

Чтобы побеждать, тормоза не нужны

Кто лучший гонщик всех времен? Этот вопрос задают постоянно, но ответа на него нет — и быть не может.

Нельзя же сравнивать — пусть даже в теории — гонщиков, выступавших в разные десятилетия, на разных трассах и в совершенно разных условиях. Глупо оценивать человека в отрыве от эпохи, в которой он жил. Тацио Нуволари, например, гонялся по асфальтированным трассам, тогда как Кампари, Аскарари, Минойя, Бордино, Наззаро и многие другие — даже не по гудронным, а по проселочным дорогам, едва сбрызнутым раствором для пылеподавления под названием *Fix*.

Адекватное сравнение здесь просто невозможно. Однако общие черты, конечно, есть, хоть восприятие и субъективно. Мы можем сказать, что у Нуволари и Мосса схожий стиль пилотирования — на любой машине, в любых условиях и на любой трассе они были способны побеждать. Я назвал этих гонщиков, так как оба они настолько виртуозно управляли автомобилем, что просто не имели себе равных. Они умели выдать максимум на кузовном автомобиле, на двухместном или одноместном болиде, тогда как другие гонщики — например, Фанхио, — показывали выдающийся уровень на одноместном болиде, но были не так хороши на остальных.

Хоть я и упомянул Нуволари — и не в последний раз, — выбрать лучшего среди итальянских гонщиков невозможно по тем же самым причинам. Но и здесь допустимы сравнения. Феномен Антонио Аскарари схож с феноменом Тацио Нуволари — прежде всего бесстрашием. Наззаро и Минойя отлича-

лись точностью пилотирования, а Варци, Брививо и Муссо — особым спортивным благородством. Тросси был похож на Бордино. Вильнёв напоминает мне Молля.

Но это все — лишь мое субъективное мнение. Повторю: сравнивать можно только тех, кто гонялся бок о бок. Нечего и говорить, раньше автоспорт требовал куда большей физической подготовки и мастерства в управлении машиной, чем сейчас. Над дорогами от каждой машины поднимались такие клубы пыли, что гонщикам порой приходилось ориентироваться по телеграфным столбам. Сами же гонки длились не два часа, а намного, намного дольше, часто начинаясь на рассвете и заканчиваясь глубокой ночью. Просто вспомните «Тарга Флорио» и «Милле Милья». Да и машины в то время куда хуже держали дорогу, весили намного больше и амортизировали не так хорошо, а ведь двигатели уже были очень мощными. Поэтому приходилось постоянно вносить корректировки, осмелюсь даже сказать — импровизировать, хотя у гонщиков это в крови. Подвеску, разумеется, никто отдельно не изучал, поэтому порой изгибались и деформировались сами рамы, что создавало иллюзию амортизации.

Всех пилотов я бы разделил на четыре большие категории — четыре поколения в зависимости от времени, в которое они выступали: с 1920-го по 1930-й, с 1930-го по 1939-й, после войны и сейчас. Наиболее заметные пилоты первого периода — это Аскарри, Кампари, Наззаро, Бордино, Мазетти, Брилли-Пери, Матерасси, Миноя, Вагнер, Саламано, Бордзаккини, Джакконе, Нойбауэр и Вернер.

С Антонио Аскарри я познакомился в Милане в 1920 году. У этого невысокого, атлетичного и элегантного светловолосого молодого человека несомненно была коммерческая жилка. Уже тогда он продавал машины, а также владел мастерской, где строил гоночные автомобили. Например, *Fiat 4500 GP* 1914 года выпуска, на которой Аскарри одержал первую послевоенную победу — на гонке «Парма — Поджо-ди-Берчето» 1919 года*.

* Любопытно, что именно эта гонка стала официальным дебютом Энцо Феррари в качестве гонщика (о чем он писал в предыдущих главах).

Что интересно, Аскари был земляком Нуволари, уроженцем Мантуи, из местечка Кастель-д'Арио. Антонио и Тацио знали друг друга лично, их семьи имели общие корни. Нуволари были землевладельцами, тогда как отец Антонио торговал зерном, а потом переехал в Милан.

