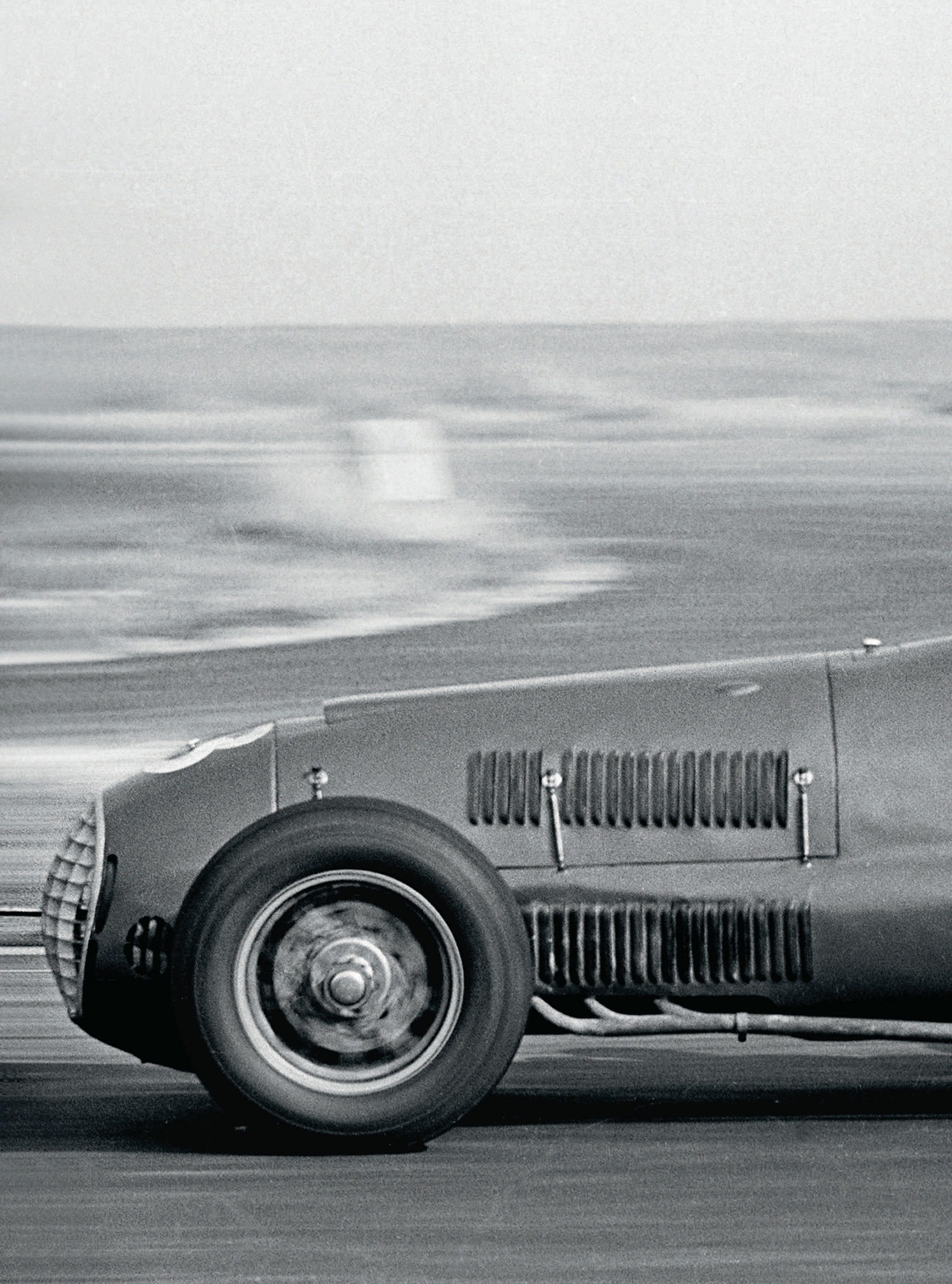


РОБЕРТО ГУРИАН

# «ФОРМУЛА-1»

ПОВЕЛИТЕЛИ СКОРОСТИ

Издательство АСТ  
Москва





УДК 796.712  
ББК 75.721.5  
Г95

Перевод оригинального издания  
Roberto Gurian  
Formula 1. The Speed Champions

Печатается с разрешения издательства White Star.  
White Star Publishers® является зарегистрированным товарным знаком White Star s.r.l.  
Все права защищены.

