

РОССИЙСКИЙ ГОЛОС ФОРМУЛЫ 1

Ф
О
Р
М
У
Л
А
1



**АЛЕКСЕЙ
ПОПОВ**

Алексей Попов

Формула-1. Российский голос

«ЭКСМО»

2017

УДК 796.712
ББК 75.721.5

Попов А. Л.

Формула-1. Российский голос / А. Л. Попов — «Эксмо», 2017

ISBN 978-5-04-089142-9

Алексей Попов – российский голос Формулы-1. И в минувшем сезоне его репортажам с автодромов всего мира исполнилось уже 25 лет... Эта книга – некое подобие творческого отчета за первую часть этого периода. Это и не автобиография, и не академическое резюме гонок. Это воспоминания. Фрагменты того, что Алексей помнит с 1990-го, когда увлекся Формулой-1, по 2002-й, когда вернулся в Москву из Монако. Первые статьи в 91-м, первые эфиры в 92-м, жизнь в Монако, полеты по всему миру – от Австралии до Аргентины. Дружба с пилотами, работа на телевидении, трое сыновей. А еще – много подробностей гонок. Таблицы всех чемпионатов за этот период. И конечно же – эксклюзивные фотографии от французского мастера Жана-Франсуа Галерона.

УДК 796.712

ББК 75.721.5

ISBN 978-5-04-089142-9

© Попов А. Л., 2017

© Эксмо, 2017

Содержание

Начало	7
1990	15
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Алексей Львович Попов

Формула-1. Российский голос

© Попов А., 2017

© ООО «Издательство «Э», 2018

* * *

Посвящается моему папе

Здравствуйте, друзья! С вами «...», российский голос Формулы-1.

Сколько ни говорил я, что речь идет о названиях сменяющих друг друга каналов, сколько ни объяснял, откуда это придумал и почему не имел в виду себя, столько меня переубеждали буквально все коллеги и болельщики. Даже титр пару раз увидел такой во время выступления на своем же канале: «Алексей Попов. Российский голос Формулы-1. Что ж, пусть. Сам так о себе не буду, но другим не запретишь. Так вышло, что этим самым голосом отработал 25 лет. Некое подобие отчета – перед вами.

Сразу прошу не судить строго литературные достоинства и стиль повествования. Это не книга в прямом смысле этого слова. Даже не статья, которую я писал бы, тщательно выверяя хоть какой-то стиль. Нет, перед вами – плод наших бесед с моим другом журналистом Андреем Петровым. Бесед с диктофоном на столе в разных кафе вокруг Шаболовки на протяжении почти двух лет. Потом переложили на бумагу, вычитали, поправили, опять вычитали. Но разговорный стиль остался.

На самом деле перед вами и не автобиография, и не академическое резюме гонок. Перед вами то, что я помню с 1990-го, когда увлекся Формулой-1, по 2002-й, когда вернулся в Москву из Монако. Будет ли когда-нибудь продолжение? Не знаю, зависит в том числе и от вас. Ну а здесь – фрагменты воспоминаний. Много убрал, вычитывая наговор. И какие-то личные подробности, и какие-то излишние детали тех или иных гонок. Правильно ли сделал – не знаю. На самом деле тут так, как я помню.

Некоторые эпизоды, кстати, помнил неверно – когда делал таблицы результатов по годам, замечал, что какая-то авария вспоминалась из другой гонки или этой, но другого года. Что обгон какой-то был за третье место, а не за лидерство. Такие огрехи, конечно, в тексте поправил. Но наверняка не все. Да и субъективного там много, в том числе и мое отношение к некоторым событиям. Сначала хотел все убрать, потом убрал, но не все. Так что вы наверняка найдете и ошибки, и спорную для вас точку зрения. Так что вот – книга воспоминаний. Относитесь как к художественному тексту. Хотя душой я в нем не покривил ни на секунду.

Спасибо Андрею Петрову, что все это выслушивал.

Спасибо Эльвире Саляховой из «Эксмо», что настаивала и не давала заглухнуть долго-строю.

Спасибо старому другу и великолепному французскому фотографу Жану-Франсуа Галерону, что отобрал для меня и предоставил за смешные по западным меркам деньги кадры этих далеких уже чемпионатов.

Спасибо Наталье Фабричной, что работает со мной бок о бок уже столько лет и терпит все это безобразие.

Спасибо родителям, Льву Владимировичу Попову и Елене Юрьевне Бельской, что вырастили меня таким увлекающимся человеком и поддерживали там, где другие бы наставили на путь карьеры и денег, а не любимого дела всей жизни.

А главное, друзья, спасибо вам! За то, что любите гонки, смотрите их, болеете и переживаете. Я работаю для вас. И это не пафос, это правда...

Итак, готовы? Тогда – внимание... Гаснут огни!!!

Начало



Наверное, логичнее было бы отсчитывать эту книгу с 92-го года, когда я начал комментировать гонки на ТВ, или с 91-го, когда начал свою профессиональную деятельность в газете «Спорт-экспресс». Но это отдельная тема, к ней мы еще вернемся. На самом деле хотелось бы начать эту историю годом раньше, потому что истоки моей Формулы-1 лежат в 90-м, а не в 91-м или 92-м.

90-й год для меня – год моего шестнадцатилетия, фактически вступления во взрослую жизнь. Но время летит очень быстро, и вот уже из моих троих сыновей одному 22, скоро университет окончит, другому 16. Третий довольно маленький, только недавно в школу пошел, но и ему уже девять. Девяностый – особенный год и в моей жизни, и в Формуле-1.

Так получилось, что именно тогда я всерьез, по-настоящему полюбил гонки. Мне было 16, исполнилось летом, и в этот самый момент я оказался в Бельгии, на каникулах у дедушки. Мне очень часто приходилось это повторять во всех интервью и регулярно доводилось читать размышления, которые не всегда были справедливыми по отношению ко мне. Никогда не было желания с ними спорить по мелочам. Теперь есть возможность раз и навсегда развеять все инсинуации на эту тему, и будет уместно сделать это в рамках книги.

