

Энцо Феррари

Лука
Даль Монте



Самая полная биография
ВЕЛИКОГО ИТАЛЬЯНЦА



Иконы спорта

Лука Даль Монте

**Энцо Феррари. Самая полная
биография великого итальянца**

«ЭКСМО»

2022

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

Даль Монте Л.

Энцо Феррари. Самая полная биография великого итальянца /
Л. Даль Монте — «Эксмо», 2022 — (Иконы спорта)

ISBN 978-5-04-197072-7

Энцо Феррари — человек, которого в ИТАЛИИ считают одним из ВЕЛИЧАЙШИХ соотечественников XX века. Книга рассказывает о том, как создавалась компания «ФЕРРАРИ», о ее борьбе с сильнейшим конкурентами — «ФИАТ», «Альфа-Ромео», «Мазерати», «Мерседес» и другими, — о том, как Феррари выстраивал работу с инженерами, пилотами и покупателями его автомобилей, как неоднократно терял близких ему людей и на трассах, и вне гонок, как испытывал давление со стороны государства, прессы и Церкви, как шаг за шагом, упорно и вопреки многим обстоятельствам, шел к вершине автомобильной индустрии и мирового автоспорта. Автор детально изучил жизнь и деятельность великого конструктора спортивных автомобилей и написал его биографию на основании множества свидетельств, рассказов, мнений, книг и сообщений прессы. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

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

ISBN 978-5-04-197072-7

© Даль Монте Л., 2022
© Эксмо, 2022

Содержание

Глава 1	6
Глава 2	10
Глава 3	18
Глава 4	27
Глава 5	34
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Лука Даль Монте
Энцо Феррари: самая полная
биография великого итальянца

FERRARI REX

Biografi a di un grande italiano del Novecento

Luca Dal Monte



© 2022 Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milan), Italy

© Paul-Henri Cahier / GettyImages.ru

© Мурник А.В., перевод на русский язык, 2023

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

Глава 1

Модена

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

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

Получается, что главная загадка – почему заявление было подано только через шесть дней после рождения, а не в течение нескольких часов, как то предписывалось законом. Ответ содержится в самой записи о рождении, сделанной официальным лицом конторы регистрации, которое, *«убедившись в истинности рождения»*¹, освобождало «заявительницу» – то есть акушерку – *«от предоставления младенца по причинам состояния его здоровья»*.

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

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

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

Младенец был крещен в небольшой церкви Санта Катерина, расположенной неподалеку от дома. Второе имя, Ансельмо (которое Феррари не использовал нигде, кроме официальных документов), было дано ему в честь крестного отца, Ансельмо Кьярли, друга отца и владельца (наряду со своими братьями) винодельни, имевшей некоторую известность. Что касается данных ему имен Джузеппе и Мария, то это было следствие распространенной в то время практики давать детям имена Господа нашего, чтобы обеспечить ребенка защитой, и делалось это

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

родителем зачастую автоматически: мнением второго родителя на этот счет интересовались далеко не всегда. Хотя, конечно, нельзя исключать, что мать, будучи религиозной, выбрала их осознанно, в знак благодарности за то, что малыш, при рождении слабый здоровьем, был спасен.

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

Купив дом, Альфредо с женой заняли две комнаты наверху. В мастерской Альфредо был сторуким Шивой: *«директор, проектировщик, администратор, бухгалтер и машинистка»*. От него Энцо узнал о важности *«порядка вещей»* и *«аккуратного ведения записей обо всем»*. Когда наступит время создания собственной компании, Энцо вспомнит, как часто отец говорил, что идеальное количество партнеров в компании всегда должно быть нечетным и, по возможности, меньше трех. Несмотря на умение работать в команде, которое ему понадобилось впоследствии, чтобы достичь того, чего он достиг, Феррари всегда был индивидуалистом, и это качество, безусловно, передалось ему от отца.

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

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

Дом был простым и относительно скромным. Помимо фортепиано, с которым Альфредо был неразлучен, он позволил себе единственную роскошь: ведущую с первого этажа на второй лестницу из веронского красного мрамора. Воспоминание об этой розовой мраморной лестнице навсегда осталось в памяти Энцо, как и звук молотков из мастерской отца, будивший мальчишек по утрам.

Энцо совершенно точно не был капризным малышом, но не был он и дисциплинированным, столь же настойчивым, как его брат. Будучи младше Дино на полтора года, он не проявлял никакого интереса к урокам катехизиса, которые ему приходилось посещать вместе с бра-

том при подготовке к Первому Причастию и святым таинствам. Малыш завершил подготовку только благодаря матери, истово верующей католички, ее настойчивости и огромному терпению. И, как и его брат, приобщился к святым таинствам и принял Первое Причастие лишь благодаря ей.

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

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

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

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

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

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

Зимой братья посещали спортзал «Панаро» в центре города. Он представлял собой огромное, плохо освещенное помещение, *«пропитанное запахом плесени и пыли»*. Но там имелись перчатки, турники и, самое главное, можно было кататься на роликовых коньках, что и было основной причиной того, почему Энцо туда ходил. Два раза в неделю братья также ходили на занятия фехтованием.

И ЛИШЬ В ОДНОМ ЭНЦО ПРЕВОСХОДИЛ ВСЕХ – И ДИНО, И ВСЮ СВОЮ КОМПАНИЮ: ПЕППИНО, СЫНА ЛАВОЧНИКА, ЭНЦО, СЫНА ШКОЛЬНОГО

СЛУЖИТЕЛЯ, ЛУЧАНО, ЛУЧШЕГО УЧЕНИКА ИХ КЛАССА, КАРЛО, СЫНА ПАРИКМАХЕРА, А ЕЩЕ ДЖУЛИО, МАРИО... СРЕДИ ОДНОКЛАССНИКОВ И ДРУЗЕЙ НЕ БЫЛО НИКОГО, КТО СТРЕЛЯЛ БЫ ЛУЧШЕ ЭНЦО

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

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

Мало учебы, много спорта, страсть к стрельбе, любовь к велосипеду, интерес к почтовым голубям. И музыка, а точнее – музыка в театре. Несмотря на то, что отец в молодости играл на виолончели и в доме было фортепиано, ни один из братьев так и не научился играть ни на одном инструменте. Но оба ходили в театр, обычно по субботам, с отцом и матерью.

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

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

Глава 2

Искра

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

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

Было 6 сентября 1908 года.

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

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

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

В следующем году Энцо не пришлось уезжать далеко от дома, чтобы посмотреть свою вторую гонку. Ему достаточно было пересечь железнодорожные пути, которые проходили рядом с его домом, и пройти пешком через поля несколько километров, разделяющие Вилла Санта Катерина и шоссе Навичелло – дорогу, ведущую к Нонантоле, соседнему городку. Здесь, на прямой дороге длиной чуть более полутора километров, была организована гонка с амбициозным названием «Рекорд Мили».