Любое использование материалов данной книги, полностью или частично, без разрешения правообладателя запрещается.

**Гуриан, Роберто.**  
Г95 «Формула-1». Повелители скорости / Р. Гуриан; пер. с английского Е. В. Фоминой под редакцией М. С. Петрова. —  
Москва : Издательство АСТ, 2026. — 224 с. — (Большой спорт).

ISBN 978-5-17-176291-9

В этой книге собраны биографии 45 легендарных гонщиков. Одни, например Сенна, Прост, Лауда и Шумахер, стали настоящими кумирами; другие, легенды прошлого, такие как Нуволари, Роземайер, Макларен и Стюарт, невольно вытеснены на второй план; третьи, например Север, де Порто, Альборето или Каридж и вовсе стали забытыми героями. Каждая история открывает грани увлекательного и опасного мира «королевы автоспорта» разных эпох.

УДК 796.712  
ББК 75.721.5

Издание для досуга  
Серия «Большой спорт»

**Роберто Гуриан**  
**«ФОРМУЛА-1»**  
**Повелители скорости**

Перевод с английского Елизаветы Фоминой  
Под редакцией Мстислава Петрова

Заведующая редакцией *Юлия Данник*; Ответственный редактор *Павел Здешнев*; Литературный редактор *Полина Тернова*;  
Дизайн обложки *Алексея Родюшкина*; Компьютерная верстка *Людмилы Быковой*; Технический редактор *Наталья Шармай*  
Корректоры *Ирина Мишина, Василий Белоножко*

Общероссийский классификатор продукции ОК-034-2014 (КПЕС 2008): 58.11.1 — книги, брошюры печатные  
Произведено в Российской Федерации. Изготовлено в 2026 году. Изготовитель: ООО «Издательство АСТ»

Подписано в печать 24.03.2026. Формат 60x84/8. Усл. печ. л. 26,04. Печать офсетная. Бумага офсетная. Гарнитура Myriad Pro.  
Тираж 2500 экз. Заказ № .

129085, РФ, г. Москва, Звёздный бульвар, д. 21, стр. 1, ком. 705, пом. I, 7 этаж  
Наш электронный адрес: [www.ast.ru](http://www.ast.ru); E-mail: [ask@ast.ru](mailto:ask@ast.ru)

«Баспа Аста» деген ООО  
129085, Мәскеу қ., Звёздный бульвары, 21-үй, 1-құрылыс, 705-бөлме, I жай, 7-қабат.  
Біздің электрондық мекенжайымыз: [www.ast.ru](http://www.ast.ru); Интернет-магазин: [www.book24.kz](http://www.book24.kz); Интернет-дүкен: [www.book24.kz](http://www.book24.kz)  
Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».

Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.  
Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию в республике Казахстан:  
ТОО «РДЦ-Алматы»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ.,  
Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.  
Тел.: 8 (727) 2 51 59 89,90,91,92; Факс: 8 (727) 251 58 12, вн. 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)  
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген. Өндірген мемлекет: Ресей



ISBN 978-5-17-176291-9

© 2015, 2025 White Star s.r.l.  
Piazzale Luigi Cadorna, 6  
20123 Milan, Italy  
[www.whitestar.it](http://www.whitestar.it)  
© Фомина Е. В., перевод на русский язык, 2025  
© Оформление. ООО «Издательство АСТ», 2026

# СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ . . . . .	6	КЛЕЙ РЕГАЦОНИ . . . . .	95
ТАЦИО НУВОЛАРИ . . . . .	11	ЭМЕРСОН ФИТТИПАЛЬДИ . . . . .	101
БЕРНД РОЗЕМАЙЕР . . . . .	17	ДЭВИД ПЭРЛИ . . . . .	104
НИНО ФАРИНА . . . . .	21	РОННИ ПЕТЕРСОН . . . . .	110
ХУАН МАНУЭЛЬ ФАНХИО . . . . .	25	ДЖОДИ ШЕКТЕР . . . . .	112
АЛЬБЕРТО АСКАРИ . . . . .	29	НИКИ ЛАУДА . . . . .	117
СТИРЛИНГ МОСС . . . . .	33	ДЖЕЙМС ХАНТ . . . . .	123
АЛЬФОНСО ДЕ ПОРТАГО . . . . .	36	ЖИЛЬ ВИЛЬНЁВ . . . . .	127
МАЙК ХОТОРН . . . . .	39	МИКЕЛЕ АЛЬБОРЕТО . . . . .	131
ЭУДЖЕНИО КАСТЕЛЛОТТИ . . . . .	42	ЭЛИО ДЕ АНДЖЕЛИС . . . . .	135
ПИТЕР КОЛЛИНЗ . . . . .	44	НЕЛЬСОН ПИКЕ . . . . .	139
ЛУИДЖИ МУССО . . . . .	46	НАЙДЖЕЛ МЭНСЕЛЛ . . . . .	143
ДЖЕК БРЭБЕМ . . . . .	49	АЛЕН ПРОСТ . . . . .	148
БРЮС МАКЛАРЕН . . . . .	53	АЙРТОН СЕННА . . . . .	155
ГРЭМ ХИЛЛ . . . . .	57	МИКА ХАККИНЕН . . . . .	160
ДЖИМ КЛАРК . . . . .	61	МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР . . . . .	167
ДЖОН СЁРТИС . . . . .	67	КИМИ РАЙККОНЕН . . . . .	175
ЛОРЕНЦО БАНДИНИ . . . . .	71	ФЕРНАНДО АЛОНСО . . . . .	183
ДЖАНКАРЛО БАГЕТТИ . . . . .	74	ЛЬЮИС ХЭМИЛТОН . . . . .	191
ДЖЕКИ СТЮАРТ . . . . .	77	СЕБАСТЬЯН ФЕТТЕЛЬ . . . . .	198
ЙОХЕН РИНДТ . . . . .	83	ШАРЛЬ ЛЕКЛЕР . . . . .	207
ПИРС КАРИДЖ . . . . .	86	МАКС ФЕРСТАППЕН . . . . .	214
ЖАКИ ИКС . . . . .	89	ОБ АВТОРЕ . . . . .	224
ФРАНСУА СЕВЕР . . . . .	92	ИСТОЧНИКИ ИЗОБРАЖЕНИЙ . . . . .	224

Предыдущие страницы: Альберто Аскари за рулем *Ferrari 125 F1* в Сильверстоуне 1949-го. Итальянский гонщик дважды стал чемпионом мира и был единственным соперником, которого по-настоящему боялся Хуан Мануэль Фанхио

# ПРЕДИСЛОВИЕ

Их называют рыцарями риска. Бесстрашные герои, которые ставили на кон свои жизни всякий раз, когда сажались за руль, преследуя одну-единственную цель: ехать как можно быстрее и... победить. Несмотря на то, что современные разработки значительно снизили риски — теперь, к счастью, серьезные аварии случаются редко, — притягательность автогонщиков остается такой же сильной, как и прежде. В послевоенную эпоху британские комментаторы часто сравнивали гонщиков с героями Королевских ВВС, которые на «Спитфайрах» отбивались от немецких бомбардировщиков во время знаменитой Битвы за Британию. По иронии судьбы в конце 1960-х годов часть британской прессы критиковала Джеки Стюарта и Йохена Риндта за то, что они пропагандировали безопасность. Некоторые считали, что риск — это естественное сито, отсеивающее лучших гонщиков. Но за это «сито» приходилось платить сполна: за один сезон во всех категориях автоспорта произошло как минимум 10 аварий со смертельным исходом. Неудивительно, что многих автогонщиков, о которых да-

лее пойдет речь, уже нет с нами, и большинство из них смерть настигала в результате аварий. Однако выбор героев для этой книги основан не на судьбах, обстоятельствах гибели или даже победах в карьере. Среди многих, кто участвовал в гонках и рисковал всем, мы выбрали тех, кто обладал наибольшей глубиной души, тех, чьи истории заслуживают рассказа. Возьмем, к примеру, Альфонсо де Портаго, испанского аристократа, который жил, как герой романа, в окружении женщин, лошадей, саней для бобслея и ревущих гоночных автомобилей. Разумеется, мы не могли обойти стороной чемпионов последних поколений, однако чем дальше уходишь в прошлое, тем более яркими и величественными кажутся гонщики старой эпохи и их принципы. Дэвид Пэрли, например, выиграл всего несколько гонок «Формулы-3», но проявил себя настоящим героем. Мы предпочли его другим гонщикам, пусть даже и чемпионам мира, чьи истории не производили столь сильного впечатления. Выбор Пирса Кариджа может удивить некоторых читателей. Его история — иллюстрация того, на какие колоссальные жертвы

