальные растянулись сзади. Только Мэнселл мог состязаться с ним, и на петлеобразных виражах стремился поравняться, но обойти не сумел. Мэнселл сделал ранний пит-стоп и очень медленный (14,59 сек.), так как ему пришлось биться с полуавтоматической коробкой передач. Сенна сделал пит-стоп на круг позже и быстрее – 6,93 секунды. Порядок такой: Сенна, Патрезе, Алезин, Мэнселл. Ни Патрезе, ни Алезин еще не заезжали в боксы, а когда они сделали это, установился следующий порядок: Сенна, Мэнселл, Пике, Патрезе, Алезин.

Мэнселл наседали и после двадцати кругов сократил разрыв до 7,267 секунды, продолжая уменьшать его – 4,8 секунды, 3,1 секунды. Сенна отреагировал на это, нарастив отрыв до 8,545 секунды. Мэнселл сделал еще одну остановку для смены резины после прокола. Это было на пятидесятом круге, оставался еще двадцать один. Наблюдая со стороны, вы едва ли сможете узнать настоящую действительность. Сенна потерял третью и пятую передачи в какой-то момент и переключился на шестую.

Машину Мэнселла сильно закрутило – коробка передач – и он вышел из борьбы. Сенна держался на шестой передаче, Патрезе наращивал атаку, урезая отрыв до 20 секунд.

«Я видел Патрезе, приближающегося ко мне, и фактически не думал, что мне удастся удержаться».

	Сенна	Патрезе
65 круг	1:28.305	1:21.990
66 круг	1:28.621	1:22.320
67 круг	1:25.899	1:21.429

Разрыв сократился до 14 секунд. Бортовая камера на машине Сенны рассказывает о следующем. Ни на петлях в конце круга, ни на левых, ни на правых поворотах ни разу его рука не сделала движения для изменения передачи. Он шел «на цыпочках». Густеющие облака говорили о приближающемся дожде.

	Сенна	Патрезе
68 круг	1:25.781	1:21.617
69 круг	1:24.721	1:23.433

Разрыв сократился сначала до 9 секунд, затем до 5,4 секунды на шестьдесят девятом круге.

	Сенна	Патрезе
70 круг	1:25.177	1:24.711

Это уменьшило разрыв до 4,158 секунды. А дождь начался – спасение. Двигатель Сенны урчал и грохотал; наконец, разрыв составил 3,6 секунды. Сенна поднял свою правую руку, показывая указательным пальцем на свинцовое небо. «Остановите гонку!» Но они не сделали этого. Патрезе подкрадывался, но мокрая трасса не дала ему предпринять финальный штурм.

	Сенна	Патрезе
71 круг	1:28.985	1:28.284

Сенна победил с отрывом 2,991 секунды.

«Я чувствовал, что это мой долг – выиграть в Бразилии. Я подталкивал машину, невзирая на дождь. Пришлось также переносить боли от мышечных

спазмов в верхней части тела, отчасти потому, что экипировка была немного сдавливающей, отчасти из-за эмоционального состояния».

Когда он пересек финишную черту и остановился, то остался в кабине, шлем снят, голова откинута назад.

«Я полностью вывел из строя двигатель и никак не мог его завести. Старался расслабиться, но острая боль в плечах и в боку все нестерпимее. Я не знал, что мне делать: кричать, плакать или улыбаться».

Эмоциональный отклик Сенны на радость бразильских болельщиков – это вещь очевидная. Он настоящий патриот. («Мой идеальный день – это проснуться дома в Бразилии, на ферме или в моем доме на берегу моря, с моей семьей и друзьями, затем отправиться на автодром в любой точке мира, а вечером вернуться обратно домой».)

Через несколько дней после Сан-Пауло Сенна проводит тренировку в Имоле, там же Бетиз Ассумпдао, чтобы передать его намерения различным средствам массовой информации, которые имеют ежедневно волчий аппетит. Так как Бетиз самая настоящая бразильская женщина, я спросил ее, что бы она назвала бразильской средой.

«Как и в любой другой латиноамериканской стране тебе действительно хорошо, когда ты спокоен. Бразилия – страна футболистов, чемпионов мира 1970 года. А перевод нашего девиза жизни таков: «Ты должен выжать максимум из всего». Для бразильцев это означает извлекать пользу, но честным путем. Существует и бес честный путь: изымать выгоду, стараться всех обманывать, быть хитрее других, практичнее. На пляже ты ведешь беззаботный образ жизнь, потешаешься над всеми, а, кроме того, существуют секс и прочие удовольствия. Конечно, все это для обычного мужчины. Сенна совсем не такой».

Теперь о другом. Мы говорим друг другу: «О'кей, увидимся в семь», но все прекрасно знают, что в семь никто не придет. Что для англосаксов означают пять минут, для бразильцев означают полчаса. Если ты прибываешь точно в назначенное время, тебе скажут: «Что ты здесь делаешь? Я еще не принял душ!». Сенна и в этом отношении совсем не такой. Фактически он как раз противоположен такому типу людей. Он очень пунктуален, делает все, что должен сделать вовремя. Если он опаздывает, – значит, что-то его задержало.

Другие народы считают, что бразильцы всегда смеются и веселятся. Сенна опять не таков. И он не собирается изменять себя. В Бразилии такой парень, как Сенна, должен быть героем. Люди сходят с ума по нему.

Когда он приехал к себе домой в Сан-Пауло после Гран-при, перед домом собралось около двух тысяч человек. Он не мог пробраться сквозь толпу и вынужден был сесть в полицейскую машину, чтобы добраться до дому. Толпа стояла до часу ночи, и полиция попросила Айртон выйти. Иначе эти две тысячи человек никогда бы не разошлись, и полиция начала опасаться, как бы не вышло каких-либо осложнений.

Сенне пришлось выйти и встать на трехметровую стену с призом в руках, так что каждый снова мог увидеть его. Успокоившись, люди

разошлись. Это просто удивительно, как люди любят его, хотя, конечно, он добивается результатов».

Несколько эпизодов с тестов в Имоле. Длинноногая девушка в чулках, обтягивающих ноги до самого верха бедер, в мини-юбке не длиннее, чем бикини. Она расположилась настолько близко к боксу McLaren, насколько могла пробраться, и говорит, что приехала из Милана, потому что она давняя подруга Айртон и хочет передать ему привет. Ее терпение вознаграждено. Если он даже не узнал ее, то искусно притворился. Они коротко поговорили, в то время как фоторепортеры запечатлевали их. Он улыбается, а она дрожит от волнения. Может, это с ее стороны рекламный трюк? Может, она просто наняла одного из фоторепортеров? А может, фоторепортер нанял ее? Кто знает. Для Сенны же это всего лишь еще один рядовой эпизод.

Какие они, болельщики в Имоле? Тестовые заезды в Имоле неизменно привлекают зрителей, передающих Сенне нечто совершенно противоположное теплоте латиноамериканских болельщиков. Всякий раз, когда он выводит свой McLaren, чтобы побороться с результатами, установленными Простом на Ferrari, они отпускают язвительные замечания и всячески поддевают его.

Чувство осады не покидает его здесь. Автофургон McLaren, припаркованный в дальнем углу огороженного участка в тридцати или в сорока ярдах от бокса, имеет второй этаж с дымчатыми стеклами. Сенна живет там. Он никогда не прогуливается к столикам, расположенным на огороженной территории. Чтобы достичь бокса, он выходит очень быстро, энергично пересекает территорию и попадает в узкий проход между транспортерами, а затем входит внутрь бокса, и механик немедленно натягивает веревку на заднюю стенку бокса. Сенна обитает в боксе, иногда почти незаметно. Время от времени люди произносят его имя, что-то не вполне внятное сообщает телевидение, останавливаются длинноногие девицы. После последнего тестового заезда он осматривает что-то с инженерами, и вновь энергично возвращается к автофургону. Телевидение не дает забыть о нем – «Айртон, Айртон», – а он исчезает на своем втором этаже с дымчатыми стеклами, укрываясь от осады.

Я часто удивляюсь, какое колоссальное давление испытывает человек, если отслеживаются все его действия. Примените, например, это к директору вашего банка. Предположим, он вышел позавтракать и обнаружил несколько сотен человек, толпящихся вокруг, распущенную девицу, настаивающую, что она его подруга, телевидение, выкрикивающее его имя; то же самое и во время завтрака, и на пути обратно; то же самое, когда он заканчивает работу; а когда он возвращается домой, то обнаруживает, что двухтысячная толпа расположилась лагерем вокруг его дома, и он нуждается в полицейской машине, чтобы войти внутрь. Теперь помножьте это, день за днем, на большую часть десятилетия...

В Имоле Сенна казался занятым больше обычного, иногда беседовал с инженерами до позднего вечера, возвращаясь после десяти часов, Бетиз объясняла это так: "Он старается проанализировать информацию, которую

выдают компьютеры. Сейчас у них есть компьютеры для всего, вся аэродинамика, подвеска – в общем, все, компьютер выдает даже действие подвески на каждом вираже. Если вы не можете прочитать эту информацию как следует, вы не узнаете, что происходит, и не сможете использовать данные компьютера. Сенна хочет все знать. Люди показывают ему графики, а он спрашивает: «Это хорошо? Считается, что это хорошо? Это то, что предполагается?». Он проводит сейчас больше времени на обсуждениях, потому что хочет проанализировать, понять. Ты знаешь, что он за человек. Инженеры дают ему информацию, но он сам хочет досконально разобраться в происходящем».

Две недели спустя он занял поул-позишн в Гран-при в Сан-Марино, а гонка по мокрой трассе продемонстрировала причудливые фокусы. Прост попал прямо в ручей, и его вынесло на травянистый склон, где Ferrari застряла. Бергера также снесло, но немного под другим углом. Он был способен, используя уклон, вернуться на трек. Прост выкарабкался из машины, его гонка закончилась даже не начавшись. Это, конечно, не прибавило ему популярности в Имоле.

Зеленый свет. Казалось, на долю секунды Сенна взял старт лучше, но Патрезе, находящийся с ним на одной линии, соскользнул и выдвинулся вперед, проходя по внешней стороне виража Тамбурелло.

Сенна спрятался сзади. Патрезе разбрасывал брызги из луж настолько глубоких, что в них отражались нависающие деревья. Сенна отступал на прямых участках, чтобы уменьшить брызги и подтягивался на виражах. На этом начальном круге Мэнселл вылетел, подталкиваемый Brabham Мартина Брандла. Сенна отступил дальше. Его размышления: «Мы вынуждены вести гонку в условиях компромисса, потому что знаем: трасса будет подсыхать. Патрезе взял старт лучше. Я отсижусь за ним, пока состояние трека не улучшится».

Заканчивая девятый круг, Сенна продвинулся вперед и на участке перед прямой на пит-лейн переместился на внутреннюю часть трека, занял трассу и захватил лидерство. Патрезе тотчас же сделал пит-стоп для замены скользких колес, но задержался надолго, так как не было зажигания. Сенна выигрывал теперь пять секунд у Бергера. Бергер ухватился за него, они уперлись в круговых.

Затруднение: полоса, по которой шли круговые, была сухой, но не более чем на ширину машины. Отважится ли Сенна сойти с этой полосы для обгона, подвергаясь риску со своими скользкими колесами на мокром участке? Отважится ли Бергер? Сенна сделал этот маневр и теперь имел между собой и Бергером, как защиту, трех круговых.

Кто беспокоился теперь о Патрезе, который потерял четыре круга на ремонтных пунктах и который теперь просто давал своему Williams хорошенько пробежаться? Сенна обогнал его и еще кругового, думая:

«Хорошо, я не увижу пока снова Патрезе».

Сенна, прибавив скорость, оторвался от кругового. Но вскоре Патрезе тоже обогнал кругового и вновь ухватился за Сенну, установив при этом быстрейшее время круга.

Сенна не пропустил этого события. У него появилась мысль: «Если Williams способен на это, что случится, когда он пройдет нормально всю дистанцию гонки? Не имело значения, что Патрезе просто странствовал по кругу, двигатель барахлил. Учитывались два фактора: в этом сезоне победа оценивалась в десять очков и все шестнадцать гонок засчитывались. С тринадцатую гонками после Имоле оставалось еще возможным взять сто тридцать очков – потенциальная вершина, если Williams Renault станет надежным. Renault, вкладывая огромные средства и ресурсы в свои двигатели, рассматривала себя как компанию, доказывающую европейским производителям, что японцы могут быть побиты.

Сенна выиграл в Имоле у Бергера.

«На пути у меня упало давление масла и загорелась аварийная лампочка, я подумал, что не смогу финишировать, поэтому сбавил скорость, пока Герхард не начал настигать меня».

Три победы из трех. Сенна, осуществляющий жесткое вождение в тени.

Квалификационные заезды в Монако обнаружили мастерство Стефано Модены, который поставил свой Tyrrell в передний ряд рядом с Сенной, Патрезе и Пике – во втором ряду. Мэнселл и Бергер – в третьем. (Проницательный взгляд Брандла подметил, что «Сенна преодолел сходу трудные условия трассы. Некоторые из его квалификационных кругов и его победы в Монте-Карло, например, были просто поразительными. Я знаю, насколько там сложно. Ты должен быть очень точным и настолько уверенным в себе, чтобы быть там быстрым, и он был таким. Он отличился в Монако, это было блестящее зрелище».)

Сенна лидировал, но по мере развития гонки Модено нависал и цеплялся за него. Сенна избрал свою хорошо известную тактику изматывания противника. Модена тратил бесплодные, тщетные усилия, захваченный соперничеством. Это дало Сенне более двадцати секунд преимущества. Двигатель у Модены не выдержал, извергая масло на трек. Близко идущий Патрезе не смог избежать попадания в масляное пятно, закрутился и разбил свой Williams. Сенна немного расслабился. Прост был вторым, правда, достаточно далеко отставшим, но Мэнселл – перебой зажигания двигателя ликвидировался сам собой – надвигался на Проста. Из тоннеля Мэнселл вылетел быстро, он очень спешил, идя на нервах, с подъемом.

Сенна мельком наблюдал за этим на большом телевизионном экране в боксах. Он, видимо, подумал: «Да, что ждет меня, когда Williams Renault пройдет нормально всю дистанцию гонки?». Вскоре Сенна взглянул на экран и увидел на нем последний круг, хотя думал, что должны остаться еще два круга.

«Я еще сохранял скорость движения после того, как, проехав круг, пересек линию финиша и Джеки Икс дал мне отмашку клетчатый флагом. Я

замедлял движение почти полкруга, а затем Рон Деннис связался со мной по радио, сообщив, что необходимо ускоряться, потому что остался еще круг. А я уже расстегнул свои ремни, но, конечно, сделал все от меня зависящее. Трасса в Монте-Карло очень трудна физически, потому что она не очень ровная и причиняет немало боли плечам, шее, другим мышцам тела. Действительно больно (улыбается), но я выиграл и поэтому счастлив».

Четыре победы из четырех. Никто еще не выигрывал ранее четыре первые гонки подряд. У Сенны 40 очков, у Проста – 11, у Бергера – 10, у Патресе и Мэнселла по 6.

Канада изменила такой ход событий. Патресе отобрал поул-позишн у Мэнселла, Сенна – третий.

«Как обычно, я старался изо всех сил, но два человека смогли сделать это лучше меня и заслужили быть впереди. До сих пор многие думают, что мы уступили спокойно, уже имея четыре поул-позишн и четыре победы, но мое выступление показывает, насколько острая конкуренция существует в действительности. Вывод: мы должны работать лучше».

Положение лидеров сезона изменилось: Мэнселл первый, за ним – Патресе, Сенна – третий, и постепенно отстает от них до тех пор, пока отказ электрооборудования не лишает его возможности продолжать борьбу. «Если честно, я и не думал, что смогу побить двух Williams, говорил потом Сенна.

Мэнселл должен был выиграть, но уже вблизи финишной черты машина сломалась, отдавая эту гонку Пике, Модена – второй, Патресе – третий.

Сенна прибыл в Мехико после травмы, полученной при катании на лыжах. Он упал, а человек, идущий за ним, натолкнулся на него. Потребовалось наложить десять швов на его голову. Профессор Сид Уоткинс, работающий в Формуле-1, признал его способным участвовать в гонке, и в последние пять минут, оставшиеся для первой квалификации, он старался отобрать предварительный поул-позишн у Патресе. Он достиг виража, называемого Peralta, – широкого неровного поворота направо, который Сенна считал небезопасным.

Заходя с левой стороны на Peralta, он расположил свой McLaren на внешней части трека, создавая пространство для выбора оптимальной траектории. Он повернул внутрь, проходя середину трека, повернул дальше. Когда поворот Peralta заключил его в себя, McLaren вдруг дернулся и быстро повернул к внешней стороне трека, бешено вращаясь. Он пронесся назад, разбил барьер из покрышек, поднялся и, перевернувшись, ударился, приземлившись вверх дном.

«Вплоть до этой точки машина шла вполне хорошо, но моя пятая передача был а слишком низкой, и я переходил на шестую, держа одну руку на руле, когда вдруг наткнулся на неровность и выпустил управление».

Во время второй квалификации пошел дождь, поэтому время, показанное в пятницу, осталось в силе – Патресе, Мэнселл, Сенна.

Дорожка для стартового разбега на автодроме имеет характер ложбинки, приглашающей гонщиков бороться, теснить друг друга, биться на

поединке. Когда после появления зеленого света кавалькада машин достигла первого поворота, лидировал Мэнселл, за ним – Алези, Сенна – третий, Патресе – четвертый, Бергер – пятый. Пересекая линию, завершающую первый круг, Алези и Сенна двигались как беспокойные рыбы: Сенна резко бросился вправо и поравнялся с Алези, который не оценил ситуацию. Они почти коснулись друг друга «жабрами». Сенна метнулся сильно влево на первый поворот. Алези рванулся за ним. Сенна закрыл его, бросившись на середину трека. Алези остался позади, ища возможности для маневра, но было слишком поздно. Сенна несомненно впереди, имеет чистую трассу до Мэнселла и за несколько следующих кругов закрепил положение.

	Мэнселл	Сенна
2 круг	1:25.168	1:25.334
3 круг	1:23.815	1:23.537
4 круг	1:23.488	1:23.600
5 круг	1:22.359	1:22.856

Эти небольшие разницы накапливались, и, хуже того, Патресе ухватился за Сенну и прижимал его. Оба Williams выглядели быстрыми, а Патресе оказался таким шустрым, что, на одиннадцатом круге, обошел Сенну.

	Патресе	Сенна
11 круг	1:21.128	1:23.032
12 круг	1:23.523	1:22.515
13 круг	1:22.407	1:23.161

Патресе уходил вперед, Сенна сближался со следующим за ним Пике. Патресе обошел Мэнселла и после двадцать первого круга лидировал с отрывом 7,254 секунды, Сенна в 10,346 секунды от лидера, Пике проигрывал лидеру 10,905 секунды. Двигатель Мэнселла перегревался, замедляя его на прямых участках. На тридцатом круге Сенна поравнялся с Мэнселлом и на первом повороте вступил в бой. Мэнселл не придавал этому большого значения. Он отрегулировал топливную смесь и установил быстрее время круга, отбросив назад Сенну. Мэнселл сделал еще более быстрый круг, и еще, и еще, увлеченный доказательством своей боеспособности.

	Патресе	Мэнселл
55 круг	1:18.850	1:17.444
56 круг	1:18.351	1:17.379
57 круг	1:18.561	1:18.070
58 круг	1:18.242	1:17.113

Патресе выиграл у Мэнселла. Сенна - третий с отставанием в 57,356 секунды.

Williams были очень быстрыми, и мне было трудно поддерживать такой же темп. Хонда сейчас усердно работает, чтобы выжать больше мощности из нашего двигателя. Я не мог приблизиться ближе к машинам, которые впереди, потому что у моей температура была на самом пределе. Найджел сделал это очень трудной задачей для меня, но то была прекрасная гонка, а результаты показали, что чемпионат является открытым. Главным было финишировать на подиуме, приобрести четыре очка для борьбы за первенство.

Рикардо доминировал, а Найджел был самым быстрым на последней стадии. Они организовали тот уровень исполнения, которого могли достичь. Теперь у Сенны – 44 очка, у Патрезе – 20, у Пике – 16, у Мэнселла – 13.

В Магни-Кур, на новом кольце Французского Гран-при, Сенна занял предварительный поул-позишн в пятницу, но в субботу опустился на третье место за Патрезе и Простом. Мэнселл – четвертый.

«Машина и двигатель работали прекрасно, *но недостаточно быстро*».

Сенна, по его собственному признанию, сделал «слабый старт», хотя многие были бы довольны им – третий за Простом и Мэнселлом. Первый круг создал такую расстановку сил: Прост наращивал темп, Мэнселл преследовал, Сенна уже отставал. Его размышление:

«Я знал, что не смогу идти вместе с ними. Мы не имеем двигателя или шасси, чтобы состязаться с Williams и Феррари в настоящий момент. *(Мэнселл выиграл у Проста, Сенна – третий с отставанием на полминуты..)*

Третье место, конечно, добавило очков к моей сумме и сохраняло наши позиции, пока специалисты работали над улучшением машины».

У Сенны – 48очков, у Мэнселла – 23, у Патрезе – 22, у Проста – 17.

«Новый» Сильверстоун для Британского Гран-при, трасса основательно обновлена «комплексом», прилегающим к линии старта-финиша. Мэнселл отобрал поул-позишн у Сенны, Сенна захватил кратковременное лидерство в гонке, но на прямом участке Hangar Straight Мэнселл выжал все возможное из двигателя Renault, и этому нельзя было противостоять. Williams имел громадное преимущество, и Мэнселл использовал его. Сенна нажимал как мог.

«Я планировал пройти гонку без замены резины, и этот план имел успех, но к концу мое левое переднее колесо стало неровным, давало легкую вибрацию. Но это не было проблемой».

...Как и в Сильверстоуне, мы всё ещё недостаточно быстры, чтобы соревноваться с Williams

Он держался вторым до финального круга, когда стал замедляться и остановился, – кончилось горючее. Замедляясь на круге после финиша, Мэнселл поравнялся с Сенной и предложил ему помочь подняться в боксы. Сенна влез в машину и в шутку два раза слегка постучал Мэнселла по шлему, сказав: «Я готов, шеф». Это стало одним из самых памятных эпизодов

сезона. Сенна получил четвертое место и набрал 51 очко, у Мэнселла – 33, у Патрезе-22, у Проста – 21.

За неделю до Гран-при в Германии Сенна тестировался в Хоккенхайме и потерпел аварию при скорости около 300 километров в час. Очевидно, лопнула задняя шина. McLaren дико подбросило, он пролетел 15 футов в воздухе. Сенна рассказывал своему другу, гонщику Маурицио Кугельмину, что он боялся прямого столкновения с барьером из покрышек и повернул машину в сторону, наезжая на бордюр. Он повредил себе шею и плечо, но поправился и смог участвовать в Гран-при. Четвертый в первой квалификации, он продолжил тему: «Мы не имеем реальных проблем, кроме одной: как и в Сильверстоуне, мы все еще недостаточно быстры, чтобы соревноваться с Williams».

Во втором квалификационном заезде он показал время 1 минута 37,274 секунды, поделив передний ряд с Мэнселлом.

«Может быть, я мог бы пройти на одну десятую быстрее, но я был действительно на пределе...»

Перед гонкой та же тема снова: «Я должен быть откровенным. Мы не достигли большого прогресса после Имола ни в двигателе, ни в самой машине, несмотря на некоторые усилия, которые предпринимались».

