

УДК 796.7:929 Феррари Э.
ББК 75.721 Феррари Э.
Д15

FERRARI REX
Biografia di un grande italiano del Novecento
Luca Dal Monte

Даль Монте, Лука.
Д15 Энцо Феррари : самая полная биография великого итальянца / Лука Даль Монте ; [перевод с итальянско-го]. — Москва : Эксмо, 2024. — 640 с. — (Иконы спорта).

ISBN 978-5-04-193200-8

Энцо Феррари — человек, которого в Италии считают одним из величайших соотечественников XX века.

Книга рассказывает о том, как создавалась компания «ФЕРРАРИ», о ее борьбе с сильнейшими конкурентами — «ФИАТ», «Альфа-Ромео», «Мазерати», «Мерседес» и другими, — о том, как Феррари выстраивал работу с инженерами, пилотами и покупателями его автомобилей, как неоднократно терял близких ему людей и на трассах, и вне гонок, как испытывал давление со стороны государства, прессы и Церкви, как шаг за шагом, упорно и вопреки многим обстоятельствам шел к вершине автомобильной индустрии и мирового автоспорта.

УДК 796.7:929 Феррари Э.
ББК 75.721 Феррари Э.

ISBN 978-5-04-193200-8

© 2022 Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milan), Italy
© Paul-Henri Cahier / GettyImages.ru
© Мурник А.В., перевод на русский язык, 2023
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Модена	7
Глава 2. Искра	15
Глава 3. Мечта сбывается	30
Глава 4. Большая любовь	47
Глава 5. Лаура	61
Глава 6. Победа!	72
Глава 7. Чемпион	85
Глава 8. Лион	94
Глава 9. Исход	107
Глава 10. Возвращение	118
Глава 11. Скудерия	128
Глава 12. Успех	145
Глава 13. Гарцующий жеребец	158
Глава 14. Шериф	178
Глава 15. Случай с Моллом	196
Глава 16. Кольцо Нибелунгов	210
Глава 17. Ярмарка иллюзий	227
Глава 18. Дурные привычки	242
Глава 19. «815»	258
Глава 20. Война и мир	269
Глава 21. «Феррари»	280
Глава 22. Погоня	297

Глава 23. Вендетта	309
Глава 24. На вершине мира.....	325
Глава 25. Измена родине	343
Глава 26. Смерть в кармане	354
Глава 27. Странная пара.....	363
Глава 28. Трагедия.....	371
Глава 29. «Сатурн нашего времени»	381
Глава 30. «Феррарина»	390
Глава 31. Отпущение грехов.....	400
Глава 32. «Мои ужасные радости».....	413
Глава 33. Американская мечта.....	424
Глава 34. Давид и Голиаф	437
Глава 35. Адвокат	450
Глава 36. Вечерние тени.....	462
Глава 37. Великий старик	476
Глава 38. Интерлюдия	492
Глава 39. Долгое жаркое лето	504
Глава 40. Из-под дождя — да под град.....	518
Глава 41. Потерянный рай.....	530
Глава 42. Последнее «Ура!»	547
Глава 43. Патриарх	559
Глава 44. Красная «Двадцать седьмая».....	574
Глава 45. Лето пилигримов	583
Глава 46. Закат	598
Глава 47. Феррари 90	612
Глава 48. Рай не может подождать	624

ГЛАВА I

МОДЕНА

Точная дата рождения Энцо Феррари до сих пор остается предметом споров. Официальные документы указывают на 20 февраля 1898 года, но сам Феррари утверждал, что он родился 18-го — его мать всегда отправляла ему в офис телеграмму с поздравлениями, подписанную «Твоя дорогая мама», именно в этот день, и так было до самой ее смерти в 1965 году. В автобиографии он объясняет разницу в два дня обильным снегопадом, который помешал его отцу дойти до конторы городской администрации Модены, регистрирующей рождения и смерти. Пока Феррари был жив, общепринятая версия была такой. Однако исследование газет того времени показывает, что упоминаний о значительных снегопадах в Модене в те дни февраля 1898 года не было. Более того, зима 1897–1898 годов в Модене была одной из немногих бесснежных зим XIX века.