приходится идти в погоне за своей страстью: не только отказываться от материального комфорта, но и принимать риски, присущие автоспорту. Помимо чемпионата «Формулы-1» (еще не существовавшего в годы, когда их карьеры были на пике), мы также расскажем о некоторых величайших чемпионах более ранних эпох — о таких личностях, как Бернд Роземайер и в первую очередь Тацио Нуволари. Бесстрашные, исключительно одаренные, они были героями, которые поражали воображение публики. Карьера Роземайера длилась всего три сезона, но его влияние на историю автоспорта невозможно переоценить. У Нуволари же, напротив, получилась долгая карьера, полная невероятных достижений, сокрушительных аварий и удивительных камбэков. Измученный жизненными невзгодами, чемпион выиграл последнюю гонку в своей категории — заезд на холм Палермо — Монте-Пеллегрино в 1950-м, — а два года спустя умер в постели, чего всегда боялся.

Признаемся честно: мы не смогли рассказать о некоторых достойных людях, в том числе о наших друзьях;

объем книги задал слишком строгие рамки. К большому сожалению, упомянуть всех было просто невозможно. Тем не менее мы уверены, что наш выбор отражает автоспорт в его многообразии. За каждым именем в этой книге скрывается история — иногда немыслимая и всегда значимая. Безусловно, биографии гонщиков — это нечто большее, чем просто рассказы о скорости. Возьмем, к примеру, Уильяма Гровера-Уильямса, которого называли просто — Уильямс. Он стал первым в истории победителем Гран-при Монако в 1929 году, пилотируя *Bugatti*, вступил в ряды французского Сопротивления во время Второй мировой войны и трагически погиб в немецком концлагере. Наряду с ним бесчисленное множество гонщиков — знаменитых или не очень — вписали в историю необычные главы, часто менее трагичные, но не менее поразительные. Мы надеемся, что эта книга вдохновит читателей глубже погрузиться в мир автоспорта, следуя той же страсти, которая движет почти каждым гонщиком, будь то чемпион или нет. Страсти, которая всегда была и будет с нами.

На следующем развороте: Семикратный чемпион мира Михаэль Шумахер является одним из самых успешных гонщиков в истории «Формулы-1». Он поднимался на подиум 91 раз







На этой культовой фотографии Тацио Нуволари приветствует толпу с кубком Вандербильта, который гонщик выиграл в Нью-Йорке в октябре 1936 года