Как проходила гонка? Мэнселл опять выжимал все возможное из двигателя Renault, Бергер протискивался вперед Сенны, Прост беспокоил Сенну, Патрезе начал беспокоить Проста. В то время, когда Мэнселл лидировал, Патрезе ускорился на своем Williams Renault и переместился на второе место, оставляя позади Сенну и Проста, суетившихся в бою за третье место. Сенна против Проста.

Прост шел сильно, легко и расчетливо. Оставалось восемь кругов. Прост продолжал энергично идти в разреженном пространстве, остающимся позади машины Сенны; они проследовали вместе по легкому повороту направо, прошли вместе по прямой, опять вместе по следующему мягкому повороту направо, ведущему к очередному участку трассы. Прост ушел влево. Сенна перекрыл его. Прост пошел влево дальше, выходя в один ряд с Сенной, но трасса становилась теснее, поджимаясь справа. Сенна перемещался поперек дальше с середины трека, клещи сжимали Проста по мере того, как надвигалась теснота трассы: он ехал двумя колесами по самому краю трека. Сенна слегка дернулся в сторону, выходя на полосу. Прост оказался подрезанным, ему ничего не оставалось кроме как сойти с трассы. Небольшой дымок поднялся от колес машины Проста, когда он нажал на педаль тормоза. Он наткнулся на конус – обычный дорожный конус, – ограждающий въезд на обочину, Прост остановил машину и вылез из нее.

Сенна до последнего круга держался четвертым, и тут у него опять кончилось горючее. Это взбесило его; Прост также был в ярости, предъявляя претензии Сенне, что он блокировал его неприемлемым приемом, а «затем пошел мне наперерез, тормозя странным образом и виляя. Если, – сказал

Прост, – это случится снова, я просто столкну тебя». Прошлое стало настоящим.

«Я думаю, все теперь знают Проста, – говорил Сенна. – Он всегда недоволен машиной или резиной, или командой, или механиками, или другими гонщиками, или трассой. Всегда виноват кто-то другой, он никогда не бывает не прав. Он промахнулся при торможении, он очень рисковал и мог поставить себя в аварийную ситуацию, а также мог вовлечь в нее и меня. К счастью, мы не задели друг друга, его действия почти привели меня к катастрофе, так же как и его самого».

«Если я увижу, что он опять действует таким же образом, я столкну его, будьте уверены, – сказал Прост, – потому что я не могу согласиться с тем, что Федерация штрафует Гужельмина на десять тысяч долларов или Сузуки («Агури») в Маньи-Куре и Сильверстоуне, но они никогда ничего не предпринимают против ведущих гонщиков. Если у нас есть правила, они должны быть одинаковыми для всех». Итак, у Сенны – 51 очко, у Мэнселла – 43, у Патресе – 28, у Проста – 21.

В Венгрии Прост и Сенна в весьма хаотичной обстановке помирились. Они отправились в автофургон, чтобы посмотреть видеозапись гонки в Хоккенхайме и появились в шумной толпе фоторепортеров, такой плотной, что она превосходила условия на стартовой прямой в Мехико, где после появления зеленого света гонщики борются и теснят друг друга. Прост негромко сказал, что пришло время похоронить прошлое и обеспечить будущее. Будет ли этот случай последним? Может ли он быть последним? Никто не знал.

Сенна отобрал поул-позишн у Патресе и Мэнселла и непривычно (он может быть неожиданным) предложил вниманию такие слова: «Это был самый продолжительный период за последние несколько лет, когда я не занимал поул-позишн, поэтому я очень рад. Когда ты переживаешь что-то радостное, обычно понимаешь, насколько это необходимо. Поул-позишн – это результат усилий команды, а не следствие того, что у других были проблемы».

Он сделал свои два заезда в субботу, разогнавшись до времени 1:16,684 и далее достигнув времени 1:16,147, которое недвусмысленно можно сравнить со временем Патресе – 1:17,379 и Мэнселла – 1:17,389. После квалификации Сенна поднялся в пресс-центр для пресс-конференции, и когда он проходил мимо меня, я не мог удержаться от аплодисментов, одной из тех инстинктивных реакций, которые вас охватывают, если вы являетесь свидетелем чего-то выдающегося.

Британский журналист, который лишь поверхностно был знаком с автогонками ранее, непоколебимо делая упор на Мэнселла, рассматривал квалификационные заезды как нечто, представляющее лишь преходящий интерес. Он что-то пробормотал о высокой оценке того, что Сенна показал время 1:16,147, о том, что это нечто выдающееся на дистанции в 2,466 мили (3,968 км). Сенна выиграл незначительные доли у Патресе и Мэнселла. Это парадоксально, потому что Сенна, казалось, не выжимал максимальной

скорости. Он не запрыгивал на бордюры более, чем это было необходимо, и не было впечатления, что он как бы переходит через край возможного. Все это, конечно, взгляд со стороны, так нетренированный глаз ощущал скорость.

Сенна построил гонку, как искусный мастер, на первом повороте обойдя Патрезе по внешней стороне. И опять его размышления: «Рикардо и я были на пределе, но я должен был пойти на это, потому что лидерство на первом вираже является решающим. Мой выбор шин был рассчитанным риском, и после двух кругов я подумал, что получил прокол. Команда сообщила мне, что готова принять меня на пит-стоп, но я попытался пройти еще один круг, и проблема исчезла сама собой. Машина при выходе из виража на главный прямолинейный участок вела себя очень хорошо, позволяя мне контролировать гонку спереди».

Мэнселл обошел Патрезе и финишировал через 4,599 секунды после Сенны. Это сместило положение в борьбе за первенство опять, на этот раз не в пользу команды Williams. У Сенны 61 очко, у Мэнселла-49, у Патрезе-32.

В Спа Сенна опять занял поул-позишн, подчеркивая, что McLaren и Хонда продвинулись вперед. Волнения на Гран-при. Прост яростно бросил вызов Сенне в борьбе за лидерство на «шпильке» La Sur. Мэнселл атаковал Проста и обошел его на втором круге. У Проста отказал двигатель. Мэнселл ухватился за Сенну, но тот удерживал его. Сенна остановился для смены резины, потратив на это 9,87 секунды. Мэнселл сделал пит-стоп на следующем круге, но потратил только 7,40 секунды. Порядок: Мэнселл, Алези, Сенна. Мэнселл выбыл после двадцать второго круга – электрооборудование. Размышления Сенны: «Я знал, что Алези шел на V-компаунд шинах (чтобы постараться пройти гонку без остановок), и я решил выждать. Когда я уткнулся ему в хвост, выходя из «шпильки», я собирался перейти на четвертую передачу, и у меня опять была главная проблема с переключателем передач, как это случилось в Бразилии. Мне удалось перейти на шестую передачу, пройдя по всем передачам, начиная с третьей, поэтому я опять не пытался идти медленнее, чем на ней». Алези нарастил преимущество более 10 секунд.

Волнения продолжались: Пике преследует Сенну, Патрезе обошел Пике, де Чезарис – пятый. Двигатель Алези перестал выдерживать темп на тридцатом круге, лидерство перешло к Сенне. Патрезе сделал ошибку, позволяя пройти Пике и де Чезарису, а де Чезарис бросил вызов Пике и обошел его.

Патрезе вновь обошел Пике и Бергер тоже обошел Пике. Сможет ли де Чезарис на Jordan догнать мощный McLaren Honda с Айртоном Сенной за рулем? Большой вопрос и твердый ответ: – Нет! Когда оставалось четыре круга, двигатель Jordan не смог выдержать темпа. Патрезе не мог действовать активно – коробка передач, а Бергер финишировал через 1,901 секунды после Сенны. Чемпионат продвинулся дальше. Сенна – 71 очко. Мэнселл – 49, Патрезе – 34, Бергер – 28.

В Монце Сенна занял третий подряд поул-позишн.

«Насчет моего второго квалификационного заезда я услышал по радио о времени Мэнселла – медленнее. Этот результат был как раз между мной и Герхардом. Мне пришлось сместиться на треке при прохождении участка Lesmo во втором заезде, потому что Найджел был там, и хотя он отъехал от гоночной полосы, я не хотел рисковать. Это стоило мне двух десятых секунды».

Мэнселлу необходимо было финишировать впереди Сенны, чтобы сохранить надежды на звание чемпиона. Сенна вел гонку, а Мэнселл обнаружил, что Патрезе оказывает давление на него.

Мэнселл пропустил Патрезе вперед. Мэнселл думал: «Патрезе итальянец, а мы в Монце. Патрезе обязан идти за Сенной и нажимать на него, подгонять покрышки Сенны, – это совсем не то, чего хочет Сенна».

Патрезе очень старался, прокладывая путь Williams к Сенне и настиг его, но на участке Ascari произошел сбой в коробке передач, и его закрутило. Сенна лидировал, Мэнселл непрерывно наседавал. И Сенна был в затруднении:

«Мое положение никак не назовешь хорошим. У меня износились покрышки и потерялось сцепление, затем мое левое переднее колесо начало вибрировать и блокироваться при торможении. Вскоре Мэнселл обошел меня, и я решил остановиться для смены резины».

Сенна вернулся и быстро справился с Шумахером, Бергером и Простом – и сделал это совершенно корректно во всех отношениях. Прост поджимал слева, но Сенна выскочил через проход, хотя уцепиться за Мэнселла уже не удалось. Сенна – 77 очков, Мэнселл – 49, Патрезе – 34. Размышления Сенны, порция умственных упражнений относительно положения в чемпионате:

Williams должен был выиграть, а второе место облегчает наши будущие проблемы. Это лучше, чем ничего. С каждой гонкой давление все более нарастает. Они не могут себе позволить *не* финишировать».

Сенна усилил это высказывание перед Португальским Гран-при в Эшториле:

«Я “вымеряю” свои решения более осторожно из-за моего положения лидера, хотя впереди еще четыре гонки (здесь, в Испании, Японии и в Австралии), и этого достаточно, чтобы произвести радикальные изменения. Команде Williams нечего терять, поэтому они пойдут на все».

Тревожный старт: очень быстрый Патрезе, Мэнселл вырывается из-за Бергера, бросая Williams на путь Сенны, вызывая самопроизвольную реакцию, – Сенна вынужден свернуть для обеспечения безопасности.

«Найджел направил свою машину в мою сторону, и, должен признать, я позволил ему пройти слишком легко. Если бы это произошло в какой-либо другой гонке, я бы лучше допустил аварию. Я тормозил слишком жестко на первом вираже, чтобы избежать столкновения с ним, и даже в этом случае чуть не повредил машину. Я думаю, Найджел избрал неверную стратегию для старта. Ничего не случилось в этот раз, но в следующий раз я не знаю...»

Отношения между Сенной и Мэнселлом трудно определить. Кажется, что они балансировали от обоюдного своекорыстия, взаимной враждебности до взаимного чувства собственного достоинства, они колебались, и могло

возобладать любое из этих состояний, когда того требовала ситуация. Они находились во взаимном общении, проявляя внимание друг к другу, похлопывая друг друга по плечу, пожимая руки, кивая головой в знак приветствия. Они вели машины со склонностью к безжалостности, от которой мог пострадать как один, так и другой, и произносили соответствующие слова озабоченности при наступлении последствий. Это был беспокойный «брак» со всеми вытекающими из него последствиями.

Мэнселл сидел в кабине и в расстройстве колотил кулаками по рулю

Об Эшториле Бергер сказал: «Найджел проявил большой риск. Я не думаю, что это был правильный путь в достижении цели, потому что если бы я не открыл дорогу, могла бы случиться тяжелая авария».

Порядок: Патрезе, Мэнселл, Бергер, Сенна. Мэнселл обошел Патрезе и на восемнадцатом круге отправился на смену шин. По существу, судьба чемпионата решалась окончательно. Это то, что вспоминаешь несколькими годами позже в прохладный январский день, когда стоишь на месте, где все происходило, и что отзывается пустотой: голая пустота бетона и больше ничего.

Сорвалась резьба на гайке правого заднего колеса у Мэнселла, и команда старалась сообщить ему об этом, но их сигналы воспринимались как сообщение «все в порядке». Мэнселл бросился вперед без гайки, колесо соскочило и отпрыгнуло прямо в бокс команды Tugrell. Мэнселл сидел в кабине и в расстройстве колотил кулаками по рулю. Членам команды пришлось бежать к Мэнселлу с новым колесом и установить его на пит-лейне, хотя это нарушало правила. Мэнселл снова бросился вперед и с семнадцатого круга показывал самое быстрое время. Размышления Сенны:

«Как только я увидел, что Патрезе лидирует, я настойчиво нажимал, желая проверить, есть ли у него какие-нибудь проблемы, но мне пришлось вести гонку, переходя грань возможностей машины и себя самого».

Мэнселл переместился на восьмое место и, продолжая усиленно работать, достиг шестого. Но появился флаг, зловещий, как плащ матадора, белая цифра «5» – ясно, наказание за работу на пит-лейне. Мэнселл медленно сошел с трассы, согнувшись, вылез из машины и просто ушел, слишком расстроенный, чтобы что-то еще говорить. Сенна финишировал вторым. Сенна – 83 очка, Мэнселл – 49, Патрезе – 44.

В Испании Бергер отобрал поул-позишн у Мэнселла, Сенна и Патрезе во втором ряду. Узел затянулся во время инструктивного совещания гонщиков, которое походило, по мнению менеджера одной из команд, «на детский сад, полный миллионеров». Репортаж о том, что же происходило на этом конфиденциальном совещании, из вторых рук:

«Бергер, как передали, шутя слегка ударил Мэнселла по лодыжке (он растянул связки во время футбольного матча «Пресса против гонщиков»), а Мэнселл отреагировал с неожиданной горячностью».

Жан-Мари Балестре, президент Федерации, обратился к гонщикам по поводу поведения на первом повороте в Эшториле. Балестре никого не назвал, но сказал, что любое повторение подобного повлечет за собой последствия.

Мэнселл воспринял это, как обращенное к нему лично, и (раздражение в зале нарастало) сказал с сожалением, что если он попадает в такие «инциденты», это почему-то всегда рассматривается, а если Сенна, то нет.

Сенна отреагировал на это, предложив Балестру организовать закрытый просмотр всех гонок за последние два года и посмотреть, в скольких «инцидентах» был замешан Мэнселл. Сенна, кроме того, использовал довольно рискованные слова при описании Мэнселла.

В Испании была гонка по мокрой трассе. Бергер лидировал, а Мэнселл явно бросал вызов Сенне, колесо напротив колеса, человек против человека, нервы против нервов, сила воли против силы воли. Они вместе повернули в конце длинной прямой, никто не уступал, казалось, какая-то ужасная сила привлекала их все ближе, ближе и ближе друг к другу. Было мгновение, когда их колеса находились в нескольких миллиметрах друг от друга.

«Это был мужской разговор, – сказал Фрэнк Уильямс. – Я хотел бы, чтобы каждая гонка содержала что-то подобное...»

Они заменили шины из-за проскальзывания, но у Мэнселла это получилось медленнее.

Порядок: Сенна, Бергер, Мэнселл. Пошел небольшой дождь, и Сенна пропустил Бергера вперед. Он думал: «Мэнселл должен выигрывать, и если я задержу его, пока Бергер уйдет на приличное расстояние, тем лучше».

На тринадцатом круге Сенну закрутило, Мэнселл едва смог избежать столкновения с ним – тревожное мгновение. Сенна соскользнул в сторону, пересекая дорогу Williams, за что скатился на шестое место. И в то время как Мэнселл, накручивая круги, стал лидером, финишировал только пятым.

«Мы оказались неудачливыми, это была, возможно, самая тяжелая гонка сезона в смысле результатов. Меня развернуло, потому что, как я чувствовал, колеса с левой стороны после замены были слишком жесткими и мне приходилось бороться за сцепление в условиях мокрой дороги. После разворота шины с левой стороны стали еще хуже. К сожалению, имея такую проблему, я не мог идти быстро и сполз назад».

Сенна – 85 очков, Мэнселл – 69, Патресе – 48. «Я все еще нахожусь в довольно сильной позиции». Позиция усилилась во время квалификации в Японии. В первый день Бергер отобрал предварительный поул-позишн у Сенны, они сохранили это положение и во второй день. Сенна сказал: «Баланс шасси будет иметь решающее значение, наилучшим образом отбалансированная машина выявит победителя. Что касается положения в чемпионате мира, я чувствую себя хорошо, но не строю иллюзий. Гонка обещает быть очень жесткой, хотя, я думаю, положение постепенно, шаг за шагом смещается в нашу пользу. Я надеюсь, это будет последний из таких шагов».

Тем вечером Рон Деннис, Сенна и Бергер работали над планом, как максимально использовать их положение в стартовой решетке, – тактика очевидная, но чрезвычайно эффективная. Если вы наблюдали старт и первые два или три круга, вы обратили внимание на нее.

Бергер захватил левую сторону трека, Сенна почти рядом с ним, занимая правую сторону: стена из McLaren. Они сделали первый поворот в таком порядке: Бергер, Сенна, Мэнселл. Затем через извивающиеся виражи к самому узкому участку Бергер прокрался свободно, Сенна сдерживал Мэнселла. Таков был план.

	Бергер	Сенна	Мэнселл
1 круг	1:46.696	1:49.924	1:50.523
2 круг	1:45.147	1:46.304	1:46.325
3 круг	1:44.935	1:46.014	1:46.636
4 круг	1:45.409	1:46.578	1:45.642

Это дало Бергеру преимущество в шесть с половиной секунд. Сенна сдерживал Мэнселла, Патресе шел четвертым и обдумывал, как бы помочь Мэнселлу, если сможет. «Самой большой проблемой, – говорил позже Бергер, – было сделать шины очень жесткими во время начала. Я хотел оторваться как можно дальше».

Мэнселл сообщает по радио в боксы: «Не волнуйтесь. Я выжидаю свое время». Еще оставалась надежда, но, наверное, не слишком большая. Бергер скоро будет вне досягаемости.

	Бергер	Сенна	Мэнселл
5 круг	1:44.582	1:45.903	1:46.273
6 круг	1:45.824	1:46.143	1:46.106
7 круг	1:45.265	1:45.917	1:46.192

Мэнселл отодвинулся от затягивающего его разреженного воздушного пространства сзади машины Сенны. Сенна знал, что «Мэнселл переживал тяжелое время, находясь в турбулентности моей машины». Как долго мог Мэнселл ждать. Доли секунды отставания складывались беспощадно – от Бергера через Сенну к нему? Наступала пора опять надвинуться на Сенну.

	Бергер	Сенна	Мэнселл
8 круг	1:45.855	1:46.209	1:45.783
9 круг	1:44.872	1:46.093	1:45.941

Это решило вопрос для Мэнселла, и он передал по радиосвязи: «Готовлюсь к атаке». Они пересекли линию и начали десятый круг, нащупывая позицию на прямой старта-финиша для выхода на первый поворот направо. Нельзя атаковать здесь, невозможно. Они вошли в первый

поворот по наиболее оптимальной линии. Без предостережения машина Мэнселла резко ушла в сторону, пронеслась двумя колесами по бордюру, пересекла бордюр и разрыла серый гравий на площадке за пределами трека. Машина остановилась около барьера из покрышек, борьба за первенство закончилась. Сенна видел это.

«Я не могу сказать, что был очень огорчен».

«На утренней разминке, – объяснял Мэнселл, – у меня была проблема с тормозом. Мы решили, что зафиксировали его. К сожалению, когда я заходил на вираж, педаль была податлива. Я нажал достаточно глубоко, потому что машина двигалась очень быстро и была очень инерционна. Когда я нажимал на тормоз, я был поражен: скорость не снижалась. Я попытался пройти вираж и вылетел с трассы».

Сенна решил, что он и Бергер должны порадовать себя «семейным» соревнованием, и погнался вперед. Чтобы уцепиться за Бергера не потребовалось много времени.

«Когда я услышал по радиосвязи, что Мэнселл выбыл, я замедлил ход, чтобы позаботиться о двигателе. Айртон наседали, и тогда я подумал: может быть, он хочет сделать красивую гонку». И Айртон делал ее. На восемнадцатом круге он прорвался вперед. Он думал: «После ухода Мэнселла, почти мгновенной реакцией для меня была мысль: хорошо, мы должны воспользоваться этим, и мы можем доставить себе некоторое удовольствие. Но по радио команда напоминала, чтобы я не забывал о Кубке конструкторов».

Между тем Бергер услышал сильный шум двигателя и подумал: «Готов!», – но двигатель продолжал работать. Сенна лидировал. Бергер следовал за ним. Позже Сенна столкнулся с дилеммой:

«После наших остановок для замены шин я был готов к гонке на 99,9 процента, но мы договорились заранее, кто поведет на начальном этапе, тому будет позволено и победить».

Сенна не решался обратиться к Деннису по радио за подтверждением такой установки, потому что добровольная сдача какой бы то ни было победы противоречила его натуре, всей цели его жизни.

«В конце концов я задал вопрос, но не смог ясно расслышать ответ по радио, а я знал, что никто не поверил бы мне, если бы сам не раскрыл этого. (Показывает, как Сенна судит о том, какое мнение о нем имеют другие люди.) Я немедленно притормозил, чтобы уменьшить шум двигателя и спросил снова. Рон сказал, что хотел бы, чтобы мы поменялись местами. Обидно делать это, но такое огорчение было совсем ничто по сравнению с ощущением звания трехкратного чемпиона мира. Это был небольшой дружеский жест по отношению к Герхарду, который в прошлом много помогал мне, и, кроме того, я говорю *небольшой* дружеский жест потому, что он был в гонке так же быстр, как и я».

Сенна демонстративно замедлил движение в самом конце. Существуют два взгляда на такое поведение:

1. Он сделал это таким образом, чтобы все знали, что он мог выиграть Японский Гран-при, если бы он только захотел выиграть.

2. Он сделал это таким образом, чтобы все знали, он ценит дружбу с Бергером, и никто бы не мог ошибаться относительно его благодарности.

Бергер бормотал загадочно: «Я рад сказать, что Айртон думал обо мне так же много, как и я о нем».

Теперь Сенна воспользовался случаем сделать две атаки на Балестра по поводу некрасивых случаев в Сузуке в 1989 году, когда Сенна пересекся с Простом и был дисквалифицирован, и в 1990 году, когда они с Простом потерпели аварию на первом повороте. Сенна подработал свои замечания для телевизионного интервью, хотя тон был все равно довольно резким:

«Этот чемпионат имел наиболее острую конкуренцию из всех чемпионатов, в которых я когда-либо участвовал. Потому что мы состязались на других машинах с другими двигателями и с другими гонщиками.

Была действительно жесткая борьба. Мы хорошо начали год, но затем, после четвертой гонки, у нас наступили тяжелые времена, и, как вы все знаете, в результате сильного давления с моей стороны и со стороны Герхарда на команду, на McLaren, на Honda, на Shell, нам удалось продвинуться вперед – медленно, шаг за шагом, – и мы догнали Williams Renault.

Постепенно мы подходили все ближе к ним, оказывали на них давление, выиграла две гонки в решающей части чемпионата в Венгрии и Бельгии, добивались неплохих результатов, даже когда совсем не могли соперничать с Williams. А когда действительно прошло время, мы оказались способными занять первое и второе места, это просто фантастика. Поэтому это был памятный чемпионат, и не только для меня, но, я думаю, и в истории Формулы-1 за последние несколько лет. 1989 год имел позорное окончание, когда я выиграл гонку, а эту победу отобрали. Я не был допущен на подиум – когда только-только собирался подойти к нему – господином Балестром, я никогда не забуду этого. *(Машет пальцем, подчеркивая сказанное.)*

Результатом подобного поведения были также события чемпионата 1990 года, когда мы вели постоянную борьбу, я и Прост, подошли к последней гонке, а поул-позишн был назначен на неверное место. Мы договорились с судейской коллегией перед стартом квалификационных заездов, что поул-позишн будет на внешней стороне. *(Поул-позишн должна давать явное преимущество, но если поверхность трека грязная на окружающей ее площади, это может свести преимущество на нет.)*

Затем после квалификации Балестр дал распоряжение не делать изменения, и я оказался в поул-позишн на неверной стороне. Я был так расстроен, что пообещал себе: если после старта потеряю первое место, буду добиваться его на первом вираже, невзирая на последствия. Я буду выходить на первую позицию, а Прост пусть не будет поворачивать на первом вираже передо мной. А что произошло на самом деле? И все это результат деятельности политиканов, принимающих глупые и никуда не годные решения. А события этого года?

