



ДМИТРИЙ ЗАХАРЧЕНКО

СЕННА ПРОТИВ ПРОСТА

*САМОЕ ЯРКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО
В ИСТОРИИ ФОРМУЛЫ-1*



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва

УДК 796.712:929
ББК 75.721.5
3-38

- © В оформлении обложки использованы фотографии:
© Sutton Motorsports / ZUMA Press / Legion-media
- © Во внутреннем оформлении использованы фотографии:
© Nicolas Frankl / Landmark Media / Legion-media;
© PA Images, Goddard Archive 2, Cristiano Barni, GP Library Limited,
Oleg Konin, Avuspeed Motorsport,
The Picture Art Collection / Alamy / Legion-media;
© Sutton Motorsports / ZUMA Press / Legion-media;
© Action Plus Sports, DPPI Media / Alamy Live News / Legion-media

Захарченко, Дмитрий Игоревич.

3-38 Сenna против Проста. Самое яркое соперничество в истории Формулы-1 / Дмитрий Захарченко. — Москва : Эксмо, 2026. — 224 с. — (Легендарные спортивные противостояния).

ISBN 978-5-04-229037-4

Книга рассказывает о противостоянии Санны и Проста — самой знаменитой дуэли в истории автоспорта, в которой сошлись скорость, драма и характеры.

За пределами трассы — политика, давление и недоверие, на трассе — риск, гениальность и борьба до последнего поворота. Это история, ставшая символом целой эпохи Формулы-1.

УДК 796.712:929
ББК 75.721.5

© Захарченко Д. И., текст, 2026
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

ISBN 978-5-04-229037-4

| СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	7
ГЛАВА 1	
ПЕРВАЯ СХВАТКА	9
ГЛАВА 2	
БЕКО	13
ГЛАВА 3	
АЛЕН ПРОСТ.	24
ГЛАВА 4	
ПРОФЕССОР	32
ГЛАВА 5	
БЕЗ 18 КРУГОВ ЧЕМПИОН МИРА	50
ГЛАВА 6	
НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ.	57

ГЛАВА 7

Погоня за «Хондой» 65

ГЛАВА 8

Команда мечты 78

ГЛАВА 9

Чемпион против чемпиона 97

ГЛАВА 10

«Феррари» снова в игре 120

ГЛАВА 11

Новый соперник 140

ГЛАВА 12

Четвертый титул 159

ГЛАВА 13

Наконец в «Уильямсе» 181

ГЛАВА 14

Спасибо, Сенна 193

ГЛАВА 15

Что случилось в Имоле? 198

ГЛАВА 16

Самая большая ошибка Проста 208

ГЛАВА 17

Величайшая дуэль в истории автоспорта 216

I ПРЕДИСЛОВИЕ

Они были разными во всем — по характеру, происхождению, стилю пилотирования и даже по отношению к жизни. Лишь одно было у них общим: на стыке 1980-х и 1990-х Айртон Сenna и Ален Прост были лучшими гонщиками в мире.

Их соперничество не было просто борьбой за победы и титулы. Оно стало столкновением философий, двух разных представлений о том, каким должен быть гонщик — и в каком-то смысле каким должен быть сам человек. Холодный расчет против интуиции, стратегия против веры, контроль против погони за невозможным.

В годы их борьбы «Формула-1» переживала свой золотой век — турбированные двигатели невероятной мощности, технологии, опережающие свое время, безумные деньги и закулисная политика, влияющая на результат не меньше, чем скорость машины. Каждый поворот — запредельный риск, малейшая ошибка может оказаться последней. И чем выше становятся ставки, тем меньше остается места для компромиссов.

Их дуэль начиналась как соперничество, но быстро переросла в конфликт, а затем — в открытую ненависть. Решения,

принятые за доли секунды, отзывались годами. Победы длились лишь мгновения, за которыми — новые сражения. Поражения оставляли шрамы на всю жизнь. С каждой гонкой грань между спортивной борьбой и личной враждой все менее различима.