Вскоре Антонио стал одним из тех, кто определял направление развития *Alfa Romeo*, а также получил должность генерального представителя компании в Ломбардии. Именно он задумал построить *ES Sport* — модель, подарившую «конюшне» первые успехи и известность. Мы любя называли его Маэстро, и, честно признаюсь, во многом именно его пример вдохновил меня стать — нет, не столько пилотом, коммерсантом или директором «скудерии», сколько просто частью безумного мира гонок, и вариться в этом котле, притягивая других. Антонио отличался невероятно сильным характером, был исключительно деятельным и мужественным человеком. Он даже ездил в Бразилию с двумя братьями и участвовал в строительстве узкоколейки. Антонио был образцовым отцом и мужем и настоящей душой компании. Обычно он платил за всех и не терпел возражений. Щедрый во всем — и одновременно скромный. Он отличался замечательной эрудицией, хотя не имел возможности много учиться. Если Антонио не мог сам решить какую-то техническую проблему, то не стеснялся просить совета и помощи у людей, которые, как он считал, разбирались в этом лучше него.

Аскари был совершенно бесстрашным гонщиком и настоящим импровизатором. Мы называем таких «гарибальдийцы» — люди, для которых ключ к победе — храбрость и спортивный азарт, а не кропотливое изучение маршрута; они угадывают повороты интуитивно и, входя в них, доводят сцепление до катастрофически опасного минимума. Помню один показательный пример. На Гран-при Италии 1924 года в Монце создатель автодрома и директор гонки, великий Артуро Мерканти, отправил в боксы *Alfa Romeo* срочное сообщение: «Если Аскари продолжит проходить обратный поворот настолько опасно для себя и других гонщиков, я буду вынужден его снять». Аскари действительно все сильнее заносило на выходе,

потому что на каждом круге он старался пройти этот участок еще быстрее. Всего через год, на автодроме «Монлери», выступая на красной *Alfa Romeo*, Аскарри погиб, в очередной раз пытаясь доказать, что не имеет себе равных. Его сын Альберто видел отца в последний раз, когда был еще маленьким, но помнить будет всегда.

Другая важная фигура, представлявшая *Alfa Romeo* в то время, — это, конечно, Джузеппе Кампари. Вот уж поистине уникальная личность! Уроженец Милана, сын чрезвычайно деятельной матери и, напротив, весьма флегматичного отца, он стал тест-пилотом *Alfa Romeo* в еще совсем юном возрасте. До сих пор помню, с какой необычайной легкостью он менял передачи: в 1920 году Джузеппе мог переключаться с двойным выжимом сцепления без скрежета, ловко тормозя тяжеленный маховик и коробку передач, состоящую из огромных шестеренок.

Я познакомился с ним на «*Targa Florio*» 1920 года. Там он гонялся на *Alfa Gran Premio 4500*, машине с таким же объемом двигателя, как у меня, только более старой модели. Уже тогда это был довольно упитанный, но могучий мужчина. С вечно блестящей от пота светлой кожей, густо поросшей пучками темных волос. Он сразу же заявил, что обожает петь ничуть не меньше, чем гоняться. Выбрать одно из этих занятий он так и не смог и всю жизнь посвящал свободное от гонок время совершенствованию своего вокала. За годы нашего с ним знакомства Кампари представил мне немало подруг, неизменно называя их оперными дивами. Это дефиле закончилось появлением певицы Лены Каваллери, будущей жены Кампари. В те времена она была известна не меньше, чем ее почти тезка — Лина Кавальери*.

Наша дружба стала крепче, когда Кампари перевалило за 30. Благодаря гонкам он относительно молодым смог сколо-

* Лина Кавальери (1874–1944) — итальянская оперная певица, звезда «прекрасной эпохи». Она пела в театре Сан-Карло в Неаполе, в Гранд-Опера в Париже, в Ковент-Гардене в Лондоне, выступала в Петербурге и Москве, состояла в связи с князем Барятинским, который просил у императора Николая II дать разрешение на их брак, но получил отказ. Кавальери, кроме потрясающих вокальных данных, отличалась невероятной красотой.