Мы состязались все время, я, Найджел и Рикардо, а когда подошли к концу, остались только я и Мэнселл. У нас были трудные времена в последних двух гонках (Португалия, Испания). Я считаю, что Мэнселл немного перешагнул через предел, но мне удалось компенсировать это и избежать инцидентов и неприятного финала чемпионата. В последней гонке я был готов сделать все возможное, чтобы вести борьбу. Я собирался показать жесткое вождение, но тем не менее я был намерен избежать каких-либо инцидентов.

Первый вираж, все под контролем, никто не пытается делать ничего неразумного, Найджел работал должным образом, он не собирался сходить с ума, ничего не произошло. Это была хорошая гонка, гонка с острым соперничеством; позже я боролся с Герхардом, мы боролись друг с другом постоянно. Это была замечательная гонка, волнующая всех, и, я надеюсь, она станет примером для меня и для всех, кто участвует в соревнованиях сегодня, а также для тех, кто примет в них участие в будущем».

На пресс-конференции для журналистов Сенна использовал гораздо менее сдержанный язык.

«1989 год был непростительным. Я все еще преодолеваю его последствия. Я не ладил с Балестром. Все вы знаете, что произошло. Они были настроены против меня, а это было несправедливо, поэтому то, что случилось зимой – это... *(ругательство)*.

В 1990 году перед стартом квалификационных заездов Герхард и я подошли к судейской коллегии и попросили ее поменять поул-позишн, потому что она была на неправильном месте. В судейской коллегии сказали: «Да, нет проблем». Я завоевал поул-позишн, и что произошло потом? Балестр дал распоряжение, что поул-позишн не меняется. Мы сказали, что все было согласовано. Они ответили: «Нет, мы так не считаем. Это было просто... *(ругательство)*».

Я сказал себе: «О'кей, ты стараешься действовать чисто и выполнять работу как следует, а потом ты получаешь... *(ругательство)* от некоторых людей. Хорошо, если завтра Прост обойдет меня на прямой, на первом вираже я буду возвращать себе первое место, а он пусть лучше не пересекает мне дорогу, потому что он, надеюсь, понимает меня и не собирается делать этого. А это как раз и произошло. Я хочу, чтобы подобного не было. Мы оба выбыли, и это был ... *(ругательство)* конец чемпионата, от этого не было ничего хорошего ни мне, ни Формуле-1. Это было результатом неправильного решения и пристрастности людей, которые его принимали. Я выиграл чемпионат. Поэтому что? Это был плохой пример для всех.

Мы должны принимать справедливые решения. Сейчас при новом спортивном руководстве мы имеем такую возможность (Макс Мосли сменил Балестра). Сегодня на инструктивном совещании водителей не было никакого театра. Это была настоящая профессиональная работа. Когда Макс встал, чтобы сказать всего лишь несколько слов, он был здравомыслящим и беспристрастным. Я думаю, все, находящиеся там, были удовлетворены, потому что пустой болтовни совсем не услышали.

Я не имел на то специального желания (если я принес неприятности Балестру). Просто сейчас, я считаю, мы все должны сказать то, что мы обо всем думаем. Так должно быть. Раньше были... (ругательство) правила, которые говорили, что ты не можешь сказать то, что думаешь, тебе не позволялось говорить о том, что кто-то сделал ошибку. Мы живем в современном мире! Мы – гонщики-профессионалы. В нас вкладываются большие деньги, нам создается высокий имидж, а мы не можем сказать, что мы думаем. А если ты выскажешь, что чувствуешь, на тебя наложат взыскание, штраф, ты должен будешь платить деньги, тебя дисквалифицируют, ты можешь потерять свою лицензию. Это честный метод работы? Нет. Я сказал то, что думал (в 1989 году), и еще то, что все имевшее место впоследствии было похоже на театр».

*...Осознанная несправедливость двенадцатимесячной давности
может долго тлеть в человеке, а затем воспламеняется*

Авария 1990 года?

«Если ты получаешь... (ругательство) каждый раз, когда стараешься делать свою работу чисто и как следует, если ты получаешь это от системы, от людей, пользующихся своим положением, что ты должен делать? Стоять сзади и говорить «благодарю вас, благодарю вас»? Нет, ты должен бороться за то, что считаешь правильным. И я действительно чувствовал, что я борюсь за справедливость, потому что меня ... (ругательство) зимой, а также меня... (ругательство), когда я получил поул-позишн. Я утверждаю: если бы поул-позишн была на верной стороне в прошлом году, ничего бы подобного не случилось. Я взял бы старт лучше. Это явилось результатом порочного решения. И все мы знаем почему, а последствия проявились на первом вираже. Да, я тоже внес свой вклад в случившееся, но ответственность за это лежит не на мне».

Я цитировал Сенну так длинно, с повторениями и всем прочим, потому что, как и официальная презентация Сенны в Дидкоте, все это представляет более чем временный интерес. Я должен был сказать Сенне в Сузуки, изумляя многих слушателей, что осознанная несправедливость двенадцатимесячной давности может долго тлеть в человеке, а затем воспламеняется; что Сенна предпочел отдать судьбе контроль за событиями на первом повороте, вместо того чтобы управлять ею самому.

Парадоксально, наверное, что Сенна скажет тремя годами позже и в другом контексте: «Обратная сторона Формулы-1 – это политическая сторона, и решения, принимаемые с политической стороны, не всегда правильные и справедливые, но ты должен признавать их, если хочешь оставаться в Формуле-1, потому что у тебя нет выбора. Это общее положение в спорте вообще».

Кто знает, какой огонь горел непрестанно внутри Сенны и какова была его сила? Кто знает, был ли он в значительной степени потушен в 1994 году, когда произносил вышеприведенные слова? Он сказал их спустя три месяца

после того, как ударил Ирвина. Это был, разумеется, неэтичный путь решения проблемы, но он, несомненно, проистекал от осознания несправедливости пути, по которому пошел Ирвин.

Что-то детское осталось в этом человеке – понимание чистоты цели, почти безрассудная горячность при виде предательства. Эта страстность составляет сущность порывов этого человека, то, как он думает и почему он так думает. Вы вольны не соглашаться с его доводами и его порывами. Я только сказал, что они существуют.

Я удивлюсь, если узнаю, что он когда-либо видел противоречия в своих рассуждениях. Одно состояние так же плавно перешло в другое, как он может вести машину. Вот он в другом состоянии, в Аделаиде, на финальной гонке 1991 года. Его слова после первой квалификации, где он занял предварительный поул-позишн:

«Так как вопрос о звании чемпиона решен, склоняешься думать о том, что все для тебя стало проще. Но как только садишься в машину, ты дол жен стремиться вперед так же настойчиво, как в любое другое время. Сегодня все было хорошо. У меня не было проблем, но мы должны работать над улучшением балансировки машины. Большим минусом здесь является плохое сцепление. Хотя машина идет быстро, это не совсем хорошо для здешних условий, и у нас еще много работы».

После вторых квалификационных заездов и получения поул-позишн:

«Это очень специфичное событие, потому что это последний квалификационный заезд года, а для меня вообще фантастика – получить шестидесятый поул-позишн в моей карьере. Это была цель, которую я ставил для себя в этом сезоне, и достигли мы ее только в самую последнюю минуту. Механики сделали удивительную работу, ликвидируя проблему с коробкой передач, которая у меня возникла этим утром, а также привели в порядок гаситель (коробка передач, возможно, схватывала пламя). Они предоставили мне отличную ухоженную машину и достигнутый успех- это настолько же результат их усилий, как и моих».

В воскресенье шел дождь, такой сильный, что гонка была прекращена на четырнадцатом круге. Сенна лидировал. Контраст его слов о безопасности здесь с его чувствами в Сузуке в 1990 году:

«Я стартовал только потому, что чувствовал долг перед своей командой, а также помня о Кубке конструкторов. Существовала договоренность, что я стану следить за развитием событий и буду иметь право остановиться, если условия станут действительно невыносимыми. Я не верил, что мы начнем гонку при таких условиях, но я понимал, что судейская коллегия имеет жесткое решение провести гонку в этой обстановке, а мы – обязательства перед зрителями и спонсорами».

Еще одно противоречие, достаточно очевидное. Сенна, наконец, созрел до того состояния, когда он рассматривал гонки по очень мокрым трассам как неприемлемый риск: гонщик, далеко ушедший от того новичка, который при настоящем ливне в Монако в 1984 году выражал свою горячность по

поводу остановки гонок в тот момент, когда он схватился с Простом в борьбе за лидерство.

И последнее противоречие. Сенну чествовали как чемпиона мира 1991 года на ежегодном вручении призов Федерации в Париже в декабре 1991 года. Он употребил все свое обаяние. Он подарил Балестру свой шлем и сказал: «В прошлом году у нас были разногласия, Жан-Мари. Не хочу возвращаться к ним. Я знаю, тебе иногда хотелось сделать из меня что-то вроде своей личной вещи. Что касается меня, сегодня я желаю закрыть, любые непонимания между нами. Произошедшее в прошлом есть прошлое».

Глава 4. «По следу Мэнселла»

Этот парень – очень сильная личность, но временами он был совершенно беспомощным и очень открытым. Иногда у меня возникало чувство, что он одинок, люди боялись подойти к нему, присесть и поболтать. На него смотрели, как на одну из знаменитых манекениц на подиуме. Я уверен, такие люди одиноки, как грех, и никто не приближается к ним, но ведь каждый в конце дня состоит из плоти и крови.

Марк Бланделл

Старт каждого сезона Формулы-1 – это шаг в неизвестность, как настойчиво утверждает Фрэнк Уильямс. В то время, как вы упорно работаете, другие команды делают то же самое; тот же Уильямс однажды сказал: «За три месяца тренировки на дороге нам разрешается раскатать ее на шарики».

Я предлагаю взглянуть на 1992 год с двух позиций: вблизи и издали. Взгляд издали стоит того. В 1989 и 1990 годах Марк Бланделл был официальным тест-пилотом Williams, затем в 1991 году присоединился к Brabham – команде, борющейся за свое место на гонках. Ему удалось занять шестое место в Бельгии, и хотя он не участвовал в квалификации в Канаде, он управлялся с машиной довольно хорошо, чтобы заслужить всеобщую похвалу. McLaren нанял его как своего тест-пилота.

–Я включился в работу в конце 1991 года, обкатывая McLaren MP 4/6 в Эшториле. Мои отношения с Айртоном не отличались разнообразием: мы узнавали друг друга, говорили друг другу «привет». Ясно, что я уже бывал на тех же трассах, где был и он, проводя испытания на Williams. Когда сидишь в такой машине, как Williams, ты свое присутствие в ней можешь и не почувствовать – из-за обилия оборудования, а Айртон всегда намерен знать, что он ведет машину. Некогда я только что перешел в McLaren, все, что я знал о Сенне, это то, что он был великим Айртоном Сенной. Я видел его из Brabham, проезжающим мимо меня много-много раз.

Когда он достиг Формулы-1, я был всего лишь начинающим гонщиком, поэтому он был для меня одним из тех парней, за которыми я внимательно наблюдал, чтобы понять, как они добиваются успеха. Теперь я был основным тест-пилотом. В это время другие парни также были тест-пилотами – Аллан Мак-Ниш, Джонатан Палмер, и все, что намечено было сделать, я делал. Это была серьезная роль, потому что речь идет об одной из лучших команд за последние десять лет, и много разных событий происходит на твоих глазах. Пока у тебя лишь намерение стать классным гонщиком, ты делаешь первые попытки. Когда-нибудь команда поставит печать одобрения на твои старания и скажет: «Да, теперь он может ездить». Если ты справляешься со всем, что на тебя наваливается, ты пытаешься убедить всех, что двигаешься в правильном направлении.

Когда вышла модель McLaren MP-4/7, я проводил шестьдесят процентов своего рабочего времени на ней, и могу уверить вас, у нас имелись проблемы. Прямо скажем, не все было в порядке с картером. Мы приложили много усилий, чтобы привести его в порядок. А когда Айртон испытал ее, а также откатал на ней первую часть сезона, я думаю, он оценил мое старание. Он был – что я могу сказать – совершенно доволен моими отзывами о машине. Был даже счастлив, принимая немало моих советов и идей».

– Не пугала ли тебя такая ответственность?

- Нет, потому что не в моем характере сомневаться в себе. Это не нахальство. Я просто говорю, что уверен в том, что я делаю. В то же время люди всегда могут ошибаться, конечно. Девять раз из десяти ты прав, но в какой-то момент все же совершаешь ошибку. Я приучаю себя мыслить, что я гонщик, так же как и тест-пилот. Как бы мне понравилась подготовка машины к гонке? Что было бы наилучшим для Айртона и Герхарда, когда они борются за Гран-при? Я всегда стараюсь иметь это в уме. Это позволяет держать себя в наилучшей форме, является моим стимулом.

– Стал ли ты ближе с Сенной как с человеком?

– Конечно, в течение года я садился с ним не раз для обсуждения разных случаев. Наблюдал, что происходит внутри команды McLaren и за ее пределами, наблюдал за событиями, куда был вовлечен и Айртон, присутствовал на ряде гонок Гран-при как член команды McLaren. Этот парень находился под сильным давлением отовсюду. Он мог быть холодным в отношениях с людьми, казалось, он мог быть заносчивым и все такое прочее, но на самом деле он просто вынужден был замыкаться. Только так у него появлялась возможность отдавать себя своей работе. Временами он волновался, временами мог отреагировать на что-то необычным способом, но все это ради работы, а для него это вождение машины, и в настоящее время нет ни одного человека, делающего это лучше, чем он. Вы должны понимать, что сегодня жизнь гонщика – это гораздо больше, чем просто вождение машины. Но он, тем не менее, сфокусирован на главной задаче: а это не что иное, как вести машину по кольцу трассы так быстро, как это только возможно. Я уважаю его за то, как он умеет справляться с различными сторонами жизни гонщика.

-Темперамент и вспышки?

– Я думаю об этом так. Мое воспитание, возможно, намного отличается от его воспитания. Моя культура во многом другая, поэтому наши взгляды на жизнь также, вероятно, различны. У англичанина резкости в смене поведения и некоторые поступки Айртона, несомненно, вызовут весьма неодобрительную реакцию, в то время как у него на родине это воспринимается вполне нормально. Это все равно что посмотреть итальянский футбольный матч, а затем посмотреть игру нашей лиги. Это

совершенно разные матчи, и не только из-за стиля футбола, но и из-за темперамента и менталитета.

Что действительно нужно сказать об Айртоне, так это то, что этот парень сильно влияет на людей. Пусть он будет просто прогуливаться где-нибудь – и там начнут ощущать его присутствие. Это влияние становится все большим по мере того, как он поднимается по спортивной лестнице и достигает все более значительных успехов. Я считаю, он был предназначен достичь совершенства с самого начала. Уверен, что существуют люди, которым не нравится этот парень, но я также уверен, что не меньшее количество скажет: «Он абсолютно честен, мы уважаем его на все сто процентов». Он невероятно требователен и, может быть, некоторые члены команды получают иногда нагоняй из-за его требований, но все его требования имеют основание.

– Совершал ли он когда-нибудь на машине что-либо фантастическое, когда ты говорил самому себе: «Я не думал, что он способен на это»?

– Буду совершенно откровенным. Нет. Таково мое ощущение, потому что когда мы бывали вместе на испытаниях, не случилось ничего экстраординарного. Однако на Гран-при, считаю должным отметить, он делал круги просто исключительные. Ты знаешь, гонщик на Гран-при всегда готов выжать, выкачать из себя все, на что он способен, он будет вести гонку на пределе своих возможностей, потому что пришло время Гран-при, это цель. Айртон непременно вступит в бой и сделает все по максимуму, таков его характер.

Он очень внимательный во всех отношениях. Он обязательно должен убедить самого себя, что все сделано так, как ему бы хотелось. Я учусь у него быть уверенным в собственном поведении в предлагаемых обстоятельствах, а также требовательным к людям в ключевых вещах, чтобы обеспечить безусловное выполнение работы. Это не нытье, это конструктивный подход к делу – достичь цели. Если поначалу такой подход кого-то возмущает, то в конце работы он оборачивается преимуществом для всех, и это именно то, над чем он работает. Люди также знают, что Айртон вознаградит все их усилия, когда поведет машину на трек. Если ты можешь создать такую атмосферу в команде, ты обеспечиваешь половину успеха, а он делает это очень хорошо.

Теперь взгляд вблизи. В наступающем сезоне 1992 года некоторые члены ежегодного уравнения были известны. Прост, покинув Феррари, испытывал Ligier и рассматривал 1992-й. как год отдыха. Осталось знакомое окружение: Мэнселл и Патресе на Canon Williams Renault, Сенна и Бергер – на Marlboro McLaren Honda. Что неизвестного? Возьмем только один очевидный пример: больше не было специальной резины для квалификационных заездов.

McLaren не будет испытывать в гонках их новую машину (MP 4/7A) до соревнований в Бразилии. В этих условиях казалось, что гонки в Южной Африке и Мексике не станут иметь решающего значения как ориентиры сезона. Но то, что произошло, показало, что они имели-таки подобное значение. В Кьялями в первом квалификационном заезде Бергер финишировал за Мэнселлом, Сенна – третий.

«Без «квалификационной» резины фактически невозможно показать все, на что ты способен на одном круге при максимальном сцеплении. С гоночными шинами уровень сцепления намного более ограничен. Мы максимально используем силу давления на машину, но этого все равно недостаточно. На гоночных шинах машина на некоторых виражах идет слишком легко, поэтому очень трудно управлять ею и запросто можно закрутиться».

Сенна поднялся на второе место на последней квалификации – «удачная попытка, но мы все еще недостаточно быстры». ЭТО станет историей сезона 1992 года. Вот доказательство:

Пятница

Пробный заезд		Квалификационный заезд	
Мэнселл	1:16.523	Мэнселл	1:15.576
Патресе	1:16.758	Бергер	1:16.672
Бергер	1:17.163	Сенна	1:16.815
Сенна	1:17.344	Патресе	1:17:571

(У Патресе были проблемы с переключением передачи, и его закрутило.)

Суббота

Пробный заезд		Квалификационный заезд	
Мэнселл	1:15.804	Мэнселл	1:15.486
Сенна	1:17.211	Сенна	1:16.227
Патресе	1:17.337	Бергер	1:16.877
Бергер	1:17.749	Патресе	1:16.989

На зеленый свет Мэнселл взял быстрый старт, в то время как Патресе, который обладал регулированием тягового усилия, проскользнул между двумя McLaren. Сенна знал, что «после такого хорошего рывка Рикардо

будет почти невозможно обойти. Я старался поддерживать давление, но он был немного быстрее меня». Мэнселл беспрепятственно промчался первый круг – 1:28,056, Патрезе – 1:30,494, Сенна – 1:31,011, и все продолжалось, продолжалось и продолжалось таким же образом все семьдесят два круга.

Кошмар в Мексике. Во время первой квалификации Сенна достиг виража Esses и его McLaren дернулся на этом неровном участке. Машина стала вращаться, торможение сопровождалось появлением дыма из-под шин, она почти в лоб ударилась в барьер и стала вращаться снова, и только после этого остановилась. Сенна сидел в кабине, как в ловушке, размахивал обеими руками, призывая на помощь.

«На треке, подобным этому, с плохим сцеплением и таким обилием грязи, когда натыкаешься на неровность, фактически ничего не можете сделать. Это был очень жесткий удар, и боль казалась невыносимой. Я очень сильно ударился ногами и думал, что сломал их.

Это явилось результатом необходимости вести машину по треку, который проходит испытательный срок и не соответствует требованиям современных машин Формулы-1. Обстоятельства могли бы сложиться по-другому при использовании «квалификационных» шин, на которых достигается приемлемое сцепление, и ты имеешь возможность постараться восстановить контроль над машиной. С гоночными шинами на таком грязном и неровном треке это просто невозможно. Отказ от «квалификационных» шин я считаю серьезной ошибкой».

Он оказался шестым после квалификации. Затем опять был несчастливый день. Мэнселл лидировал, за ним Патрезе, Сенна буквально разрезал пространство на стартовой прямой и приткнулся впереди Шумахера, чтобы быть третьим на первом повороте. Он сохранял свое положение до двенадцатого круга.

«У меня появились некоторые проблемы с педалью управления муфтой сцепления или трансмиссией, но не такие, какие были раньше».

Мэнселл выиграл у Патрезе, Шумахер – третий, Бергер – четвертый. Даже при оставшихся четырнадцати гонках, которые протянутся до осени, Мэнселл уже наложил свою руку на положение в чемпионате, хотя многое еще могло зависеть от новой модели McLaren, готовой для гонки в Бразилии, проводимой через две недели после Мексики.

В этот трудный уик-энд шла упорная работа. Сенна добился третьего места в стартовой решетке, неизменно за Мэнселлом и Патрезе. Правда, в конце второй квалификации произошел неприятный инцидент. Мэнселл ехал за ним, заходя на узкий вираж Vico de Rao. Сенна занимал гоночную полосу. Мэнселл развернулся и попал в барьер.

«Я совсем не обвиняю Айртонa, – сказал Мэнселл. – Считаю это просто незнанием ситуации. Я думал, он смещался к краю направо, чтобы пропустить меня. Характер того короткого прямого участка и трека не давал мне возможности среагировать достаточно быстро. Меня развернуло наполовину, вот и все».

Сенна сказал, что он всего лишь мельком увидел, как что-то случилось с Мэнселлом, когда тот уже вышел из виража: «Это произошло при торможении, когда мы оба ехали медленно. Я не знал, что случилось с ним».

Гонка вновь оказалась тяжелой.

«На начальном этапе моя машина испытывала серьезные периодические перебои двигателя. Проявление этого было совершенно непредсказуемым и могло происходить четыре или пять раз на одном круге и совсем не происходить на следующем. Временами перебои становились столь сильными, что у меня возникало ощущение, будто я нажимал на тормоза. Я продолжал гонку, стараясь не обращать внимания на неисправность, надеясь, что в конце концов она исчезнет, но все же поднял руку, чтобы предупредить гонщиков о неисправности в моей машине».

Перебои не исчезли. Сенна остановился на семнадцатом круге – тринадцатый. Мэнселл выиграл у Патресе и Шумахера.

На начальном этапе моя машина испытывала серьезные периодические перебои двигателя

Гонка по мокрой трассе в Испании. Алези сделал дикий или удивительный старт (в зависимости от того – итальянец вы или нет) из четвертого ряда, бросив Ferrari поперек трека по направлению к Бергеру и Капелли, закрепился там, устремился несколько вперед и в сторону, Сенна тем временем подвинулся к середине трека. Они слегка коснулись друг друга.

«Алези шел на меня, но был только легкий контакт, колесо в колесо, поэтому мы благополучно вышли из него...»

Фактически Алези стартовал раньше времени, но только на миллисекунду, объясняя это тем, что его стартовая позиция оказалась под пешеходным мостиком и таким образом была защищена от морозящего дождя, его «задние колеса стартовали с сухого места». Поэтому, мол, в результате такой старт.

