

УДК 796.7:929
ББК 75.721.5
М24

Мапелли, Энрико.

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

Человек, гонщик, чемпион.

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

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

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

УДК 796.7:929
ББК 75.721.5

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

Издание для досуга
Для широкого круга читателей

ЛЕГЕНДЫ Ф-1

TUTTO SENNA
ENRICO MAPELLI

Мапелли Энрико

ВЕСЬ СЕННА

ВСЕ ГОНКИ АЙРТОННА В ФОРМУЛЕ-1

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

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарушы ел: Ресей Федерациясы

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

Интернет-магазин : www.book24.ru

Интернет-магазин : www.book24.kz

Интернет-дукен : www.book24.kz

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

Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию

в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»

Дистрибутор және Қазақстан Республикасында өнімге шағымдар

қабылдау жөніндегі өкіл: «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Алматы қ., Домбровский көш., 3 «а», литер Б, офис 1.

Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92. E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ

о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»:

www.eksmo.ru/certification

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылмының сәйкестігін растау

туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады: <http://eksmo.ru/certification/>

Произведено в Российской Федерации

Ресей Федерациясында өндiрiлген

Сертификаттауға жатпайды

Дата изготовления / Подписано в печать 11.09.2024.

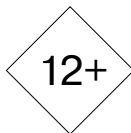
Формат 84x108¹/₁₆. Печать офсетная. Усл. печ. л. 26,88.

Тираж экз. Заказ



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

bombora.ru bomborabooks bombora



eksmo.ru

Официальный интернет-магазин издательства «Эксмо»



Хочешь стать автором «Эксмо»?>



ТЕРРИТОРИЯ
КНИЖНЫЙ МАГАЗИН
Официальная франшиза
издательства «Эксмо»