Есть и еще один факт: его отец и вовсе не явился в контору — запись о рождении Энцо Ансельмо Джузеппе Мария Феррари была сделана со слов Терезы Аллегретти. Вероятно, причиной ошибки в дате рождения стало то, что уведомление было подано только в первой половине дня 24-го числа, а не сразу после появления ребенка на свет.

Получается, что главная загадка — почему заявление было подано только через шесть дней после рождения, а не в течение нескольких часов, как то предписывалось законом. Ответ содержится в самой записи о рождении, сде-

ланной официальным лицом конторы регистрации, которое, «убедившись в истинности рождения»¹, освобождало «заявительницу» — то есть акушерку — «от предоставления младенца по причинам состояния его здоровья».

Из этого ясно, что заявление было подано только через шесть дней после рождения потому, что в эти дни выживание маленького Энцо было под вопросом. История о снегопаде, вероятно, была версией, придуманной отцом и матерью для сына, который отмечал свой день рождения 18 февраля, хотя официальные документы указывали на 20-е, в попытке — вполне объяснимой — не расстраивать его правдой. Возможно, став взрослым, Энцо эту правду и узнал, но к тому времени версия о снегопаде так хорошо соответствовала его образу и личности, что, думается, ему стало жалко разрушать эту легенду.

Итак, при наличии официальных документов, указывающих на 20 февраля, можно с уверенностью заключить, что Энцо Феррари пришел в мир в три часа ночи в пятницу 18 февраля 1898 года.

Модена в конце XIX века, когда родился Энцо Феррари, была средоточием быстро происходящих изменений. Город стремительно расширялся за пределы старых стен, и именно в одном из этих застраиваемых районов, наступавших на сельскую местность, называемом Вилла Санта Катерина, на свет появился Энцо. Дом из красного кирпича, в котором он родился, стоял рядом с железнодорожной линией, соединяющей Милан и Болонью. Адрес — Вилла Санта Катерина, 136.

Младенец был крещен в небольшой церкви Санта Катерина, расположенной неподалеку от дома. Второе имя, Ансельмо (которое Феррари не использовал нигде, кроме официальных документов), было дано ему в честь крестно-

¹ Здесь и далее авторский курсив сохранен без кавычек, а использованные автором выдержки из документов, переписки, прессы и цитаты самого Энцо Феррари набраны курсивом и заключены в кавычки. (Здесь и далее — прим. пер.).

го отца, Ансельмо Кьярли, друга отца и владельца (наряду со своими братьями) винодельни, имевшей некоторую известность. Что касается данных ему имен Джузеппе и Мария, то это было следствие распространенной в то время практики давать детям имена Господа нашего, чтобы обеспечить ребенка защитой, и делалось это родителем зачастую автоматически: мнением второго родителя на этот счет интересовались далеко не всегда. Хотя, конечно, нельзя исключать, что мать, будучи религиозной, выбрала их осознанно, в знак благодарности за то, что мальш, при рождении слабый здоровьем, был спасен.

Его отца звали Альфредо. Он был плотником, родился 15 июля 1859 года в двадцати километрах от Модены, в Карпи, где дедушка Энцо владел бакалейной лавчонкой под Портико дель Грано, примыкающим к главной площади города. Сначала Альфредо работал подмастерьем в местной плотницкой мастерской. В Модену он переехал после свадьбы, когда его приняли на работу на завод Рицци. Там он быстро вырос до мастера цеха. Ему удалось немного скопить, и за несколько лет до рождения Энцо он открыл свою мастерскую. Альфредо Феррари одевался скромно, носил большие усы по моде того времени. Он был полностью поглощен своей работой, но, несмотря на это, ему нравился театр, он любил музыку, играл на виолончели, в его доме было фортепиано. Он был культурным человеком, получившим скромное, но приличное образование. К моменту рождения Энцо Альфредо был уже немного буржуа. В мастерской, рядом с которой он построил небольшой дом, где и жил с семьей, Альфредо проектировал мосты и станции для государственной железнодорожной сети. В зависимости от заказов, которые он получал, на его предприятии работало от пятнадцати до тридцати человек.