«Я, должен сказать, был удивлен, увидев Алези рядом со мной, когда все еще горел красный свет!» – шутил Бергер.

Пересекая линию, завершающую первый круг, Сенна обошел Бергера и Брандла, оказавшись пятым. Здесь с помощью бортовой кинокамеры можно понаблюдать артистизм вождения Сенны. Он довольно легко огибает соперников, но после этого на небольшом участке прямой он должен занять место и выровнять McLaren. Видно, как он резко выкручивает руль, пока не занимает полосу. На следующем правом вираже он должен подправить машину, нащупать оптимальную траекторию, еще раз подправить и снова выровнять машину; дважды качнулись его руки, выдерживая курс. Очень глубокое впечатление остается от того, что машина Сенны почти никогда не выглядит дергающейся.

Мэнселл прошел быстрейший круг, чтобы сдержать Патресе. Шумахер – третий, Сенна – четвертый. Морозящий дождь продолжался, но опять же статистика рассказывает все. Круг шестнадцатый:

Мэнселл	28 мин. 12.586 сек
Патресе	+3.214 сек
Шумахер	+23.122 сек
Сенна	+28.024 сек

После прохождения еще двух кругов морозящий дождь превратился в самый настоящий ливень. Патресе закрутило. McLaren Сенны то тут, то там, соскальзывал, вилял, а дождь все усиливался. McLaren не подчинился ему, боком проскользил по площадке за пределами трека и вернулся на трассу.

«Когда оставалось три круга, его развернуло, и на этот раз он просто не мог удержать машину».

В Имоле он пришел к финишу третьим – за Мэнселлом и Патресе.

«У меня что-то вроде судорог в плечах, вызванных вибрацией машины и напряжением, связанным с управлением машиной. Хотя и не было угрожающей жары (в Имоле нормально в апреле, а в этом году – в середине мая) это не спасало. Лямки ремней на плечах сдавливали нервы, и всякий раз, когда машина получала толчок или я менял передачу, меня прижимало к ремням».

Приобретенный опыт настоятельно подсказывал, что поул-позишн или, по крайней мере, необычайно важны в Монако. Сенна оказался третьим в квалификации, после того как его развернуло в первой попытке, и он шел, ..переходя через предел возможного, стараясь как-нибудь наверстать упущенное время. В Монако оказаться в первом ряду стартовой решетки – это половина победы. Я должен буду вести гонку очень настойчиво».

Насколько важен первый ряд? Следующая таблица, составленная по результатам предыдущих десяти лет, говорит сама за себя. Первая колонка - гонщик, занимающий поул-позишн вторая колонка – его сосед по первому ряду; третья колонка – победитель гонки:

1982	Арну	Патресе	Патресе
1983	Прост	Арну	Розберг
1984	Прост	Мэнселл	Прост
1985	Сенна	Мэнселл	Прост
1986	Прост	Мэнселл	Прост
1987	Мэнселл	Сенна	Сенна
1988	Сенна	Прост	Прост
1989	Сенна	Прост	Сенна
1990	Сенна	Прост	Сенна
1991	Сенна	Модена	Сенна

Первый ряд – это огромное преимущество, если вы Прост или Сенна. Иначе он ничего не гарантирует, а физические стеснения в Монако – порой круговые, просто выводят вас из себя – часто придают гонкам такой характер, который не поддается предсказанию. А гонка 1992 года оказалась именно такой.

Мэнселл, поул-позишн, устремил свой Williams к виражу Ste Devote. Патрезе вцепился в него, Сенна набирал скорость. Он остался на внутренней части трека и рванулся вперед. На вираже, на расстоянии «игольного ушка» вправо, по более внешней стороне шел Патрезе. Это дало Сенне свободного пространства всего лишь на ширину машины. Достаточно...

Сенна рванулся настолько яростно, что Мэнселл двинулся ему наперерез. Сенна сместился, наехал на бордюр и последовал за Мэнселлом вверх на подъем. Сенна оставался настолько близко, насколько это было возможно, так как он знал об истине, стоящей за изречением: «Здесь всегда есть возможность для неожиданности».

Мэнселл прибавил в скорости, и, как сказал бы Сенна, не было никакой возможности держаться за него. Приближался двадцатый круг. Мэнселл выигрывал пятнадцать секунд. Переведем это время в расстояние: всякий раз, когда Мэнселл огибал – центр шпильки и исчезал через ее правый рукав, Сенну еще не было видно на спуске к ней. К шестидесятому кругу Мэнселл немного успокоил свой Williams, отрыв составлял тридцать секунд. Спустя еще десять кругов ничего не изменилось. Потом изменилось все.

«Проходя через тоннель, – говорил Мэнселл, – я уже почти выходил из него, когда задок машины осел. Я сразу же понял, что это прокол. Проблема состояла в том, что я находился на полпути от боксов, и мне, чтобы добраться до них, пришлось ехать медленно. Я потерял за это время секунд десять – пятнадцать. У меня был более продолжительный пит-стоп, чем обычно, и когда я выезжал, то увидел, что Айртон уже проехал мимо».

Мэнселл неистово бросился в погоню, поднимая пыль, решительно настроенный отыграться. Он стремительно прорывался сквозь круговых. Это был семьдесят третий круг из семидесяти восьми. Сенна впереди, выигрывая 5,159 секунды.

	Сенна	Мэнселл
74круг	1:24.007	1:21.598
75 круг	1:25.108	1:23.388

Семьдесят четвертый круг оказался самым быстрым в гонке. После семьдесят пятого круга Мэнселл отстает всего лишь на 1,960 секунды.

«На последних пяти или шести кругах я ничего не мог предпринять, – говорил потом Сенна. – Мои шины в конец износились, у меня не было нормального сцепления. Я знал, что Найджел может настичь меня на свежих шинах. Я уже отдал гонке все». Они подошли к Дж. Лехто (Dallara). На узком

участке после тоннеля Сенна оставался все еще сзади Лехто, что позволило Мэнселлу практически уткнуться в Сенну. При расширении трассы Лехто ушел вправо, открывая путь Сенне и Мэнселлу. Сенна оставался спокойным и не желал жертвовать своим спокойствием. Он оставался на основной полосе. Мэнселл высматривал удобную позицию, метался, пытался протиснуться слева и справа, зондировал положение.

	Сенна	Мэнселл
76 круг	1:26.776	1:26.848
77 круг	1:28.114	1:28.132

Последний круг Сенна непоколебимо оставался на полосе, как бы говоря: «Ну же, давай иди, если хочешь, пролезай сквозь «игольное ушко», иди вперед».

Сенна сместился на внутреннюю часть трека на вираже Casino, Мэнселл чуть-чуть смещен к центру; на участке к середине «шпильки» есть возможность для обгона, но Мэнселлу немного не хватает длины этого участка; в центре «шпильки» Мэнселл так резко тормозит, что появляется дымок из-под левого переднего колеса; а ускоряется он от центра «шпильки» так неистово, что Williams буквально срывается вперед.

Они повернули к сужению после тоннеля. Если бы Мэнселл мог что-нибудь предпринять при прохождении тоннеля, он, может быть, сумел бы протиснуться сразу же после него, но они входили в тоннель след в след, и Сенна поддерживал такое положение на всем пути до сужения трассы. Сенна умело провел McLaren через извивающийся участок. При расширении трассы Мэнселл тыкался туда-сюда, делая последние выпады. Заключительный изгиб трассы, влево-вправо-вправо, – и финишная прямая. Сенна владел основной полосой, Мэнселл уходил в сторону, и еще в сторону, стремясь обойти его. Но это уже оказалось невозможным.

Сенна победил с преимуществом в 0,215 секунды.

«Я понимал, что он будет стараться сделать все, – сказал Сенна, – зная, что мы будем вести основную борьбу на последних трех кругах. Это было захватывающее, но очень трудное состязание. У меня было плохое сцепление, поэтому я не имел возможности снизить мощность. Я ехал как по льду. К счастью, мне пришлось проехать таким образом только три или четыре круга. На прямых участках я просто тащился на третьей и четвертой передачах».

Мэнселл не жаловался на блокировку со стороны Сенны:

«Айртон имел полное право так себя вести».

Сенна занял поул-позишн в Канаде, его первой поул-позишн после Гран-при в Австралии в 1991 году, и бросил полушутя: «Так давно это было, что я уже почти и не помню». Теперь Сенна имел рекорд – 61 поул-позишн. (Джим Кларк занимал второе место – 33 поул-позишн). Канадский Гран-при

стал мощным взрывом с того момента, когда Сенна переиграл Мэнселла на старте. Мэнселл пытался оказывать давление. Сенна не уступал, проходя круги ровно, точно. Патрезе шел по следу Мэнселла, а Бергер по следу Патрезе.

«На начальном этапе было невозможно совершать обгон, поэтому оставалось только выжидать, – вспоминал Бергер. – Первые шесть машин шли вместе, с попыткой обгона был сопряжен слишком большой риск, и я решил оставаться за Патрезе. Каждый знает, что если ты действительно хочешь предпринять серьезные действия для обгона, то должен выйти из основной полосы туда, где трек грязнее, и потерять сцепление». Бергер сам подтвердил это, вступив в борьбу с Патрезе на участке перед прямой старта финиша, но затормозился и пробормотал что-то вроде: «Никогда не делай лишнего».

Сенна управлял вереницей машин, не имело значения, что он шел немного медленнее, чем это могут делать болиды Williams, если им это позволить. Подходя к извилистому виражу на четырнадцатом круге, Мэнселл предпринял обходной маневр. Он вышел из основной полосы. Бергер устроился в стороне за Патрезе, наслаждаясь открывшимся свободным видом. Мэнселл притормозил и проскочил перед Сенной, прошел извилистый вираж и снова проскочил перед Сенной при выходе на прямую старта-финиша. Маневрирующий Williams описал дугу и остановился, развернувшись навстречу движению. Один из обычных случаев в Формуле-1.

«Он понял, что не сможет вовремя затормозить, – объяснял Сенна, – поэтому направил машину на бордюр, надеясь преодолеть его, но ударился с такой силой, что машина уткнулась передком в землю». Мэнселл поднял шум и пытался что-то опротестовать, но это ничего не дало. Сенна вел гонку до тридцать седьмого круга, пока не отказало электрооборудование.

В Маньи-Кур Сенна, по собственному признанию, стартовал плохо. Бергер проскочил мимо, а Сенна примкнул к нему – два колеса за пределами трека, пройти вперед невозможно. Сенну атаковал Шумахер.

Достигнув «шпильки» Adelaide, Шумахер вклинил свой Benetton на внутреннюю часть трека, и они столкнулись. Шумахер налетел на задок McLarena и разбил его.

«Герхард и я завершили первый вираж бок о бок, – сказал Сенна. – Мы были очень близко друг к другу, но все оказалось в порядке. На прямом участке я пошел за ним, на следующем повороте он затормозил очень поздно, поэтому я был очень осторожен, а тут надвинулся Шумахер и ударил меня сзади. Я считаю, он совершенно неверно оценил свою скорость и момент торможения на этом вираже и не смог остановиться».

Холодность-черта его имиджа.

Он совершенно поглощен своей целью, даже эгоистичен

Чемпионат фактически закончился для него. Сенна стоял у обочины трека, обеими руками сжимая за спиной шлем, наблюдая за гонкой. Он выглядел возбужденным. Мэнселл победил: у Мэнселла – 66 очков, у Патресе – 34, у Шумахера – 26, у Сенны – 18 очков.

В Сильверстоуне Мэнселл первенствовал во всех отношениях, особенно в гонке. Сенна, шедший четвертым, вел дуэль с Брандлом, занимавшим третью позицию, воскрешая в памяти их бывшие дуэли в Формуле-3. Сенна описывал гонку как прекрасную честную борьбу.

«Я ужасно подгонял себя всю гонку и был удивлен, что смог поддерживать напряженный характер борьбы столь длительное время. На некоторых виражах я доставал его, на некоторых он уходил вперед. Я делал попытки обойти его несколько раз. Иногда помогали в этом круговые, иногда нет. В конце концов полетел а трансмиссия».

Брандл рассказывал о некоторых неизвестных для постороннего взгляда вещах: «Айртон действительно склонен думать, что весь мир настроен против него. Он странный, честное слово. Один день он станет разговаривать с тобой, другой день не станет. Он не желает вести непринужденные, не относящиеся к делу разговоры. Например, мы никогда не собирались с ним, чтобы поболтать о наших давних временах в Формуле-3. Это не в его правилах. Он держит дистанцию. В характере его есть некоторая доля холодного отчуждения. Он совершенно поглощен своей целью, даже эгоистичен. Это частично объясняет его успех. Очень трудно жить, находясь под постоянным давлением. Он, давайте скажем смело, один из известнейших в мире людей».

Мэнселл выиграл у Патресе 3,094 секунды и вызвал такие страсти, что часть зрителей высыпала на трек еще до окончания гонки.

В Хоккехайме Сенна оказался третьим после квалификации и намеревался провести гонку на одном комплекте шин, чтобы как-то противостоять преимуществу, которое имел Williams. Мэнселл сделал пит-стоп на четырнадцатом круге, отдавая лидерство Патресе. Сенна – второй. Мэнселл выехал третьим. Он догнал Сенну довольно спокойно. Протискиваясь на первом извилистом вираже, Мэнселл расположил свой Williams на внешней стороне трека, и они шли рядом; вираж стремительно поглотил их. Сенна притормаживал Мэнселла, они проскочили вираж, изрядно встряхиваясь на бордюрах.

Мэнселл теснил Сенну, предприняв осторожную попытку обойти, Сенна перекрыл его. На втором извилистом вираже Мэнселл рванулся вперед по диагонали. Он наконец-то обошел Сенну, вернул себе ведущую позицию и понесся вперед. Патресе сделал пит-стоп, потом ему потребовалось тринадцать кругов, чтобы обогнать Шумахера и отправиться вслед за Сенной, который был в пределах его видимости.

«Я не знал, смогу ли я справиться с Рикардо. У него была более высокая скорость, и покрышки гораздо в лучшем состоянии. Последние десять кругов оказались очень беспокойными, потому что у меня появились

неприятные вибрации из-за шин, имелся только один путь подняться на подиум – это использовать свой шанс и пройти без остановок». Это Сенна.

Патрезе настиг Сенну, но на вираже Ostkurve он очень сильно затормозил. И Сенна ускользнул. Патрезе подтянулся к нему снова и на двух последних кругах навис над ним как хищник. Эти два круга требуют более внимательного рассмотрения. Патрезе имел более мощный двигатель, более свежую резину и (теоретически) на кольце Хоккенхайма нет «убежищ».

Начиная предпоследний круг, Патрезе слегка «гулял» поперек трека, ища свободного пространства. Сенна создал небольшой зазор на мягком повороте направо после прямой старта-финиша, но был особенно уязвим на длинном участке до первого извилистого виража – подходящая обстановка, чтобы тебя обошли и «взяли на буксир». Этот участок переходил в правый поворот, и Сенна выбрал позицию на внутренней части трека, перемещаясь к середине и входя на извилистый вираж. Патрезе пришлось идти за ним.

Следующая прямая. Сенна в центре трека, Патрезе прессингует. Левый поворот. Сенна уходит далеко направо. Патрезе идет на внутреннюю часть трека. Он захватывает ее. Сенна не притормаживает, он продолжает держаться на внешней стороне, прокрадывается вперед, выравнивает машину и устремляется дальше. Патрезе не удалось обойти его, он опять следует за Сенной. Сенна быстро переводит McLaren на противоположный бордюр, машина подпрыгивает. В стремительном рывке к комплексу старта-финиша Патрезе опять ищет пути для маневра, Сенна занимает середину трека. Патрезе вновь приходится идти по пятам. Они проходят через комплекс, и Сенна устанавливает свое быстрое время в гонке – 1 минута 42,272 секунды. Показать это время в такой момент, на шинах, прошедших 186 миль, – это достаточно красноречивое свидетельство мастерства.

Они начали заключительный круг. На пути к первому изгибу Сенна держал соперника на коротком «поводке», и это лишало Патрезе каких-либо шансов для маневра. Он только следовал за Сенной. На выходе из виража он приблизился к Сенне на расстояние, чреватое столкновением. На подходе ко второму извилистому участку Патрезе сделал демонстративный выпад на внутреннюю часть трека, Сенна блокировал его. Патрезе мгновенно ушел вовне, Сенна рванулся для блокировки. Его задние колеса почти задели передние колеса Патрезе. Тот снова бросился внутрь, но Сенна опять блокировал его действия.

Стремительный бросок к финишному комплексу: Сенна справа, но движется под углом налево, налево и налево на основную полосу, ведущую к финишу. Патрезе движется по внутренней полосе, они идут вровень. Сенна делает рывок дальше влево, тормозит невероятно поздно – он проскальзывает (буквально проходит «на цыпочках»), выравнивает машину и устремляется вперед, заняв основную полосу. После маневра он занял позицию как раз впереди Патрезе; тот резко тормозит, дымок поднимается из-под задних колес, его швыряет на газон, машину сильно закручивает, поднимается облако пыли.

«Я пытался атаковать Сенну на последнем вираже, – сказал Патресе, – и пошел через проход, но он закрыл мне дорогу, и я тормозил на грязном участке. Я вылетел с трассы, развернулся на триста шестьдесят градусов и уже не имел возможности вернуться на трек. Я не считаю, что Сенна поступил нечестно, он отстаивал свою позицию. Длительная, упорная и честная борьба».

Мэнселл смог обеспечить себе звание чемпиона мира в Венгрии, но события «второстепенного плана» в тот уик-энд оказались очень запутанными, и решающий вклад в это внес Айртон Сенна.

Напомню вкратце предысторию. В 1990 году Мэнселл собрался уходить из Феррари и Формулы-1, но команда Williams, крайне нуждающаяся в первом пилоте, переманила его, Мэнселл обеспечил себе все, кроме звания чемпиона мира, а теперь был близок к исполнению и этого желания. Он вступил в переговоры с командой Williams на 1993 год, полагая, что его позиция в ней очень сильна. Но дело обстояло иначе.

Ходили упорные слухи: команда Williams имеет контракт с Простом на 1993 год, что едва ли не устраивает фирмы Renault и Эльф. В 1992 году Мэнселл имел неоспоримый статус первого пилота и право постоянного пользования резервной машиной. Очевидно, Прост не захочет согласиться с таким положением. Тогда как быть Мэнселлу?

Прост будет оговаривать любой контракт условием, что его партнером не станет Сенна. Мэнселл, мы предполагаем, также не захочет иметь партнером Сенну. Франк Williams находился в крайне выгодном положении. Три гонщика, которые могли выиграть мировое первенство в 1993 году, очень хотели бы попасть в его команду. Сенна имел приглашение от Феррари (по косвенным данным сумма контракта в 23 миллиона долларов), но дела у Феррари находились в расстройстве, большем чем обычно. Им потребуется провести следующий год, совершенствуя свою машину. С не свойственной себе откровенностью представитель команды Ferrari сказал: «Сенна – это наша цель номер один, но мы говорили ему, что не думаем о возможности выиграть чемпионат в 1993 году, а должны работать на 1994 год. Если мы не получим Сенну, мы сможем заключить контракт с Герхардом Бергером. Это наиболее вероятно».

Конечно, на будущее Сенны в команде McLaren мог бы повлиять возможный (по слухам) выход фирмы Хонда из Формулы-1. Какой двигатель могла бы приобрести команда McLaren, и смог ли бы он противостоять двигателю фирмы Renault?

Мэнселл обдумывал возможные перестановки. Взвешивали их Прост и Сенна.

В то время как Мэнселл и Williams принялись за серьезные переговоры, Сенна наблюдал и рассчитывал. Перед гонкой он сделал свой ход. Он разыскал Джеймса Ханта и передал ему, что будет готов выступать за Williams в 1993 году бесплатно.

Если, подобно Ханту, вы являетесь комментатором, собирающимся обсуждать гонку, где англичанин может стать вашим преемником (Хант -

последний из англичан чемпион мира 1976 г.), а великий гонщик разыскивает вас и передает исключительно важную информацию, вы непременно используете ее. Почему выбран Хант? Это достаточно проницательно. Распространенная терминология Формулы-1 – английская, большинство команд – английские, особенно Williams, и большинство журналистов также англичане. Если вы желаете достичь максимального воздействия, вы вполне можете использовать это средство. Когда машины выстроились на старте Венгерского Гран-при, об этой новости знал только Хант. Стартовая решетка:

Патресе

Мэнселл

Сенна

Шумахер

Бергер

Брандл

Памятный старт. Каждый гонщик знал о важности прорыва к первому повороту, потому что, как и в Монако, если добиваешься лидерства там, ты руководишь гонкой. Казалось, Мэнселл взял старт лучше и разгонял свою машину параллельно с Патресе, Сенна высматривал удобную позицию, Шумахер еще не поравнялся с ним. Патресе все наращивал и наращивал мощность и уходил вперед. Сенна освободился от Шумахера. На подходе к первому повороту и без того плотная группа машин еще поджалась. Патресе прижимал Мэнселла, заставляя его отойти к краю, а внешняя часть трека оставалась незанятой. Сенна, поздно притормозив, бросил McLaren в обход Мэнселла, Бергер энергично, отчаянно бросился вслед за Сенной. Мэнселл – четвертый. Борьба за звание чемпиона мира вошла в состояние неопределенности.

Патресе, пользуясь тем, что перед ним был свободный трек, наращивал лидерство. Круг за кругом Мэнселл пытался обойти Сенну на первом повороте. Круг за кругом Сенна достаточно далеко уходил на прямой, чтобы предотвратить это. Сенна совершенно не обращал внимания на Патресе и защищал свою позицию.

Его размышление: «Сейчас я веду машину так, как я делал в лучшие времена моей карьеры, и это является результатом большого опыта».

На Би-Би-Си низкий и звучный голос Джеймса Ханта передал потрясающую новость: «Что характерно для гонок Гран-при в это время года, так это то, что события становятся все более волнующими как на самой трассе, так и вокруг нее. Конечно, большой проблемой этого года является ситуация, которую можно было бы охарактеризовать так: три гонщика не в состоянии занять два места. Команда Williams имеет возможность заключить

контракт с любым из трех ведущих гонщиков мира: Айртоном Сенной, Аленом Простом и Найджелом Мэнселлом. Все стараются занять места в двух машинах команды. Ситуация такова, что Ален Прост, насколько мы смогли выяснить, подписал контракт с Williams или, по крайней мере, связал себя обязательствами с командой Williams на следующий год.

Найджел Мэнселл, как сообщают, запросил 23 миллиона долларов, чтобы выступать за команду Williams в следующем году. Команда Williams очень обеспокоена, считая, что это слишком большие деньги для них, когда любой другой гонщик готов занять в ней место. Айртон Сенна сегодня сделал свой встречный ход и сказал мне, что он согласен выступать за команду Williams бесплатно. Он хочет, чтобы об этом все знали. Он желает выиграть чемпионат мира и отказывается от гонорара. Он сказал: «Я буду выступать за команду Williams за сумму на 23 миллиона долларов меньше, чем Найджел Мэнселл, или настолько меньше, сколько бы он ни захотел. В любом случае я готов выступать за команду Williams бесплатно».

Он указал также на 1988 год, когда команда McLaren имела его и Алена Проста в своем составе. Какой это был прекрасный сезон! А сейчас проблема в команде Williams состоит в том, что Франк Williams находится в большом затруднении, кого отобрать?