# ТАЦИО НУВОЛАРИ

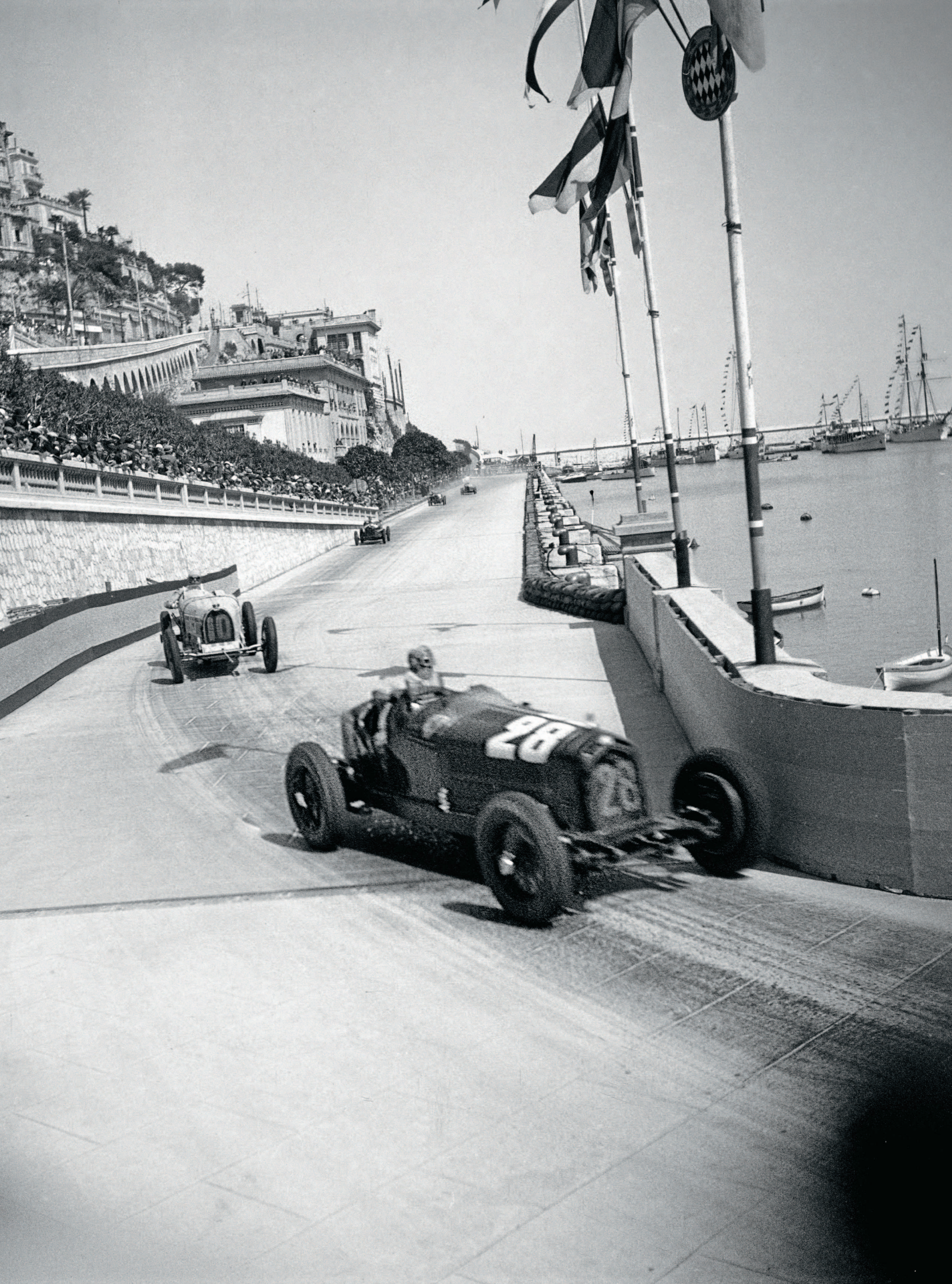


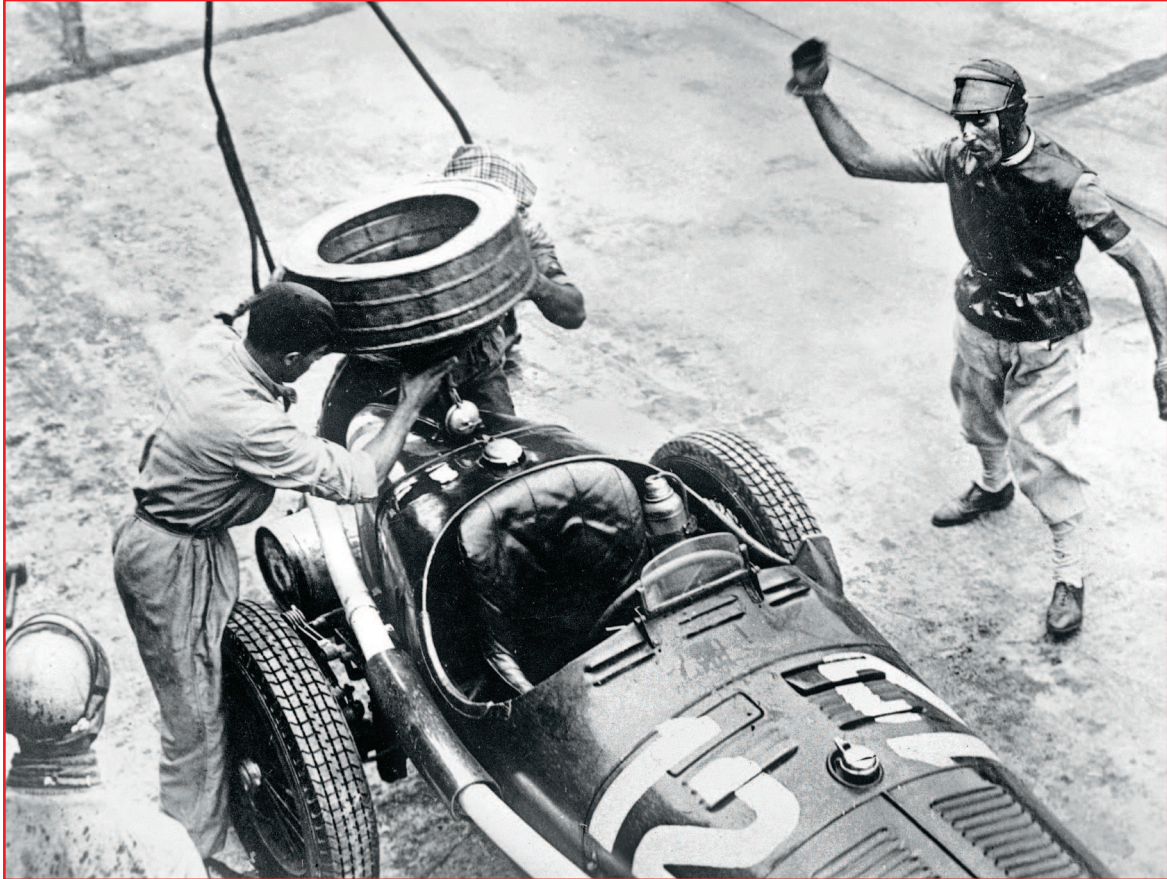
Миф, герой, легенда... Разве не обесценили мы эти эпитеты, раздавая их тем гонщикам, которые остались в истории «лишь» строкой в списке великих чемпионов? Если и есть настоящий герой в истории автоспорта, ставший легендой, то это, без сомнения, Тацио Нуволари. Ни один гонщик не поражает воображение так, как этот миниатюрный мужчина из Кастель-д'Арио — маленького городка неподалеку от Мантуи, некогда известного как Кастельдарио, на площади которого теперь установлен памятник в честь местного величайшего чемпиона. В годы выступлений Нуволари не было телевидения, из-за чего его личность и подвиги обросли легендами. Любимый сын режима, стремившегося прославить своих героев, Тацио не имеет себе равных: его достижения немислимы, а сам он обладал качеством, которое Энцо Феррари однажды назвал «нечеловеческим» мужеством. Венцом длинной череды побед Тацио стал Гран-при Германии 1935 года на «Нюрбургринге». На почти 23-километровой трассе, одной из сложнейших в мире, Нуволари пришлось преодолеть более 160 поворотов (сам Тацио называл повороты своими «ресурсами»). Он сделал это за рулем 330-сильной *Alfa Romeo P3*, бросив вызов грозным *Mercedes* и *Auto Union*, чьи автомобили могли похвастаться мощностью 460 и 375 лошадиных сил соответственно. Под пристальным взором Адольфа Гитлера немцы даже не допускали мысли о поражении. И все же на последнем круге Манфред фон Браухич по прозвищу Барон Мерседес стер шины, пытаясь удержать плотно