Дело в том, что я не считаю себя «мажором советского времени», хотя очень часто доводилось читать: у него все было с детства, у него все было предрешиено... Не совсем так. Мой дедушка действительно был достаточно высокопоставленным человеком, но не настолько, чтобы это могло, по советским меркам, помочь в работе. Он трудился в торговом представительстве Советского Союза и посвятил этому всю жизнь. По образованию, как и моя бабушка, был инженером путей сообщения, но затем его послали учиться в Академию внешней торговли. И благодаря знанию языков дедушка работал в Бельгии, потом два раза во Франции, а потом еще раз в Бельгии. Это как раз пришлось на 70-е и 80-е. Он был заместителем торгового представителя Советского Союза. Это достаточно большая должность, но не гигантская, не министерская. Иными словами, у нас не было государственных дач. Наверное, он получал зарплату по советским меркам выше среднего, но в любом случае я рос как нормальный ребенок, в нормальном дворе, в нормальной семье. Дрался в школе – более того, дрался даже в той же самой Бельгии. Я трижды проводил летние каникулы в Бельгии, когда мне было 14–16 лет. Так что доводилось и драться, и влюбляться, и пиво пить исподтишка.

Надо понимать, что советскому гражданину все это было не так легко сделать. Даже будучи за границей, ты все равно был на территории Советского Союза. И каждый выход за забор посольства – это только со взрослыми, совсем не так, как сейчас.

Зато там было телевидение, которое транслировало гонки. Но в 88-м, 89-м годах они меня не очень сильно зацепили. Хотя я любил машины с самого раннего детства. И если попадал на гонки, то смотрел, не переключал, однако не разбирался досконально и уж тем более не ждал, не отмечал красным фломастером в программе передач.

Тот 90-й год стал поворотом. Действительно, первая гонка меня зацепила с самого начала. На мое счастье, я учил в школе французский язык, поэтому прекрасно понимал еще и комментарии, а не только визуальный ряд. Это был настолько интересный чемпионат! Посмотрев одну гонку, уже ждал следующую, потом следующую... Поэтому, когда август закончился и надо было возвращаться в Москву, для меня это было драмой. Не потому что я покидал Бельгию, а потому что понимал, что не увижу продолжения гонок. Тогда появились первые видеомagneтофоны, и я очень просил дедушку записать мне эти гонки на кассеты, потом прислать их с бабушкой зимой. 90-й год – я смотрел записи с видеокассет по много-много раз. Это был ключевой момент.

Всю осень ждал результатов каждой гонки. Узнать их было очень тяжело у нас, тем не менее мне это удавалось в ларьках «Союзпечати», где продавались коммунистические газеты разных стран мира. Там была и французская «Юманите». И на последних страницах – раздел

спорта, где публиковали результаты гонок Формулы-1, первую шестерку финишировавших в каждой гонке. Для меня уже это было огромным счастьем – просто узнать, как она завершилась. Сейчас, в эпоху Интернета, такое трудно понять и трудно поверить в это.

Тот, 90-й год закончился трагической нотой для всей нашей семьи. Дедушка зимой вернулся в Москву и буквально через месяц умер от инфаркта. Поэтому потом, когда я где-то читал, что меня по благу устроили на телевидение работать мои высокопоставленные родственники... Все это – совершенная неправда. Должность его вряд ли позволила бы меня устроить куда-то по благу, да и у меня другое было воспитание.

Начнем с того, что если бы он куда-то кого-то устраивал, то первым делом устроил бы куда-то свою дочь, зятя. Но, к счастью, каждый в моей семье работал тем, кем хотел. И мама, и папа у меня преподаватели. Мама – философии, папа – химии, потом он долго экологией занимался, сейчас работает в МГУ на факультете глобальных проблем. По советским меркам родители получали не так много, но всегда занимались тем, чем хотели и что умели. Они до сих пор продолжают работать, хотя у обоих уже пенсионный возраст. Так что меня никто никогда никуда не устраивал. Это, может быть, главный миф, который я очень часто о себе слышал. И он чуть-чуть меня задевал. Больше скажу: никогда не мечтал работать на телевидении, да и журналистом вообще. Просто искренне любил гонки.

Я окончил школу в 91-м, в июне, в июле сдал экзамены, поступил на социологический факультет МПГУ. Это был самый первый набор на этот факультет, он только образовался. Даже не помню, почему я выбрал именно его. Наверное, потому, что это было что-то новое, интересное. Плюс удобное расположение: я тогда жил на проспекте Вернадского, а институт находился на «Юго-Западной». От меня по прямой ходил троллейбус, всего три-четыре остановки. Но к моменту, когда я пришел на факультет 1 сентября, я уже работал. И вот как это получилось.

В августе совершенно случайно купил первый номер «Спорт-экспресса» в «Союзпечати» – в общем-то, всегда любил спортивную прессу, газеты, журналы. Даже когда не было денег, можно было зайти, полистать их на прилавке. И вот я увидел новую газету с совершенно потрясающим оформлением – по сравнению с «Советским спортом». А эту газету я тоже покупал время от времени, потому что там иногда что-то печатали о гонках. Но «Спорт-экспресс» предложил абсолютно другой уровень по визуальному оформлению газеты. Макет был яркий и бросался в глаза. И в самом же первом номере была статья о Формуле-1! С огромным энтузиазмом я ее прочитал, но она мне не очень-то понравилась. Красочная, довольно длинная – но все вокруг да около, не о самой гонке. Корреспондент побывал на этапе в Венгрии в 91-м году, но непосредственно о борьбе пилотов на трассе был всего лишь один куцый абзац. Все остальное – о том, как украшен Будапешт флагами в честь «Кэмэл» и «Мальборо». И все рассуждения были лишь о том, что у «Мальборо» две команды («Макларен» и «Феррари») и у «Кэмэл» две команды («Уильямс» и «Лотус»).

Для меня, как для человека, который уже немного разбирался в гонках, было ясно: говорить, что «Макларен» и «Феррари» с одной стороны баррикад по сравнению с «Уильямсом» – совершенно неправильно. Потому что эти две команды вели борьбу между собой в первую очередь. И предыдущий 90-й год был пароксизмом сражения. После нескольких лет доминирования «Макларена» подряд, Прост ушел в «Феррари» и чуть было не выиграл титул, закончилось все знаменитым столкновением на этапе в Японии. Для него и для Сенны это был второй подряд «таран». Но если первый был на Сузуке, когда они были партнерами, то здесь это было столкновение между представителями двух разных конюшен. «Феррари» к тому моменту не выигрывала чемпионский титул почти десять лет. Забегая вперед, можно сказать, что итальянская команда еще столько же его не выигрывала. И Сенна пошел на таран, стал чемпионом, а Прост не стал.