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

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

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

В воскресенье утром, незадолго до начала гонки, начался дождь. Этого было явно недостаточно для того, чтобы отпугнуть двоих сыновей Альфредо Феррари. Энцо и Дино с утра пораньше отправились к шоссе Навичелло, не обращая внимания на непогоду. Когда солнце поднялось выше, дождь прекратился, дорога быстро высохла, и организаторам не оставалось ничего другого, как выйти с ведрами и бутылками, чтобы снова увлажнить ее и убрать пыль, которой снова покрылся асфальт.

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

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

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

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

Папа Альфредо и мама Адалджиза никогда не упускали случая напомнить сыну о важности учебы. Отец, с которым Энцо все чаще конфликтовал, постоянно понукал его, вынуждая получить то образование, которое самому Энцо претило. Отец хотел, чтобы он стал инженером

и вместе с братом продолжил работу в семейном бизнесе, но для Энцо математика (*«Давайте оставим математику в покое...»*, – говорил он много лет спустя) была одним из самых непререкаемых предметов. К географии юноша проявлял лишь поверхностный интерес, но любил историю и итальянский язык, особенно итальянский. Он любил писать: если в учебе и было что-то, что ему действительно нравилось делать, то это были сочинения, которые он писал *«довольно легко»*.

И тогда ему, в качестве отвлекающего маневра, пришло в голову, что, мало-помалу практикуясь, он в будущем сможет начать карьеру журналиста. Если желание стать оперным тенором было лишь мечтой, то журналистика вполне могла бы стать профессиональным путем Энцо Феррари.

В 1914 году, когда в Европе началась Первая мировая война, Энцо, который уже учился некоторое время в Техническом институте, начал проводить свободное время в редакции Provincia di Modena – консервативной городской газеты. По городу еще гуляло эхо руководства ею швейцарским романистом, натурализованным итальянцем Лучано Дзукколи, который управлял ей в конце XIX века. Эта двойная роль журналиста и писателя привлекла внимание Энцо, который вскоре про себя решил, что однажды место главного редактора городской газеты займет он сам.

В последний мирный год Энцо разделял свое время между редакцией, где с возрастающим интересом наблюдал за профессионалами газетной индустрии, и городом – он бродил из края в край в поисках новостей и выполнял любые поручения, которые ему давали. Его скромная задача заключалась в том, чтобы быть «бегунком», и трудно сказать, написал ли Энцо когда-либо хоть одну заметку для Provincia di Modena в промежутках между поисками новостей для главного редактора или других журналистов газеты. Но однозначно можно сказать, что подписывать их ему не позволяли никогда.

Чего нельзя сказать о его работе в La Gazzetta dello Sport – газете, в которой в ноябре 1914 года вышло целых три заметки, подписанных молодым амбициозным журналистом.

Впервые Энцо Феррари поставил свое имя под публикацией в Gazzetta в понедельник, 2 ноября. Накануне «Аудакс», одна из двух моденских команд, проиграла «Миланезе» 1:4.

Статья Энцо начиналась так: *«Match был крайне блеклым. Победа, без сомнения, досталась лучшим, однако мы считаем, что миланцы добились бы успеха и без auto-goal, забитого Ваккари, и без мяча, засчитанного судьей Бривьо, когда Коста из «Миланезе» явно находился в offside»*.

Полемический задор у него, безусловно, был. В шестнадцать лет, дебютируя в газете национального уровня, он не сглаживал углы, да еще и притом что речь шла о команде из родного для La Gazzetta dello Sport города. Работу арбитра он тоже не оставил без внимания, закончив свою корреспонденцию, состоящую из чуть более ста слов, так: *«Зрителей было мало. Работа судьи Бривьо вызвала много споров»*.

Если оставить за скобками уколы – которые, однако, свидетельствовали о его индивидуальности и приверженности цветам команды из своего города, – стиль его был сдержанным. Ограничения верстки вынуждали его быть как можно более кратким, и Энцо не тратил слова на метафоры или излишние обороты, стараясь донести до читателя максимально сжато и полно суть игры, о которой писал: *«Первый goal забил Коста из “Миланезе”. Сразу после этого Ваккари из «Аудакса» сравнял счет. Во втором тайме миланцы сосредоточили свои усилия у моденских ворот и сумели забить еще три мяча стараниями Косты и дважды – Роги»*.

Прошло две недели, и Энцо вернулся на стадион. На этот раз он наблюдал за игрой «Модены», уступившей 1:7 «Интеру» из Милана – команде, за которую он болел.

В понедельник, 16 ноября, в La Gazzetta dello Sport была опубликована еще одна его заметка. Она также была сдержанной, без излишеств. Как и две недели тому назад, Энцо использовал английскую терминологию, которая считалась привычной для того времени, когда

Foot-ball был преимущественно иностранным видом спорта. И, как и в предыдущем тексте, он добавил в свой рассказ суждения, удивительные для шестнадцатилетнего парня, который, тем не менее, помимо склонности к полемике, явил и зрелость.

Статья, рассказывающая о чудовищном, можно сказать – постыдном разгроме, начиналась так: *«Уверенность в поражении и отсутствие некоторых отличных игроков побудили руководителей «Модены» перейти на новую схему, странную и непонятную; достаточно сказать, что умелый Робертс играл теперь центрального forward, и что на роль опорника позвали не кого иного, как бывшего капитана Boys, Молинари. На позиции крайних поставили давно забытых и покрытых ржавчиной резервистов»*.

На следующей неделе Энцо смотрел за игрой «Аудакса» в третий раз. И в третий раз ему пришлось писать о поражении домашней команды. На этот раз «Аудакс» проиграл 2:4 команде «Ювентус Италия»².

Статья начиналась так: *«Хотя победа сегодня явно досталась сильнейшим, мы должны признать, что, если бы не превратности судьбы, «Аудакс» мог бы показать себя лучше. В самом деле, ведь первый goal «Ювентусу» принес злополучный corner, не назначить который судья не мог»*. Настанет день, когда Энцо будет развивать теорию о том, что не существует ни удач, ни неудач, но тогда, осенью 1914 года, до этого было еще далеко.

Вновь выделяются плавный стиль, богатый лексикон, способность к резюмированию: умение выявлять ключевые эпизоды игры и кратко излагать их читателям. Спустя полвека он великолепно использовал эти навыки для описания характеров людей, рисуя их будущим поколениям сколь четкими, столь и краткими мазками – как, например, в случае, когда он сумел обрисовать сложную личность одного из своих пилотов всего двумя словами: «измученный и мучительный». Но основные черты его стиля проглядывались уже в этих первых заметках.