«Проблема для Сенны и Фрэнка Уильямса еще состоит и в том, что не только Найджел Мэнселл требует особого положения и денег, но и Ален Прост использует все, что он может, – вероятно, что естественно предположить, с помощью контракта, – чтобы блокировать появление Айртона Сенны в команде. Публичные заявления Проста говорят о том, что он счастлив выступать вместе с Айртоном Сенной, но за кулисами он предпринимает все возможное, чтобы обеспечить такое положение, когда Сенна не сможет присоединиться к команде, обеспеченной французским двигателем. И это ставит Сенну в очень неудачное положение. Он хочет участвовать в гонках с любым партнером. Он счастлив заниматься этим, и я, конечно, согласен с ним».

История Венгерского Гран-при достаточно хорошо известна: Патресе сошел на тридцать девятом круге. «Меня закрутило, – скажет он потом. – Я думаю, что на треке была какая-то грязь. Двигатель начал сдавать после двадцатого круга, и у меня возникло чувство, что я не смогу закончить гонку». Мэнселл следовал за Сенной. Бергер обошел Мэнселла, но затем Мэнселл, в свою очередь, обошел его. Когда Мэнселла уже манило звание чемпиона мира, он вдруг почувствовал, что получил прокол, сделал пит-стоп – выехал шестым, но вновь восстановил свое второе место.

Сенна воспользовался достаточным преимуществом лидера и также сменил свои шины, а затем спокойно, с удовольствием продолжал гонку.

Его размышления: «Чтобы получить шанс, я должен был захватить лидерство со старта. Я продвинулся на одну позицию вперед на первом вираже и старался не отставать от Рикардо в течение одного круга. Затем я понял, что не способен на это, и сконцентрировался на ведении гонки в пределах моих возможностей. Рикардо выбыл, тогда я устремился вперед

более настойчиво, но к концу вынужден был сделать пит-стоп для смены резины. Вибрация оказалась настолько сильной, что я с трудом мог наблюдать за треком, меня также беспокоило, что может выйти из строя электрооборудование».

После гонки Сенна разговаривал с Фрнком Уильямсом, который не слышал Ханта по Би-Би-Си, а затем сам сделал публичное заявление:

«Мое единственное стремление – победить. Я не хочу участвовать в гонках, если не могу выиграть или, по крайней мере, неспособен достойно соперничать. Думаю, что в следующем году Williams обещает быть лучшей командой, и я хочу иметь такую машину, чтобы появилась возможность выигрывать в каждой гонке. Деньги – это нечто второстепенное, потому что, слава Богу, у меня очень неплохое финансовое положение. Я говорил с Франком о том, что могу сотрудничать бесплатно, чтобы показать мои намерения. К сожалению, есть люди, не желающие, чтобы я переходил в команду Williams, причем по причинам, не имеющим никакого отношения к спорту. Знаю: у нас будет фантастический сезон в 1993 году, если я перейду туда.

Я не могу понять многонациональную компанию (Renault), которая тратит миллионы долларов в год на Формулу-1, а принимает решения, основанные на национальности гонщиков, а не на их компетентности и побуждениях. Это чемпионат *мира*, и не должно быть привилегированных гонщиков определенных национальностей. Будто бы если я – бразилец, то стою ступенью ниже. Что необходимо принимать во внимание, так это ответственность, способности и достоинства гонщика, а не место, где он родился. Вот почему я сказал Франку, что готов выступать за команду бесплатно».

... Так как Сенна будет выступать бесплатно, я, новый чемпион мира, должен согласиться со значительным сокращением оплаты

Из рассказа Мэнселла: «Через три дня после Венгерского Гран-при позвонил директор Williams и сказал, что ему поручено передать мне: так как Сенна готов выступать бесплатно, я, новый чемпион мира, должен согласиться со значительным сокращением оплаты по сравнению с ранее оговоренной цифрой, то есть получать существенно меньше, чем я получаю в этом году. Если я не соглашусь, Сенна готов заключить контракт «этим же вечером». Я отверг его предложение при таких условиях, пусть Williams лучше подписывает контракт с Сенной».

Слухи, что Williams заключил контракте Простом, подтверждались и еще о чем сообщали слухи, так это о том, что контракт блокировал переход Сенны, который сообщил: «У Проста есть контракт, в котором оговорено, что мне запрещается выступать за команду, и с этим ничего не поделаешь». Слухи также доносили, что Мэнселл перейдет в гонки Индикар вместе с командой Паол Ньюмэн-КарлХасс.

В Спа Сенна финишировал пятым. В истории эта гонка всегда будет связываться с таким событием: Шумахер выиграл у Мэнселла, Патресе и Брандла. Перед гонкой Сенна высказался: «Если у есть возможность работать над машиной и двигателем, чтобы сделать их конкурентоспособными, ты можешь что-то отстаивать. Когда ты чувствуешь, что такой возможности нет, – все становится бессмысленным».

Шел мелкий дождь, но никто из гонщиков не выбрал шин для мокрой трассы. Сенна (первый ряд) на «шпильке" La Source обошел Мэнселла (полу-позишн). Но это не могло сохраняться долго, особенно при прохождении через скоростные участки. Действительно, на трассе нет никаких особенных «убежищ», а Мэнселл настойчиво цепляется. Ко второму кругу дождь усилился, но из-под колес еще нет сильных брызг. Мэнселл уже прошел мимо. На участке Bus Stop Патресе также обошел Сенну, Сенна сам дал ему широкое пространство.

На следующем круге Мэнселл сделал остановку для смены шин, на то же самое пошли также Алезе и Гужельмин (Jordan). Мэнселл присоединился к гонке четырнадцатым.

Дымка образовалась на деревьях, расположенных вокруг кольца, ее густые слои «налипали» и становились насыщеннее. На четвертом круге пит-стоп сделал Шумахер, а также Бутсен (Ligier), Гашо (Venturi) и Сузуки (Footwork). На пятом круге пит-стоп сделали Брандл, Хаккинен, Габриэль Тарквини (Fondmetal), Карл Вендлингер (March), Стефано Модена (Jordan), Юкио Катаяма (Venturi) и Лехто. На шестом круге – Патресе, Иван Капелли (Ferrari), де Чезарис и Эрик Ван де Поеле (Fondmetal). На следующем круге – Джонни Херберт (Lotus) и Эмануэль Наспетти (March). После пит-стопа Патресе отдал лидерство Сенне.

На восьмом круге шины практически полностью «отработали свое», 23 машины сошли с дистанции, 21 машина вела гонку со специальными шинами. Джанни Морбиделли (Minardi) не менял шины, Айртон Сенна то же. Он размышлял: «Остаться на трассе – это мой единственный шанс. Машина находится на грани управляемости, но, как я считаю, я ничего не теряю. Если дождь прекратится, я буду в хорошей форме».

Этот удивительный человек противопоставил свое мастерство высокоскоростной и опасной трассе длиной в 4,333 мили (6,974 км) – решение, сопряженное с угрозой его собственной безопасности. Моросащий дождь в Спа мог превратиться в ливень в любой момент. И дождь действительно усиливался.

	Сенна	Патресе	Мэнселл
8 круг	2:19.910	2:16.690	2:19.003
9 круг	2:19.466	2:18.116	2:16.817
10 круг	2:20.337	2:17.648	2:17.240
11 круг	2:23.878	2:18.084	2:18.357
12 круг	2:23.778	2:21.442	2:17.360
13 круг	2:25.923	2:16.145	2:17.937
14 круг	2:30.780	2:16.750	2:16.464

На восьмом круге Сенна выигрывал у Патресе и Мэнселла 12 секунд. Но они оба догнали его. Представьте себе: спуск к Eau Rouge и пленка воды на трассе, каскады брызг, струйки и целые фонтаны. Сенна держит свой McLaren в «жесткой узде», машину никуда «не водит». Патресе, Шумахер и Брандл энергично идут вперед на специальных «мокрых» шинах. Кто-то однажды сказал о сверхъестественном мастерстве Джима Кларка. Сравнение со спуском к Eau Rouge 30 августа 1992 года является в данном случае недвусмысленным и уместным.

На следующем участке Патресе сделал выпад, брызги от машины Сенны покрыли маску Патресе множеством капель, а Сенна перекрыл дорогу на скорости свыше 100 миль в час. Патресе обошел его на участке Bus Stop. Шумахер попытался пройти с правой стороны. Сенна перекрыл ему дорогу.

Но это был только жест. Шумахер прошел мимо. Брандл тоже прошел мимо. Сенна стал уже шестым. Ему надо было заезжать на смену шин, и он сделал это. Если бы ветер мог унести морозящий дождь, к неудовольствию многих гонщиков, и трек начал бы подсыхать, то Сенне следовало бы остаться, смирившись с тем, что другие гонщики идут намного быстрее. Во время подсыхания трассы им пришлось бы делать еще один пит-стоп для перехода на «сухую» резину, а он опять стал бы лидером. Настоятельное требование выбора стояло перед Сенной: «Я какое-то время держался, но дождь не собирался прекращаться, и я сделал выбор».

Остановка на пятнадцатом круге переместила его на тринадцатое место. Он сразу же задал неплохой темп.

	Сенна	Мэнселл
16 круг	2:20.530	2:15.017
17 круг	2:18.319	2:13.250
18 круг	2:16.860	2:14.297

К двадцать седьмому кругу Сенна был седьмым, наблюдал за состоянием погоды, следил за состоянием поверхности трека. Дождь ослаб,

появилась сухая полоса. Он остановился, чтобы поменять резину на «сухую», и это стоило ему всего одного места.

Его мнение: «Я выбрал безопасное время для смены шин, и узнав, что механики получают премию за каждое обслуживание, решил зайти и дать им возможность провести обслуживание дважды».

Хотя основная гонка была далеко от него, он прошел 4,333 мили меньше чем за две минуты. Но какой ужасно непостоянной и коварной оказалась трасса в Спа – участки трека подсыхали неравномерно. Сенну сильно развернуло, правда, ничего особенного не случилось, он отправился дальше. Он установил быстрое время круга (впоследствии улучшенное Шумахером), а на сорок третьем круге (из сорока четырех) обошел Хаккинена и занял пятое место. Механики заслужили свою премию. На уклоне по направлению к Eau Rouge он стремительно двинулся за Хаккиненом, мог обойти его прямо на склоне, но было очень тесно. Они продолжили борьбу на подъеме и гадали, у кого суше полоса. Победил Шумахер, выиграв у Мэнселла 36,595 секунды, Сенна отстал от Шумахера на 1 минуту 8,369 секунды.

В записях, фиксирующих статистические результаты гонок, будет навсегда отмечено, что Сенна на заурядном пятом месте, оттесненный Шумахером и Мэнселлом. Вот как иногда бывает.

Кларк считал, что провел свою лучшую гонку в 1962 году на Нурбургринге во время сильного дождя. Старт был неудачным, а на первом круге он смог благополучно обойти тринадцать машин. Но для статистики он навсегда остался всего лишь на четвертом месте, проиграв 42,1 секунды победителю - Грэхаму Хиллу. Джеки Стюарт, время от времени критикующий Сенну, не может окончательно выбрать свою самую удачную гонку и предлагает две: в 1968 году на Нурбургринге под дождем, когда он победил Хилла более чем на четыре минуты, и в Монце в 1973-м, когда прокол в самом начале стоил ему минуты и сразу поставил его на двадцатое место. Монца, как объясняет Джеки Стюарт, – это кольцо, где трудно наверстать время, вот почему его выступление там все равно дает ему такое удовлетворение. Но опять сухая статистика навсегда отводит ему только четвертое место с отставанием в 33,20 секунды от победителя Ронни Петерсона.

Каждую гонку необходимо рассматривать с учетом всех условий. Вы должны постараться проанализировать весь рисунок гонки. За полугодие Сенна мог бы назвать более сильной гонкой, чем в Спа в 1992 году, гонку по мокрой трассе в Донингтоне...

Мэнселл выбыл из борьбы на Итальянском Гран-при в Монце, причем к этому примешивалась дополнительная горечь. Гонку можно было бы легко забыть, учитывая более важные обстоятельства – сотрудники Williams пытались договориться с Мэнселлом перед обнародованием своего решения. В выступлении чемпион мира впервые объявил, что покидает команду Williams после четырех гонок.

После квалификации Сенна оказался в первом ряду, поул-позишн у Мэнселла. Старт так расставил силы: Мэнселл впереди, Алези довольно бесцеремонно пытается протиснуться перед Сенной, который переиграл его при торможении на извилистом участке, выпустив довольно много дыма из-под колес. Патресе – четвертый, но не собирается оставаться в подобном положении и обходит Алези на прямой старта-финиша, выходя на второй круг. Он расположился недалеко от Сенны.

Размышления Сенны: «Я не думал, что после старта смогу поддерживать свою позицию, но Найджел оторвался относительно недалеко, и я какое-то время сохранял свое место на трассе в неприкосновенности. Затем меня довольно легко догнал Рикардо и сделал хороший маневр при обгоне. Затормозил он очень поздно, и я уже подумал, что ему не миновать попадания в песок».

Это произошло на первом извилистом вираже. Патресе затормозил юзом, но удачно – Мэнселл вовремя пропустил Патресе вперед. А вот далее машину Патресе закрутило. У Мэнселла отказала гидравлика. В результате победил Сенна.

Его замечания: «Я всегда был в состоянии сократить разрыв между нами, поэтому поддерживал свой темп, чтобы не ослаблять давление, зная, что все может случиться. Я сделал все наилучшим образом, используя сложившуюся техническую ситуацию».

Конец сезона, чемпионат почти закончился. Мэнселл уходит, Прост (несомненно) приходит, осталось еще три гонки. В Португалии Сенна финишировал третьим на еще влажном, но подсыхающем треке:

«Условия оказались ненормальными, а потому износ и работа шин были также ненормальными. Когда я шел на втором комплекте шин, я уже начал подумывать и о третьем. Моим наилучшим достижением стала вторая позиция, затем команда вызвала меня на предпринимаемую для предосторожности еще одну смену шин. На третьем комплекте машина воспринималась очень странно, как будто она шла на трех колесах. Я никогда не испытывал такого ощущения ранее. То же самое было, когда я перешел на четвертый комплект, затем положение исправилось и, наконец, на последних нескольких кругах машина шла совершенно бешено. На финише механики обнаружили, что у меня одна шина спущена». *(Очевидно, концевая пластинка переднего крыла была неправильно установлена.)*

После Португалии Сенна опять произвел потрясение.

– Выдвигаются предположения, что McLaren может приобрести двигатели Renault. Может ли это изменить ваше мнение относительно пребывания в команде McLaren в следующем году?

– *Понятно. Я не смогу вам дать краткий ответ, потому что все намного сложнее. Скажу только одно, каким должен быть чемпионат мира среди гонщиков. У нас было два фантастических чемпионата. Но, по моему мнению, у нас было и два очень плохих чемпионата - в 1989 и 1990 годах в следствии неверно проводимой политики и недостойного поведения*

некоторых людей. Я считаю, что сейчас мы возвращаемся к той же самой ситуации. Кажется невероятным принимать кого-либо в команду в феврале, подписывать контракт, налагающий вето на меня, а также на него (указывает большим пальцем в сторону Мэнселла, находящегося рядом с Сенной); в конечном же счете они изменили условия для него (Мэнселла), но для меня вето осталось. Если Прост хочет называться единственным чемпионом, то пусть этот трехкратный чемпион вернется на спортивный путь борьбы, может быть, выиграет еще чемпионат.

Он должен вести себя по-спортивному. Его нынешняя манера поведения похожа на поведение трусливого человека. Если он желает быть настоящим спортсменом, пусть готовится соревноваться с любым гонщиком, в любом положении, при равных условиях, а не выигрывать чемпионат только так, как ему хочется. Все уже было спланировано им еще до старта (не веселая улыбка, соответствующие жесты). Это похоже на ситуацию, когда готовишься бежать стометровку (Мэнселл что-то тихо говорит в знак согласия) и собираешься надеть кроссовки, в то время как все остальные должны надеть свинцовую обувь. Вот таким образом он хочет соревноваться. Это - не гонки (оживленно жестикулирует). Это вредно для всех. (Бергер широко улыбается, Мэнселл похлопал Сенну по спине в знак согласия.)

В Японии Сенна очень рано сошел с трассы и припарковал машину, «чтобы не запороть двигатель». В Австралии он и Мэнселл потерпели аварию на девятнадцатом круге. Они вели борьбу, Сенна шел по следу, и возникла еще одна обычная в Формуле-1 спорная аварийная ситуация. Сенна заявил, что «Мэнселл знал о том, что я был очень близко. Я находился предельно близко и не смог остановить машину, когда он преждевременно затормозил. А ведь впереди был свободный трек».

Мэнселл не соглашался: «Все, что я знал, так это то, что кто-то ударил меня в задок, когда я выходил на вираж. Кажется, что некоторые гонщики в Формуле-1 могут оставаться безнаказанными, и это только что было продемонстрировано. Я рад, что не вовлек себя в эту историю, рад, что избежал конфликта. Я не подходил к нему впоследствии, потому что если бы сделал это, могла бы возникнуть большая ссора. Полагаю, это неуместно при расставании с Формулой-1.

Вместо этого я решил попрощаться достойным образом, пойду и поговорю с персоналом и своей командой – которые, к сожалению, не оказали мне поддержки».

Прост переходит в Williams. Мэнселл – «в комфортную зону» Ньюмен-Хасс. Сенна берет годовой перерыв? Кажется, так. Откуда мы могли знать, что Сенна откажется от притягательной силы пляжей, воздержится от катания на лыжах и непрерывного двенадцатимесячного пребывания в своей любимой Бразилии, чтобы ковать себя в Формуле-1 подобно тому, как раскаленный металл в кузнице формируется под ударами молота?

Глава 5 «Выжидательная тактика»

Я сказал ему: «В этом году ты блеснул еще ярче, имея гораздо менее мощную машину и шасси, которое не могло сравниться с шасси Williams». Его мастерство восполнило эти недостатки. Для меня это было самым важным. Может быть, он не собирался выиграть чемпионат мира, но то, что он сделал в 1993 году, останется в истории автогонок навсегда. Я сказал: «В свое время люди по-настоящему оценят, что ты сделал».

Джо Рамирес

В декабре 1992 года Айртон Сенна прилетел на трассу Firebird Raceway в Фениксе и испытал индикар Роджера Пенске, что было устроено Эмерсоном Фиттипальди. Эта машина как бы всплывала из прошлого Сенны, довольно простая рядом со стандартами Формулы-1 – ручная коробка передач, обычные тормоза, а не углеродно-волоконные, рычащий двигатель.

Он проехал 25 кругов и вписался в пределы 0,4 секунды от времени Фиттипальди – 48,8 секунды. «Это напомнило мне давние дни», – сказал Сенна: – человек управлял машиной, а не машина человеком. Очень необычно после стольких лет в Формуле-1 испытать такие эмоции. Это неожиданно, как будто стал намного моложе».

Мэнселл, делающий первые попытки на машине ньюмэн-хаас, показал время 44,9 секунды. Кто-то спросил его насчет того, не переходит ли Сенна в Инди или, по крайней мере, в Индианаполис-500. Мэнселл проворчал, что «Сенна многие годы взвинчивал людей, и мы, имеем то, что имеем». Сам Сенна объяснил, что еще не определился насчет своего будущего и намерен вернуться домой и обдумать варианты.

К этому времени McLaren еще не объявил о своих планах относительно двигателя на 1993 год. Двумя неделями позже Пенске заявил, что Фиттипальди и молодой канадец Пол Трейси будут их водителями. Третьей машины для Сенны не оказалось.

*Я хорошо стартовал и когда начал отрываться,
то почувствовал, что мы можем показать нечто удивительное*

Сенна сказал, что новый McLaren с двигателем Ford HBV8 он испытает в Сильверстоуне и посмотрит, что из этого получится. Он добавил, что McLaren предлагал ему подписать контракт на весь сезон, но он еще не готов к ответу. Он действительно провел испытание в Сильверстоуне и показал время лучше чем у кого бы то ни было за все зимние тесты, лучшее даже чем у Деймона Хилла на Williams Renault. Ему в принципе хотелось бы провести все шестнадцать гонок. Он пока подписал контракт на проведение первой гонки в Южной Африке 14 марта, а после этого вновь продолжит

переговоры. Его партнером стал американец Майкл Андретти, Хилл будет партнером Проста, который, конечно же, вошел в команду Williams.

В первом квалификационном заезде Сенна был вторым после Проста. «Это удачный день без особых проблем с машиной и оборудованием», – считал Сенна.

Он сохранил свое место во время второй квалификации и взял прекрасный старт в гонке, плавно наращивая мощность. Пройдя через первый вираж, он перехватил лидерство у Хилла, Прост – третий. Хилла закрутило, и Просту пришлось свернуть в сторону, чтобы избежать столкновения, позволив при этом Шумахеру проскочить мимо. В самые первые мгновения сезона большая сделка, можно сказать, уже состоялась. Сенна сказал: «Я сделал хороший старт, и когда начал отрываться, почувствовал, что мы можем показать нечто удивительное».

Сенна нарастил преимущество на первом круге более чем до полуторы секунды, Шумахер шел настойчиво, Прост немного приотстал. Многие не могли понять Проста в течение всего сезона, задаваясь вопросом о пределе его устремлений. Они не понимали, что он предугадывал весь сезон, а не только его первые мгновения; не понимали, что он «читал» всю гонку, видел все семьдесят два круга Южноафриканского Гран-при, а не только следующий вираж. Он отсиделся, затем установил быстрое время круга, проскользнул аккуратно мимо Шумахера с правой стороны и быстро-быстро приблизился к Сенне.

Он атаковал, Сенна оборонялся. На прямой старта-финиша Прост сделал ложный выпад, а сам стал пробиваться другим путем и, казалось, завладел внутренней частью трека, но Сенна перекрыл дорогу. На следующем круге Прост действительно шел по внутренней полосе, но Сенна оставался бдительным и сохранял лидерство. В некотором смысле Сенна мог только тянуть время. Williams и его двигатель Renault слишком мощны. На двадцать третьем круге Прост занял удобную позицию на прямой старта-финиша и дал себе несколько дополнительных решающих метров, чтобы расположить машину там, где ему нужнее. Шумахер ликвидировал отставание. Сенна был уже третьим: «Сначала машина вела себя хорошо, но потом на одном из виражей она стала плохо управляемой. Сперва я подумал, что получил прокол, но затем понял: это какая-то неполадка в электрооборудовании. Прост и Шумахер мгновенно надвинулись на меня. Я связался с командой по радио, запрашивая подготовить шины с другим давлением, для того чтобы хотя бы немного постараться помочь мне. Однако, к сожалению, машина оказалась слишком плоха».

Сенна и Шумахер сделали пит-стоп на том круге, на котором Прост захватил лидерство. Сенна скорее возвратился на трассу, чтобы вернуть себе второе место.

У Сенны прямо за спиной находился сильный Шумахер, который на сороковом круге попытался обойти его по внутренней части трека на правом повороте: Сенна шел по основной полосе. Они коснулись друг друга. McLaren сильно отбросило, но Сенна удержал его. Шумахер выбыл.

Позже пошел дождь, а затем превратился в настоящую грозу. Сенне приходилось следовать за Простом, используя все свое мастерство. Заставить машину Формулы-1 идти как можно быстрее – вот чем занимается гонщик. Но удерживать ее, двигаясь будто по льду, это тоже настоящее искусство.

Как он сумел вести почти неуправляемую машину более 100 миль, а последние несколько кругов двигаться сквозь толщу воды, при этом оставляя впечатление, что машина идет плавно и естественно? Такое можно объяснить только необычайной сверхчувствительностью, позволяющей постоянно подправлять и подправлять движение машины. И все это на скоростях, которых обычный водитель не достигает ни разу в жизни.

Бланделл пришел третьим.

«Было огромной радостью стоять на подиуме вместе с двумя величайшими гонщиками десятилетия. Айртон радовался, что теперь я поднялся на подиум вместе с ним. Он приобнял меня и сказал: "Хорошо сработано». Это прозвучало как благодарность за мой труд. Но здесь была еще и другая сторона.