И вот начинается 91-й год. Новая машина у «Феррари», совершенно невнятная, никак не получается выиграть гонку. У «Макларена» все неплохо, у «Уильямса» тоже... Не все, далеко не все было вокруг сражения «Кэмэл» и «Мальборо». Между собой боролись команды, а не спонсоры. И если спонсор поддерживал две конюшни, то между собой они боролись еще более жаростно.

В любом случае, мне понравился сам факт, как была сделана газета. И особенно то, что человек захотел написать о Формуле-1. Пусть даже, с моей точки зрения, не совсем то, что я написал бы сам. А поскольку были летние каникулы и вступительные экзамены остались за спиной, я решился на беспрецедентный для себя шаг. И поехал на Пушечную улицу, позади «Детского мира», между Лубянской и Кузнецким Мостом. Достаточно старый переулок, сзади гостиница «Савой», старая Москва, вход через арку. В одном дворе стоял полусособняк, полунепонятное строение, вокруг мусорные баки – начало 90-х, полнейшая разруха, беспредел, магазины пустые, дефицит всего, спекуляция... Тогда мы с ровесниками пытались смотреть, что делали взрослые. А они покупали сигареты в одном районе Москвы, пытались перепродать в другом. Это было смутное время. Очень не завидую взрослым, которые тогда жили. Нам-то что? Школу закончил, тебе 16–17 лет – весело!

И вот я зашел в тот двор, нашел покосившееся строение. На одном из первых этажей дверь – что-то вроде бывшей коммуналки. Три комнаты, заваленные стопками бумаг и газет. Это и был первый «Спортэкспресс». Совершенно не смущаясь, бегали повсюду тараканы, все было прокурено, сидели какие-то люди, другие сновали из комнаты в комнату. Словом, восхитительное ощущение настоящей жизни. И я вошел туда и немножко оробел. Хотя к тому моменту был уже металлистом, так что в школе сложно меня было испугать: волосы ниже плеч, косуха, перстни какие-то с черепами.

Музыка – это отдельная история. Наше поколение ни на что, кроме металла, просто не обращало внимания. Тогда были только кассеты, и с ними было связано много «приколов». Например, самой крутой считалась фирма TDK. Если тебе удавалось достать ее кассеты, дальше была дилемма: если у тебя и твоих друзей был двухкассетник, то ты с другой кассеты что-то переписывал, либо можно было пойти в студию звукозаписи. Была одна на Арбате, на пешеходной улице. В полуподвальном помещении все стены были завешены плакатами, информационными стендами с альбомами металлических групп. И вот ты отдавал эту кассету и говорил: на сторону А, мне, допустим, «Металлика» – 86-й год, а на сторону В – «Мановар» – 84-й год, второй. Ведь каждый в моем поколении знал, что «Мановар» в 84-м году выпустил 2 альбома!

Поскольку я учил в школе французский, абсолютно неправильно произносил названия. И вообще это была большая проблема: сейчас нашел свои кассеты и увидел, что копировалось с листочков, напечатанных на машинке с латинским шрифтом, и очень часто вместо «I», «L». Английских слов мы не знали толком и копировали, как китайские иероглифы. Это было очень долго и мучительно. Зато каким шрифтом пишется название каждой группы, знал любой, и все подьезды были расписаны названиями металлических команд.

Мой самый первый компакт-диск – Iron Maiden 88-го года, «Seventh son of the seventh son». Этот альбом был заслушан практически до дыр – еще бы, самая первая и самая любимая группа! А дальше постепенно к ней начали присоединяться «Металлика», «Мановар», из наших – «Ария». Кстати, я и сам в школе пел. У нас была группа «Пастор». Очень забавно перекликается с Пастором Мальдонадо. Но это было во второй школе, в которой я учился, – не на проспекте Вернадского, а в Теплом Стане.

Так или иначе, когда я пришел в редакцию, был уже опытным металлистом и в школе никого не боялся, а тут оробел. Но самое главное – не особо понимал, чего добивался, зачем туда приехал. Пока ехал – понимал, а на месте растерялся. Но все равно смело вызвал человека по фамилии Гескин, который и написал эту заметку про Формулу-1. Он оказался не просто

журналистом, а аж первым заместителем главного редактора. Самим главредом был Кучмий, который, по сути, и сделал в нашей стране футбол спортом номер 1. До него, в советское время, это было не так очевидно. Футбол чудовищными усилиями Кучмий, многолетней пропагандой – из 8 страниц газеты семь могло быть посвящено футболу – занял первое место среди всех видов спорта. Чудовищный перекося, шли подробные отчеты с матча чемпионата Словакии. Калька с итальянской прессы, но на Апеннинах могут позволить себе посвящать три первые полосы, например, велоспорту – когда есть для этого достойный повод. У «Спорт-экспресса» была четкая установка на футбол.

Так или иначе, вышел ко мне Гескин, который оказался взрослым солидным человеком с усами, и этим смутил меня, потому что я представлял кого-то близкого ко мне, не 17-летнего пацана, но все же. И весь мой боевой задор улетучился. Ну, может, не весь, но, как теперь принято говорить, – чуть более, чем наполовину!

Сейчас в интернете подросткам легко оскорблять взрослых, а в советское время воспитание было совсем иным. Конечно, выпив у метро, ты мог песню «Ой, мороз, мороз» орать по ночам, когда тебе из окон орали уgomониться. Но уважение к старшим было. Не нужен был ОМОН, один милиционер с грозным видом останавливал толпу подростков.

И вот когда вышел этот Гескин, я смутился, промямлил что-то, но взял себя в руки. И твердо ему сказал – мол, спасибо большое, что вы написали эту статью про Формулу-1, но статья-то плохая, никуда не годится...