Купив дом, Альфредо с женой заняли две комнаты наверху. В мастерской Альфредо был сторуким Шивой: *«директор, проектировщик, администратор, бухгалтер и машинистка»*. От него Энцо узнал о важности *«порядка вещей»*

и «аккуратного ведения записей обо всем». Когда наступит время создания собственной компании, Энцо вспомнит, как часто отец говорил, что идеальное количество партнеров в компании всегда должно быть нечетным и, по возможности, меньше трех. Несмотря на умение работать в команде, которое ему понадобилось впоследствии, чтобы достичь того, чего он достиг, Феррари всегда был индивидуалистом, и это качество, безусловно, передалось ему от отца.

Мать Энцо звали Адальджица Бизбини. Она была красивой женщиной с длинными темными волосами. Приветливая и общительная, она не оставляла равнодушными мужчин, встречавшихся на ее пути. По всей видимости, не была равнодушной к ним и она сама. Ее семья была из Романьи, отец, фермер из пригородов Форли, сколотил неплохое состояние. На протяжении всей своей жизни Адальджица считала себя романьянкой, но на самом деле она родилась в Марано-суль-Панаро, недалеко от Модены, 3 июня 1872 года. От нее, помимо нескольких здоровых сельских пословиц, которые будут периодически всплывать в его мемуарах («богат тот, кто здоров, хоть и сам того не знает»), Энцо научился не унывать, убежище от житейских неурядиц находить в труде и всегда видеть в грядущем дне начало чего-то нового.

Старший брат Энцо родился 7 августа 1896 года. Его называли Альфредо, как и отца. В семье его называли Дино. Они с Энцо делили одну комнату на первом этаже дома, рядом с мастерской отца. В самом доме было четыре комнаты на первом этаже и еще четыре на втором. Те, что наверху — две спальни, кухня и небольшая гостиная. На первом этаже располагались небольшой офис Альфредо, погреб, кладовая и комната для всевозможных инструментов, включая лопаты для снега, которые в доме, стоявшем на границе города и деревни, могли пригодиться в любую минуту.

Дом был простым и относительно скромным. Помимо фортепиано, с которым Альфредо был неразлучен, он позволил себе единственную роскошь: ведущую с первого этажа

на второй лестницу из веронского красного мрамора. Воспоминание об этой розовой мраморной лестнице навсегда осталось в памяти Энцо, как и звук молотков из мастерской отца, будивший мальчиков по утрам.

Энцо совершенно точно не был капризным малышом, но не был он и дисциплинированным, столь же настойчивым, как его брат. Будучи младше Дино на полтора года, он не проявлял никакого интереса к урокам катехизиса, которые ему приходилось посещать вместе с братом при подготовке к Первому Причастию и святым таинствам. Мальшш завершил подготовку только благодаря матери, истово верующей католички, ее настойчивости и огромному терпению. И, как и его брат, приобщился к святым таинствам и принял Первое Причастие лишь благодаря ей.

Церемония состоялась в Вербное воскресенье 1903 года, ее провел епископ Натале Бруни. Оба брата — Энцо пяти лет и Альфредо семи — исповедались накануне. По признанию Энцо, это была его первая и последняя исповедь. Уверенный, что ему нечего опасаться, он рассказал священнику обо всех своих слабостях, которые для маленького ребенка, впервые столкнувшегося с религиозными таинствами, могли быть приравнены к грехам. В обмен на отпущение грехов он получил наказание, и это убедило его избегать в будущем каких-либо исповедей.

В Дино было все то, что хотел видеть в себе Энцо. Он хорошо учился, был настойчивым и послушным. Кроме того, он был очень хорош во всех видах спорта, которыми занимался, а к спорту сам Энцо относился с гораздо большим энтузиазмом, чем к учебе. Спустя много лет Энцо признавался, что он испытывал *«настоящее отвращение к учебе»*. Когда отец призывал его учиться лучше, Энцо неизменно отвечал, что предпочел бы сразу начать работать; возможно, потому, что он стремился избежать тех «ласк», которые были приложением к плохим оценкам.