Эти три статьи опубликованы в La Gazzetta dello Sport за подписью Энцо Феррари. До ноября 1914 года репортажи о футбольных матчах, проходивших в Модене, подписывал другой журналист. Тот же журналист вернулся к ним с декабря. В начале 1916 года появилась третья подпись. В этом четырнадцатимесячном интервале несколько раз появлялись краткие, никем не подписанные заметки из Модены, но имя Энцо больше не фигурировало.

Молодой начинающий журналист тем временем сместил часть своих интересов с абстрактных дел на более конкретные и осязаемые – девушек. Как и все его сверстники, шестнадцатилетний Энцо Феррари влюбился.

Объектом его влечения была четырнадцатилетняя девушка, которую Энцо доводилось встречать каждый день. Но, несмотря на все его усилия, интерес не был взаимным. Он проходил мимо нее – она отворачивалась. Все закончилось, как и должно было: они никогда не разговаривали друг с другом. Именно тогда Энцо осознал, что *«безразличие»* может быть *«самым страшным оружием из всех»*.

Его учеба в Техническом институте закончилась отчислением с третьего курса. В марте 1915 года, в семнадцать лет, обладая полученным в мастерской отца опытом, Энцо нашел работу городского служащего в школе для токарей при мастерской пожарных Модены. Его должность называлась «инструктор». Он обучал *«старшекласников, которым, если они работали на вспомогательных предприятиях, предоставлялась отсрочка от военной службы»*. Курс длился три месяца. По его окончании их всех отправили на оружейную фабрику Модены – одну из многих итальянских компаний, переориентированных на производство военной продукции. Важным было то, что работа в сфере подготовки персонала, полезного для вооруженных сил, обеспечивала ему освобождение от армии.

² Клуб из Милана, выступавший в разных дивизионах чемпионата Италии в начале и середине XX века и окончательно прекративший свое существование в 1948 году.

ЖУРНАЛИСТИКА И ДЕВУШКИ СТАЛИ ДВУМЯ ОПОРНЫМИ ПУНКТАМИ В ЕГО ЖИЗНИ. НО БЫЛ ЕЩЕ ТРЕТИЙ, КОТОРЫЙ СМОГ УСТОЯТЬ И КОТОРЫЙ ЭНЦО (ПУСТЬ ТЕПЕРЬ И НЕ БЫЛО ГОНОК НЕПОДАЛЕКУ ОТ ДОМА), РАЗВИВАЛ И УКРЕПЛЯЛ, ЧИТАЯ СПОРТИВНЫЕ ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ, – АВТОГОНКИ.

И вот однажды, летним вечером 1915 года Энцо впервые признался в своей настоящей страсти, которая стала ведущей силой в его жизни. Они с Пеппино стояли у таможенного пункта Модены, недалеко от дома. Пеппино – лучший друг, сын бакалейщика. Он жил в доме напротив мастерской Феррари. С ним у Энцо сложилось близкое общение – такое, какое было только с братом.

Душной, «полной комаров» ночью, при тусклом свете газовых фонарей, два парня беседовали о том о сем. Пеппино вдруг спросил Энцо, чем он хотел бы заниматься, когда вырастет, и Энцо признался в том, что до этого момента было его тайной страстью.

У Энцо был в руках иллюстрированный журнал, открытый на девятой странице. Это был *Stampa Sportiva*, еженедельник, издававшийся в Турине с 1901 года, с помощью которого Энцо и его брат в течение многих лет удовлетворяли свое любопытство в различных видах спорта. С вступлением Италии в войну, которое случилось за месяц до описываемого события, журнал изменил свое название на *L'Illustrazione della Guerra e La Stampa Sportiva*.

Энцо держал в руках двадцать шестой номер журнала за 1915 год, вышедший в воскресенье, 27 июня. Теперь, когда чемпионат Италии по футболу тоже закончился, основное внимание уделялось автогонкам. Половину страницы занимали три фотографии. На самой маленькой из них был Ральф Де Пальма; этого гонщика итальянские любители спорта не знали, но в журнале говорилось, что он победил в прошедшей недавно «500 миль Индианаполиса» – великой гонке, проходящей на американской земле. Все три фотографии изображали пилотов, которые участвовали в «Инди-500», и две другие фотографии были гораздо больше, чем та, на которой был Де Пальма. Но внимание Энцо было привлечено – и это было совсем не случайно – фотографией победителя.

«*Я стану гонщиком!*» – ответил Энцо, показывая Пеппино фотографию итало-американского пилота, сидящего в рубашке и галстуке за рулем гоночной машины. Он не признался вслух только в уверенности, стоящей за этими словами. «*Если Де Пальма смог, почему не могу и я?*» – думал Энцо.

«*Молодец,* – ответил друг. – *Если ты сможешь, это будет потрясающей профессией.*»

Было лето 1915 года. Италия вступила в войну 24 мая, за неделю до проведения гонки «500 миль Индианаполиса», выигранной Ральфом Де Пальмой. В стране царил всеобщий национальный подъем.

Если Энцо, казалось, не особо интересовался возможностью покрыть себя славой на поле битвы, то о его брате такого сказать было нельзя. В семье начались дискуссии между Дино и отцом, в роли миротворца была мать – она пыталась отговорить сына не конфликтуя, с помощью аргументов. Победил Дино, и ему разрешили отправиться на фронт добровольцем.

Благодаря семейному автомобилю «Дьятто» – с четырехцилиндровым двигателем объемом три литра, третьему автомобилю, купленному отцом, – который он взял с собой и который был переоборудован в эвакуационную машину, Дино направили в Красный Крест. Он прибыл на фронт и стал курсировать между передовой и тыловыми госпиталями.

Энцо было семнадцать лет. Его возраст давал ему временную защиту от призыва на службу, который затронул итальянцев, рожденных после 1874 года. Но если война не закончится скоро – а тогда немногие думали, что она продлится дольше нескольких месяцев, – то, несмотря на работу на полувоенном заводе, в следующем году он мог отправиться в окопы и сам.

Прошлой весной, когда пехота с песнями прогулилась до реки Пьяве, многие полагали, что война закончится быстро, однако к наступлению нового года такой уверенности уже не было. С собой этот новый год, едва успев вступить в права, принес и семейную трагедию.

За два дня до конца декабря Альфредо Феррари слег с высокой температурой. Все началось как обычный бронхит, но вскоре он превратился в «острую пневмонию». Через «три дня» болезнь унесла Альфредо в могилу. Он не дожил даже до пятидесяти семи лет. Это случилось 2 января 1916 года.