ISBN 978-5-04-207767-8



9 785042 077678 >

Литрес

Я ТАК ЧИТАЮ

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

ISBN 978-5-04-207767-8

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие Ивана Капелли

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

Предисловие
Ивана Капелли



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

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

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

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

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

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

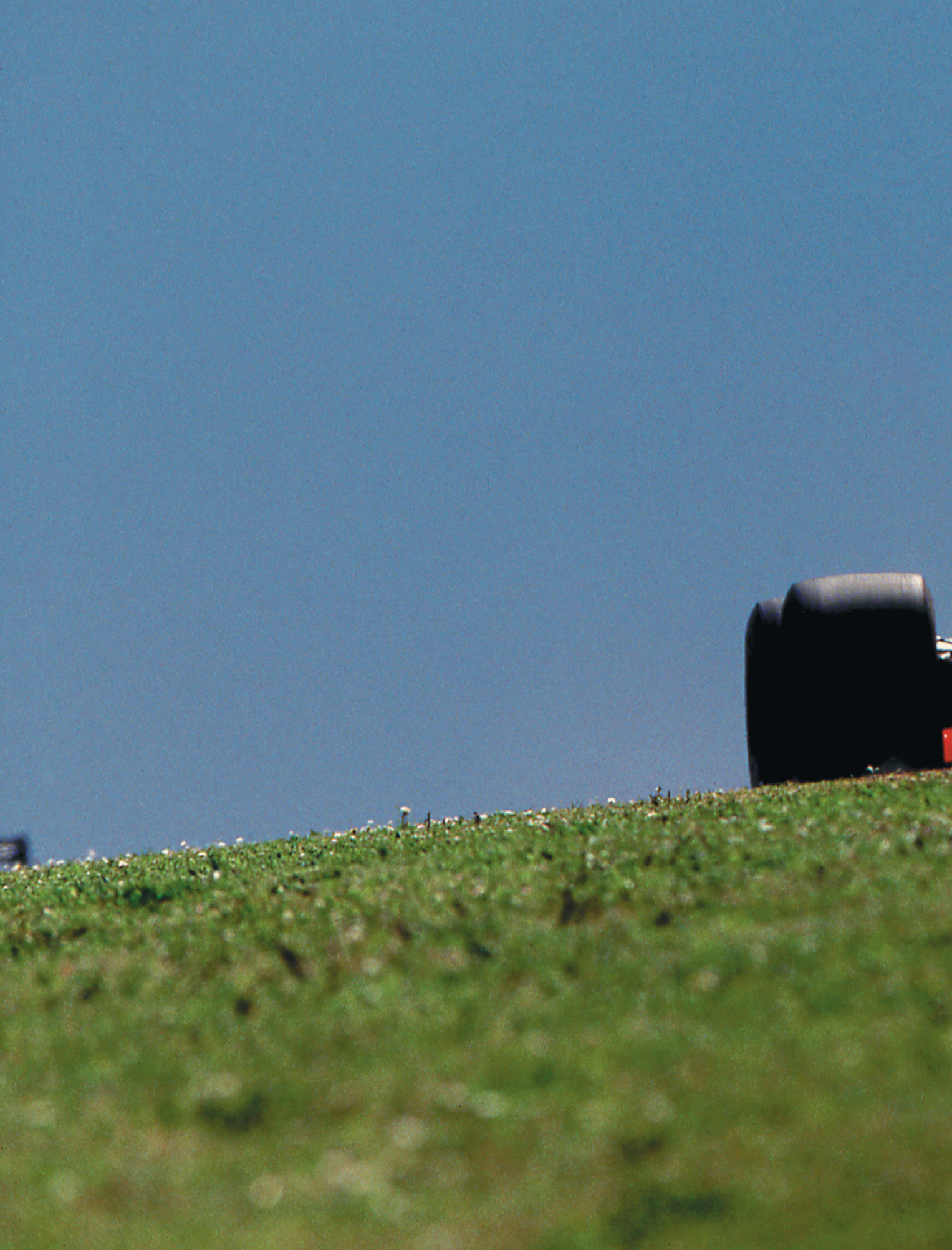
Скажу банальность, но все мы отлично помним, где мы были и что делали 1 мая 1994 года. Я был на трассе «Авус» в Германии, там проводился чемпионат ADAC². Удача от меня отвернулась, я сошел на первом же круге и, как только вернулся в боксы, удивился, увидев на экране телевизора список достижений Айртонa. Несмотря на то что это был немецкий телеканал, было, увы, интуитивно понятно, почему это показывали, и последующие кадры с «Имолы» подтвердили печальные предположения. Мы обменялись несколькими фразами с командой и с человеком, сопровождающим меня в отель. В номере я совершенно автоматически включил телевизор: привычка, выработавшаяся у меня для того, чтобы по местному языку напоминать, в какой я стране. По всем каналам передавали только одну новость. Плач, смешанный со злостью, болью и отчаянием, сдавил мне горло. Лучшего пилота из всех, кого я знал, предал его собственный болид. С того мгновения для всех поклонников «Формулы-1» или тех, кто влюбится в нее в грядущие годы, Айртон Сенна да Силва стал Бессмертным. Таким, каким он был на каждом из снимков. Выражение лица. Деталь. Эпизод. Они всплывают в памяти, даря нам эмоции, которыми мы дорожим. Мои эмоции возвращают меня в зиму 1992-го, когда с Маурисио Гужельмином, моим партнером по «Лейтон Хаус», мы праздновали Новый год дома у Айртонa, в Ангра-дус-Рейс. Там, где было много воды, водных лыж, праздника у моря и бразильских танцев, я видел Айртонa непубличного. Простого парня. **Безграничного. Несравненного. Неподражаемого. Бессмертного.** И любящего жизнь.

Иван Капелли

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

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







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



1984¹

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



«ЖАКАРЕПАГУА»



«КЪЯЛАМИ»



«ЗОЛДЕР»

25 марта
ГРАН-ПРИ БРАЗИЛИИ
(«Жакарелага»)

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

7 апреля
ГРАН-ПРИ ЮАР
(«Кьялами»)

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

29 апреля
ГРАН-ПРИ БЕЛЬГИИ
(«Золдер»)

По возвращении из южноафриканского путешествия в Европу (а именно — на «Золдер») Айртон впервые попробовал новый болид «ТГ184», дебют которого в гонке, однако, был отложен до следующего Гран-при. На квалификацию повлияла необходимость ехать с полным баком из-за проблем с устойчивостью машины. На старте гонки, когда пилоты уже ждали зеленого света, Сенна поднял руку: оказалось, он не мог включить первую передачу. Его «Тоулмен» стартовал не сразу, и это стоило ему четырех позиций. Остаток гонки сопровождался проблемами со сцеплением и плохо работающими тормозами. Несмотря ни на что, Айртон пришел седьмым, пусть и отстав от шестого места ровно на круг.