Забегая вперед, скажу, что, на мой взгляд, немалую роль сыграл тот факт, что мы были лицом к лицу. Когда люди опосредованно это пишут, да еще с матерком и наглыми выражениями, то отнестись к этому серьезно невозможно. А тут человек видит перед собой смущающегося подростка с длинными волосами, но который при этом имеет какие-то свои убеждения. Он посмеялся и сказал: ну что, можешь лучше? Я сказал: могу. Ведь я учился всегда на одни «пятерки» и когда-то ходил в кружок журналистики Дома пионеров. Правда, мне было лет десять тогда: посетил несколько занятий, написал пару эссе, меня даже похвалили. Поэтому, когда меня спросили, могу ли я лучше, я, естественно, сказал, что могу. Гескин решил сыграть на «слабо», как я это сейчас прекрасно понимаю, может быть, частично посмеяться надо мной, а может, посмотреть – вдруг что выйдет. Он меня отвел к электрической печатной машинке «Ятрань» – ее отличие от обычных печатных машинок в том, что когда строчка менялась, каретка съезжала с громким звуком, сотрясая весь стол. Дал мне бумагу и сказал: ну, пиши.

И я написал то, что мне представлялось интересным о Формуле-1. Это было перед следующей гонкой, которая должна была состояться в Бельгии. Там дебютировал Михаэль Шумахер ближе к концу сезона. Это тоже было совершенно случайно, по стечению обстоятельств. Тогда основная задача журналиста была – добыть информацию. Сейчас основная задача – интерпретация информации. Информации везде море, ты должен ее найти, а потом решить, что донести людям. Ты лимитирован не количеством информации, а тем, сколько можешь выдать в эфир. А тогда было ровно наоборот. Был макет каждого листа газеты, он расчерчивался на колонки, 2, 3, 4, потом рисовалось, какого размера будет фотография, какой будет заголовок. И примерно говорилось: у тебя есть 2500 знаков. Дальше ты шел и думал, что бы написать. К тому Гран-при Бельгии, к счастью, у них уже была такая вещь, как прообраз интернета, информационное агентство. Выглядело это так: стояло три принтера, крутились рулоны бумаги, и на них что-то печаталось. На одном была Рейтерс на английском, на втором – ТАСС, на третьем – АРР. Можно было собрать отдельные кусочки бумаги, они могли быть широкие и узкие в зависимости от количества текста, и у каждого был заголовок «футбол», Формула-1. Того, что было связано с Формулой-1, было очень мало, но для меня это уже был кладезь по сравнению с тем, как я добывал информацию, пытаюсь не пропустить ни одного выпуска программы «Время». Поэтому свежие новости, пусть даже коротенькие, пусть даже пунктиром, это было гигантское

чудо для меня. Надо понимать, что тогда никаких книг по статистике не было. Буквально все добывалось по крупицам.

И вот из всего этого я слепил заметку о Гран-при Бельгии. Был очень доволен собой, печатал одним пальцем, разумеется – указательным пальцем правой руки, потому что никто не учил меня печатать. Так что занял этот процесс несколько часов. Два – точно. Отдав эту заметку Гескину, гордо встал и ушел. Был уверен, что на этом все и закончится. Но на следующий день, купив газету, я увидел статью за своей подписью. И это для меня был шок: никогда к такому не стремился, не мечтал с детства быть журналистом... Позвонил в газету по телефону, который был опубликован внизу, и попросил передать трубку Гескину. И сказал: это я, Алексей Попов, Формула-1, вчера... Владимир в ответ спросил: а ты почему не на работе? И эту фразу я запомнил на всю жизнь. Замялся, потом говорю – сейчас приеду, через полчаса. Так что через пару недель, 1 сентября, когда надо в институт, он мне был уже не очень интересен. У меня уже была взрослая жизнь, со взрослыми коллегами. И, как выяснилось, я нашел свое призвание. А Владимир Гескин стал для меня в профессии своего рода крестным отцом. При этом относились ко мне достаточно жестко, за что я тоже искренне благодарен. Никакого снисхождения не было и в помине.

У меня было прозвище «молодой», ведь я действительно был очень молодой. Опытные журналисты – люди выпивающие, надо было кому-то ходить в магазин... На Кузнецком Мосту была пельменная, туда можно было ходить обедать. Потом надо было обязательно за чем-то «бежать» для старшего поколения. Зато в ответ – бесценный опыт, бесконечные байки тех, кто уже сто раз побывал в командировках, общался с разными спортсменами. Все это было намного более романтично, чем сейчас. Тогда журналист был связующим звеном между спортсменом, болельщиком и спортом в целом. И от того, насколько интересно он сумеет написать, зависело, заинтересуется аудитория или нет.

Тогда в редакции были собраны «гиганты мысли». Очень много интересных историй довелось услышать. Но молодому организму иногда бывала критична эта доза. Как-то олимпийская чемпионка Елена Вайцеховская привезла меня домой к родителям. Был достаточно веселый момент. К счастью, следующее утро не началось со слов: «Как ты мог? Ты был пьян! Тебя привезли домой!» Ничего подобного. Но мне самому это был отличный урок – меру надо знать. Так что «школа» была очень интересная. И это братство оставило более глубокий след, чем все, что потом было на телевидении. Хотя продолжалось не так много времени – уже весной 92-го года началась работа на ТВ.

Полгода я учился в институте и параллельно работал в газете. И зарабатывал гораздо больше, чем родители. Это, конечно, тоже абсолютная несправедливость. Помню, самая первая зарплата, за август и сентябрь, полтора месяца, была в районе четырех сотен советских рублей. У меня родители продолжали получать под двести каждый. Притом что за ними были десятилетия академического стажа, научные степени... Представляете, я, в первый же месяц написав сколько-то заметок, зарабатываю столько, сколько они вдвоем! Это, конечно, совершенно несправедливо, неправильно, но было именно так. Естественно, чуть ли не большую часть им отдал. Ну а со второго месяца началась гиперинфляция – и все. Самое интересное – в процентном соотношении я никогда больше в жизни столько не зарабатывал, если брать среднюю зарплату творческих людей.

Мне повезло еще в одном: именно тогда в России начали транслировать Формулу-1. Изначально к этому не было особых предпосылок. Но зимой 92-го состоялась Олимпиада в Альбервилле, и там побывала делегация только появившегося телеканала РТР. До этого было Центральное телевидение (нынешний Первый канал), и от него «отпочковалось» Российское телевидение, будущая ВГТРК. Оно базировалось на Ямском поле, где и сейчас есть его здания. Но часть, и в том числе спортивная редакция, уже находилась на Шаболовке. И с того момента с этим местом оказалась связана практически вся моя жизнь.