тить неплохое состояние: купленный им особняк в аристократическом районе Милана Сан-Сиро буквально ломился от картин и кубков. Все стены сплошь были увешаны полотнами, а мебель уставлена трофеями. Но места не хватало, и они стояли прямо на полу, так что для прохода оставались узкие коридоры. Помню, как-то раз Джузеппе с женой устроили ужин для друзей в честь новоселья. (Да, нужно сказать, что у Кампари была и третья страсть — он обожал готовить.) И заявил, что в нашу честь приготовит пасту риччолини с соусом. Кто не знает, это широкая короткая лапша, скрученная в спираль — традиционное блюдо миланской кухни. Я решил посмотреть, как Кампари готовит, — не сомневался, это стоит того, — и отправился на кухню. Одетый в полосатый серо-голубой домашний костюм, напоминающий тюремную робу, великий гонщик склонился над кастрюлей с мясным соусом, окутанной клубами пара. С разгоряченного лица Джузеппе в нее падали капли пота в дополнение к приправам, которые он использовал. За столом я сообщил, что на пасту с соусом у меня сильнейшая аллергия и есть ее я, к сожалению, не могу. Друзья же посчитали риччолини превосходными, разве что немного пересоленными. На десерт нас ждал дуэт от хозяев — первый акт «Травиаты».

В Кампари было что-то особенное: непосредственность, искренность, простодушие. Поэтому он оставался скромным даже на пике славы. После победы на Гран-при Франции в 1924 году его пригласили сказать пару слов рукоплескавшим зрителям, среди которых был и мэр Лиона Эдуар-Мари Эррио*. Кампари замер, словно язык проглотил. Его механик, Маринони, пытался заставить Джузеппе произнести хоть что-нибудь, для приличия. Но того будто парализовало. Тогда Маринони стал подсказывать громким голосом: «Ну скажи

* Эдуар-Мари Эррио (1872–1957) — французский государственный и политический деятель. Он был мэром Лиона почти 52 (!) года (с 1905-го до самой смерти, за исключением лет оккупации фашистами), премьер-министром и министром иностранных дел, министром народного образования и др. Именно он установил дипломатические отношения с СССР и издал закон о бесплатной школе.

хотя бы «Да здравствует король Франции!»». От оплошности, которая в те времена имела бы почти исторические последствия, итальянскую команду спасло только упорное молчание Кампари*. При этом Джузеппе не был лишен и остроумия. Как-то раз он приехал ко мне на Апеннины, где я восстанавливался после сильного нервного истощения. Мы ужинали с ним и несколькими офицерами, и в конце застолья генерал, весь в медалях, произнес в честь Кампари тост, щедро приправленный красивыми словами и патриотическими идеями. Джузеппе предпочел бы отмолчаться, но я настоял, чтобы он ответил. Тогда Кампари поднялся с бокалом в руке и сказал: «Синьор генерал, синьоры офицеры, пью за ваше здоровье. Вы, многоуважаемые господа, занимаетесь войной, мы — гонками. На что только не пойдешь ради куска хлеба».

Страсть к опере настолько захватила Кампари, что он даже выступал — на настоящей сцене в театре Доницетти в Бергамо. Помню, я был там на премьере «Ласточки» Пуччини еще в годы военной службы. Разумеется, ставили «Травиату», и Кампари исполнял партию Жермона** — свой коронный номер. Высокие ноты ему удавались прекрасно — он мог петь их громко и долго тянуть, однако с низкими дела обстояли не так хорошо. В общем, выступление нельзя было назвать успешным, и какой-то бессердечный зритель крикнул, чтобы он шел гоняться. Кампари, в образе Альфреда Жермона, резко оборвал пение, обернулся и воскликнул, изобразив растерянность: «Когда я гоняюсь, мне говорят — иди пой, а когда пою — иди гоняйся. И что же мне делать?» Он, конечно, шутил: на трассе сразу было видно, что Джузеппе — великий мастер.

Но Кампари обладал не только исключительным мастерством: он был настоящим бойцом, человеком, который ради победы не обращал внимания на риск и на... многое другое. Сейчас

* На тот момент во Франции была провозглашена республика (Третья Французская республика — с 1870 по 1940 год). Учитывая, как непросто прошло становление республики (более 15 000 убитых без суда и следствия, «кровавая неделя» 21–28 мая 1871 года и др.), слова «Да здравствует король Франции» действительно могли вызвать гнев французов.