Со смертью отца Энцо потерял надежный ориентир. Трагедия поразила его внезапно и неожиданно. Отец заболел и умер – и все это за какие-то часы.

Энцо стоял на пороге своего всего-то восемнадцатого дня рождения, и он не был готов к смерти отца. Война и фронт отступили на задний план. В семье, конечно, витало беспокойство, но оно было связано с Дино, который там, далеко, курсировал на своей красной «Дьятто» между окопами и госпиталями в тылу. Никто в семье Феррари не думал, что смерть может прийти в эти стены.

Внезапная утрата отца стала первой большой утратой в жизни Энцо Феррари. Первой из многих. Возможно, это и начало формировать из него того человека, которым он стал. Память не столько об отце, сколько о его внезапной кончине, никогда не угасала в нем.

Однако прежде, чем год закончился, жизнь Энцо потрясла вторая трагедия. 16 декабря в Сондало, в провинции Сондрио, умер его брат Дино. После года войны он заболел плевритом, который в тех тяжелых условиях солдатской жизни на фронте быстро свел его в могилу. Ему было двадцать лет.

Меньше чем за год жизнь Энцо перевернулась. Он потерял отца и брата. Внезапная смерть отца поставила под угрозу благосостояние семьи Феррари, которая, конечно, не могла полагаться только на инструкторскую зарплату Энцо. Оба станка из семейной мастерской были реквизированы армией для использования в военной промышленности. Механическая мастерская Альфредо Феррари, в которой когда-то работало тридцать человек, теперь была пустой и тихой коробкой.

Мать надеялась, что после войны и возвращения старшего сына с фронта дети восстановят и вновь запустят мастерскую отца. Никто не мог бы вернуть ей мужа, но у сыновей было бы будущее в сфере деятельности, начатой Альфредо. Но теперь не было и Дино. Адалджиза осталась одна с младшим сыном, которому – по крайней мере, временно, благодаря его работе инструктора в токарной школе при пожарной части – удалось избежать отправки на фронт.

Среди немногих радостей для Энцо в том трагическом и мрачном 1916 году было получение водительских прав в июле. Он долго жаждал этого. При всех бедах и мрачных предсказаниях, водительское удостоверение с номером «1363» по крайней мере позволяло ему время от времени садиться за руль машины – это была «Сизар», которую отец приобрел после того, как Дино увез «Дьятто» на фронт. Возможно, именно тогда Энцо Феррари начал рассматривать автомобили как плоды свободы – не только свободы передвижения, но и свободы от забот повседневной жизни.

Фронт гремел в сотнях километров от Модены, и когда удавалось отогнать мысли о смерти, война могла казаться такой же далекой, как Луна. Прекрасное время года казалось созданным для поездок на автомобиле, он был идеальным средством для того, чтобы из жары плоскогорья, на котором располагается Модена, быстро и комфортно добраться до прохлады холмов.

Итак, в один прекрасный летний день 1917 года Энцо отправился на «Сизаре» по моденской части Апеннин. Когда он доехал до Сестолы, он решил проверить себя и замерить время, которое ему потребовалось для прохождения извилистого, сложного, но в то же время увлекательного маршрута до Павулло, который состоял из множества поворотов и прямых участков.

Ему было девятнадцать лет, и, несмотря на войну и семейные утраты, его страсть к автогонкам не ослабла.

По прибытии в Павулло группа любопытных – местные жители и несколько мальчишек – собралась вокруг автомобиля и его водителя, который выглядел элегантно, как *chauffeur*, а не как гонщик, вроде Надзаро или Ланчи. Момент был запечатлен на фото пленке. Взгляд Энцо, вкупе с большими очками пилота, поднятыми на кепку, выражал гордость от того, что он мастерски повелевает автомобилем, средством передвижения, все еще окутанным тайной для многих. На обратной стороне фотографии Энцо Феррари собственноручно написал:

*Сестола – Павулло,
после Raid*

А также добавил расстояние и особенности маршрута и время, затраченное на его прохождение: «26 километров 475 метров, уклоны до 12 процентов» – расстояние; «36 минут 12 секунд» – время. Это было 19 июля 1917 года, в погожий летний четверг.

Шла третья военная осень, Энцо продолжал работать инструктором в токарной школе. Казалось, что конфликт зашел в тупик. Долгая окопная война уже виделась бесконечной. Затем ночью 24 октября австрийцы прорвали фронт в Капоретто, и то, что было изнурительной оборонительной войной, внезапно превратилось в борьбу за освобождение от захватчиков.

В Риме пало правительство Бозелли, и на его место пришел кабинет министров под руководством Орландо. Мобилизация достигла невиданного уровня. Даже предполагалось, что к «Ребятам 99-го»³ придется добавлять молодежь 1900 года рождения. Одновременно на военную службу призвали и тех, кто по каким-то причинам не был призван в предыдущие три года. Критерии для получения освобождения от военной службы по медицинским причинам уже сточались. Все освобождения, предоставленные до этого момента, были пересмотрены. Были призваны и многие из тех, кто раньше вносил свой вклад, работая далеко от фронта в сферах, связанных с военной промышленностью. Так что и Энцо был вынужден отказаться от своей должности инструктора, подчиниться призыву и покинуть Модену.

Его прикрепили к Третьему Альпийскому артиллерийскому полку, который находился в Валь Брембана, поблизости от Бергамо и далеко от Капоретто, Исонцо и Пьяве. Второй удачей стало то, что приобретенные им отрывочные знания и опыт в механике, а также инструкторский опыт позволили ему получить должность, которая хотя и имела мало общего с тем, что он делал раньше, все же позволила ему избежать ужаса окопов. А именно – несмотря на то, что он был одним из немногих обладателей водительского удостоверения, ему пришлось сесть за руль.

Как и всегда, влюбленный в театр, во время одного из редких отпусков, Феррари весной 1918 года нашел время, чтобы посетить Театр Доницетти в Бергамо и посмотреть «Ласточку» Пуччини. Прошло несколько месяцев его участия в войне – и он заболел плевритом. Памятуя о судьбе отца и брата, он предпочел госпитализироваться. Первая больница была в Брешии. Вторая, благодаря настойчивости матери, не желавшей терять последнего оставшегося члена семьи, была в Болонье, недалеко от дома.

Ему удалось избежать боев, он не подвергался психологическому и физическому истощению в окопах. Но пребывание в двух госпиталях глубоко повлияло на Энцо. Состояние его здоровья было критическим. Видя безнадежных больных рядом с собой, он провел «ужасные дни» в опасении, что это его конец.

³ Это собирательное название 18-летних призывников 1899 года рождения стало в Италии символическим и нашло отражение в культуре.