Шаболовка – самый первый советский телецентр: Шуховская телебашня, которая изначально строилась как радиобашня, и несколько корпусов вокруг нее. Самый дальний – четвертый, похожий на здание советской школы. Там, на четвертом этаже, два «класса», спортивная редакция, она называлась «Арена». Руководил ею Александр Иваницкий, бывший борец, и там было несколько человек из спортивных комментаторов, которые ушли в свое время с Центрального телевидения на Российское телевидение: Алексей Бурков, Сергей Ческидов, Николай Попов, Анна Дмитриева. Алексей Иванович Бурков очень дружил с Гескиным.

В Альбервилле российская делегация во главе с Иваницким познакомилась с моим будущим боссом из фирмы САМИПА, с которой я потом работал на протяжении почти 10 лет в Монако, – Жо Де Рако. Он уже тогда производил определенный телевизионный контент. Выражаясь нынешним языком – это был «продакшн», работавший для крупных французских и итальянских каналов, он производил передачи о гонках. Базировалась компания в Монако и делала все, что было связано с гонками: записные передачи, обеспечение прямых эфиров, интервью. У Де Рако работал человек из Авиньона с русским именем – Иван Аморос. Он обладал невероятным коммерческим чутьем. Именно Аморос понял, что сейчас откроется огромный телевизионный рынок Советского Союза. Де Рако обладал связями, у него были прямые выходы на Берни Экклстоуна, а у того было прямое желание развивать телевизионный показ. И босс Формулы-1, как я понимаю, буквально за копейки отдал Де Рако телевизионные права на все страны бывшего Советского Союза с правом субаренды.

Для Берни выгода была в развитии рынка на перспективу: сначала заинтересовать, плюс перед своими акционерами, которыми являлись команды, а через них и их спонсоры, отчитываться, что есть огромное количество телезрителей бывшего Советского Союза, которые тоже смотрят Формулу-1. Жо Де Рако, руководитель фирмы Самипа, действительно в это поверил и в Альбервилле встретился с российской делегацией и предложил показывать Формулу-1. Дело было новое, непонятное, но поскольку его предлагали бесплатно, то это заинтересовало.

Контракт не был подписан до начала сезона, так что первые гонки 92-го были пропущены. Тогда сезон начинался в Бразилии, ЮАР, Мексике. Их не показали, но дело шло к тому, что контракт будет подписан. Делегация приехала в Россию, переговоры проходили на Шаболовке, в помещении совершенно пустой заброшенной телестудии с огромным столом. За ним собралась чуть ли не вся редакция «Арены», человек тридцать, а с французской стороны было два или три человека – сам Де Рако, Аморос и еще кто-то с ними. Французы были удивлены: в их представлении переговоры, особенно коммерческие, проходят за чашечкой кофе в достаточно конфиденциальной атмосфере, а здесь, наоборот, все было совершенно коллегиально. Я запомнил их удивление. А еще – прекрасно понимал, о чем они говорят между собой, но наше руководство ни разу не попросило меня этим воспользоваться. Тем, в свою очередь, тоже не пришло в голову, что какой-то молодой волосатый парень может их понимать. А попал я туда, потому что, когда зашла речь, что мы можем купить Формулу-1, встал вопрос – кому ее комментировать? Никто вообще не понимал, о чем идет речь. Какие-то общие вводные можно было бы сказать, но огромного количества специфики этих гонок не знал никто. И, видимо, в разговоре со своим другом Гескиным Бурков поделился своими опасениями, а Гескин сказал, что есть парень, который прекрасно в этом разбирается.

С моим первым появлением на телевидении связан еще один курьез. Когда я туда пришел – волосы еще длиннее, чуть ли не до пояса были, перстни с черепами на пальцах, косуха, но при этом – 17 с половиной лет, совершеннейший подросток. И вот сижу в коридоре около редакции «Арены» и жду, что меня примут. Но никто не вызывает. Девушки мимо ходят, и я слышу: «Ну где же этот Попов, почему он не идет?» И я говорю: «Знаете, Попов – это я». Они: «Да ладно, мальчик, перестань шутить, мы ждем комментатора». Я ответил: «Если вы про Формулу-1, то это действительно я». Тут я увидел в их глазах некое уже чуть ли не разочарование от того, что они вообще меня позвали, не глупость ли это с их стороны. Но все-таки

пригласили, поговорили, убедились, что я что-то в этом деле понимаю. И позвали на эти самые переговоры, которые чуть ли не на следующий день должны были быть. После них я подошел к этим двум французским товарищам и начал с ними делиться мыслями даже не о Формуле-1, а о чемпионате спортпрототипов. Там тогда был «Пежо-905», очень красивая машина, которая должна была бросить вызов «Ягуарам», «Порше» и «Мерседесу». Кстати, на них еще до дебюта в Формуле-1 выступал Михаэль Шумахер.

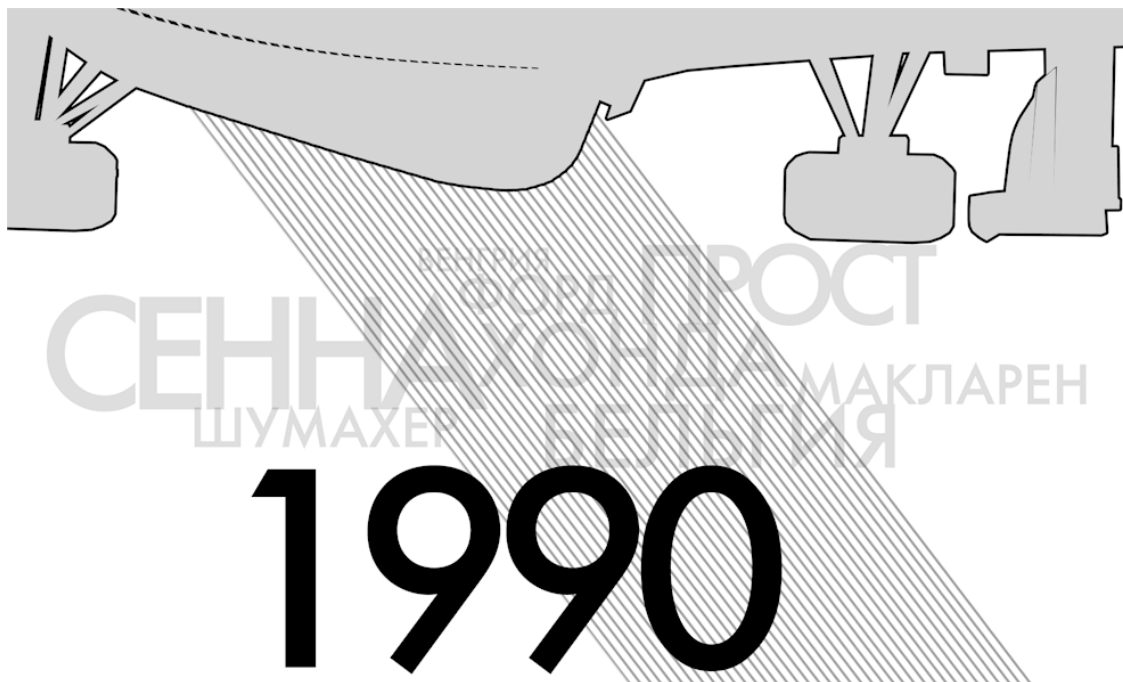
Вышло так, что мы действительно купили, точнее – получили с определенными обязательствами, но достаточно выгодными для РТР, Формулу-1 на несколько лет. Никогда не видел контракта, поэтому, когда люди спрашивают, сколько миллионов мы платим, всегда говорю – не знаю, и люди думают, что я скрываю коммерческую тайну. Честно скажу: если бы знал, я бы ее скрывал, конечно. Проблема в том, что я действительно этого не знаю. Можно услышать разные цифры от разных людей, но то, что тогда это было абсолютно бесплатно, – факт. Более того, французы приплачивали сами. На все гонки они отправляли нашу съемочную группу из трех человек.