Эта книга — не только о Сенне и Просте. Это слепок целой эпохи «Формулы-1». Рассказ о том, как два величайших пилота своего времени сошлись в неизбежном столкновении. О преодолении себя, о пути к абсолютному совершенству. И о том, какую цену за это приходится платить.

ГЛАВА 1

ПЕРВАЯ СХВАТКА

Гран-при Монако — самая известная и престижная гонка «Формулы-1». Впервые она состоялась в 1929 году, когда по инициативе президента Автомобильного клуба Монако Антони Ногге, заручившегося поддержкой князя Луи II, гоночную трассу проложили прямо по улицам Монте-Карло. Стартовую прямую разместили на бульваре Альбера I, с нее пилоты разгонялись до часовни Святой Девоты и сворачивали вправо — на подъем «Бо Риваж». Затем, огибая знаменитое здание оперного театра и площадь Казино, гонщики приближались к повороту «Мирабо», за которым следовал спуск к шпильке «Станция» — очень медленному и тесному 180-градусному повороту, рядом с которым в 1920-е годы располагался железнодорожный вокзал.

Преодолев шпильку и два правых поворота в районе Портье, пилоты устремлялись в тоннель — на самый быстрый и один из наиболее коварных участков трассы. На выходе из него солнечный свет бьет прямо в глаза, на мгновение ослепляя гонщиков. Сразу за тоннелем — торможение перед короткой связкой левого и правого поворотов и разгон вдоль набережной, забитой яхтами гостей гонки, где от моря гонщиков отделяют лишь заграждения. Теперь остается пройти скоростной левый поворот «Табак»

и последнюю медленную секцию, которая возвращает на бульвар Альбера I и уводит болид на следующий круг...

Со временем трасса менялась: неоднократно перестраивалась шикана после тоннеля, на участке после «Табака» появилась секция «Бассейн» из двух связок поворотов, вокзал у шпильки снесли, и она стала называться в честь отеля «Левс», а финальная часть превратилась в комплекс из двух поворотов — «Раскасс» со слепым апексом и «Антони Ноге», названного в честь создателя Гран-при Монако. Однако характер трассы в Монте-Карло оставался неизменным — узкая и извилистая, она по-прежнему была беспощадно требовательной к пилотам.

Малейший промах на торможении, одно неверное движение рулем или слишком резкое нажатие на педаль газа — и машина неминуемо влетает в стену. Здесь в разные годы побеждали величайшие пилоты своего времени: Тацио Нуволари, Акилле Варци, Хуан Мануэль Фанхио, Грэм Хилл. Победа в Монако на чемпионате мира всегда ценилась выше любой другой. Эта гонка традиционно входит в тройку самых престижных кольцевых гонок планеты — наряду с «24 часа Ле-Мана» и «500 миль Индианаполиса». И, разумеется, под дождем, когда невозможно предугадать уровень сцепления в следующем повороте и ехать приходится на ощупь, Гран-при Монако становится еще сложнее.

Перед гонкой 1984 года в Монте-Карло прошел ливень. К старту он немного поутих, но трасса оставалась покрытой лужами. Даже в тоннеле асфальт был мокрым — пожарные смывали масло, вытекшее во время предыдущих заездов. Старт пришлось отложить на 45 минут. С поул-позиции заезд начал Ален Прост на «Макларене», а позади него уже в первом повороте произошла авария: после контакта с «Феррари» Рене Арну болид Дерекы Уорика отбросило в стену, и в британца врезался его напарник по «Рено» Патрик Тамбе.