Обстановка, в которой ему пришлось бороться за свою жизнь, описана в «Прощай, оружие!», но в случае Энцо не было поэтики и чувственности прозы Хемингуэя. *«Из окна я видел аллею: люди, мир казались мне такими далекими, почти недостижимыми».* Это днем. Ночью же он слышал стуки, разносившиеся по госпиталю. Возможно, догадываясь о причинах этих стуков, он долго не осмеливался спрашивать, что это такое. Затем он собрался с духом. Медсестра, ухаживавшая за ним, молодая вдова бойца, сначала давала уклончивые ответы. Затем она рассказала ему: звуки, которые он слышал каждую ночь, были ударами молотков – рабочие сколачивали деревянные ящики, в которые укладывали его собратьев по несчастью, умерших за день.

Понадобилось две операции и длительное лечение. Он выздоровел и вернулся в Модену. Но он не забыл.

Глава 3

Мечта сбывается

Для Италии Первая мировая война завершилась 4 ноября 1918 года. Нация была повержена на колени. Несмотря на победу, моральный дух был на нуле. Но один полезный урок война все же преподавала: у автомобиля как средства передвижения оказался огромный потенциал. Первое правительство послевоенного периода приняло постановление о реконструкции железнодорожных линий, разрушенных во время войны, и строительстве новых. В то же время были введены налоги на бензин и автомобили. Тем не менее, пока правительство, так сказать, смотрело назад, остальная часть страны поняла, что будущее – за автотранспортом.

После того, как война наконец-то осталась позади, автомобиль обрел целое поколение поклонников. В Италии было по крайней мере сто тысяч мужчин, научившихся во время войны управлять автомобилями, грузовиками, автобусами, машинами скорой помощи: водители, механики, техники после ужасов войны с отвращением стянули с себя форму, но искренний интерес к этим четырем колесам с мотором у них остался. В каком-то смысле они были родоначальниками новой эры – эры внутреннего сгорания. Теперь все они искали занятие, которое позволило бы им остаться в сфере автомобилей в мирное время. Самые дерзкие начали мечтать о карьере гонщика.

Энцо Феррари был из таких.

После завершения войны и полного восстановления здоровья, осенью 1918 года Энцо не терпелось изменить свою жизнь. Война оставила в нем глубокие раны. Отца и брата больше не было. Рухнул семейный бизнес. Все, что у него осталось – заботливая мать, для которой он, в свою очередь, был всем, что у нее осталось в жизни. При таких вводных ему не оставалось ничего другого, кроме как быстро понять, что, несмотря на любовь к матери и родному городу, его будущее должно быть где-то еще.

Парадоксально, но именно мать отправила его далеко от Модены, организовав ему собеседование в Турине с Диего Сорией, коммерческим директором «ФИАТ».

Мать очень не хотела, чтобы он стал гонщиком – Энцо задумал продать все, чтобы купить еще довоенный гоночный автомобиль, – и поэтому она приложила усилия, чтобы и отпустить его в мир автомобилей, но одновременно сделать и так, чтобы Энцо довольствовался тихой офисной работой – и на том бы успокоился. Он охотно принял участие матери и отправился на поезде в Турин, но лелея надежду получить место испытателя: это было первым шагом к карьере гонщика. Стоял ноябрь 1918 года, война закончилась всего несколько недель назад.

Диего Сория принял Энцо в офисе на проспекте Данте в Турине. Энцо пришел на собеседование *«полным надежд»*. Сория был одним из руководителей туринской компании. Его кабинет был обставлен мебелью из красного дерева и увешан зелеными бархатными шторами. Такая обстановка вызывала у двадцатилетнего парня *«восхищение и страх»*. Директор «ФИАТ» был коротко постриженным рыжеволосым мужчиной. Даже через полвека Энцо все еще помнил каждую деталь того собеседования, на которое он возлагал такие большие надежды.

Но встреча, хоть она и была дружеской, не принесла никаких результатов. Сория внимательно выслушал его, но очень вежливо объяснил ему реальное положение дел: «ФИАТ» не мог предложить работу всем выжившим после войны.

Феррари искренне – возможно, даже наивно – надеялся получить должность испытателя в «ФИАТ». Поэтому отказ Сорией найти ему местечко подкосил его. В кармане у Энцо не было ни гроша, он не смог найти работу и не собирался возвращаться в Модену. Погода в Турине была настолько холодной, что его одежда на нем просто дубела. Прогуливаясь в парке замка

Валентино, на берегу реки По, Энцо чувствовал отчаяние. Он смахнул снег с одной из скамеек, сел и заплакал. Но решил остаться в Турине.

Довольно скоро ветер переменился – в начале января 1919 года Энцо нашел работу в мастерской по ремонту грузовиков на улице Ормеа. Здесь некто Джованнони, друг отца Энцо, недавно прибывший в Турин из Болоньи, снимал кузова с легких военных грузовиков, и на их шасси первые жестянщики и арматурщики ловкими руками строили изящные автомобили. Бизнес Джованнони шел хорошо: новых автомобилей на послевоенном рынке не было, и каждому желающему купить машину приходилось довольствоваться такими переделками.

Задачей Энцо была доводка ходовой части машин и личный контроль их доставки в «Итало-аргентинское кузовное ателье» в Милане – там на них вешали кузова. После разочарований и лишений первых двух месяцев скромная зарплата, которую ему обеспечивал Джованнони, дала Энцо средства для пропитания, хотя не были редкостью и вечера, когда он ложился спать без ужина. Его скромное состояние, с которым он приехал в Турин, начало истощаться, но эта первая работа помогла ему вернуть немного *«уверенности»*.

Теперь Энцо проводил свое время в поездках между Турин и Миланом. Из-за пандемии «испанки» – страшной разновидности гриппа, уносившей сотни жизней каждый день в те зимние месяцы 1919 года – бары и кафе по всей Италии были почти пусты. Оживление царило только в «Бар дель Норд», что неподалеку от железнодорожной станции «Порта Нуова» – *«небольшое кафе, в двух шагах от отеля “Болонья”, где каждый вечер, выходя из своих фабрик, собирались испытатели, гонщики, авиамеханики»*. С того времени, как он открыл его для себя, Энцо стал там частым гостем.

В компании парней, которые были гонщиками еще до войны, и летчиков, сражавшихся в Первой мировой, он чувствовал себя как дома и мог на несколько часов забыть о трудностях, с которыми он сталкивался каждый день. Ему даже довелось познакомиться с Феличе Надзаро – героем его юности, победителем первой гонки, на которой он был – и его братом Бьяджо.