Год назад при испытаниях в Монце в 85 процентах заездов за день я проходил круг быстрее, чем он. В конце концов мы оба вписались в одно и то же время, но он стал изучать телеметрическую информацию, желая увидеть, где я был быстрее. День близился к концу. Я должен был вернуться в Великобританию. Единственным человеком, имеющим возможность доставить меня в аэропорт, был Джозеф, массажист. Джозефу пришлось отпрашиваться у Айртона. Я был там же, в автофургоне. Айртон ответил: «Нет, ты останешься здесь». Ему не нужен был Джозеф, он собирался заниматься изучением информации еще два с половиной часа. В подобном его поведении присутствовал некий психологический момент если хотите. Сенна как бы говорил: «Марк, ты доставил мне трудности сегодня. Добирайся домой сам». Как только он отказал Джозефу, я бросил: «О'кей, я сам доберусь до аэропорта», потому что знал, как работал Айртон, и понимал его...».

В Бразилии после квалификации Сенна оказался во втором ряду, и Прост мгновенно захватил лидерство. Сенна обошел Хилла по внутренней части трека. Лидирующая группа растянулась: Прост - промежуток - Сенна - промежуток - Хилл. Прост установил быстрейшее время прохождения круга.

На кольце в Интерлагосе Хилл обосновался прочно. Он не позволял Шумахеру заставить его ошибиться, и к десятому кругу почувствовал себя достаточно уверенным, чтобы подтянуться к Сенне и подготовиться к нападению: «Меня не пугал тот факт, что это был Сенна, я собирался попытаться обойти его». Проходя по левому повороту, выводящему на прямую старта-финиша, Хилл все надвигался и надвигался. На широком участке, завершающем прямую старта-финиша, Сенна постарался закрыть середину, готовясь устремиться на первый поворот. Хилл вывел свою машину из засасывающего разреженного воздушного пространства позади McLaren Сенны и двигался по центральной части трека.

Они прошли на первый поворот фактически вместе. Стоило ли Сенне идти внутрь трека перед Хиллом? Сможет ли Хилл, собрав свои нервы и воспользовавшись тем, что Сенна пошел поперек, захватить и удержать внутреннюю часть трека? Да, это ему удалось: «Фантастика! Мне это очень понравилось. Но нет, нельзя поддаваться эмоциям...»

Хилл стал ускоряться. В это время начался морозящий дождь. Шумахер приблизился к Сенне. Удастся ли Шумахеру оттеснить Сенну на четвертое место? Сенна заехал в боксы на двадцать четвертом круге, но затем был вынужден завести свой McLaren на штрафную боковую полосу, где провел в неподвижности 10 секунд:

«Я не мог поверить этому. Очевидно, я был оштрафован за то, что обошел кого-то на желтый флаг (я думаю, это был Кома), но этот парень сам сместился по треку, давая мне пройти! Люди, которые принимали это решение, должны были по-другому осуществить его, потому что случилась большая ошибка. Я был рассержен. Я просто обходил кругового, который давал мне дорогу».

(Взгляд Рамиреса, координатора команды McLaren: «Айртон спокоен в машине, но он может легко возбуждаться, потому что это волнующий вид спорта. Иногда, когда возникает ошибка или непонимание, он может выйти на радиосвязь очень взволнованным и несдержанным в выражениях. Однако так или иначе, кажется, что его эмоции и возбуждение не влияют на его вождение. Это выглядит так, как будто одна часть его мозга очень спокойно управляет машиной, а другая кричит: «Что происходит?». Он может быть изменчивым и резким с кем угодно, но на его искусство вождения это не влияет. Что, может быть, даже и к лучшему».)

Сенна вернул себе четвертую позицию. Морозящий дождь продолжался, и Сенна сделал пит-стоп, чтобы заменить резину на «мокрую». Хилл сделал это на следующем круге. Прост оставался на трассе – неверное понимание сообщения по радиосвязи: он подумал, что боксы не готовы, и это стоило ему всей гонки. Кристиан Фиттипальди потерпел аварию, и Прост, минуя обломки машины, соскользнул с трассы на гравий. Машина службы безопасности медленно вела гонщиков по кругу, машины теснились позади нее в том порядке, в каком они присоединялись к этой кавалькаде: Хилл, унаследовавший лидерство от Проста, потом круговой Дерек Уорвик (Footwork), затем Сенна. Дождь прекратился, и на тридцать восьмом круге машина службы безопасности исчезла в боксах. Сенна «разобрался» с Уорвиком и устремился за Хиллом. Охота разгоралась.

Сенна вовремя почувствовал, что трек подсыхает, и сделал пит-стоп для перехода на «сухие» шины, затратив на это 7,21 секунды. Хилл остался еще на круг и также произвел смену шин, потеряв 6,41 секунды. Как на театральной галерке, зрители подняли невообразимый шум, свистели и выкрикивали возгласы одобрения. Удастся ли Сенне стать лидером до появления на греке Хилла? Сенна прошел левый поворот перед выходом на прямую старта-финиша, в то время как Хилл выводил Williams на выход пит-

лейна: за изгибом пит-лейна следовал уклон. Хилл достиг конца уклона, когда Сенна приближался к первому повороту нового круга.

Выйдя на трассу, Хилл выжимал все что, мог, «сухие» шины разбрасывали брызги, а Сенна упорно пробивался к нему. Сенна имел хороший разгон и прекрасно разогретые шины, и через пару виражей подтянулся к Хиллу, устроившись в разреженном воздушном пространстве позади его машины.

«Я только что выехал на новых шинах, – объяснял позже Хилл, – и немножко осторожничал. Я шел по сухой полосе, и ему пришлось чуть сместиться на мокрый участок. Он пошел на риск, и не напрасно. Ему удалось пройти вперед. Если бы у меня был в запасе хотя бы один круг, чтобы разогнаться на новых шинах!..»

Судьба Бразильского Гран-при была решена. Интервью Сенны после гонки: «Это была одна из моих лучших побед, хотя, может быть, все-таки не такая, как в 1991 году. В этих условиях необходимо, чтобы все работало на тебя, на твою победу, вся команда. Моя машина не являлась достаточно быстрой, чтобы тягаться с Williams, но прошла всю гонку без особых проблем, а посмотрите на поддержку зрителей!.. Это нечто, это каждый может испытать только на себе».

«После гонки я не видел никого более счастливого, – отмечал Рамирес. – Было безумно весело. У нас устроилась вечеринка в одном из диско-клубов, мы подбрасывали его в воздух; и Пеле был там, все было просто непередаваемо. Айртон чрезвычайно радовался успеху».

Он был столь разговорчивым и так бурно отмечал свою победу, что в течение недели у него болело горло и ему потребовались антибиотики.

На машине, которая (теоретически) не имела никаких шансов, Сенна возглавил чемпионат мира с 16 очками, у Проста – 10 очков, у Хилла и Бланделла (Ligier) – 6. Еще более захватывающие события произошли двумя неделями позже: Айртон Сенна да Сильва, сын Мильтона Гвирадо Теодоро и Нейды, брат Вивианы и Леонардо, прошел один из самых впечатляющих из когда-либо пройденных кругов и достиг одной из величайших побед.

Еще не было договоренности об условиях проведения сезона, когда он приехал в Донингтон-Парк, и Европейский Гран-при дал необычный поворот событиям. Вполне предсказуемая стартовая решетка: в первом ряду Прост (поул-позишн) и Хилл, Шумахер и Сенна – во втором. В воскресенье 11 апреля в Донингтоне шел дождь, и хотя он потом прекратился, только Лехто (Sauber) рискнул пройти всю гонку на «сухих» шинах. Еще на стартовой позиции Сенна принял решение: «Я должен сделать все возможное до того, как оба Williams хорошенько обоснуются на трассе, ведь они имеют заметное техническое преимущество».

Красный свет сменился зеленым: Прост стартовал достаточно спокойно, Хилл рядом с ним, Шумахер – в центре трека. Вендлингер (Sauber) сперва надвинулся на Шумахера, затем сместился к центру и оттеснил его. Тот в свою очередь оттеснил Сенну на скользкий треугольник, окрашенный в бело-синюю полосу – треугольник, разделяющий газон и выезд с пит-лейна.

Сенна резко развернул McLaren и пошел поперек трека, стараясь обойти Шумахера по внутренней части трека на вираже Redgate, длинном подковообразном повороте направо. Положение сложилось такое: Прост на основной полосе, и ему никто не мешает; Хилл – сзади; Вендлингер, значительно смещенный к внутренней части трека, позади Хилла; Сенна следом за Вендлингером. Шумахер тоже устремился было к внутреннему участку, но его уже занял Сенна.

На второй части подковообразного виража Прост переместился в центр трека. Хилл за ним, за Хиллом Вендлингер. Шумахер пошел по внешней части трека. Это оставляло внутри открытым «канал». Сенна, правда, слишком поздно направился в него: вираж изогнулся, и пришлось проехать двумя колесами по линии, ограничивающей трассу. Но тем не менее он ушел от Шумахера.

Они спустились вниз к виражу Craner Curves, повороту сначала налево, а потом направо. Сенна бросает свой McLaren на внешнюю сторону по отношению к Вендлингеру и описывает огромную дугу. Он уже третий.

«Я видел его в зеркало, – сообщает Вендлингер, – и мог наблюдать, как он ведет машину. Я знал о его репутации на мокрых трассах, а также точно знал, что он собирается предпринимать. И поэтому решил просто дать ему дорогу. Ведь мне не хотелось выбывать из гонки».

*Я никогда не забуду этот круг, он их вывел из равновесия,
всех просто деморализовал*

Но его продвижению, казалось бы, должен наступить предел. Говорит Рон Деннис: «Он хорошо знал возможности своей машины, но вел гонку очень агрессивно». Где он, предел? Когда Сенна описывал дугу вокруг Вендлингера, мы могли бы услышать его фразу: «В некоторых случаях это психологический порог, и вы просто не можете переступить через него. И вы должны быть настойчивыми в своем намерении».

Они поднялись по склону к Starkeys Bridge, повороту налево. Сенна догнал Хилла. Покинув Starkeys, Сенна сдвинулся по треку, но остался ближе к внутренней части – идеальная позиция для захода на вираж McLeans (поворот направо). Он переместил свой McLaren еще дальше внутрь и проскочил мимо Хилла. Уже второй.

«Я плохо стартовал, – объяснял Хилл. – Фактически я надеялся, что мне удастся обойти Алена на вираже Redgate, и если бы я смог это сделать, то стремительно бросился бы вперед, потому что на мокрой трассе гонщик позади лидера имеет ограниченную видимость, в то время как перед лидером свободный трек, хотя он тоже подвергается своего рода риску, не зная, каково состояние трека впереди. Меня, конечно, раздражало положение позади Алена, ведь я не мог по-настоящему рассмотреть трассу, и мне оставалось держаться за ним в надежде, что мы оторвемся от преследователей. Да, ты видишь, что за тобой идет машина, и даже можешь различить какая она - красная она или белая, но ты не знаешь точно, что это

за машина, пока она не поравняется с тобой. Я мог бы вступить в борьбу на вираже, но ведь это было только начало гонки, мне казалось непозволительно так рисковать. Когда Сенна прошел мимо меня, я подумал: «Боже мой, Айртон!». И следующая мысль была: «Удержи его, Ален. Позаботься о том, чтобы не пропустить его вперед».

На участке Coppice, повороте направо, Сенна почти догнал Проста. На прямой Starkeys Straight он продолжал приближаться к Просту, а при прохождении через вираж Esses – поворот налево, а затем поворот направо – смог уже уцепиться за него. Они прошли вместе по направлению к шпильке Melbourne, довольно узкому подковообразному участку. Сенна направил свой McLaren по середине трека. Прост – снаружи от него и пытается завладеть внутренней частью трека. Обе машины соскользнули внутрь, но Сенна все-таки первым захватил трек на шпильке. Лидер.

1 круг	Сенна	1:35.843
	Прост	1:36.541
	Хилл	1:36.963

Из миллионов кругов, пройденных с 1950 года – начала современной эры чемпионатов мира, – никто не смог бы с определенностью назвать лучшего. Поскольку предмет необъятен, а подход субъективен, я думаю, ни у кого не возникло бы сомнения, что круг со временем 1 минута 35,843 секунды – один из явных кандидатов на подобное звание.

Рамирес, находясь в боксах, позже рассказывал: «Я никогда не забуду этот круг, он их вывел из равновесия, всех просто деморализовал. Сенна выиграл гонку на этом первом круге. Я смотрел на него, проезжающего первым мимо нас, и думал: «такого не может быть! Как это могло случиться? Как он смог добиться преимущества? «Williams», должно, идут на «сухих» шинах. Пригляделся – нет, они так же, как и наши, на «мокрых». Конечно, все мы знали мастерство Айртона – он был просто суперменом на мокрой трассе, настолько он тоньше чувствовал машину по сравнению с другими гонщиками. И наша машина была хорошо подготовлена для подобных условий, но все же...»

2 круг	Сенна	1:27.882
	Прост	1:31.429
	Хилл	1:32.003

«Я вновь засомневался по поводу шин на машинах Williams, – продолжает Рамирес. – И на втором круге подбежал к стенке пит-лейна, но нет, никакой ошибки: «мокрые», как и у нас. И продолжал недоумевать: как мог этот парень получить такое невероятное преимущество? Может быть, у Williams какие-то проблемы с переключением передач? Переход на более

низкую передачу иногда вызывал блокировку задних колес, машиной становилось трудно управлять, но даже в этом случае...»

3 круг	Сенна	1:28.203
	Прост	1:30.722
	Хилл	1:30.908

Порядок определился следующий: воодушевлено идущий Рубенс Баррикелло – четвертый, затем Алези, за ним Шумахер. Он поддерживался до 16 круга, когда Алези сделал пит-стоп для замены шин, Хилл и Шумахер произвели замену на круг позже. Сенна – на круг позже них, Прост – на круг позже Сенны. Затем порядок стал таким: Сенна, Прост, Хилл, Алези, Баррикелло, Шумахер – все на «сухих» шинах. Далее графики прохождения кругов приняли запутанный характер, осложненный обилием пит-стопов – таким многочисленным, что команда Williams, например, просто замучилась на смене шин, – поэтому прервем наше повествование до двадцатого круга, чтобы проверить правильность стратегии пит-стопов.

Деннис – координатор действий команды McLaren. Он располагается на стенке пит-лейна. У него наушники, и он может переговорить с гонщиком. Перед ним экран компьютера, выдающий информацию о графике движения гонщиков. Он рассказывает: «Я нахожусь в уникальном положении по сравнению с гонщиком, который (я слегка упрощаю) может видеть только машину впереди и машину сзади. Я имею полную картину гонки, вижу, каково время прохождения круга другими машинами при их выборе резины. Я отслеживаю ситуацию, которая ожидает нашего гонщика в ближайшее время. Это дает мне возможность выбрать время для пит-стопа так, чтобы в дальнейшем стратегически верно вернуться на трассу. Я подбираю команду, которая была бы высоко дисциплинированной и квалифицированно эксплуатировала новую технику. А если взять все вместе – это значительно влияет на результат выступления на Гран-при.

С гонщиком существует непрерывная взаимная связь. Гонщик всегда находится в лучшем положении в смысле понимания того, что происходит с шинами, чем его команда на стенке пит-лейна, и это естественно – он сидит в машине. Однако, несомненно, существует и информация, доступная только для нас (как, например, в Аделаиде в 1993 году – другая история о пит-стопах), которая создает необходимость оказывать большее давление на гонщика, чтобы заставить его сделать пит-стоп. В такой ситуации в Аделаиде команда «взяла власть» над гонщиком и дала ему знак остановиться. Конечно, все гонщики делают так, как им говорят (улыбается), но иногда уходит пара кругов, чтобы внушить им необходимость остановки». Время после двадцатого круга:

Сенна	29мин. 34.973сек
Прост	+5.141 сек
Хилл	+6.913 сек
Алези	+16.445сек
Баррикелло	+19.876сек
Шумахер	+20.495 сек

Сенна мог сорвать гонку на двадцать первом круге. Проходя через вираж Corrice, он уткнулся в Фиттипальди и Бланделла и старался протиснуться между ними. На прямой Starkeys Straight Бланделл выдвинулся, чтобы обойти Фиттипальди, в то же время выдвинулся и Сенна, чтобы в свою очередь обойти Бланделла.

Бланделл достиг левого поворота виража Esses, но инерция заставляла его двигаться вперед и немного в сторону. Фиттипальди, видя надвигающегося Бланделла, резко дернулся влево, заходя на поворот, но обнаружил, что там уже находится Сенна. Сенна направил свою машину на бордюры, но они все-таки слегка подтолкнули друг друга колесами.

«Да, я соперничал с Фиттипальди, – сказал Бланделл. – Это была одна из гонок в тяжелых погодных условиях, но к тому моменту трасса уже начала подсыхать. Правда, была только одна сухая полоса. Неведомый для меня Сенна находился позади нас, превращая нашу компанию в маленькое трио. Я предпринял маневр, чтобы обойти Фиттипальди, а Сенна пристроился и сделал рывок, стараясь обойти нас обоих. Я вышел на мокрый участок трассы и, честно говоря, слишком далеко, чтобы иметь возможность потом вернуть машину в нужное место. Я вынужден был идти дальше по прямой – не было сцепления. Только в тот момент, когда я овладел машиной, из своей кабины увидел, как Сенна прорывается вперед. Я решил, что ему придется в любом случае несколько притормозить, потому что иначе Фиттипальди окажется в довольно затруднительном положении.

Гонщики, конечно же, следят за окружающей обстановкой. Какую-то часть времени ты всегда поглядываешь в зеркало, но когда борешься на скорости 180 или 200 миль в час, твои концентрация и напряжение неизбежно переходят на другой уровень: ты рассчитываешь элемент риска. Ты прикидываешь слабые места машины соперника, оцениваешь машину и гонщика в целом, решаешь, где ты можешь обойти его. Это может продолжаться на протяжении, скажем, пары кругов. Если кто-то находится за тобой (а, может быть, и целая группа) с большой разностью в скорости – он вскоре будет у тебя «на хвосте». А в данном случае Сенна как раз имел гораздо большую скорость, все мы видели, как он ушел вперед сразу же на первом круге. Положение осложняется в считанные секунды, поэтому ты не всегда можешь на сто процентов контролировать его».

Опять застучали капли дождя, все чаще и чаще. На двадцать втором круге Прост перешел на «мокрые» шины, Хилл – двумя кругами позже. Но

это могло оказаться и опасным. Кто знает, насколько мокрым будет трек через 5 минут, через 10, 20? Или насколько сухим? Вспомните, ведь это Англия в апреле. Сенна как бы играл в рулетку. Появилось преимущество у Проста? Нет.

	Сенна	Прост	Хилл
24 круг	1:26.363	1:27.015	1:30.772
25 круг	1:26.210	1:26.552	1:47.749
(после его остановки)			
26 круг	1:26.365	1:27.720	1:27.249
27 круг	1:26.249	1:27.291	1:28.607
28 круг	1:27.617	1:26.441	1:27.706

По радиосвязи можно было услышать: «Прост только что прошел круг быстрее, чем ты, Айртон». Порядок следования стал таков: Сенна, Алеззи, Прост, Баррикелло, Хилл, Херберт. Сенна имел преимущество более чем в 20 секунд над Алеззи и более чем в 30 секунд над Простом. Выдерживая такой темп, Сенна создал достаточное преимущество, чтобы сделать пит-стоп и остаться лидером. И Алеззи вскоре должен будет сделать пит-стоп. Дождь уменьшился до морозящего, но Сенна все-таки сменил шины на "мокрые" на двадцать восьмом круге и сохранил лидерство.

	Сенна	Прост	Хилл
30 круг	1:28.789	1:27.040	1:28.827
31 круг	1:29:433	1:26.221	1:30.219
32 круг	1:27.562	1:25.544	1:29.625

Порядок: Сенна, Прост, Баррикелло, Хилл, Алеззи, Херберт. На тридцать третьем круге, когда трек подсох, Прост рискнул и опять перешел на «сухие» шины, на круг позже Сенна последовал его примеру. И это стоило ему лидерства. Что-то не заладилось с правым задним колесом, ребята-механики находились в очень сильном нервном напряжении. Гайка с сорванной резьбой обошлась Сенне простоем в 20 секунд. Теперь Прост выигрывал около 7 секунд. А дождь возобновился. Это заставило Проста на тридцать восьмом круге сделать пит-стоп для перехода на «мокрые» шины, Хилл последовал за ним на сорок первом круге. Сенна остался на трассе, компенсируя капризы погоды своим мастерством, McLaren чуть-чуть «танцевал», но не выходил из-под контроля. Было особенно заметно в этот трудный момент гонки, что за рулем мастер.

	Сенна	Прост	Хилл
42 круг	1:25.686	1:28.293	1:45.381
43 круг	1:26.460	1:26.119	1:25.260
44 круг	1:24.166	1:26.503	1:25.359

К сорок шестому кругу Сенна вписался во время 1 минута 23 секунды, Прост – 1 минута 27 секунд. Трек опять подсыхал. Просту пришлось рисковать вновь, чтобы не потерять гонку. Он сделал пит-стоп для перехода на «сухие» шины на сорок восьмом круге и застрял – возникли трудности с муфтой сцепления.

Порядок следования после перестановок: Сенна, Баррикелло, Хилл; затем Прост, Херберт и Патрезе (Benetton) с отставанием на круг. На пятьдесят третьем круге Прост сделал пит-стоп в шестой раз, чтобы сменить заднее левое колесо. Он почувствовал прокол. Баррикелло остановился на пятьдесят пятом круге. Поэтому Сенна, лидируя в Европейском Гран-при, выиграл целый круг. «Айртон и команда поработали хорошо, – отметил Рамирес. – Мы сделали меньше пит-стопов, чем другие, поэтому выиграла время, а когда он выиграл целый круг, это было просто невероятно! Не-ве-ро-ят-но!»

А дождь пошел вновь. Сенна было выехал на пит-лейн, чтобы одеть «мокрые» шины, но сразу же съехал вниз, помахав рукой в перчатке ремонтной бригаде, и помчался дальше!

«Я передавал по радиосвязи: «Шины! шины!» – но бригада не была готова. Я увидел их только выкатывающими шины из гаража, поэтому сразу же возвратился на трассу».

Простим это бригаде. Это был единственный момент несогласованности в тот невероятный, бесподобный день. Не забудьте, въезжая в боксы, гонщик избегает прохождения всего пути по участку Goddards – значительная экономия.

Круг Сенны с заездом на пит-лейн оказался быстрейшим кругом гонки – нечто уникальное и неправдоподобное.

Сенна прошел еще круг и решил пока остаться, чтобы «посмотреть, смогу ли я удержаться», но Хилл сократил отставание, сделав его меньше полного круга. Сенна сменил шины на «мокрые» на шестьдесят шестом круге, – «дождь усилился, и мне пришлось заехать в боксы». Хилл и Прост ответили подобными действиями но теперь у команды уже не было новых комплектов шин, и пришлось надевать ранее использованные. Это простительно. Ведь Хилл менял шины на 17, 24, 34, 41, 50-м и 68-м кругах, а Прост – на 19, 22, 33, 38,48, 53-м и 69-м кругах.

В надвигающейся темноте Сенна более спокойно проехал последние несколько кругов, так как дождь еще усилился. Вот окончательные результаты:

Сенна	1 час 50 мин. 46.570 сек
Хилл	+1 мин. 23.199 сек
Прост	+ один круг
Херберт	+ один круг
Патрезе	+ два круга
Барбацца	+ два круга

Деннис: «Донингтон – одна из наиболее удачно построенных в стратегическом плане гонок, где мы работали в полном взаимопонимании».