В ДОЖДЕВЫХ УСЛОВИЯХ ЛИДЕРУ НЕМНОГО ПРОЩЕ, ЧЕМ ДРУГИМ: ЕГО НЕ ОСЛЕПЛЯЮТ БРЫЗГИ ИЗ-ПОД КОЛЕС ВПЕРЕДИ ИДУЩИХ МАШИН. И все же Найджел Мэнселл на «Лотусе» держался вплотную к Просту, не позволяя французу расслабиться. К десятому кругу на «Макларене» Проста начал сбивать двигатель, к тому же он терял время, обгоняя отставших на круг. Мэнселлу выпал шанс, и он им воспользовался: на 11-м круге «Лотус» прорвался на первое место и стал понемногу наращивать отрыв от гонщика «Макларена».

Впрочем, в лидерах британец держался недолго: через пять кругов на подъеме «Бо Риваж» заднюю ось «*Лотуса*» повело в сторону. Мэнселл попытался вернуть машину под контроль обратным движением руля, но скользкий асфальт не оставил шанса — автомобиль врезался в металлические ограждения. Болид остался на ходу, однако из-за повреждений подвески и сломанного заднего крыла был уже неуправляемым. Мэнселл попытался продолжить заезд, и уже через несколько поворотов — в «Мирабо» — «*Лотус*» развернуло поперек трассы. Заезд для Найджела был окончен.

Прост снова возглавил пелотон, вторым теперь шел его партнер по «*Макларену*» — австрийский чемпион мира Ники Лауда, а на третью позицию поднялся 24-летний Айртон Сенна — дебютант из Бразилии, чье имя большинство зрителей на трибунах слышали впервые. Он выступал за небольшую команду «*Тоулмен*», гонщики которой никогда прежде не поднимались на подиум, и ехал так, словно у него за плечами были годы выступлений. Айртон будто интуитивно чувствовал, где покрытие обеспечивает больше сцепления, и смело атаковал скользкие поребрики. Стартовав тринадцатым, он уже на первом круге пробился на 9-е место. Затем прошел Жака Лаффита и Манфреда Винкельхока, на 12-м круге опередил чемпиона мира Кеке Росберга, а незадолго до схода Мэнселла оставил позади Рене Арну.

Теперь Сенна всю прессинговал Лауду — на 18-м круге дебютант вышел из «Антони Ногге» вплотную к австрийцу и обошел «*Макларен*» на стартовой прямой, поднявшись на второе место. Лидирующему Просту Айртон уступал более полминуты, но шел по трассе едва ли не быстрее всех. Тем временем прохладная погода стала сказываться на тормозах «*Макларена*»: на 24-м круге Лауду развернуло в повороте «Площадь Казино», а Прост сбавил темп, чтобы не разделить участь австрийца. Сенна теперь отыгрывал у француза по несколько секунд на каждом круге — к 29-му кругу разрыв сократился до 15 секунд. Завершая 30-й круг, Прост показал жестом, что гонку следует остановить — дождь зарядил с новой силой, условия на трассе становились все более опасными. Темп француза упал еще сильнее: лидеру гонки не удавалось оторваться даже от отставшего на круг Микеле Альборето. Сенна, несмотря на сложнейшие условия, продолжал погоню за лидером — к концу 31-го круга он был уже лишь в 7 секундах от Проста. Еще один-два круга, и Айртон неминуемо догонит «*Макларен*»...

Но на 32-м круге на трассе появились красные флаги — судьи объявили об остановке заезда. Прост сбросил скорость и остановил автомобиль перед флаговым маршалом — еще до линии окончания круга. Сенна до последнего давил на газ, промчался мимо «Макларена», первым пересек финишную черту и вскинул руку в победном жесте. Однако, по правилам «Формулы-1», при остановке гонки результат фиксируется по итогам последнего полностью заверщенного круга — и в данном случае это был 31-й круг. Победителем Гран-при Монако объявили Проста, Сенна остался вторым. Айртон принес «Тоулмену» лучший результат в истории команды и впервые в жизни закончил гонку «Формулы-1» в тройке сильнейших, но был морально подавлен. Он считал, что победу, которая уже была у него в руках, украли судьи, подыгравшие Просту.