** Альфред Жермон — главный герой оперы «Травиата».

расскажу, что я имею в виду. На тренировочных заездах «Милле Милья» 1928 года я сидел с ним в машине, когда мы проезжали перевал Ратикоза. Вместо кресел мы использовали так называемые *baquetes* — сидения, которые были прикреплены к решетке, а решетка — к раме железной проволокой и четырьмя болтами. Вдруг откуда-то снизу, с деревянного пола, прямо мне в лицо полетели брызги. Стараясь перекричать рев двигателя, я заорал: «Наверное, какая-то трубка сломалась! Давай остановимся, надо посмотреть!» Кампари не ответил. Я вытаращил на него глаза. Он что, совсем чокнутый, если готов так рисковать?! Надо сказать, штанины комбинезона у него всегда были коротковаты — настолько, что из-под них торчали хлопчатобумажные кальсоны, завязанные тесемочкой поверх носков. Оглядев Джузеппе с ног до головы, я заметил, что из-под нижнего края его кальсон вытекает жидкость, которую ветер разносит по всей кабине. Я глазам своим не поверил. «Ты что, сдурел?» — прокричал я на миланском диалекте, зная, что на эти слова он не сможет не ответить. «Я посреди тренировки останавливаться не собираюсь! Работать надо, а не думать, куда бы отлить».

Кампари погиб на автодроме Монцы в сентябре 1933 года, ведя борьбу на пределе человеческих возможностей с великим Бордзаккини, своим напарником по команде, который тоже не выжил в столкновении. Причиной аварии стало вылившееся из двигателя на трассу масло. В тот черный день кроме них погиб еще и поляк Чайковский*.

Можно сказать, что со смертью Кампари закончились славные времена первого поколения гонщиков. Именно тогда во всеуслышание заявили о себе пилоты второго поколения: сначала Альфьери и Эрнесто Мазерати, ставшие известными

* Кампари лидировал в гонке, но его автомобиль занесло на крутом повороте из-за разлитого на трассе масла. Машина вылетела с трассы и попала в канаву. Джузеппе погиб на месте. Шедший сразу за ним Баконин Бордзаккини пытался избежать столкновения с машиной Кампари, но безуспешно. Его госпитализировали, но спасти не смогли. Несмотря на протесты, гонку продолжили, и на том же самом месте разбился еще один пилот — поляк Станислав Чайковский.

конструкторами, Нуволари и Варци, в противостояние между которыми вмешивались то Матерасси, то Фаджоли, а потом — Караччола, Широн, Трентиньян, Биондетти, Дрейфус и начинавший восхождение к вершинам Нино Фарина.

Главная звезда тех лет, разумеется, — Тацио Нуволари. Однако у него был достойный соперник — Акилле Варци, превосходивший Нуволари в точности пилотирования и холодной расчетливости. Их дуэль столь знаменита потому, что они олицетворяли собой совершенно разные стили пилотирования — даже в каком-то смысле стили жизни. Вот почему вокруг их соперничества бушевали такие страсти, что не только итальянские болельщики, но и фанаты в Европе разделились на нуволарианцев и варцианцев.

В этот же период обострилась конкуренция итальянского и немецкого автопромов. В конце успешного 1932 года, как я уже говорил, *Alfa Romeo* поручила *Scuderia Ferrari* непростую задачу — продолжать гонимую деятельность. Новый технический регламент ограничивал вес машины 750 килограммами, однако не выдвигал требований к объему двигателя, что, естественно, открывало огромные возможности для использования разработок в области металлургии: можно было опробовать на практике передовые решения. Так мы стали свидетелями применения новых материалов — в первую очередь магниевых сплавов и так называемых белых сталей. Благодаря им *Mercedes* и *Auto Union* смогли построить шести и более литровые автомобили не тяжелее 750 килограммов (вес без горючего), тогда как у нас осталось 2,6 литра. Лишь спустя несколько лет *Scuderia Ferrari* удалось увеличить рабочий объем до 3 литров, а потом и до 3,2.