Рамирес: «После этой гонки Айртон чувствовал себя прекрасно. Она ему самому понравилась, он получил от нее настоящее удовольствие. Этой гонкой он будет говорить о себе всегда».

Сенна (в тот день): «Я не знаю, сколько раз мы останавливались для смены шин (*мягкая улыбка*). Я думаю, это, наверняка, рекорд для всех гонок. Вождение по мокрой и очень скользкой трассе требует огромных усилий, потому что ты с трудом чувствуешь машину, а тебе нужно вписаться во все виражи, и всегда есть опасность вылететь с трассы. Подобные условия создают шанс для риска, в данном случае мы рисковали умело, и он окупился сполна. После всего происшедшего я чувствую большое облегчение. Мне хотелось бы съездить домой и провести еще одну такую же вечеринку, как после гонки в Бразилии. Потом я, конечно, проведу еще одну неделю с больным горлом и буду принимать антибиотики, но мне все равно хотелось бы пройти через все это снова». – Впоследствии Сенна добавил: – «Эта гонка многое рассказала мне. Это было как раз то, что я хотел доказать самому себе».

Брандл: «Гонка была просто потрясающей. Требовались не только высокая техника и крепкие нервы, но и хорошая голова».

Перенесемся опять в тот прохладный день в Эшториле, в январе 1994 года. Сенна размышляет: «Естественным стремлением гонщика, до тех пор пока он способен работать в команде, является стремление непрерывно учиться. Опыт только дополняет его искусство вождения, при условии, что он способен поддерживать свое движение к совершенствованию на определенном уровне. Считаю, что это относится почти к каждому году моей карьеры начиная с 1984 года. Я всегда шел этим путем, может быть, ко мне сказанное относится даже в несколько большей степени, но это не значит, что я шел быстрее, но – более последовательно, меньше подвергаясь ошибкам, постоянно размышляя и анализируя. Такой опыт позволяет тебе быть все время на шаг впереди и быть готовым сделать следующий ход в гонке».

Как в Донингтоне – три пит-стопа впереди?

В серый и сырой вечер 11 апреля 1993 года положение в чемпионате мира, вопреки всяким предсказаниям, сложилось такое: Сенна – 26 очков, Прост – 14, Хилл – 12. Вскоре, надеюсь, не показавшись бесцеремонным, я послал Сенне факс: «Мышление – это лучший спутник в пути».

Будет ли Сенна подписывать контракт с McLaren на остаток сезона? В Донингтоне он не хотел говорить об этом, продолжая придерживаться выжидательной тактики. Однако он начал оказывать давление на фирму Ford, которая заключала контракт с Benetton относительно снабжения его двигателями.

«Это какая-то нелепая ситуация, ведь Ford заключил контракт с нами. Единственный шанс у Ford выиграть Гран-при – это быть в союзе с командой McLaren. Benetton может выиграть гонку только в том случае, если

вылетят Williams и McLaren. Ford уже имеет две победы в Гран-при и лидирует в чемпионате после трех гонок, и все это на машине, которая дорабатывается, и при двигателе, который, как выясняется, с минуты на минуту предполагается заменить на новую модификацию двигателя Ford».

Сенна продолжал оказывать давление в Имоле после того, как переговоры между Fordом, Benettonом и McLarenом провалились. Он обвинил Benetton в том, что они выдвинули запросы, которые были удовлетворены, а затем изменили свои условия. (В конечном счете усилия Сенны и команды увенчались успехом, и они получили двигатели к Британскому Гран-при в Сильверстоуне.)

Он прибыл в Имолу из Бразилии в пятницу за пять минут до начала практических заездов. В практике его закрутило, закрутило его и в первой квалификации, вновь закрутило и во второй квалификации, но он все же сумел поставить свой McLaren во второй ряд. Опять гонка по мокрой трассе (четвертая из четырех). Хилл лидировал, но и его закрутило, далее лидировал Прост, а затем – Сенна, до тех пор пока после сорок второго круга у McLaren не «отказала гидравлика в конце прямой при скорости свыше 300 километров в час.

«Было очень мало места, но мне все-таки удалось остановить машину, а вскоре после этого у меня отказали все системы».

Победил Прост.

В Испании после квалификационных заездов Сенна оказался во втором ряду. После напряженных действий на первом повороте Прост захватил лидерство у Хилла, Сенна третий. Он не мог удержаться ни за одним из Williams. Шумахер, первоначально идущий следом, не смог удержаться за Сенной. Главной фигурой Гран-при стал Прост, преследовавший Хилла и обошедший его. Сенна шел третьим до сорок второго круга, когда у Хилла отказал двигатель. В конечном счете, Сенна унаследовал второе место и сохранил его, несмотря на задержку на пит-стопе.

«Я сделал пит-стоп, потому что задние шины были стертыми и грязными, что влияло на балансировку машины. Лучше остановиться и обезопасить себя, – хотя остановка оказалась необычной!»

Левое заднее колесо застряло, продержав его на стоянке 15,01 секунды.

«У меня было несколько серьезных моментов во время гонки. Двигатели взрывались передо мной два или три раза, и в последний раз мне всю маску залепило маслом. До конца оставалось еще пять-шесть кругов. У меня возникла проблема, как наблюдать за трассой. Я попытался очистить маску, но не смог добиться лучшей видимости. Шумахер усердно наседали, так что я просто старался остаться перед ним».

Прост – 34 очка, Сенна – 32, Шумахер – 14, Хилл – 12.

В Монако Прост отобрал поул-позишн у Шумахера. Сенна во втором ряду, но *непосредственно позади Проста*, несмотря на происшедший с ним несчастный случай.

«Это было вызвано наличием некоторых неровностей на выходе из тоннеля. Машина не смогла преодолеть их достаточно ровно, и я потерял

управление. Произошла не просто авария – я повредил себе руку. Рука болела, но я особенно ощущал боль тогда, когда получал отдачу от колеса, например, когда я наезжал на бордюр».

*Наложённый шунт сузил мне обзор
...Я понял, что гонка будет трудной*

На старте Прост тронулся чуть-чуть раньше появления зеленого света и захватил лидерство – за это он будет оштрафован десятисекундной остановкой.

«Оказалось, что рука создавала гораздо большие трудности, чем я мог предвидеть. Наложённый шунт сузил мне обзор. Когда я не смог попасть в первый ряд, я понял, что гонка будет трудной».

Его размышления: «Обдумал гонку предыдущей ночью. Я знал, что не смогу захватить лидерство. Мне необходимо было справиться со скоростью Williams, и я уповал на то, что качество их покрышек будет хуже, чем у меня. Прост взял преждевременный старт, возможно, охваченный отчаянным стремлением захватить лидерство на первом вираже, – результат давления, которое оказывал я на него, хотя и был позади. События развивались в мою пользу, но у меня был план, и я придерживался его».

Штраф, наложенный на Проста, осложненный двукратным глушением двигателя при попытке тронуться с места, отодвинул его на двадцать второе место. Выдержанный Шумахер уверенно лидировал, но на тридцать третьем круге отказала гидравлика. Сенна не сделал никаких ошибок в оставшейся части гонки и добился шестой победы на гонках в Монако. (Этот результат побил рекорд из пяти побед, одержанных отцом Хилла – Грэхэмом, между 1963 и 1969 годами.) У Сенны – 42 очка, у Проста - 37, Хилла – 18, у Шумахера – 14.

Мастерство Сенны было продемонстрировано в Канаде, в гонке по сухой трассе, где он не мог надеяться на такой же первый круг, какой показал в Донингтоне. Но это не умаляет сделанного.

Прост

Хилл

Шумахер

Патресе

Бергер

Алези

Брандл

Сенна

При старте две колонны перемешались. Бергер мгновенно занял своим Ferrari середину трека, Алези расположил свой Ferrari позади Бергера. Шумахер не смог «чисто» стартовать. Все выстроились в одну колонну – Хилл, Прост, Бергер, Алези, Патресе, Сенна. На первом повороте налево на 90 градусов Сенна пошел снаружи от Патресе. Приблизительно в 50 метрах впереди начинал раскручиваться правый подковообразный вираж. Положение Сенны «снаружи» превращалось здесь в положение «внутри», но

Алези и Патрезе, оба идущие по основной полосе, углубляющейся внутрь, перекрыли его. Картина такова: изгибающийся полосатый красно-белый бордюр и Сенна, полностью вытесненный на него всеми четырьмя колесами. Он сохранил свою скорость на бордюре, так что – в то время как Алези ушел вперед – Сенна пошел рядом с Патрезе.

Выходя из подковообразного виража, он был с Патрезе колесо в колесо, а затем обошел его. Быстро-быстро Сенна уцепился за Алези и преследовал его, стимул к борьбе возрастал. В шпильке он находился снаружи от Алези, и теперь уже они были колесо в колесо, почти касаясь друг друга на выходе из шпильки. На следующем повороте налево Сенна держался внутри, а Алези занимал середину трека. Сейчас их колеса находились так близко, что едва ли можно было рассмотреть просвет между ними. Сенна сразился с Алези на подходе к извилистому виражу, перед боксами, и ушел от него, стремление к борьбе еще больше возрастало. На втором круге оно вывело его уже на Бергера, Сенна обогнал Бергера в шпильке по внутренней части трека.

Уже далеко не в начале гонки Хилл сделал неудачный пит-стоп. Сенна стал вторым, впереди – Прост. Но когда оставалось семь кругов, не выдержало электрооборудование – машина неожиданно начала резко терять скорость.

Перед Французским Гран-при Сенна, наконец, подписал контракт с командой McLaren на оставшуюся часть сезона, но, как раз начиная с этой гонки, звание чемпиона мира стало все дальше ускользать от него. Победил Прост. Сенна – четвертый. У Проста – 57 очков, у Сенны – 45, у Хилла – 28, у Шумахера – 24. Сильверстоун «не прощает» ни одну машину с мощностью меньше, чем у Williams. Более того, команда McLaren столкнулась с проблемой слишком больших крыльев, что Сенна описывал как проблему устойчивости, но это же замедляло машину на прямых участках.

Прост тяжело стартовал в Сильверстоуне и оказался третьим, позади Сенны. Предпринимаемые тактические и встречные ходы стали откровенно опасными, машины делали резкие движения навстречу друг другу и в стороны на полной скорости. Был момент, когда Просту пришлось резко ударить по тормозам, чтобы избежать столкновения с McLaren. Я оказался свидетелем всего этого вместе с Найджелом Роубаком из «Автоспорта». Мы затаили дыхание. Роубак искал слова для выражения своих эмоций и не сразу нашел их. Наконец, он почти бессвязно пробормотал: «И все на какой скорости! На какой скорости! О, Боже!».

Существует грань между крайним устремлением задней машины вперед и отказом уступить ей эту борьбу. В данном случае гонщики почти переступили грань, чему мы были очевидцами. Общее облегчение наступило через несколько кругов, когда Прост решил, больше не рискуя, оставаться позади. Прост позже сказал Роубаку: «Было очень трудно, а иногда даже очень опасно, но более я ничего не хочу сказать. Нет смысла».

За один круг до финиша у Сенны кончилось горючее, он получил пятое место. У Проста – 67 очков, у Сенны – 47, у Шумахера – 30, у Хилла – 28.

В Германии Сенна также оказался максималистом. Прост опять неудачно стартовал. Хилл лидирует, за ним Шумахер. А Прост и Сенна спорили по-мужски при входе на первый извилистый вираж.

«Оба, и Алэн и я, затормозили очень поздно. Не знаю, коснулись мы друг друга или нет, но мы оба вышли за допустимый предел. Я потерял управление и меня закрутило».

А Прост в свою очередь сказал: «Мы шли очень близко. Если бы я не ушел в сторону, мы бы соприкоснулись. Такое случается нечасто, но я считаю, что не стал бы поступать по другому в той ситуации».

После того, как его закрутило, Сенна уже двадцать четвертый, а ему нечего терять. Он устроил демонстрацию своих возможностей на Хоккенхаймринге и стал теперь другим Айртоном Сенной: выдержанный и тактичный по отношению к соперникам, дисциплинированный, выбирающий место для обгона. Никаких «зубодробительных» маневров, никаких выпадов, никаких попыток приблизиться к границе дозволенного. Совершенно другой Сенна по сравнению с тем, каким он был в Сильверстоуне. Ко второму кругу он уже двадцатый, к четвертому – пятнадцатый, к четырнадцатому – седьмой, к двадцать седьмому – шестой. Он сделал одну из предусмотрительных поздних остановок для смены шин:

«Машина вела себя странно, и я рисковал разорвать шину на скорости около 300 километров в час».

Ему пришлось утешиться, финишировав четвертым. Хилл должен был выиграть, но у него разорвалась шина за два круга до финиша. Первое место и десять очков достались Просту. Положение в чемпионате: Прост – 77 очков, Сенна – 50, Шумахер – 36, Хилл – 28.

Хилл победил в Венгрии. Сенна уверенно занимал вторую позицию до восемнадцатого круга, когда не выдержало электрооборудование.

«Я мог обойти Хилла на втором вираже, но решил сделать это при более осторожном сближении, потому что машина была на пределе. А очень скоро я начал испытывать проблемы с дроссельной заслонкой. Это влияло на мое управление машиной, на некоторых поворотах я чувствовал себя просто пассажиром. Попытался сделать некоторые переключения в электронике, но это вызвало пропуски зажигания в двигателе, а дроссельная заслонка стала вести себя еще хуже».

Две стороны натуры Сенны, проявившиеся в Спа. В интервью Джо Зоварду из «Автоспорта» Сенна сказал:

«Существуют области, где применима логика и где она не применима. Не имеет значения, как далеко ты ушел в понимании религии и религиозного опыта, есть вещи, которые нельзя логически объяснить. Мы всегда стремимся понять только то, что можем ощутить: цвета, осязание предметов, запахи. Если это находится вне подобного круга, это превращается в безумие. Я имел величайшую возможность испытать нечто за обычными пределами. И если однажды ты испытал это, то знаешь, что оно существует, и именно поэтому должен говорить об этом с другим».

Во время квалификации Lotus Алессандро Занарди потерял управление при прохождении виража Eau Rouge на скорости 150 миль в час (240 км в час), ударился о барьер, а затем, бешено пролетев по всей ширине трека, ударился о другой барьер, рассеяв по трассе обломки. Андретти своевременно притормозил, объезжая их. А идущий очень энергично Сенна на что-то наткнулся. Его сознание работало расчетливо и решительно:

«Я видел Майкла под углом 45 градусов к основной полосе. Мне некуда было уходить, и я знал, что не смогу полностью остановить машину. Поэтому я выбрал такой путь, который позволял избежать столкновения с машиной Занарди и обслуживающим персоналом трассы».

Сенна резко бросил свою машину в сторону, переднее правое колесо оставило черный след на треке. Двое, из оказывающих помощь Занарди, заметили Сенну и бросились прочь. Машина Сенны прошла всего лишь в нескольких сантиметрах от задка машины Андретти, ударилась в ограждение и остановилась в какой-нибудь паре метров от тех обслуживающих трассу людей, которые никуда не убежали. Восприятие профессиональным гонщиком случившегося совершенно отличается от реакции обычных людей.

«Когда я увидел, что с Занарди все в порядке, то совершенно выбросил этот инцидент из головы».

Судьи, однако, сделали выговор Сенне за то, что он не замедлил движение на желтые предупреждающие флаги...

На Бельгийском Гран-при Сенна не имел возможности применить свои умные тактические ходы. Все, что Сенна смог сделать и действительно сделал, так это изумительно стартовал из третьего ряда – обошел по наружной стороне Алези и Хилла, а на участке La Source даже был на втором месте, позади Проста. Хилл, однако, используя мощность двигателя Renault, на втором круге обогнал его на подъеме к виражу Les Combes.

Шумахер, «споткнувшийся» на стартовой линии из-за отказа некоторых систем, выправил положение и настиг Сенну, который впоследствии вспоминал:

«Первые несколько кругов были прекрасными, но потом я почувствовал, что не смогу поддерживать заданный темп. Я рано сделал пит-стоп для замены шин (тринадцатый круг), решив: это может улучшить мои шансы в борьбе с Шумахером».

Шумахер финишировал вторым, Прост – третьим, Сенна – четвертым. У Проста – 81 очко, у Сенны – 53, у Хилла – 48, у Шумахера – 42.

Чтобы осмыслить старт в Монце, где Прост уже имел возможность стать чемпионом, вам необходимо понять затруднительное положение Сенны. При сухой погоде на высокоскоростных трассах он вряд ли мог надеяться на соперничество с Williams, за исключением, пожалуй, такого случая, когда, используя свое мастерство, он получал первоначальное преимущество и захватывал лидерство.

Он сформулировал это для себя так: «Самыми существенными являются надежность, настойчивость и хороший старт». Единственной тактикой могло быть - отсиживаться сзади и ждать, что болиды Williams

либо потерпят аварию, либо у них что-то выйдет из строя. Если же ничего подобного не произойдет, он, в лучшем случае, станет третьим. Но Айртону Сенне не присуще соглашаться с третьим местом в любом Гран-при еще до старта.

Прост

Хилл

Алези

Сенна

На этот раз Прост стартовал успешно. Алези пробился к Просту, Сенна занял положение позади Алези. Хилла вынудили разместиться справа, когда они направились к первому извилистому виражу. За сто метров до виража Алези приткнулся впереди Хилла, Сенна последовал за ним. На заходе в вираж Хилл и Сенна шли параллельно, Сенна с внутренней стороны. При повороте они коснулись друг друга. Сенна на какое-то мгновение оторвался от земли, он проскочил через вираж по газону, но сохранил двигатель работающим и присоединился к гонке уже десятым.

«Алези и я, обогнали Хилла, но он настойчиво пытался остаться на своем месте, на внешней стороне трека. Произошло почти столкновение, но я приземлился более-менее в нужном направлении».

На девятом круге он врезался сзади в машину Брандла.

«Мы оба поздно затормозили. Задок машины при торможении оказался слишком легким, и я просто не смог удержать его, а находился очень близко к Мартину».

Прост должен был победить, но почти на финише у него отказал двигатель. Утверждение чемпионского звания откладывалось до португальской гонки, где Прост получил свое, рассчитав все ходы и контрходы: он осторожно и не слишком настойчиво боролся с Шумахером за лидерство и выглядел вполне счастливым, финишировав вторым. Этого было достаточно. На начальном этапе гонки Сенна шел вторым, но его двигатель неожиданно «выдохся», что сопровождалось сильным взрывом:

«Я по-настоящему испугался, – говорил он потом, – так как в любой момент могла загореться машина».

В Португалии Прост объявил о своем уходе из Формулы-1, утверждая, что подобный шаг обдумывался им давно.

В Японии на Jordan дебютировал Ирвайн, хорошо выступил в квалификационных заездах и занял четвертый ряд. Сенна захватил лидерство и удерживал его до двадцать первого круга, когда он сделал пит-стоп для смены шин. Затем возвратил его себе при пит-стопе Проста. Гонка велась как по сухой, так и по мокрой трассе. Уже во второй половине ее Сенна на «мокрых» шинах приблизился к Ирвайну и Хиллу, ведущим борьбу за пятое место. Обошел Ирвайна (также на «мокрых» шинах) и уперся в Хилла. Ирвайн решил вернуть себе позицию, проскочил мимо удивленного и раздраженного Сенны, попытался поменяться местами с Хиллом. Борьба стала жесткой и нервной. Сенна немного отступил, приготовился – и

прорвался мимо Ирвайна, а также и мимо Хилла. Но раздражение в душе не рассеялось.

Он сделал пит-стоп для смены шин – незапланированная остановка. Были очень изношенные шины, и он знал, что не сможет удержать Проста (на втором месте) на последних кругах.

Сенна победил. Он сдерживал свой гнев во время телевизионной пресс-конференции, давая ему как бы медленно кипеть, хотя, конечно, нельзя было не почувствовать, что он возбужден.

«Я пережил немало неприятных моментов, связанных с поведением круговых, иногда просто очень непрофессиональным. Если ты лидируешь, у тебя не должно возникать таких ситуаций, когда тебе приходится кого-либо обгонять на двух, трех, пяти кругах. И, кроме того, если ты обходишь кругового, а круговой совершает ошибку, из-за которой ты замедляешься, и тот, кого ты уже обошел, *вдруг начинает обгонять тебя, наращивая скорость, это ужасно непрофессионально поведение.* Считаю, что против таких гонщиков должны приниматься меры».

С тем, что последовало далее, трудно примириться. Сенна явился в офис команды Jordan, чтобы разъяснить Эдди Ирвайну сложившийся в Формуле-1 этикет. По мере того как он говорил, его раздражение все нарастало, а тон его голоса все повышался. Он постоянно перемежал свою речь ругательствами. Гоночный азарт руководил им. Ирвайн довольно резко защищался, ни в чем не уступая и повторяя вопрос: «Разве я задел тебя? Разве я задел тебя хоть раз?». Конфликт достиг кульминации, когда Сенна ударил Ирвайна и был выведен из офиса.

Ударить другого гонщика – это вовсе не оборонительная позиция, как Сенна впоследствии станет утверждать. Просто этот случай наглядно иллюстрирует страстную защиту одним человеком того, что он считает честной игрой, защиту им правого дела от неправого – но столь страстную, что он сам себя вовлекает в неправо дело.

Спокойный сторонний взгляд на вышеизложенное излагает Марк Бланделл:

«В нашем спорте существуют само собой подразумеваемые нормы поведения. Например, когда лидер находится позади тебя, ты должен предоставить ему небольшой, но достаточный участок трека, для того чтобы он мог беспрепятственно тебя обойти. С другой стороны, у тебя есть своя собственная задача в гонке, особенно если ты также ведешь борьбу с какой-то из машин в то время, когда лидер приближается к тебе. И лидер был когда-то в твоём положении на определенном этапе своей карьеры. А потом, когда ты вернешься в боксы после гонки, менеджер команды не похвалит тебя за потерю времени на предоставление дороги лидеру».

– А что если он лидирует, а ты идешь намного быстрее и хочешь обойти его?

«В этом положении ты должен пошевелить мозгами, принять все во внимание, все взвесить, но в девяноста пяти процентах подобных случаев ты

обязан обойти лидера раз ты действительно быстрее. Если ты просидишь у него «на хвосте» три или четыре круга, а на него никто не «давит», возможно, он сам уступит тебе дорогу, ведь ты только мешаешь ему. В чем неправ Ирвайн? Пока Айртон искал пути для обгона Хилла, Ирвайн воспользовался этой возможностью для обгона Айртона. Если бы Айртон просидел позади Хилла в течение пяти кругов и не мог обойти его, потому что, очевидно, не имел для этого достаточной скорости, то Ирвайн вполне мог решить, что ребята задерживают его, – и тогда все приняло бы иной оборот».

Рамирес как-то делился наблюдениями о гоночных способностях Сенны. (Андретти покинул Формулу-1 перед состязаниями в Португалии, давая возможность команде McLaren ввести своего третьего пилота – Хаккинена, переигравшего Сенну в квалификации-1 мин. 12,443 сек. против 1 мин. 12,491 сек.)

«Айртон имел способность сконцентрироваться не только на квалификационном круге, но на круг за кругом во всей гонке. Как я уже сказал, Мика оказался быстрее в квалификации в Португалии. Затем мы переехали в Японию, на трассу потруднее. Айртон там уже вернул преимущество в квалификации, хотя и Мика прошел хорошо – 1 минута 37,284 секунды против 1 минуты 37,326 секунды.