насаженного на него итальянца. Примечательно, что Нуволари принес собственную пластинку с национальным гимном Италии, чтобы она играла во время церемонии подиума; даже в логове льва Тацио был уверен в победе. С того дня немцы нарекли его *Der Teufel* (Дьявол); в Италии же его ласково звали Нивола или Летучий Мантуанец.

Любимец болельщиков, Нуволари вел ожесточенное соперничество с итальянским гонщиком Акилле Варци. Их дуэли предшествовали даже знаменитым велосипедным баталиям Коппи и Бартали\*, становясь темой жарких споров на площадях и в барах Италии. Легендарный триумф на «Милле Милья» в 1930 году Нуволари одержал благодаря смелому маневру в темноте: по слухам, он выключил фары, чтобы обогнать *Alfa Romeo* Варци, идентичную его собственной, и вырвать победу. Тацио родился в богатой семье фермеров и свою гоночную карьеру начал с мотоциклов. Его не останавливали ни многочисленные аварии, ни травмы. В 1925 году он даже выиграл дождевую гонку (мотоспортивный Гран-при Наций) с перевязанными ранами\*\*. После серьезной аварии на мотоцикле в 1929 году торс гонщика был заключен в гипсовый корсет, однако даже при таких обстоятельствах Тацио смог победить в Кубке Чиано. Годы в *Alfa Romeo* под спортивным руководством Энцо Феррари принесли Нуволари множество побед, в том числе в таких значимых гонках, как «Турист Трофи», «Тарга Флорио», «24 часа Ле-Мана», а также на Гран-при Монако, Франции и Италии. Лишь безоговорочное превосходство немецких автомобилей помешало ему добыть большего — того, что он на самом деле заслуживал.