Начальная школа, которую посещали оба брата, находилась на улице Камурри, примерно в километре от их до-

ма. Директор, худенькая блондинка, постоянно корила Энцо за недостаточное прилежание. Она не могла понять, как у двух братьев, столь похожих друг на друга, мог быть такой разный подход к школьным предметам. Сидя за партой и скучая, Энцо ждал звонка. Когда он выходил из школы и обнаруживал, что на площади перед зданием его ожидает Дик, их огромный датский дог, энтузиазм, свойственный мальчику от природы, возвращался как по волшебству.

Среди множества видов спорта, которыми занимались братья Феррари, любимым видом Энцо была легкая атлетика — в то время благодаря проведению первых Олимпийских игр современности в Италии она была популярнейшей дисциплиной.

У Дино и Энцо даже была собственная беговая дорожка, на которую они приглашали тренироваться своих школьных друзей. Эта дорожка была не чем иным, как подъездной дорогой — сто метров грунтового полотна с оградой из тополей по сторонам, ведущего от улицы Камурри к мастерской отца Альфредо и к дому, находившемуся за ней. Используя метр, взятый напрокат из мастерской, два брата точно измерили расстояние. В начале и в конце этих ста метров дорожки они установили два столбика, обозначающих старт и финиш.

И каждый вечер в воздухе раздавались крики радости или протеста ребят — сначала соревнующихся в беге друг с другом, а затем, конечно, спорящих о том, кто именно пришел первым. Эти мальчишки мечтали повторить рекорд, 10,8 секунды, установленный на Олимпийских играх в Лондоне африканским легкоатлетом по фамилии Уокер. Для измерения времени и сравнения с временем Уокера Дино и Энцо использовали старые часы их матери, у которых осталась только секундная стрелка.

Зимой братья посещали спортзал «Панаро» в центре города. Он представлял собой огромное, плохо освещенное помещение, *«пропитанное запахом плесени и пыли»*.

Но там имелись перчатки, турники и, самое главное, можно было кататься на роликовых коньках, что и было основной причиной того, почему Энцо туда ходил. Два раза в неделю братья также ходили на занятия фехтованием.

И ЛИШЬ В ОДНОМ ЭНЦО ПРЕВОСХОДИЛ ВСЕХ — И ДИНО, И ВСЮ СВОЮ КОМПАНИЮ: ПЕППИНО, СЫНА ЛАВОЧНИКА, ЭНЦО, СЫНА ШКОЛЬНОГО СЛУЖИТЕЛЯ, ЛУЧАНО, ЛУЧШЕГО УЧЕНИКА ИХ КЛАССА, КАРЛО, СЫНА ПАРИКМАХЕРА, А ЕЩЕ ДЖУЛИО, МАРИО... СРЕДИ ОДНОКЛАССНИКОВ И ДРУЗЕЙ НЕ БЫЛО НИКОГО, КТО СТРЕЛЯЛ БЫ ЛУЧШЕ ЭНЦО.

После долгих уговоров отец купил Энцо пневматическую винтовку Флобера, из которой он тренировался стрелять по гипсовым трубам. Видя интерес сына к винтовке, отец разработал систему поощрения, согласно которой за хорошие оценки в школе Энцо получал определенное количество патронов для стрельбы. Система, однако, работала только на бумаге: несмотря на стимул, оценки Энцо в школе не улучшались. Только благодаря содействию Тони, четырнадцатилетнего парня, взятого подмастерьем кузнеца, но на самом деле выполнявшего ответственные обязанности — в том числе и присмотр за двумя сыновьями — Энцо мог разжиться патронами для стрельбы по трубам и мышам.

У Энцо и Дино, соперников в разных видах спорта, был и объединяющий их интерес, очень популярный в то время: разведение почтовых голубей. Отец возложил на них ответственность за голубей, но в то время как Дино их тренировал, Энцо взял на себя всю логистику, связанную с участием птиц в соревнованиях в Модене и окрестностях. Уже тогда, хотя ему было всего десять-двенадцать лет, можно было увидеть зародыши будущего призвания Энцо, которое впоследствии приведет его к созданию «Скудерии Феррари», а затем и к созданию автомобильной фабрики с его именем.

Мало учебы, много спорта, страсть к стрельбе, любовь к велосипеду, интерес к почтовым голубям. И музыка, а точнее — музыка в театре. Несмотря на то, что отец в молодом

сти играл на виолончели и в доме было фортепиано, ни один из братьев так и не научился играть ни на одном инструменте. Но оба ходили в театр, обычно по субботам, с отцом и матерью.