В том чемпионате было шестнадцать этапов, три мы пропустили, из оставшихся тринадцати на четыре даже я съездил, причем во время двух из них мне не было еще и восемнадцати лет. И я поехал в командировку от государственного телевидения без всякого блата!

Самая первая поездка была в Имолу, на Гран-при Сан-Марино, и в Барселону. На эти этапы поехал Алексей Бурков, съемочная бригада базировалась в Монако, до автодромов они добирались на машинах. Когда я сам жил в Монако, поступал точно так же: возвращение в ночь после гонки, затемно стартуешь и в середине ночи приезжаешь домой. Несколько человек в машине, которые меняются каждые двести километров – определенная романтика.

Тогда еще была такая вещь, как выездная виза, которую надо было получить в МИДе. В паспорт ставились штампы, что в такие-то даты такому-то человеку разрешен выезд за границу, и дальше надо было еще в посольстве получить въездную. Это было целое дело, им занимался специальный отдел. Но выезд в Бельгию все равно оказался на волоске, что было особенно забавно для меня, ведь там я был уже три раза. В первый же сезон самостоятельной работы на телевидении моя четвертая, и последняя, командировка была именно туда. Так удивительно получилось: вся ситуация закольцевалась вокруг Бельгии с разницей в пару лет.

1990



В те времена машины были именно такими, о которых мечтают болельщики: очень широкими, низкими, без каких-то аэродинамических излишеств, которые стали появляться чуть позже. При этом болиды выглядели очень по-разному – вот что удивительно! Даже если их все покрасить в один цвет, разница была бы заметна сразу же. Сейчас же они различаются едва ли не только командной расцветкой, выделяются лишь две-три машины. По крайней мере, все ведущие производители стремятся к одному знаменателю.

В 90-м машины сильно отличались друг от друга, их можно было считать олицетворением гоночного автомобиля, с очень широкими шинами, причем задние были заметно шире передних. Двигатели – 3,5 литра, а за пару лет до этого они были еще «турбо». И многие болельщики продолжали вспоминать об эпохе «турбо». Но я должен заметить, что все эти «1000 с лишним лошадей» – говорили даже до 1500 в квалификации – в некотором роде фикция. Потому что это было на одном круге за счет повышения наддува в турбине. Сейчас болельщики уже убедились в том, что такое на самом деле «турбо»: низкие обороты двигателя, а значит, довольно тихий свистящий звук. У меня были в моей жизни мощные машины с турбонаддувом, и я знал, насколько даже по-другому они управляются, чем автомобили с высокооборотистыми двигателями. То же самое в гонках: особого единения с машиной не было, это были просто ракеты. Пилот нажимает на газ – и ничего не происходит, потому что есть понятие «турбоямы». И вот он ждет-ждет-ждет – а потом машина выстреливает, почти как на дрэгстере, абсолютно неуправляемая. Тонкости в работе газа не было.

На самом деле мощные «атмосферники», которые были в 90-м году, – вот что было здорово! И все они были разными – не по объему двигателя, а по числу цилиндров, как это стало потом. Потом были V8, V10 в обязательном порядке. Вот сейчас вернулись к турбо, архитектура V6, четко прописано, какой должна быть гибридная составляющая. Тогда была полная свобода: к примеру, у «Феррари» был 12-цилиндровый двигатель, у «Хонды» и «Рено» – 10-цилиндровые, у «Форда» – 8 V-образные. А значит, они и звучали все по-разному.

В 90-м году в чемпионате принимали участие 19 команд, а очки в Кубке конструкторов набрали только 10. Каждый балл давался с большим трудом – то же самое касалось и пилотов, тем более что в очковую зону попадали только первые шесть гонщиков. К тому же раньше было намного больше поломок и сходов. Условия можно назвать экспериментальными, хотя тесты были разрешены по ходу всего сезона, без ограничений – столько, сколько позволит бюджет конюшни.

За Кубок конструкторов, по сути, боролись две команды – «Макларен» и «Феррари». Но, забегая вперед, можно сказать, что неожиданно очень хорошо выступил «Бенеттон». Он был построен на базе бывшей команды «Тоулмен» и лишь набирал силу. Кстати, «Тоулмен» навсегда останется в истории благодаря тому факту, что именно в его составе дебютировал великий Айртон Сenna. Это было еще до перехода бразильца в «Лотус». Та самая гонка, когда он раскрылся всему миру, в Монако, где он догонял даже лидера, Алена Проста, – это было именно на «Тоулмене» в 84-м году...