Энцо нашел приличное жилье в отеле «Болонья», прямо напротив «Порта Нуова». Скромная, но чистая комната в мезонине, рядом с прачечной. В том же отеле Энцо почти каждый день сталкивался с семидесятипятилетним Джованни Джолитти, четырежды премьер-министром Королевства Италия, который также жил в «Болонье».

Пополудни и вечера в «Бар дель Норд» очаровывали его и в какой-то мере возмещали ему многочисленные лишения. Мнение такого компетентного и увлеченного своим делом человека, как он, вскоре стало весомым в обсуждениях. В таких бурных спорах шаг от переделанных шасси к гоночным автомобилям всегда был короток. Поглощенный этими живыми дискуссиями, Энцо вместе с остальной компанией вскоре стал задаваться вопросом: когда возобновятся автогонки?

Во время частых поездок в Милан для доставки машин Джованнони в «Итало-аргентинское кузовное ателье» Энцо начал чаще останавливаться в другом кафе – «Бар Витторио Эмануэле». Здесь клиентами в основном были атлеты и миланские спортсмены. Некоторые из них до войны были гонщиками. Однажды Энцо встретил бывшего велогонщика из Салерно по имени Уго Сивоччи, чей брат Альфредо – по совпадению, человек с тем же именем, что и у *его* брата – был действующим профессиональным велогонщиком, «маленькой звездой в скоплении, где Большой Медведицей был Джирарденго⁴».

Пересев с двух на четыре колеса, Уго – невысокий, с пышными усами и настороженной улыбкой – выступил неярко, занял шестое место на «Тарга Флорио» 1913 года, которую выиграл Феличе Надзаро. Теперь Уго работал в CMN – недавно созданной небольшой автомобильной компании. Сразу после войны CMN поглотила миланские цеха «Де Векки», марки, за которую Сивоччи выступал на «Тарга Флорио».

⁴ Костанте Джирарденго (1893–1978) – один из лучших велогонщиков Италии начала XX века.

Пораженный заразной увлеченностью Энцо автомобилями, Уго рассказал о нем руководителю CMN, молодому инженеру по имени Пьеро Комби. Сивоччи познакомил их, и Энцо получил от Комби приглашение на работу. Таким образом, незадолго до Пасхи 1919 года Энцо Феррари переехал из Турина в Милан. Зарплата была хорошей, почти 400 лир в месяц – вдвое больше, чем получал обычный механик. С этой работой его голодные времена окончательно ушли в прошлое.

В первых днях июня «Бар Витторио Эмануэле» внезапно наполнился оживлением. Пришла весть о победе «Пежо» в первой после окончания войны гонке «500 миль Индианаполиса». К разочарованию спортсменов, посещавших бар, в Италии не было никаких признаков того, что автомобильные соревнования вскоре возобновятся. То же самое относилось и к остальной Европе, опустошенной Первой мировой. Долгожданная новость пришла летним днем. Дания организовывала первую послевоенную европейскую гонку. Она была запланирована на 24 августа на маленьком острове Фане. Ни одна газета или журнал не сообщили об этой новости, ее принес фанатам прямо в «Бар Витторио Эмануэле» Фердинандо Минойя, один из завсегдатаев и единственный итальянский пилот, приглашенный на эту гонку. Минойя, которого в баре знали все, кроме Энцо, 24 августа и выиграл эту гонку на своем «Фиате 130 HP».

Восторг, вызванный победой Минойи, подал Энцо, уже работавшему с Сивоччи, *«первые симптомы чего-то вроде призвания быть пилотом гоночных автомобилей»*, и он с большой скидкой купил у CMN свой первый гоночный автомобиль. В качестве обеспечения оплаты он предложил свой заработок за следующие месяцы. Он взял «CMN15/20». Энцо установил на нее четырехцилиндровый двигатель объемом 2,3 литра мощностью 36 лошадиных сил, машина развивала скорость до 80 километров в час.

В сентябре, наконец, пришла новость, которую так долго ждали Энцо и другие. Первая послевоенная гонка в Италии запланирована на 5 октября. Это была «Парма – Поджо-ди-Берчето»⁵, горная гонка⁵.

Энцо был вне себя от радости. Мечта стать гонщиком вот-вот могла сбыться. Ему двадцать один год, и он был готов участвовать в первой гонке в своей жизни. Нехватку опыта он мог отчасти компенсировать знанием местности: Парма – всего в шестидесяти километрах от Модены, и дороги, ведущие в гору там, не должны были сильно отличаться от дорог, которые вели в гору из Модены, а их-то он знал очень хорошо, ведь летом 1917 года он ездил там с хронометром, засекая время, за которое он добирался из Сестолы в Павулло, и Энцо торжественно назвал про себя этот заезд в одиночку титулом *Raid*.

«Парма – Поджо-ди-Берчето» 1919 года была третьей такой гонкой, а впервые ее проводили в 1913 году по случаю столетия со дня рождения Джузеппе Верди. Пресса помпезно описывала гонку как *«автомобильное возрождение»* Италии. Организаторы получили в общей сложности тридцать восемь заявок, в числе которых была и заявка Энцо. La Gazzetta dello Sport называла Энцо Феррари одним из фаворитов, и это было странно, если учесть, что он впервые участвовал в гонках.

Энцо и большинство других пилотов приехали в Парму за две недели до соревнования. Машины и люди были теми же, что и до войны, последний раз они участвовали в гонках пять лет назад, и, чтобы вернуть свой былой блеск, им понадобились тренировочные сессии. Крупный, крепкий и темпераментный Джузеппе Кампаро на своей «Альфа-Ромео» несколько раз прошел всю дистанцию гонки. Но фаворитом был Антонио Аскари, который тестировал трассу на довоенном «Фиат Гран-при».

В субботу гонщики тренировались под ливнем. В воскресенье утром дождь прекратился, но воздух был холодным, и все укрыл густой покров тумана. Несмотря на погоду и холод, с

⁵ Гонка на подъем, проходящая на обычных дорогах с извилистым и крутым уклоном, закрытых для обычного движения на время соревнований.

самого утра тысячи зрителей выстроились вдоль длинной горной дороги, ведущей из Пармы в Поджо-ди-Берчето. Из-за долгого военного перерыва они давно не были на соревнованиях, и им не терпелось увидеть своих кумиров в деле. Некоторые поклонники гонок проехали сотни километров, чтобы добраться до трассы, и по ее обочинам выстроились полтысячи автомобилей.