С Нуволари я познакомился в 1924 году в Равенне, перед проводившейся второй раз после войны гонкой «Савио», в боксах, которые установили прямо перед базиликой Сант-Аполлинаре-ин-Классе. В те времена выступали Брамбилла, Малинверни, Матерасси, Балестреро, Вебер... Помню, на старте Нуволари — этот худощавый паренек — не показался мне серьезным конкурентом, однако в гонке я понял, что он единственный, кто способен помешать мне победить. Я выступал

на трехлитровой *Alfa*, он — на *Chiribiri*. Я стал первым, он вторым и несколько недель спустя мы в том же порядке финишировали на гонке «Полезине». И подружились.

Прошло еще пять недель, и Тацио перешел в *Scuderia Ferrari*, а вскоре стал ее лидером. Уже тогда он был колючим, язвительным человеком, редко сближавшимся с кем-либо. Помню, в 1932 году я отправлял Нуволари на «Тарга Флорио» — ту самую, закончившуюся его фантастическим триумфом с рекордом, который смогли превзойти только 20 (!) лет спустя, в 1952-м*. Так вот, прощаясь с Тацио перед его отъездом из Модены, я напомнил, что купил ему билет туда и обратно. А в ответ услышал: «Говорят, ты хороший руководитель, но я вижу — это неправда. Билет гонщику нужно покупать только в одну сторону, потому что обратно он может вернуться и в деревянном ящике».

Как и на «Милле Милья», на «Тарга Флорио» тех лет экипаж должен был обязательно состоять из двух человек. Нуволари перед поездкой на Сицилию спросил, не знаю ли я какого-нибудь механика — главное, чтобы он был худым, весил как он или даже меньше. Я познакомил его с Париде Мамбелли, пареньком из Форли, с которым меня свел Джиджоне Арканджели. Тацио оглядел мальчишку и сухо поинтересовался, не боится ли он участвовать в гонке. А потом объяснил, что каждый раз, когда они будут заходить в поворот слишком быстро — и возникнет риск вылета с трассы, он будет кричать, а Париде должен бросаться под приборную панель, чтобы при перевороте машины его защитила опорная дуга. Когда они вернулись из Палермо, я спросил Париде, как все прошло. Мальчишка не стал темнить и ответил: «Нуволари начал кричать на первом повороте и закончил на последнем. Так что я присидел под приборной панелью всю гонку».

Другой эпизод, уже на «Тарга Флорио», показывает великого чемпиона с неожиданной стороны — как сентиментально-

* В 1932 году Нуволари установил рекорд средней скорости прохождения дистанции — 79,3 км/ч, но в 1952-м году он был побит Феличе Бонетто, проехавшим со скоростью 80,025 км/ч. — *Прим. ред.*

го и непредсказуемого человека. Однажды на тренировке он сидел в кабине с Кампари, который вел автомобиль. На повороте они наехали на гравий, попавший с насыпи на свежий гудрон, их занесло и выбросило с трассы. Кампари успел выпрыгнуть из автомобиля, Нуволари же, оставшийся в машине, несся к склону, уходящему вниз метров на 30. Послышался глухой удар, и повисла гробовая тишина. Целый и невредимый Кампари принялся звать Тацио, пытаясь найти его среди камней и кустов. Нуволари не отвечал, и это сводило Джузеппе с ума. Добравшись до разбитой машины, он заглянул внутрь, — друга там не было. «Тацио, где ты?» — в отчаянии завопил Джузеппе на диалекте. И тут Нуволари, наконец, выскочил из зарослей люцерны, и, приложив палец к губам, шикнул: «Замолчи ради бога! Там перепелиное гнездо — и птенцы только что вылупились. Пойдем, я тебе покажу». Да, думаю, у него было чутье на дичь. Не случайно он был лучшим охотником деревни.

