



ДМИТРИЙ ЗАХАРЧЕНКО

СЕННА ПРОТИВ ПРОСТА

САМОЕ ЯРКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО
В ИСТОРИИ ФОРМУЛЫ-1



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Дмитрий Игоревич Захарченко
Сенна против Проста.
Самое яркое соперничество
в истории Формулы-1
Серия «Легенды Ф-1»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=74532666

*Д. И. Захарченко. Сенна против Проста. Самое яркое соперничество в истории Формулы-1: ООО «Издательство «Эксмо»; Москва; 2026
ISBN 978-5-04-254611-2*

Аннотация

Есть соперничества, которые становятся больше, чем спорт. Дуэль Сенны и Проста – именно такая: легендарное противостояние, в котором сошлись скорость, драма и два несовместимых характера.

Их борьба определила целую эпоху «Формулы-1» – яростную, красивую, бескомпромиссную. За пределами трассы – политика и недоверие, на трассе – риск и гениальность на грани фола.

Дмитрий Захарченко восстанавливает историю этого противостояния в деталях, прослеживая карьеры обоих пилотов – от прорывов и триумфов до ошибок и трагедий, которые сделали эту дуэль символом целой эпохи автоспорта.

Содержание

Предисловие	5
Глава 1. Первая схватка	7
Глава 2. Беко	13
Конец ознакомительного фрагмента.	16

Дмитрий Захарченко
Сенна против Проста.
Самое яркое соперничество
в истории Формулы-1

© Захарченко Д. И., текст, 2026

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

* * *

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 Ноге, 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 ограждения. 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 лу-

жами. 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 Дерека 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 сбоить 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 заря-

дил 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 завершенного 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 \$6000 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 Герардо 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 Айртон мечтал однажды подарить сыну карт. И когда мальчику исполнилось четыре года, счастливый отец собственными руками собрал для Беко – так Айртон 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 Айртон – 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 гон-

ках, 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 Айртона 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 копать в двигателях, постепенно разбираясь в их устройстве. Из мастерской Беко отправлялся напрямиком 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**

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.