\* Речь идет о знаменитом соперничестве двух итальянских велосипедистов — Анджело Фаусто Коппи и Джино Бартали. Оба по два раза выигрывали «Тур де Франс» в период с конца 1930-х до начала 1950-х годов. — *Здесь и далее примечания Мстислава Петрова.*

\*\* За несколько дней до гонки Нуволари вылетел с трассы во время автомобильных тестов *Alfa Romeo*. В результате аварии Тацио перелетел через ограждение из колючей проволоки, получив ушибы и рваные раны рук и ног.





Однако богатство и слава не подарили Нуволари благополучие в личной жизни. Его дни омрачила смерть сыновей: в 1937-м он потерял Альберто, а позже — Джорджио. Говорят, тогда Тацио боялся лишь одного — умереть в собственной постели. В 1938 году *Auto Union* пригласил 46-летнего Нуволари заменить трагически погибшего при попытке установить рекорд скорости Бернда Роземайера. За рулем мощного и известного сложностью в управлении одноместного автомобиля мантуанец удивил всех, выиграв Гран-при Италии и Великобритании\*.

\* Победа Тацио Нуволари в Великобритании на самом деле состоялась на Гран-при Донингтона, который официально не имел статуса британского Гран-при.

Слева: Монте-Карло, 1933 год. Мантуанский чемпион на *Alfa Romeo* обходит *Bugatti* Акилле Варци, своего главного соперника на протяжении всей карьеры

Сверху: Нуволари подгоняет своих механиков во время пит-стопа на Гран-при Германии 1935 года, где итальянец одержал одну из своих величайших побед

## ТАЦИО НУВОЛАРИ

**16 НОЯБРЯ 1892 ГОДА, КАСТЕЛЬ-Д'АРИО —  
11 АВГУСТА 1953 ГОДА, МАНТУА**

### ГЛАВНЫЕ ПОБЕДЫ:

Гран-при Рима, Кольцо Гарды (1927), Гран-при Триполи, Кольцо Алессандрии (1928), «Милле Милья», «Турист Трофи» (1930), «Тарга Флорио», Кубок Чиано (1931), Гран-при Монако, «Тарга Флорио», Гран-при Италии, Гран-при Франции, Кубок Чиано, Кубок Ачербо (1932), Гран-при Туниса, «Милле Милья», «Айфельреннен», Гран-при Нима, «24 часа Ле-Мана», Гран-при Бельгии, Кубок Чиано, Гран-при Ниццы, «Турист Трофи» (1933), Гран-при По, Гран-при Германии, Кубок Чиано, Гран-при Ниццы (1935), Гран-при Пенья-Рин, Гран-при Венгрии, Кольцо Милана, Кубок Чиано, Кольцо Модены, Кубок Вандербильта (1936), Гран-при Милана (1937), Гран-при Италии, Гран-при Донингтона (1938), Гран-при Югославии (1939), Гран-при Альби (1946)



В 1939 году Нуволари одержал еще одну победу в Белграде на последней международной гонке перед началом Второй мировой войны. За долгие годы, проведенные в автогонках, Тацио вдыхал слишком много выхлопных газов, что не могло не сказаться на состоянии его легких. Тем не менее он продолжал гоняться и после войны. В 1946 году Тацио выиграл в Альби на *Maserati*, однако потерял сознание после пересечения финишной черты. В 1947 году он был настроен выиграть в еще одной гонке «Милле Милья» за рулем *Cisitalia*, но неисправность электроники лишила его триумфа. «В «Милле Милья» 1948-го Нуволари доминировал за рулем *Ferrari 166*. Гонка могла стать его лебединой песней, однако неисправность подвески лишила 50-летнего гонщика блестящей победы. Несмотря на это, его выступление вызвало восторг у публики, а соперников повергло в священный трепет. В конце концов Нуволари сразила не трасса, а болезнь; она унесла его жизнь незадолго до 61-го дня рождения, 11 августа 1953 года.

Сверху: После ухода Бернда Роземайера Нуволари в 1938 году присоединился к *Auto Union*. На машине немецкого коллектива он одержал победы в Донингтоне, Монце и Белграде в 1939-м

Справа: Старт Гран-при Бельгии 1933 года. Нуволари на *Maserati* начал гонку с последнего места, но в итоге победил, опередив Акилле Варци на *Bugatti*