В отличие от подавляющего большинства гонщиков прошлого и настоящего, Нуволари не переживал из-за того, что машина у него хуже, чем у соперников, всегда выкладывался по полной и боролся даже за седьмое или 10-е места. За эту самоотдачу, страсть, за удивительную уверенность его обожали зрители, для которых он стал кумиром. Но Тацио ценили не только фанаты. Именно Нуволари немецкая *Auto Union*, одна из самых сильных на тот момент команд, пригласила стать основным пилотом после смерти своего лидера, Бернда Роземейера. И даже на непривычной машине Тацио подтвердил высочайший класс, проявляя свою удивительную гонщицкую интуицию. Нуволари никогда не забывал, что он итальянец. Многие до сих пор помнят его неизменную выцветшую желтую майку, а я — шейный платок в цветах итальянского флага, который он надевал на каждую гонку, закрепляя золотой брошью в форме черепахи — подарок от Габриэле Д'Аннунцио*.

* Нуволари был национальным героем, настолько почитаемым, что даже выдающийся итальянский писатель, поэт, драматург, военный и политический деятель Габриэле д'Аннунцио (1863–1938) однажды пригласил его

Не раз я слышал разговоры — что такого особенного в стиле Нуволари? Все кому не лень пишут и говорят об этом стиле. Но так бывает всегда, когда человек выходит за рамки человеческих возможностей и становится легендой; тогда про боксера скажут, что он мог убить быка ударом кулака, а про пилота — что мог пройти поворот на двух колесах.

Начав гоняться с ним бок о бок, я тоже первое время задавался вопросом: в чем же изюминка стиля этого художавого, неулыбчивого человека, результат выступления которого, как правило, зависел от количества поворотов на трассе: чем их больше, тем Нуволари быстрее — не зря повороты он называл «ресурсами». В общем, как-то раз во время тестовых заездов в гонке «Трех провинций» в 1931 году я попросил его взять меня пассажиром, пока он гонял на *Alfa 1750* из моей «Скудерии». Это был дебют Нуволари на гонке, и он осторожничал, потому что видел меня за рулем *Alfa* новой модели — восьмицилиндровой *2300*, более мощной, чем его. Но все же сопротивляться не стал. «Садись», — просто сказал он. В первом же повороте мне показалось, что Тацио ошибся и сейчас мы вылетим с трассы. Я приготовился к столкновению. Вместо этого мы вышли из поворота и оказались на нужной траектории в начале следующей прямой. Я посмотрел на Тацио: его обветренное лицо было спокойным, даже безмятежным, — совсем не таким, как у человека, который только что избежал аварии. Во втором и третьем поворотах у меня возникло абсолютно такое же чувство. К четвертому и пятому я почти привык. И заметил, что во время прохождения кривых Тацио не поднимает ногу с педали газа — держит ее в пол. Так, наблюдая за ним с пассажирского сидения, я начал понимать, в чем его секрет.

Нуволари входил в поворот намного раньше, чем инстинкт пилота диктовал это, например, мне. Он вообще проходил повороты странно: одним рывком направлял нос машины на вну-

к себе, поздравил с победой и подарил талисман — золотую брошь-черепаху — со словами «Самому быстрому человеку — самое медленное животное». Эту черепашку Нуволари носил до конца своих дней.

тренний радиус, как раз в том месте, где поворот начинался. И еще до этого, заранее, устанавливал нужную передачу, вжимал педаль газа в пол и, используя центробежную силу, отправлял машину в занос, а она держалась в повороте за счет тяговой силы ведущих колес. На протяжении всего поворота нос машины отклонялся от внутреннего радиуса, и в конце поворота машина уже находилась на правильной траектории для прохождения следующей прямой. Этот фокус Тацио проделывал раз за разом, и я вроде быстро привык, но не мог избавиться от ощущения, что катаюсь на американских горках.

Моя машина была мощнее, но я отстал на 32,9 секунды, а гонку выиграл Нуволари. После финиша Тацио сказал: «Чтобы тебя обогнать, мне пришлось выложиться, как никогда раньше». Его слова подтвердил Дечимо Компаньони, механик Нуволари, личность почти легендарная: «Да, — сказал он, — сегодня ты заставил меня поволноваться». В те годы пройти повороты таким способом позволяла зависимая подвеска, и то, что шины накачивали под более высоким давлением. Поэтому, если правильно рассчитать момент вхождения в поворот, его можно было пройти в заносе. Но «кривую Нуволари» повторить не мог никто. Многие пробовали снова и снова, но в самых опасных местах все же убирали ногу с педали газа. Ни один не осмеливался выжимать ее во время всего поворота, как Тацио. Возможно, просто никто не чувствовал машину так тонко и не обладал его нечеловеческим бесстрашием.