Первым, в восемь тридцать утра, стартовал пилот Карло Альберто Конелли на «Аквиле». В это время на втором участке пути, от Форново до финиша, снова пошел дождь. Энцо стартовал в 10 часов 55 минут. На радиаторе его CMN *«непонятного цвета»* был номер «29». Рядом с ним в роли механика сидел Нино Берретта, незнакомый ему доброволец – согласно правилам, каждая машина должна была иметь на борту двух человек. Энцо занял пятое место в своем классе и общее двенадцатое. После дисквалификации одного из участников, оказавшегося выше него в таблице, он поднялся на одно место как в своем классе, так и в общем зачете. Победителем стал, как и предсказывалось, блондин Аскари на «Фиат Гран-при».

НА СЛЕДУЮЩИЙ ДЕНЬ В ГАЗЕТАХ, ЕДИНОДУШНО ВОСХВАЛЯВШИХ БЛЕСТЯЩЕЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ АСКАРИ, ФЕРРАРИ СВОЕГО ИМЕНИ НЕ ОБНАРУЖИЛ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ УПОМИНАНИЯ В ИТОВОЙ ТАБЛИЦЕ. БОЛЬШЕ – НИЧЕГО.

Проигнорированный прессой, но явно довольный своим выступлением, Энцо принял приглашение участвовать в знаменитой гонке «Тарга Флорио», запланированной на 23 ноября. Он получил небольшую денежную премию за четвертое место в своем классе и каким-то образом добился согласия от матери продолжать свои попытки в спорте.

Энцо отправился в Сицилию на той же CMN. Вместе с ним на второй CMN отправился и его друг Сивоччи. На борту двух автомобилей были и механики – Конти и Рипамонти соответственно.

Четверо ехали на двух CMN по виа Эмилия до моря. Затем они проследовали по побережью Адриатики до Пескары и оттуда начали пересекать Апеннины с востока на запад. Их целью был Неаполь, где они собирались сесть на пароход в Палермо, предоставленный организаторами «Тарга Флорио» для участников гонки. В одну из ночей Энцо и его спутники, застрявшие в снегах на плато Чинквемилья в Абруццо, оказались окружены волками. Не дожидаясь помощи лесничих, Энцо разогнал волков сам – под сиденьем своей машины он всегда держал пистолет. Юношеское увлечение стрельбой не было забыто, да и в беспокойной Италии 1919 года оружие было естественным дополнением к законному стремлению обеспечивать личную безопасность.

В Неаполь они прибыли как раз к отплытию парохода «Читта ди Сиракуза». *«Бедняцкая солидарность – у меня, кажется, в кармане было не больше 450 лир – расположила докеров к нам»* и *«убедила моряков задержать отправление»*. После штормовой ночи в пути четыре человека и две машины высадились в Палермо. Энцо и три его спутника устроились в деревне Флориополи, что неподалеку от Черды (шестьдесят километров от столицы острова), в обустроенном для спортсменов лагере.

Гонка «Тарга Флорио» 1919 года была десятой в истории, впервые она проводилась в 1906 году. Ввиду ее сложности она быстро стала одной из самых притягательных. До создания «Милле Милья» ни одна другая гонка в Италии не была столь значительной, как «Тарга Флорио», и состязаться с ней в известности могли лишь немногие гонки в Европе. В популярности «Тарга Флорио» играла роль и яркая личность ее создателя, палермитанца Винченцо Флорио, и каждый год классическая сицилийская гонка привлекала лучших пилотов, управляющих самыми современными машинами.

Гонка 1919 года не была исключением. С момента окончания Первой мировой войны прошел всего год, но личность дона Винченцо и его безграничное обаяние придавали ей тот же мировой масштаб, что и гонки перед войной. Два французских производителя ответили на его приглашение и отправили в Сицилию три машины. Две из них – «Пежо»: одна для чемпиона «Инди» Андре Буайо, вторая для его партнера Реми Ревия. Третья – «Балло» для Рене Тома.

Итальянцы ответили французам: Антонио Аскарри на «Фиате», Джузеппе Кампари и Нино Франкини на «Альфа-Ромео», Антонио Морьондо на «Италии». В отличие от полного отсутствия интереса к Энцо и Сивоччи в предыдущий раз, теперь пресса обратила на них внимание. В анонсе гонки говорилось, что у обоих есть некоторые шансы добиться хорошего результата.

В семь утра в воскресенье, когда первая машина готовилась к старту, толпа любителей гонок уже несколько часов ждала начала, стоя вдоль стартовой прямой от вокзала Черды. Стремясь поскорее начать заезд, Энцо припарковал свою CMN недалеко от линии старта без нескольких минут восемь. Он наблюдал за стартом победителя «Индианаполиса» Андре Буайо. Вскоре настала и его очередь. В восемь часов две минуты Энцо и сидящий рядом с ним механик Нино Конти увидели перед собой отмашку флагом. Энцо включил первую передачу и отправился в путь.

Его единственный настоящий гоночный опыт ограничивался пятидесятикилометровой горной гонкой. Сегодня ему предстояло преодолеть в восемь раз большее расстояние по сложной трассе, которую нужно было пройти четыре раза под сицилийским небом, не обещавшим ничего хорошего. Если «Парма – Поджо-ди-Берчето» была спокойным подъемом по плавным холмам моденских Апеннин, то каждый поворот, каждая яма, каждый подъем, каждый спуск на «Тарга Флорио» скрывали в себе коварные ловушки.

Чтобы жизнь не казалась медом, у его CMN через несколько километров после старта ослабили крепления бензобака. Некоторое время Энцо наблюдал за этим уголком глаза. Затем ему пришлось остановиться и притянуть бак к кузову ремнем. Этот ремонт отнял у пилота и механика сорок минут. Когда они прошли через стартовую линию в первый раз, хронометрист был беспощаден: три часа, четыре минуты и пятьдесят секунд. Это было шестнадцатое время, последнее место.

Энцо не терял бодрости духа. Решив наверстать упущенное время, он бросился в атаку и прошел второй круг за два часа, восемнадцать минут и тридцать четыре секунды. Это было восьмое время на круге, но из-за чудовищной задержки в первой части гонки их позиция в зачете оставалась последней. Несмотря на ухудшение погодных условий и, как следствие, дорожного покрытия, на третьем круге Энцо был еще быстрее. Но из-за той сорокаминутной остановки он рисковал не закончить гонку в отведенные на нее десять часов, и в этом случае из окончательной классификации он был бы исключен. Поэтому он продолжал свою яростную гонку, рискуя на каждом повороте и в каждом ускорении на дороге, которую постоянный дождь превратил в опасный грязевой поток.

Все было напрасно. Когда они достигли финишной линии после четвертого, последнего круга, там не оказалось никого. Все – зрители, организаторы, механики, гонщики – уже вернулись в Палермо. На стартовой прямой в Черде оставался лишь карабинер – ему приказали ждать участников гонки, о которых не было никаких новостей. Солдату дали большой будильник, с помощью которого он определял время прибытия опоздавших, записывая его в блокнот, округляя результат до следующей минуты. Энцо узнал от него, что он первый из гонщиков, не уложившихся в предельное время.