Страстью Энцо были оперетты, которые ставили в театре «Сторки», что неподалеку от Порта Болонья. В глубине души он мечтал стать тенором. Музыка ему нравилась, но еще больше привлекал его *«экстравагантный и легкомысленный театральный мир»*, певицы и актрисы. *«Отсутствие голоса и слуха»* привели к тому, что мечта стать оперным певцом так и осталась мечтой.

После театра отец, мать и сыновья ужинали в городе, часто в ресторане, который помещался внутри колбасной лавки Джусты, что в двух шагах от Военной академии — там *«было очень вкусно»*. И пусть тому не было доказательств, но юный Энцо подозревал, что отец приводил семью туда не только из-за качества еды, но и по сентиментальным причинам, *«вспоминая, что он был сыном бакалейщика из Карпи»*.

ГЛАВА 2

ИСКРА

В 1903 году, когда дела у Альфредо Феррари шли в гору, он сделал себе подарок — первый автомобиль. Выбор Альфредо пал на одноцилиндровую модель, выпущенную в 1898 году, в год рождения его второго сына, фирмой «Де Дьон-Бутон», одним из более тридцати французских производителей. Энцо и его брат Дино, одетые матерью так же нарядно, как перед походом в церковь, расположившись в воскресенье после полудня на задних сиденьях отцовского автомобиля, начали познавать чувство скорости. «Де Дьон-Бутон» Альфредо Феррари был двадцать восьмым автомобилем, зарегистрированным в провинции Модена.

В 1908 году, когда Энцо было десять лет, отец отвез его на его первую автогонку. Энцо говорил об «искре», которая разожгла в нем неугасимый огонь. Это был «Кубок Флорио» — классическая гонка в районе Болоньи, проходившая по деревенским грунтовым дорогам и выходящая на улицу Эмилия. Тогда, увидев на обожженных солнцем полях, среди бескрайних рядов тополей покрытые пылью гоночные машины, за рулем которых были Феличе Надзаро и Винченцо Ланча — первые чемпионы в этом еще молодом виде спорта, Энцо начал мечтать о том, чтобы однажды *стать* Феррари.

Было 6 сентября 1908 года.

Хотя гонка «Кубок Флорио» была заметным событием в мире автоспорта первых лет XX века, она не шла ни в ка-

кое сравнение с более известной и сложной гонкой «Тарга Флорио», которая проводилась на Сицилии уже несколько лет. До этого времени Энцо не проявлял особого интереса к автомобилям, несмотря на то, что его отец после первой «Де Дьон-Бутон» приобрел еще одну, уже двухцилиндровую машину, произведенную другой французской фирмой, «Маршан». Отец и брат часто разговаривали дома о машинах, но и это не подготовило его к «*бурной эмоции*», которую он испытал в тот день, стоя на обочине дороги и впервые увидев эти громоздкие, шумные и вообще невероятные гоночные автомобили.

О мерах безопасности зрителей, чье число росло с каждым годом, по-настоящему никто не задумывался. Любопытно, что после первой гонки в памяти Энцо осталась именно деталь, связанная с безопасностью публики. Организаторы поливали поле на внешней стороне самого опасного виража, создавая болотце глубиной около тридцати сантиметров. Идея заключалась в том, что грязь могла остановить вылетевший с трассы автомобиль, прежде чем он достиг бы зрителей, которые, как предполагалось, должны были смотреть гонку «на суше», на расстоянии около пятидесяти метров от трассы. Энцо, тогда бывший мальчишкой всего десяти лет, был очарован *«ощущением безопасности с брызгами и незапланированными ваннами для зрителей и гонщиков»*.

Однако младший член семьи Феррари обратил внимание и на более тонкие детали: победителем первой гонки, на которой он присутствовал, стал Феличе Надзаро, развивший среднюю скорость почти 120 километров в час. 530 километров гонки Надзаро проехал за восемь часов. Самое быстрое время круга было у Винченцо Ланчи, который незадолго до того основал компанию, носившую его имя.