Позже, когда подвеска стала независимой, а давление в шинах — средним, исполнять эти акробатические заносы не смог и сам Нуволари. Однако кое-что из своего стиля он сохранил: Тацио продолжал нацеливаться на внутренний радиус поворота, так же позволяя машине уйти в занос. Только теперь он не давил ногой на газ, а подправлял руль несколькими резкими рывками. Казалось, для его несравненного инстинкта и таланта не существует никаких преград — ни границ человеческих возможностей, ни законов физики.

После окончания гоночной карьеры мы с Тацио остались друзьями, хотя и виделись довольно редко. Когда автомобили под маркой *Ferrari* начали участвовать в гонках, в 1947 году,

Нуволари подошел и сказал мне: «Феррари, я готов». Он никогда не называл меня по имени.

Нам удалось еще раз поучаствовать в гонке вместе — и в какой! В легендарной «Милле Милья» 1948 года, когда Нуволари невероятным образом прошел участок из Брешии в Реджо-Эмилию*. Я ждал его в местечке Оспицио, чтобы заправить машину. Поломка пальца рессоры лишила Нуволари заслуженной победы, о которой он так мечтал. Отдохнуть мы заехали к гостеприимному священнику и, лежа вечером в кровати, я сказал Тацио: «Не падай духом, выиграешь в следующем году». «Феррари, — ответил он, — таких моментов в нашем возрасте бывает немного. Запомни это и постарайся получить от них максимальное удовольствие». Что скрывалось за его словами — может, драма человека с нервами, натянутыми как струна, драма отца, который пережил смерть обоих горячо любимых сыновей** и тщетно надеялся, что ему не придется дожидаться конца, лежа в своей постели***?

Нуволари был одиночкой, человеком, с которым судьба обошлась очень жестоко, не пощадив его самые глубокие чувства. Однако я должен сказать — пусть это замечание не прозвучит непочтительно, — Тацио всегда мастерски режиссиро-

* «Милле Милья» 1948 года вошла в историю автоспорта как последняя крупная гонка Нуволари. Некоторые историки утверждают, что на обочинах посмотреть на легенду собралось несколько миллионов человек. Нуволари за гонку несколько раз попадал в аварию. Сначала повредил левое крыло и капот. Перед поворотом в Рим преимущество Тацио составляло 60 (!) минут. Однако *Ferrari* не выдерживала страстную манеру пилотирования Нуволари. При пересечении Апеннин сиденье водителя оторвалось от крепления. Нуволари выбросил его и заменил мешком с апельсинами, купленным по дороге. В Модене у него сломался передний амортизатор, но преимущество по-прежнему было огромным — 29 минут, поэтому даже Энцо Феррари не смог заставить его сойти. И только перед Пармой, когда у машины отказали все тормоза, к огорчению миллионов радиослушателей Тацио был вынужден признать поражение.

** Оба сына Нуволари умерли от болезни в 18 лет, с разницей в 9 лет.

*** Нуволари официально не объявлял об окончании карьеры, но его здоровье ухудшалось, и он вел все более одинокую жизнь. В 1952 году после инсульта он остался частично парализованным. Через год, после второго удара, Тацио умер в собственной постели.

вал собственную жизнь. Мало кто так хорошо, как он, знал, чего хотят зрители, мало кому удавалось так умело создать вокруг своего имени ореол легенды. Каждое его действие, каждый жест были заранее продуманы и просчитаны, несмотря на то, что он постоянно рисковал жизнью. Нуволари даже прописал в завещании, по каким дорожкам в саду пришедшие проститься с ним должны будут пронести гроб.