Айртон выиграл гонку, а Мика пришел третьим, но, смотрите, какая разница во времени между ними – более 25 секунд. После гонки Мика выглядел несколько подавленным. Я спросил его:

«Были какие-нибудь проблемы?». Он ответил: «Нет, машина вела себя прекрасно». Но по его настроению можно было понять: он ощущал, как далеко ему еще до Айртона, тот мог отлично пройти круг в квалификации, а затем проделать то же самое в гонке – круг за кругом, круг за кругом, – и в результате это превращалось в целые 25 секунд преимущества».

В Австралии Сенна занял поул-позишн по результатам первого квалификационного заезда – его единственный поул-позишн в том сезоне.

«Не будь движения на трассе, я мог бы показать и лучший результат. Кроме того, у нас возникла проблема с радиосвязью. Я хотел узнать, надо ли мне заправиться горючим. И, не получив ответа, стал кричать, особенно приближаясь к въезду в боксы. Позже я обнаружил, что у меня залипла кнопка, поэтому команда не могла мне ответить. В результате я не смог как следует сконцентрироваться и, следовательно, улучшить время».

Когда Сенна заговорил о случае с Ирвайном, глаза его загорелись:

«Ничто не оправдывает моего удара, и сам я себя не оправдываю. Но то, что произошло во время гонки, было абсурдно во многих отношениях. И никто ничего не предпринял и даже не обсуждал сложившуюся ситуацию ни во время гонки, ни после нее. Вот я и пошел поговорить с ним, а наткнулся точно на глухую стену. Этим-то он и вывел меня из себя. Ведь взаимное уважение очень важно для гонщиков. А он не только не хотел признать себя неправым, он даже думать не желал о произошедшем. И окружающие его люди оказались не на высоте – они были пьяны и стояли рядом с ним с

довольно циничным видом. Да когда по трассе идет лидер, даже если ты чемпион мира, ты должен уступить ему дорогу. Это норма поведения среди гонщиков, и так было с самого начала моего участия в гонках».

(Вспомним, что сказал Сенна перед Португальским Гран-при 1984 года, и зададим себе вопрос: почему он тогда, не претендуя на звание чемпиона мира, настойчиво утверждал, что не собирается уступать дорогу Ники Лауда? Ответ: в квалификации Сенна занял третье место, Лауда – одиннадцатое, так что *Лауда просто не мог посягать на лидерство, а должен был пройти вперед через свободную часть трека*. Мы знаем, что все эти годы Сенна по-разному вел себя во время гонок, но никогда, насколько мне не изменяет память, не препятствовал прохождению лидера, находящегося позади него...)

Часы перед стартом в Аделаиде, его последней гонке за команду McLaren, оказались для него невероятно тяжелыми.

«Мне постоянно приходилось сдерживать свои чувства, эмоции готовы были выплеснуться наружу. Последние полчаса это давалось с большим трудом. Так хотелось сделать все как можно лучше и для команды, и для себя. Мне необходимо было выиграть гонку. Вот почему я особенно нуждался в контроле над собой».

Рамирес – который также очень волновался и постоянно подходил к Сенне перед стартом, – рассказывает: «Да, мне было грустно. Я старался думать о том, что все это в последний раз, и сказал ему, что прощу его, если он нынче выиграет».

Когда до старта оставалось не более пяти минут, Сенна начал усиленно сосредоточиваться, отбрасывая все лишнее. Он сидел в машине на стартовой решетке, глаза устремлены только вперед. Голова его раскачивается из стороны в сторону, увлекаемая движением вокруг машины, – механики делают последнюю тонкую настройку. Подошел Рон Деннис, чтобы убедиться, что все в порядке. Кажется, глаза у Сенны все-таки покраснели...

Фактически он лидировал на протяжении всей гонки. А пит-стоп сделал на шесть кругов раньше, чем Прост. Повторю сказанное в Донингтоне Роном Деннисом: «Мы наблюдали еще одну стратегически очень хорошо проведенную гонку, где вся команда работала слаженно и внесла большой вклад в победу».

Сенна выиграл Австралийский Гран-при с преимуществом перед Простом в девять секунд. Он спустился по пит-лейну, держа государственный флаг Бразилии, и сделал круг почета. Цепочка из обслуживающего персонала трассы удерживала толпу зрителей на краю трека, пока он в последний раз заезжал в бокс команды McLaren. Там его ожидал Деннис. Сенна выбрался из машины, и они обнялись. Теперь команда McLaren имела на своем счету больше выигранных гонок, чем команда Феррари: 104:103. Сенна обошел членов команды McLaren, пожал каждому руку, дружески похлопал Хаккинена. В любое мгновение могли появиться слезы.

«Самое важное – сохранить все хорошее и помнить о счастье, которое мы сообща разделяли. Я с вами провел потрясающее время. Рекорд говорит сам за себя. Да и другие результаты, и чемпионские звания. Я чувствовал к себе уважение со стороны людей, с которыми я так долго работал. И сам также испытываю огромное уважение к ним. У меня остаются здесь друзья. Думаю, что лучший результат всякого дела – это приобретение друзей».

А теперь постскриптум, предшествующий событиям в Аделаиде.

Бланделл задумал покинуть Ligier, а так как возвращение Проста в команду McLaren оставалось под вопросом, он решил посоветоваться с Сенной, не попытаться ли ему счастья.

«Айртон летел в Австралию на том же самом самолете, что и я. Мы прогуливались по салону и беседовали в течение 35-40 минут. Я выпрашивал и выпрашивал его о том, как мне следует воспользоваться сложившейся ситуацией. Он оказал мне очень большую помощь. *(Бланделл стоял перед выбором постараться попасть в команду McLaren, риску я стать в ней третьим пилотом, если Прост действительно вернется, - снова тест-пилотом – или попытаться перейти в другую команду, где бы он мог занять место основного пилота.)*

Известно, что Айртон – выдающийся гонщик. Но он также обладает незаурядным умом. Придет день, когда он окончательно расстанется с рулем и займется на все сто процентов бизнесом, где, полагаю, приобретет серьезное влияние. Айртон всесторонне обдумал мою ситуацию, взвесил, устроил ли бы я Рона Денниса, и выразил мнение, что у меня есть шансы стать пилотом команды McLaren: Рон знал меня по тестам 1992 года, видел, как я работаю. Айртон подчеркнул, что положение Проста всегда будет предпочтительнее, и он учитывает это. Но если триумфальный шум вокруг Проста утихнет, то и мои шансы резко возрастут. Я искренне признателен ему за поддержку».

Глава 6 «Крики из сердца»

Во многом мы – мечта, а не реальность. Она складывается в людской памяти. Сколько бы вы, соприкасаясь с людьми, ни старались передать им нечто из вашего опыта, это нечто не сравнимо с тем, что живет в их собственной памяти и в их мечтах о вас. Это какая-то особая действительность.

Айртон Сенна

Люди не знают меня и делают предположения, неправильные предположения.

Айртон Сенна

Когда появилась первая редакция «Остроты гения», я получил множество писем от читателей, вернее от читательниц. Часто от откровенных болельщиц, другие просто от желающих поделиться чем-то своим, навеянным книгой.

Обычно о спортивных играх мужчины рассказывают мужчинам. Но мужчина, следящий за командой лиги регби, может восхищаться или отчаиваться лишь от действий своей команды, женщина же, наблюдающая за той же самой командой, видит в игроках не только спортсменов, но и мужчин, кавалеров.

О женском взгляде на Формулу-1, пожалуй, не высказывался никто, кроме разве журналисток, берущих интервью у жен или подруг гонщиков и врывающихся или в самые интимные сферы, или вопрошающих: «У вас хватает выдержки, чтобы наблюдать за вашим мужем? Что он ест перед гонками?». Ответы тоже не отличались разнообразием – «Да, я волнуюсь, но стараюсь, чтобы он этого не заметил». Все неизменно сопровождается позированием перед фотоаппаратом в обычной семейной обстановке, где диваны и сады являются любимыми атрибутами.

*Я не думаю, что привлекательность гонщиков
была когда-либо достаточно проанализирована*

На протяжении нескольких лет я написал биографии Мэнселла, Проста, Ханта, Майка, Хайлвуда и Бергера и получил только одно письмо от женщины, на одной из фотографий она оказалась на заднем плане. А вот таких писем, как о Сенне, не было.

Лин Пати из Бата:

Этот парень – полностью мой герой. Я стала одной из счастливиц, кто встречался с ним несколько раз в 1983 году в Формуле-3, а затем ощутила странное чувство гордости и потери, когда он ушел в Формулу-1. Вы знаете, я никак не могла понять, почему он вызывал такие сильные душевные волнения в нас. Он всего лишь только гонщик. И, приходя домой, он, вероятно, чувствует себя как и любой другой привлекательный молодой

человек, который сумел достичь известности. А стоит только ему возвратиться к гонкам, он вновь волшебный, таинственный, особенный.

В письме ко мне три года спустя госпожа Пати добавила:

Я не думаю, что привлекательность гонщиков была когда-либо достаточно проанализирована. Конечно, скорость и опасность добавляют им особое обаяние, но, очевидно, существует и нечто большее. Многие женщины, с которыми я беседовала, признавались, что гонщики для них наиболее привлекательны в полном гоночном облачении и в шлеме. Костюм изменяет пропорции их телосложения: тело в похожем на детский комбинезоне и очень увеличенная голова напоминают пропорция-мимладенца. Поэтому на вас начинает воздействовать обычно малоактивный адреналин.

Для меня гонщик в автомобиле, можно сказать, идеальный человек. Я физически ощущаю ужасный гул, находясь рядом с машинами. И нахожу их мучительно чудесными. От вида McLaren MP4/5, перед тем как он стартует, у меня мурашки по коже пробегают. Их машины великолепны. Они способны развивать скорость, не доступную моему воображению, и обладают колоссальной силой. И любой человек, умеющий управлять таким зверем, становится неотразимо очаровательным. Восхищение переходит в поклонение. А гоночный костюм лишь еще более возвышает подобного человека над простым смертным.

Пожалуй, все изложенное относится не только к гонщикам. Я чувствовала нечто подобное, находясь рядом с машинистом междугородного поезда 225, когда поезд мчался со скоростью 125 миль в час. Молодой человек в фирменной рубашке британской железной дороги, галстук и черных джинсах, просто и уверенно управлял огромной машиной и 300 человеческих жизней находились в его руках.

Когда я восхищаюсь кем-либо, кто провел гоночную машину по треку без поломок, я воздаю должное его мастерству, и не играет роли, по какой формуле он выступал.

Эмоции, захлестывающие вас при виде успеха того, кого вы поддерживали, невероятно велики. В 1992 году я работала с командой по Формуле-3 класса V, и наш гонщик Хилтон Кауи фактически вел гонку в Трукстоне. В итоге он финишировал третьим после замены шин. Когда после награждения мы с ним прогуливались, я поблагодарила его за возможность пережить нечто, не испытанное мной никогда прежде. Это было почти правдой! Нас всех охватила повышенная эйфория от радости за нашу команду и за наш маленький вклад в историю. Но такое случилось однажды, а Айртон часто давал мне возможность испытать похожее чувство

Никакой другой гонщик не вызывал у меня слез, если не было трагических происшествий. Монако 1992 года особенно врезалось мне в память, потому что я наблюдала гонки изнутри виража. Помню, болельщики в возбуждении яростно жестикулируют. А за барьером

напряженная одинокая фигура в розовом жакете. Я представляла себя со стороны, когда пробиралась в огромной толпе, по-идиотски улыбаясь, со слезами и растекшейся тушью на ресницах, выглядела совершенной дурой. Видимо, прилив адреналина в крови действует сродни наркотическому возбуждению, и, вероятно, со мной в этом случае было бы все то же самое, даже если бы я никогда лично не встречалась с Айртоном.

В 1991 году в Монако мое сознание вдруг поразило, под каким постоянным давлением находится он! Я проходила мимо грузовых машин McLaren, когда меня остановил людской водоворот, надвигавшийся на него. Слава Богу, владелец маленькой голубой шапочки находился рядом с дородным служащим команды McLaren. И все равно пронзительно кричащие женщины и ободряющие их мужчины толкали, тискали его. Когда следующая за ним по пятам толпа достигла ближайшего грузового автомобиля, служащий команды взобрался по ступенькам к двери, затем наклонился и буквально за воротник гоночного костюма втащил Сенну в автомобиль и захлопнул за ним дверь. После чего служащий загородил собой дверь, уклоняясь от острых ногтей дюжины японок. Другие мужчины и женщины барабанили по грузовой машине и кричали: «Сен-на! Сен-на!». Я глубоко пожалела его.

Звезды кино и каждый преходящий кумир поп-музыки готовы к этому изначально. Испытал подобное и Агасси. И гонщик Ferrari у себя в Италии, и Мэнселл в Сильверстоуне, но там их соотечественники действовали из чувства национальной гордости. Сенна же из Сан-Пауло вызывал возбуждение у японских женщин в Монте-Карло. Их объединяло некое чувство независимости от национальности, культуры и границ.

Мартин Брандл сказал: «Должно быть невероятно трудно переносить такое постоянное давление, какое он испытывал. Ему, одному из самых известнейших людей в мире, пришлось сталкиваться с этим ежедневно лицом к лицу. Я мог сменить поприще славы, Сенна – нет. У него оно уже было одно навсегда. Это - точно осада».

Эвелин Онг из Шах Алам, Малайзия, ранее постоянная жительница Австралии, пишет:

В этот особенный день в ноябре 1988 года один из моих братьев отбывал из Мельбурна домой на летние каникулы. Мой кузен, его друг и я провожали брата в аэропорту Тулламарине. Около окна местного магазина стоял мужчина, мне показалось, что я уже видела его где-то раньше. И вдруг меня осенило: а ведь он очень похож на Айртона Сенну! Я постеснялась приблизиться к нему, потому что он производил впечатление желающего остаться в одиночестве. Я подозвала кузена. Взглянув на мужчину, он тоже взволновался и сказал: «Думаю, что это он, что нам делать?». Мы слышали, что Сенна любит уединение, и если перед нами действительно Сенна, он бы не поблагодарил нас за навязчивость. Неожиданно мой кузен последовал за ним в магазин. Никогда, пожалуй, я не видела моего двоюродного брата так осторожно приближающимся к

незнакомцу. Он задал ему прямой вопрос. Мужчина застеснялся, но ответил. Кузен потряс ему руку и, возвратившись, подтвердил нашу догадку.

Мы ждали удобного момента и уверенные, что Сенна не захочет привлекать общего внимания, послали к нему нашего кузена с просьбой об автографе. Сенна согласился. Тогда мы устремились в книжный магазин - купить журналы о Формуле-1. Сенна терпеливо перелистывал страницы, нашел свою фотографию и поставил на ней автограф. Удивительно, но никто из окружающих этого не заметил.

Паулина Маркович из Беркхамстеда, Хартфордшир:

У вас действительно много писем о Сенне от женщин? А я полагала, что одна пишу вам о нем, за что некоторые считают меня сумасшедшей. Не знаю, чем интересен он для других женщин. Для меня, во-первых, это его мастерство гонщика, а во-вторых, физическая привлекательность, под которой я понимаю контролирующим себя и решительным, хотя я предполагаю в нем крайне эмоционального человека. Вероятно, Сенна еще и потому нравится женщинам, что он – загадка, а нам хочется разгадать, что кроется за ней (за его не всегда холодной внешностью). Или, может быть, есть еще какая-то причина. Плюс его мужские особенности.

Рени Шарп из Ньюкасла на Тине:

«Должна признаться, что была в слезах днем 30 октября 1988 года, когда увидела Сенну первым пересекающим финишную линию в Сузуке и выигрывает им первого своего мирового чемпионата. Я часто ощущала, что к Айртону из-за его непохожести ни на кого и откровенной зависти многие относятся враждебно. Никакие иные гонщики (даже Ники Лауда) не вызвали во мне такого желания защитить, которые я испытывала к этому далекому и одинокому человеку.

Каролин Кристина из Хенсалла, Гул:

Я само собой считала Айртонна счастливым. Но в прошлом году (1992), когда забросала его письмами, была поражена, получив конверт с почтовым штемпелем Бразилии. А в нем благодарность за мою корреспонденцию и за поддержку. Это доказывает его заботу о своих болельщиках, даже британских. В 1983 году я ездила в Сильверстоун. И даже прогулялась там по пит-лейну.

Атмосфера – на электризована, шум машин, который я люблю. Конечно, несложно догадаться, где я проводила большую часть моих прогулок – неотлучно находилась у гаража McLaren. Какое благоговейное зрелище – лицезреть Айртонна в жизни, а не по телевидению. Я нахожу все связанное с Айртоном и Формулой-1 увлекательным.

Нельзя не замечать в письмах скрытых возвышенных тенденций. Вот три письма, пришедших одно за другим от Анни Дадли (имя и фамилия изменены по ее просьбе) из Аделаиды (Южная Австралия).

8 августа 1990 года:

Этот человек необычен не только мастерством гонщика, но и образом жизни, и своей способностью реагировать на происходящие события. Мой интерес к мотогонкам незначителен, он касается только Айртона Сенны.

6 сентября 1990 года:

Кажется, Сенна необыкновенно действует на людей – включая и английского писателя, и незаметную австралийскую даму, — и хотя я никогда не встречалась с ним, чувствую странную близость к нему. Читая о нем, рассматривая его фотографии или наблюдая его управляющим машиной.

4 декабря 1993 года:

Я хотела бы истолковать тот факт, что вы больше получаете писем от женщин, чем от мужчин. Мое мнение: женщина по-иному постигает Айртон Сенну, нежели мужчина. Мужчины, восторгаясь его искусством управления машиной, его напористостью и храбростью, желают походить на него, а возможно, и жить, как он.

Женщина, если только она не лишилась рассудка в поклонении идеалу, умеет заглянуть за внешность человека и увидеть его внутренний мир, его душу. Хотя, возможно, первоначальным ее интересом к такому человеку была действительно внешность. Однако со временем к внешности она приглядится и ее взгляд обратится к тому, что в глубине, и она постарается разобраться, почему человек стал таким, каков он есть. В Айртоне Сенне женщины нашли идеал. Его участие в общественной жизни, благородство, готовность говорить открыто о любви к своей семье внушала женщинам уважение и веру в его чуткость. Он интеллигентен, чрезвычайно светел и выразителен, тонкая натура, любимец семьи и временами игривый ребенок.

А так как он недосыгаем для большинства женщин и они никогда с ним не встретятся, то ему не грозит потеря их благосклонности. Ведь он всегда где-то в стороне, смотрит пристально откуда-то издалека. И потому его образ не потускнеет перед их взором. Он останется незапятнанным близостью ежедневной жизни.

Может быть, я слишком идеализирую в своем анализе женские побуждения, ведь я не так уж глупа, чтобы не замечать, что для части женщин он их воображаемый возлюбленный.

Следующие выдержки выбраны из писем от Лауры Гили, живущей недалеко от Милана:

Я не буду касаться ярких цветов машины McLaren. Мне больше нравятся красные и белые, а Williams не столь привлекателен. Зато мне всегда импонировали цвета шлема Сенны. Цвета бразильского флага: желтый, зеленый, голубой. Мне люб и сам шлем, и, конечно, то, что он защищает. По моему мнению, лучшая часть Сенны – его голова и его глаза. Он для меня ненастоящий. Он – мечта, удаленная и недостижимая. Я никогда не встречу его, да я и не желаю подобной встречи. А мечты не

приносят никакого вреда, если вы, помните, что они мечты и не станете смешивать их с реальностью. Я думаю, что когда человек перестает мечтать, он перестает жить.

Своим завидным упорством он всегда проявляет себя с самой лучшей стороны. Когда он в машине, я бы хотела находиться рядом, просто держать руку на его голове и как ангел-хранитель защищать его. Если с ним что-то случается, у меня возникает ощущение будто сама оказалась на его месте. Когда почти в бессознательном состоянии после Бразильского Гран-при он выбрался из автомобиля с больной рукой, я физически чувствовала боль, которая сама по себе прошла как только я прочитала, что ему легче. Даже в авариях он вел себя достойно. Правда, сам факт схода с гонки восторга не вызывал. Пожалуй, даже приходила в большее отчаяние, чем он сам. Ведь на обочине он выглядел беззащитным ребенком, у которого что-то отняли.

**Гонщик не может не понимать,
что опасности сопровождают его всегда**

Автогонки имеют свои критические моменты. Совершенно очевидно – человек рискует жизнью по собственному желанию. Это присуще мужчинам – возбуждает их если хотите. Редкие женщины нуждаются в подобных действиях: немногочисленные женщины-боксеры, появляющиеся иногда женщины-гонщицы, не стремящиеся достигнуть больших высот в серьезных лигах (просто не хватает физических сил). Наверное, только женщины горнолыжницы также смертельно рискуют, как и мужчины, и платят за это такую же цену.

Гонщик не может не понимать, что опасности сопровождают его всегда. Он является очевидцем аварий, и, вероятно, испытал что-то и на себе. Он наверняка видел Жака Лаффита, прихрамывающего после давнего несчастного случая, или Клея Регаццони в инвалидной коляске, или парализованного Филиппа Штрайффа, и никакие меры безопасности на земле – ни использование компьютеров, ни песчаные ловушки, ни ограждения, ни персонал трассы, ни медицинские бригады – не могут гарантировать полную защиту от подобных последствий.

Херберт хромот. Доннели говорит охрипшим голосом, и это напоминает о его аварии. А Херберт и Доннели считают себя счастливыми. Потому что Херберт все еще участвует в гонках, а Доннели руководит сейчас своей собственной командой и пытается доказать, что он может вернуться на машину Формулы-1. Как вы можете объяснить такое стремление? Я не могу, потому что никогда ничего подобного не испытывал, единственный пример, который приходит на ум для сравнения, помимо горнолыжного спорта и бокса, это коррида. Что делает тореадор и что делает гонщик – они встречаются с настоящей опасностью, у них нет дублеров.

Сенна тщательно оберегал свою частную жизнь от посторонних глаз. Он перебирался от одной гоночной трассы к другой на вертолетах, имел

собственный самолет. Ему доставляло удовольствие переживать чувство опасности при катании на горных лыжах, а также при полетах на аэропланах.

Некоторые люди рождены, чтобы проявить себя в определенной области, только им необходимо найти ее. Для балерины ее стихия – сцена. Для Эйсебио, мастера футбола, – стадион, залитый светом прожекторов.

Много раз мы видели Мэнселла в изнеможении или в состоянии, близком к тому, после гонки. Сенна стоял рядом с ним на подиуме безмятежный, спокойный после прохождения той же самой гонки.

Я никогда не видел Проста взмокшим после гонки, и Айртон никогда сильно не потел. Гонка была для них чем-то очень естественным.

...Прохладный январский день 1994 года. Сенна притулился у края стола. Пронизывающий ветер треплет брезентовый навес, укрепленный на металлических стойках, установленных на бетонированной площадке внутри огороженной территории. Он спокоен, хотя скоро ему вновь садиться за руль Williams, испытывать его. Прямая старта-финиша, изгибаясь, исчезает за первым поворотом, куда и устремлен его взгляд. Еще один день, еще одно испытание, знакомое каждому гонщику и не известное ни одному теннисисту: при 320 километров в час никто не может гарантировать твою безопасность.

О чем спросить его, пока еще он не ушел на трассу? Да и стоит ли проявлять любопытство? Он сидит по-домашнему, с английским хладнокровием, внутренним достоинством, уверенный в себе, ни капли не рисуясь, углубившись в свою внутреннюю жизнь. Расслабленный, но, подобно охотнику в саванне, готовый к любым решительным действиям. Он уйдет к машине в любую минуту, команда и все, что связано с гонками, имеет в его жизни решающее значение.

Так чего еще вы хотите от человека?