К 90-му году эта команда стала называться «Бенеттон» и выступала на стандартном фордовском двигателе, фактически покупном. Тем не менее результаты были неплохими, в чем заслуга и стареющего чемпиона Нельсона Пике. От него многого уже не ждали, но неожиданно он выступил очень хорошо, одержав аж две победы. А в итоге оказалось, что эти успехи стали для команды, которую только-только возглавил Флавио Бриаторе, серьезным финансовым ударом: как выяснилось, контракт с Пике был подписан по бонусной системе. За одно очко бразилец получал 100 тысяч долларов, руководители были уверены, что он больше 10–15 очков за сезон не наберет. А в итоге – 43! И гонорар – 4,5 миллиона долларов. По нынешним меркам сумма не кажется большой, но тогда такие гонорары получали единицы. Тот же Пике в годы своего чемпионства в 87-м, а тем более в 81–83-м годах столько не зарабатывал.

Вместе с Пике выступал Сандро Наннини, на этой легендарной личности остановимся отдельно. И этот тандем смог опередить «Уильямс», пилотами которого были Риккардо Патресе и Тьерри Бутсен.

И еще одним ярким впечатлением сезона стал «Тиррелл». Это была великая команда, которая за годы порядочно ослабела и к концу 80-х представляла собой скромное зрелище. Такое случается: те, кто застал «Уильямс» несколько лет назад, понимают, каково это, когда команда, за которую ты болеешь, постепенно теряет позиции – сначала один неудачный сезон, потом еще один, а потом это становится нормой, и уже и не ждешь ничего хорошего... «Тиррелл» неожиданно получил совсем молодого пилота Жана Алези, который в середине 89-го дебютировал на домашнем для него Гран-при Франции, параллельно выступая в Формуле-3000. Там он был пилотом Эдди Джордана, который на тот момент еще не пришел в Ф1. Алези дебютировал на «Тиррелле», когда возникла необходимость замены, и приехал 4-м в первой же своей гонке. Естественно, Жан сохранил место в команде, и начало сезона в 90-м получилось потрясающим. Кроме того, «Тиррелл» сделал отличный аэродинамический нос, кардинально отличающийся от всех остальных. Конструктор Жан-Клод Мижо создал для «Тиррелла» то, что потом другие начали заимствовать и что потом стало нормой для Формулы-1 на многие годы вперед. Так что «Тиррелл» тоже тогда нельзя было сбрасывать со счетов, но главной интригой чемпионата было противостояние «Макларена» и «Феррари».

Сезон начинался в США на трассе в Фениксе, которая совсем недолго просуществовала в календаре. До того как в Остине построили трассу, в Америке сменилось 10 различных автодромов, но не прижился даже знаменитый Индианаполис, где попытались обычную трассу вписать в овал. Феникс был городской гонкой в стиле «Индикар»: бетонные стены, дикая жара, из-за этого плавилась резина. При этом – ноль внимания со стороны местного населения. Трасса была длиной меньше 4 километров – 3798 метров, 72 круга дистанция гонки.

Уже в квалификации произошел потрясающий момент. Перед сезоном все ждали борьбы Проста и Сенны. В итоге «Макларен» взял Герхарда Бергера, и именно австриец выиграл квалификацию. Несколько лет спустя, в 1996-м, подобное случилось в «Феррари»: команда взяла свежую пару пилотов, Михаэля Шумахера и Эдди Ирвайна, все ждали успешного выступления от немца, уже двукратного чемпиона в «Бенеттоне», а в итоге первую квалификацию выиграл Ирвайн.

На стартовой решетке рядом с Бергером оказалась машина «Минарди». Те из болельщиков, кто постарше, понимают, что «Минарди» в тот момент была командой, которая могла за что-то зацепиться, абсолютным аутсайдером она стала чуть позже. Талантливый пилот Пьерлуиджи Мартини вместе с Джанкарло Минарди выступал в Формуле-3000. В те годы команды могли подниматься, как в футболе, из более низкого класса в более престижный. Сейчас этого уже практически не происходит, все последние попытки провалились. Пыталась команда «АРТ», которая продолжает выигрывать в Формуле-2. Но в итоге коллектив остался в этом классе, а ее руководителя Фредрика Вассёра взяли в «Рено», а затем и в «Заубер». Кристиан Хорнер, нынешний босс «Ред Булл», работал в команде «Арден», и его отец продолжает ею руководить. Она выступает в Мировой серии V8 и в Ф2. Но подняться выше не может. Еще один пример: команда ДАМС, которая вместе с Простом успешно выступает в Формуле-Е, побеждает в Мировой серии и в Ф2. В середине 90-х она даже сделала свою машину, попробовала провести тесты, но до первой гонки так и не добралась...

По большому счету, сделать подобное удалось только Эдди Джордану. «Минарди» было на тот момент всего несколько лет, и машина Пьерлуиджи Мартини, которая даже внешне сильно отличалась от остальных, – небольшая, черно-белая, она казалась меньше других, – квалифицировалась на первом ряду. Как такое могло быть? На самом деле – благодаря шинам «Пирелли». Всего у нескольких команд была эта фирма, у всех остальных – «Гудиир», который буквально через несколько лет станет монопоставщиком, а следом начнется его война с «Бриджстоун». Затем «Мишлен» будет бороться с «Бриджстоун», потом вновь вернется «Пирелли» – такая вот шинная война.

Гонка проходила в Аризоне – пустыня, жара, асфальт плавился, и шины «Пирелли» справились с такими условиями в ранней квалификации лучше. Старт гонки получился запоминающимся: квалифицировавшийся четвертым Жан Алези на «Тиррелле» сразу же проезжает мимо первых трех пилотов и входит в первый поворот лидером. Удивительно, потому что золотая эпоха «Тиррелла» – даже не 80-е, а 60–70-е годы, эпоха Джекки Стюарта.

Алези лидировал в общей сложности на протяжении 34 кругов. Сенна, который вышел на второе место и его преследовал, ничего не мог поделать. В какой-то момент бразилец атаковал и прошел, и – потрясающий момент: узкие улицы, все повороты под 90 градусов, на следующей же прямой Алези влезает обратно и возвращает себе лидерство. На слабой машине, против чемпиона мира – но никаких авторитетов, смелая атака, и Жан вновь на первом месте. На следующем же круге Сенна его обогнал еще раз и уже прикрыл «калитку» – не пустил на контратаку. Уехал вперед и лидировал 38 кругов.

Айртон выиграл, но Алези удержался на втором месте. Бутсен на «Уильямсе» с мотором «Рено» был третьим. Так что три разных двигателя – «Хонда», «Форд», «Рено», три разные команды – «Макларен», «Тиррелл», «Уильямс». А если считать четвертое место – это четыре разных команды, так как вслед за первой тройкой финишировал «Бенеттон». Прост же в своей первой гонке за «Феррари» очков не набирает.