Узнав о кончине Тацио, я сразу же отправился в Мантую. Стоял жаркий день 11 августа 1953 года. В спешке я заблудился в лабиринте улочек старого города. Пришлось остановиться, выйти из машины и спросить в лавке жестянщика, как проехать на виллу Нуволари. Меня встретил пожилой рабочий; прежде чем ответить, он обошел мою машину, чтобы посмотреть регион на номерном знаке. Потом все понял, горячо пожал мне руку и сказал срывающимся голосом: «Спасибо, что приехали. Таких, как он, на свете больше нет и не будет»*.

Не так давно я снова побывал в Мантуе. Встретился со старыми друзьями из одного из самых первых клубов владельцев *Ferrari* и возложил цветы к памятнику, который мантуанцы установили великому земляку. Потом, немного волнуясь, зашел на виллу Нуволари, где его вдова Каролина бережно хранит память о муже. Вот трофеи, кубки, реликвии. Вот табличка Флорио — награда за победу в «Тарга Флорио», знамя «Милле Милья», Кубок Артуро Мерканти, поздравление, написанное рукой д'Аннунцио, приглашение от Витторио Яно, нарисованная Акилле Бельтраме обложка еженедельника *Domenica del Corriere* о победе на Кубке Вандербильта**, карикатура за авторством Марио Веллани Марчи, руль *Auto Union*...

* Нуволари обожали в родном городе. На похороны пришло по разным оценкам от 25 000 до 55 000 человек, как минимум половина населения Мантуи. Процессия растянулась на милю, а гроб был помещен на шасси, которое толкали Альберто Аскари, Луиджи Виллорези и Хуан Мануэль Фанхио.

** Кубок Вандербильта — первое крупное соревнование по автоспорту в США, организованное газетным магнатом Уильямом Киссэмом Вандербилтом II и проводившееся в 1904–1916 годах. Потомки Уильяма проводили три серии соревнований с тем же названием — в 1936–1937, 1960 и 1996–2007 годах. Тацио Нуволари одержал победу в Кубке Вандербильта в 1936-м. — *Прим. ред.*

Свидетельства давно минувших дней, застывшие воспоминания? Кто знает, смогла бы современная молодежь, увидев все это, почувствовать дух и очарование автоспорта тех лет? Чудесная получилась встреча, мы с Каролиной договорились увидеться еще раз*.

Акилле Варци, сын промышленника, родился в Галлиате, коммуне в регионе Пьемонт на границе с Ломбардией. Он, как и Нуволари, пришел в автоспорт из мотогонок. Нуволари гонялся на итальянском *Bianchi*, Варци — на английском *Sunbeam*, и уже тогда было понятно, что Акилле — экстраординарный талант. Автогонки очень быстро это подтвердили. Стиль пилотирования Варци отражал его личностные качества: умный, неуступчивый, умеющий все просчитать, при необходимости Варци беспощадно использовал слабинку соперника, малейшую ошибку, самую незначительную поломку. Я бы назвал его безжалостным. Понять Акилле бывало нелегко, особенно если какая-нибудь ерунда втемяшивалась ему в голову.

Помню случай, о котором мало кто знал. Я приехал на Гран-при Монте-Карло 1931 года за несколько часов до начала гонки и обнаружил, что капризы Варци чуть не довели Бацци до истерики. Акилле был недоволен машиной, ворчал, что ему неудобно сидеть. Бедные механики сменили уже с десяток подушек, но Варци по-прежнему все не устраивало. В общем, я подоспел как раз вовремя, чтобы увидеть развязку. Варци попросил две подушки, подержал их в руках, пощупал толщину и решил, что двух подушек будет мало, а трех — слишком много. Бацци смерил его тяжелым взглядом и спросил, не хочет ли Варци сходить выпить кофе. Пообещав, что, когда он вернется, все будет идеально. Как только Акилле отошел, Бацци выхватил у меня *Corriere della Sera*, сложил вчетверо и засунул под подушки. Варци быстро вернулся и сел в кабину. «Все отлично», — сказал он и даже слегка растро-

* Брак Нуволари тоже был необычным. В 1917 году он женился на Каролине Перина, но они решили не регистрировать брак в церкви, а только в органе власти, что вызвало скандал. Возможно, в том числе это имеет в виду Феррари, когда пишет о драмах в жизни Тацио.