«ИМОЛА»

6 мая
ГРАН-ПРИ САН-МАРИНО
(«Имола»)

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



«ДИЖОН-ПРЕНУА»

20 мая

ГРАН-ПРИ ФРАНЦИИ

(«Дижон-Пренуа»)

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

3 июня

ГРАН-ПРИ МОНАКО

(«Монте-Карло»)

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

17 июня

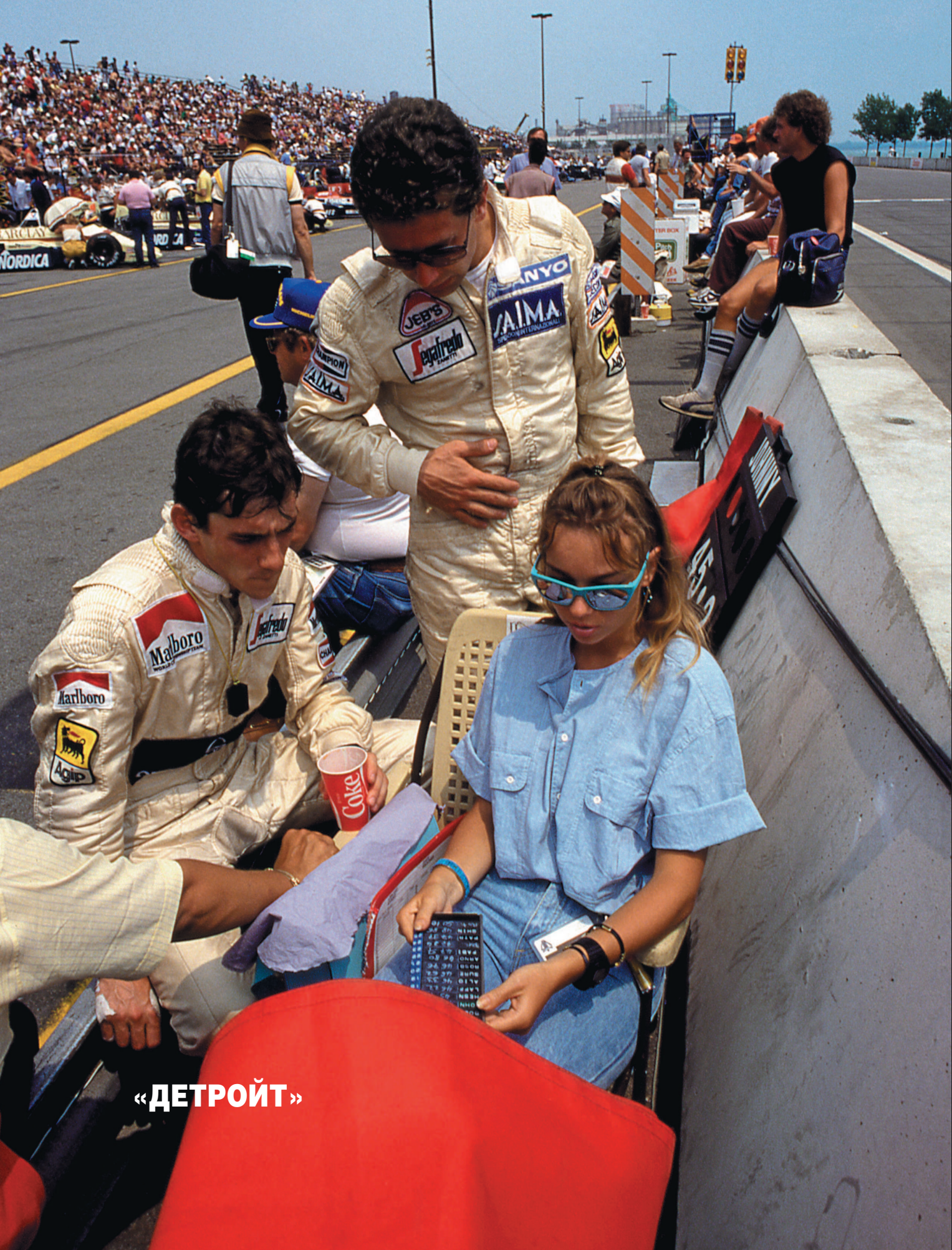
ГРАН-ПРИ КАНАДЫ

(Автодром имени Жиля Вильнева)

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



«МОНТЕ-КАРЛО»



«ДЕТРОЙТ»