Надо понимать, что тогда за победу давалось только девять очков, сейчас – двадцать пять. Даже болельщики со стажем наверняка помнят только систему с десятью очками за победу. А вот в те годы давали только девять: 9-6-4-3-2-1. Так что тогда даже подиум приносил всего четыре очка.

После этого суперстарта сезона две недели спустя, в конце марта, проходит гонка в Бразилии. Нужно заметить, что Бразилия не была вотчиной Сенны, – каждый раз что-то у него случалось, что-то мешало победить на родине. Это было как заклятье, он мог быть чемпионом, он мог быть самым быстрым где угодно, но, когда дело доходило до его домашней гонки, все время что-то случалось. На этот раз гонка перебралась из Рио-де-Жанейро в Интерлагос. Он существовал и до этого, был длинной трассой, затем много лет не участвовал в Формуле-1, но потом ее укоротили и сделали примерно такой, какой мы ее знаем сейчас. Очень интересная, быстрая трасса в родном для Айртон Сан-Пауло.

Сенна взял поул-позишн, «Макларен» – в ударе: вместе с ним на первом ряду Бергер. Но в итоге Айртон финиширует только третьим, в 37 секундах позади триумфатора и в 20 секундах позади своего партнера по команде Герхарда... А выигрывает Ален Прост на «Феррари». Счет у них по победам становится один – один. У Проста тоже особые отношения с Бразилией, потому что практически каждый раз здесь выигрывает именно он. По количеству общих побед в Бразилии француз – полный рекордсмен, никто не побеждал так много здесь, для Сенны это чувствительный момент. Кроме того, не только Прост, но и его партнер по «Феррари» Мэнселл финиширует еще в 10 секундах позади Сенны. Причем Айртон лидировал 38 кругов, а Прост только 31, но тем не менее бразильцу не удалось победить.

Дальше команды перебираются в Европу. В те времена календарь был заметно короче – 16 гонок вместо рекордных 21. И так было долго. Только один раз в девяностые чемпионат состоял из 17 этапов. Количество гонок начало расти в двухтысячные. Как-то были даже разговоры про 25–30 гонок, но пока все-таки устоялось количество 21. Соответственно – Америка, Бразилия, Европа. Тогда первой европейской гонкой была Имола, а не привычная сейчас Барселона – трасса в Каталонии еще не была построена. Гран-при Сан-Марино – очень скоростной этап. И так было до 1994 года, вплоть до трагических событий, связанных с Айртоном. Имола всегда была одной из его любимых трасс. И он опять берет на ней поул. И опять на первом ряду вместе два «Макларена» – Сенна и Бергер. Но побеждает Рикардо Патресе, итальянец у себя на родине.

Один важный момент: итальянцы у себя на трибунах никогда особо сильно своих пилотов не поддерживали, они поддерживали марку «Феррари». Иными словами, победа англичанина Мэнселла или француза Проста доставила бы им гораздо больше удовольствия, чем победа соотечественника, потому что он выступал на «Уильямсе», а те – на «Феррари».

Патресе выигрывает, Бергер финиширует на втором месте, и на третьем еще один итальянец, Алессандро Наннини, на «Бенеттоне» (хоть расположен «Бенеттон» в Англии, но название итальянское, марка итальянская, итальянские капиталы, можно сравнить с командой «Маруся», которая была с российскими капиталами, но существовала тоже в Англии). Все расстроены, потому что «Феррари» Проста только четвертая. Но он хотя бы набирает очки, в то время как Сенна, несмотря на свой поул-позишн, пролидировал всего 3 круга и попал в аварию. Большую часть дистанции на первом месте шел Бергер – 33 круга. Но за 11 кругов до финиша Патресе вышел вперед и в итоге выиграл гонку.

Интересная ситуация: в первых трех гонках сезона победили три разные команды. «Макларен» в начале, затем «Феррари» и теперь «Уильямс». На тот момент казалось, что он сможет дать серьезный бой, хотя победа Патресе была неожиданной, не многие на него ставили тогда. Взлет «Уильямса» произошел в 86–88-м годах, когда Пике и Мэнселл выступали и боролись между собой, но затем моторы «Хонда» перешли к «Макларену», а моторы «Джэдд» не позволили продолжить на высокой волне, и только сотрудничество с «Рено» открыло новую перспективу.

Традиционная гонка конца мая – Гран-при Монако. Сенна – на поуле и лидирует от старта до финиша, все 78 кругов. Его прессинговал Алези, но обогнать так и не смог. На третьем месте Герхард Бергер. Все три машины финишировали в двух секундах, и это после

78 кругов дистанции. Ближайший их преследователь, Бутсен на «Уильямс», в круге позади. Бергер, кстати, во время первой попытки старта столкнулся с Простом на спуске к легендарной шпильке «Левс». Машины перегородили трассу, пришлось вывешивать красные флаги и давать повторный старт. Все прошло куда чище. Но «Феррари» все равно сошли – причем обе: и у Проста и у Мэнселла отказали... аккумуляторы!

В той гонке вообще было очень много сходов, финишировало только 7 болидов. Это позволило совершенно неожиданно попасть в шестерку гонщикам, которых не очень там ждали, – Алексу Каффи, Эрику Бернару. В принципе, такое достаточно часто в Монако происходит, забегая вперёд, можно вспомнить 96-й год, победу Оливье Паниса. Практически все сошли с дистанции, но выиграл он как раз не за счёт этого, как ни парадоксально, а за счёт того, что залил полные баки и не останавливался. Именно в Монако случаются сюрпризы.

Проходит две недели, команды переезжают в Канаду. Другая трасса, практически городская, на острове, с длинными прямыми. Трасса, где «Макларен» чувствует себя блестяще, и вместе с Бергером Сенна берет первый ряд на стартовом поле. И бразилец вновь выигрывает, опять пролидировав практически всю дистанцию. В какой-то момент за счёт пит-стопа на три круга вырывается вперёд Алессандро Наннини на «Бенеттоне». До очков он не доезжает, но зато другой «Бенеттон» – Нельсон Пике – на втором месте. Ещё один бразильский чемпион. Так что два бразильца и лучший из «Феррари», впервые в сезоне не Ален Прост, а Найджел Мэнселл, который финиширует на подиуме.

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.