Монако — исторически связанное с Францией княжество, организатором этапа выступала Международная федерация автоспорта (*FISA*), базирующаяся в Париже и возглавляемая французом Жаном-Мари Балестром. Помимо этого, гоночным директором в тот день был Жаки Икс — опытный бельгийский пилот, выигравший на стыке 1960-х и 1970-х восемь гонок «Формулы-1» и шесть раз побеждавший в «24 часах Ле-Мана». В 1984 году Икс выступал в гонках спорткаров, где представлял компанию «Порше», которая поставляла двигатели «Макларен». И именно Икс принял решение об остановке заезда, причем, по словам Балестра, не посоветовавшись с другими судьями.

Вскоре после гонки *FISA* оштрафовала Икса на \$6 000 и аннулировала его лицензию, отстранив от управления гонками. Однако последующее расследование и суд полностью оправдали бельгийца, признав его действия правомерными. «Мне было не важно, кто победит, Прост или Сенна. Я прервал гонку, потому что в таких условиях невозможно гарантировать безопасность пилотов», — объяснял Икс. **«ФОРМУЛА-1» — ЭТО ПОЛИТИКА И ДЕНЬГИ. И ПОКА ТЫ НИЧЕГО НЕ ДОБИЛСЯ, С ЭТИМ ПРИХОДИТСЯ МИРИТЬСЯ**, — сказал после финиша разочарованный бразилец. Для Проста же, впервые выигравшего Гран-при Монако, это была уже 12-я победа в карьере. Он теперь уверенно опережал Лауду в общем зачете и считался главным фаворитом чемпионата, но еще не знал, как дорого ему обойдется эта победа.

ГЛАВА 2

БЕКО

Айртон Сенна да Силва родился 21 марта 1960 года в Сан-Паулу в обеспеченной семье. Его отец — Милтон Теодоро Герадо да Силва — был успешным предпринимателем: ему в том числе принадлежали крупные фермы по выращиванию скота, металлургическая фабрика и бизнес по продаже автомобильных запчастей. Милтон обожал машины и еще до рождения Айртона мечтал однажды подарить сыну карт. И когда мальчику исполнилось четыре года, счастливый отец собственными руками собрал для Беко — так Айртона называли дома родные — маленький карт с двигателем от газонокосилки. Одна лошадиная сила, небольшая пространственная рама, мягкое сиденье и немного неуклюжий обтекатель, из-под которого торчал металлический обод руля, — этот «болид» лишь издали напоминал карт. Но он полностью изменил жизнь Айртона — сев за руль и нажав на педаль газа, он уже в четыре года мечтал стать гонщиком.

В СЕМЬ ЛЕТ АЙРТОН ЕЗДИЛ ВОКРУГ ДОМА НА ОТЦОВСКОМ ВНЕДОРОЖНИКЕ И, С ТРУДОМ ДОСТАВАЯ ДО ПЕДАЛЕЙ, УЧИЛСЯ УПРАВЛЯТЬ НАСТОЯЩЕЙ МАШИНОЙ. Временами, набравшись смелости, он втайне от родителей выезжал на дороги общего пользования —

и лишь однажды попался полиции. Когда сыну было восемь лет, Милтон подарил ему новый карт — на таком можно было даже поучаствовать в гонках, что Айртон и сделал. На небольшом картодроме в Сан-Паулу регулярно проходили любительские заезды, в которых участвовали 15–18-летние подростки. Стартовая решетка определялась жребием, и Айртон как самый маленький первым тянул бумажку из шлема — ему досталась поул-позиция. Беко был намного легче соперников и за счет этого уезжал от них на прямых, но в поворотах более опытные ребята догоняли Айртон. Тем не менее за три круга до финиша он держался третьим — вполне достойный результат для восьмилетнего новичка. Однако в этот момент один из преследователей перестарался и врезался в Беко. От удара карт Айртон выбросило на обочину, и до финиша он не добрался. Но это уже не имело никакого значения — в тот день Беко окончательно утвердился в желании стать гонщиком. Он хотел быть как Джим Кларк или Джеки Стюарт, смотрел, как Эмерсон Фиттипальди становится первым в истории Бразилии чемпионом мира, и думал, что раз уж получилось у Эмо, то и он сможет.