В следующем году Энцо не пришлось уезжать далеко от дома, чтобы посмотреть свою вторую гонку. Ему достаточно было пересечь железнодорожные пути, которые проходили рядом с его домом, и пройти пешком через поля несколько километров, разделяющие Вилла Санта Катерина

и шоссе Навичелло — дорогу, ведущую к Нонантоле, соседнему городку. Здесь, на прямой дороге длиной чуть более полутора километров, была организована гонка с амбициозным названием «Рекорд Мили».

Был июнь 1909 года. Имена Ланчи и Надзаро, главных участников «Кубка Флорио» 1908 года, были известными в итальянском спорте первого десятилетия XX века, а вот о пилотах, участвовавших в «Рекорде Мили», почти никто и слыхом не слыхивал — Чейрано, Джойя, Шипиони, Карминати, Да Дзара (итоговый победитель); все эти имена сегодня почти забыты, но они — пусть и косвенно, благодаря участию в этой гонке, — оказали куда большее влияние на автомобильный мир, чем кто-либо из них мог себе представить.

Моденская автомобильная ассоциация — организационный комитет гонки — получил тридцать заявок на участие. Среди них были имена из той части мира Модены, что был увлечен скоростью: производитель велосипедов и фотограф-любитель Франческо Стангвеллини, сын мэра Модены и глава оргкомитета Клаудио Сан Доннино, а также Гвидо Корни, человек с широким кругом интересов, который в городе считался *«страстным ценителем всяческих механизмов»*.

В течение недели пути всех жителей Модены вели в офис МАА и в магазины Стангвеллини и Пальмьери — там можно было купить билеты на гонку. В субботу городская жизнь замерла: все столпились около мастерской Корни в квартале Сакка, находившейся неподалеку от Порта Эммануэле и всего в двух шагах от дома Энцо, чтобы наблюдать за техническим контролем автомобилей. Тем временем в конторе МАА были выставлены призы для победителей: Его величество изволил направить из Рима золотую медаль, то же самое сделал и военный министр Королевства. Также предоставили всякие награды и кубки различные спортивные общества Модены и Торговая палата.

В воскресенье утром, незадолго до начала гонки, начался дождь. Этого было явно недостаточно для того, чтобы от-

пугнуть двоих сыновей Альфредо Феррари. Энцо и Дино с утра пораньше отправились к шоссе Навичелло, не обращая внимания на непогоду. Когда солнце поднялось выше, дождь прекратился, дорога быстро высохла, и организаторам не оставалось ничего другого, как выйти с ведрами и бутылками, чтобы снова увлажнить ее и убрать пыль, которой снова покрылся асфальт.

Гонка каждого участника продолжалась мгновение: в лучшем из своих двух заездов Да Дзара прошел милоу всего за 41 секунду. Его скорость была более 140 километров в час. Для Энцо это снова были бурные эмоции, вспыхивавшие и угасавшие в мгновение ока, столь же яркие, сколь и быстрые.

Весной стало известно, что во втором «Рекорде Мили» будет участвовать и сам Феличе Надзаро. Несмотря на то, что эта гонка была новой в итальянском автомобильном календаре, ввиду того, что международных соревнований не существовало, она стала значимым событием. Пресса широко освещала подготовку к ней, вплоть до того, что на неделе, предшествовавшей гонке, в Модену прибыли специальные корреспонденты чуть ли не из всех газет страны.

К сожалению, для Энцо и всех его соотечественников, очарованных автомобилями, второй «Рекорд Мили» стал последним. Авария с участием двух болидов, двух пилотов и двух механиков поставила точку в истории гонки, которая завоевала было всеобщее признание. Никто серьезно не пострадал. Оба механика и один из пилотов, Ферруччо Черчиньяни, отделались лишь небольшими ушибами. Еще один пилот, Родольфо Перуцци Де Медичи, некоторое время находился в состоянии шока. Но шумиха, вызванная этой аварией, была грандиозной. Свидетели не могли не отметить, что трагедии удалось избежать лишь по счастливой случайности. Гонка 1910 года для «Рекорда Мили» стала последней.

Если страсть к автогонкам заставляла Энцо мечтать наяву, то школа жестоко возвращала его к повседневной реальности.