Милтон восхищался энтузиазмом сына и, когда Беко исполнилось 13 лет, привел его к Лусиу Паскуалу Гаскону — известному на весь Сан-Паулу механику по прозвищу Тче, которое в Бразилии означало «приятель». В мастерской Гаскона постоянно собирались юные картингисты, и Тче не только помогал им с техникой, но и учил основам пилотажа. Когда-то среди его учеников был и Фиттипальди. «Если парень продолжит в том же духе, будет побеждать», — сказал Тче, посмотрев на Айртон на трассе. Через неделю Беко отправился на свои первые официальные соревнования и одержал победу. Айртон едва ли не поселился в мастерской Гаскона и с трепетом впитывал знания, а также помогал Тче копаться в двигателях, постепенно разбираясь в их устройстве. Из мастерской Беко отправлялся напрямик на картодром и часами наматывал круги, чтобы отточить навыки. Порой за один день он мог откатать три комплекта резины. Позволить себе такое в начале 1970-х в Сан-Паулу могли немногие, но Милтон с радостью оплачивал все счета и поддерживал сына. Айртон ничего не интересовало, кроме гонок. Адреналин, скорость, запах стирающейся об асфальт

резины, шум и вибрации двигателя, ощущение контроля над машиной — ничто не могло с этим сравниться.

В 14 лет Беко стал чемпионом штата Сан-Паулу среди юниоров и впервые ощутил, что такое быть лучшим. Затем последовали «серебро» юниорского первенства страны и «бронза» взрослого чемпионата Бразилии, а также победа в престижном марафоне «3 часа картинга». В 17 лет Айртон отправился на свои первые международные соревнования и стал чемпионом Южной Америки по картингу. **Тогда он впервые использовал ярко-желтый шлем с зеленой и темно-синей полосами, которые символизировали флаг Бразилии.** «Он приезжал на гонки только ради победы — соперников для него не существовало, — вспоминал Тче. — Я повторял: “Будь спокойнее”, а он всегда отвечал: “Нет, победа или ничего”. Айртон всегда стремился к совершенству, тщательно следил за картом, смотрел за соперниками и делал все, чтобы быть на трассе самым быстрым».

Следующий шаг после побед на южноамериканской картинговой сцене — чемпионат мира. В 1978 году мировое первенство проходило в Ле-Мане, и Айртон впервые в жизни отправился в Европу. В отборочных заездах Беко одержал две победы, но в финалах не смог подняться выше шестой позиции. В Европе конкуренция была гораздо выше, здесь выступали лучшие картингисты мира, и только в борьбе с ними можно было по-настоящему заявить о себе — это лишь подстегивало Айртона. В 1979-м чемпионат мира проходил в Эшториле, и в этот раз Беко был среди фаворитов. Айртон выиграл заключительный финальный заезд и по итогам турнира набрал столько же очков, сколько и голландец Петер Куне.

По южноамериканским правилам, победителем в таком случае становится тот, кто был впереди в последней гонке, и Айртон был уверен, что стал чемпионом мира. Однако в Эшториле действовали иные правила: при равенстве очков преимущество было у пилота, лучше выступившего в предварительных заездах. В полуфинале Беко должен был стать вторым, но на последних кругах у лидера возникли проблемы с двигателем — бразилец не успел увернуться, зацепил его карт и вылетел на обочину. В итоге Айртон был только восьмым — позади Куне, и звание чемпиона досталось тому. Решение судей казалось Беко несправедливым — он считал, что выступил сильнее Куне