Но в Палермо уже вернулись не только официальные хронометристы. То же самое сделали и представители прессы. В результате на следующий день Энцо не нашел ни одного упоминания о себе в материалах про «Тарга Флорио». Пресса была полностью занята Андре Буайо, победителем «Индианаполиса», праздновавшим успех и в сицилийской гонке. Все остальное

сводилось к аварии Аскари (из-за нее он завершил гонку) и к трагедии, в которой погиб один из зрителей, неосторожно вышедший на стартовую прямую в то мгновение, когда к ней приближалась «Пежо» Буайо. К слову, это был первый раз, когда Энцо столкнулся с *«присутствием смерти на трассе»*.

Поскольку на финише его не увидели, прессе оставалось только предполагать результат его гонки. Газеты писали, что Феррари пришел *«на несколько минут позже, хотя он завершил последний круг с таким же временем»* (что и предпоследний). На самом деле опоздание было куда большим – к моменту его финиша на Черду уже опустилась ночь.

Что же произошло?

Феррари много лет спустя рассказал, что был вынужден остановиться во время гонки, когда недалеко от деревни Кампофеличе на трассу перед ним вышли три карабинера. Бывший премьер-министр Витторио Эмануэле Орландо проводил там митинг. И Энцо, а также двум другим участникам, следовавшим за ним, пришлось ждать не только окончания выступления политика, но и съезда на боковую дорогу кортежа автомобилей, сопровождавшего Орландо.

Эта история могла бы показаться правдоподобной, если бы не две детали. Во-первых, местная пресса ни словом не упоминала о визите Орландо в те дни, а ведь он был не просто политиком, а Премьером Победы – человеком, который занял этот пост после битвы при Капоретто⁶, и его визит, конечно, не остался бы незамеченным. Во-вторых, маловероятно, что политик масштаба Орландо проводил бы митинг в таком захолустье, как Кампофеличе, спустя неделю *после* всеобщих выборов.

Скорее всего, во время четвертого круга Энцо опять столкнулся с проблемами технического характера – возможно, как раз связанными с креплением топливного бака, и впоследствии, через сорок три года, когда он писал свои воспоминания, он ошибся в том, когда именно произошла поломка.

На следующий день никому не известный двадцатиднолетний гонщик-любитель из Модены запросил аудиенцию у самого Леопарда сицилийского автомобилизма⁷, чтобы пожаловаться на то, что по прибытии к финишу гонки он никого там не застал. Тридцатилетний Винченцо Флорио, опытный, хорошо знавший свое дело человек, внимательно выслушал юношу. Затем он обезоруживающим тоном объяснил, что его гостю не на что жаловаться. Тот пришел к финишу с большим опозданием, не рисковал, а он, дон Винченцо Флорио, тем не менее, оказал ему любезность, включив в общий рейтинг на девятое место в общем зачете и третье в своем классе.

Завороженный обаянием Флорио, Энцо ушел удовлетворенным – можно было считать, что *«это все же какой-никакой, а успех»*. В конце концов, включение в итоговый рейтинг «Тарга Флорио» было приятно, как и получение гонорара за участие в гонке. Эта встреча стала началом долгой дружбы между Энцо Феррари и одним из пионеров итальянского автоспорта.

В том году Энцо все же был замечен прессой. В понедельник, 8 декабря, журнал *Raese Sportivo* опубликовал статью, в которой кратко описывались две гонки, в которых он участвовал. Корреспонденция была озаглавлена «Самый молодой выживший в “Тарга Флорио”» и украшена фотографией молодого гонщика. Энцо еще не исполнилось двадцати двух, а он уже показал свой талант в такой известной и сложной гонке.

Краткий, но характерный портрет Энцо: *«Впереди у этого молодого моденца – светлое будущее в автоспорте. Родился он в 1898 году, высок, силен, смел, за рулем он уверенный и быстрый – отличный и опытный водитель. Феррари, преследуемый guinge – французское сло-*

⁶ Одно из крупнейших сражений Первой мировой войны. По его итогам Италия оказалась разгромлена, и это привело к отставке кабинета Бозелли и назначению Орландо на должность премьер-министра.

⁷ Отсылка к роману Джузеппе Томази ди Лампедузы «Леопард», главный герой которого – сицилийский дворянин.

вечко, которое использовали в то время для обозначения неудачи (!) в спорте⁸ – в *“Тарга Флорио”* и *“Парма – Поджо-ди-Берчето”* все же показал себя способным побеждать».

Феррари теперь переехал в Милан, там он работал и жил. Но он не забыл Модену, и, даже не чувствуя по ней такой ностальгии, как это случится в будущем, той зимой 1920 года Энцо все равно возвращался в Модену всякий раз, когда мог. Он садился на поезд и снова появлялся в городе, чтобы навестить мать и провести время со старыми друзьями – по крайней мере, с теми, кого пощадила война.

Однажды, прогуливаясь по улицам города, он случайно заметил щит, рекламирующий компанию «Ферт», производящую свечи зажигания. И с изумлением обнаружил в этой рекламе свое имя и имя своего друга. Текст гласил: «Э. Феррари – Д. Манцини». Он с удивлением прочитал, что они с Манцини были «полномочными представителями “Ферт” в регионе Эмилия» и что они занимаются «поставками запчастей для автомобилей и мотоциклов».

А он и понятия об этом не имел.

Загадку он разгадал, найдя Манцини в доме номер два по улице Фаллоппиа, одной из узких улиц в тени Гирландины⁹, где находился офис «Ферт». Несколько месяцев назад он порекомендовал Манцини в компанию «Ферт», у которой были деловые отношения с CMN. Энцо совершенно забыл об этом, но его друга приняли туда на работу, и чтобы отблагодарить его за рекомендацию, он, когда получил разрешение создать представительство компании в Эмилии, решил включить в него и Энцо, хотя и в роли почетного члена.

Манцини сделал спонтанный жест, вызванный только благодарностью: на то время Феррари еще не был настолько известным в мире гонок, чтобы друг мог воспользоваться этим в рекламных целях. Энцо был приятно удивлен сердечностью Манцини.

Удовлетворенный вниманием прессы и результатами, которых он достиг в столь короткий срок, Энцо начал искать более мощную и надежную машину, чем его CMN. Вскоре его внимание сосредоточилось на автомобиле с аристократическим звучанием названия – «Изотта-Фраскини». Он разузнал, что три из шести автомобилей класса «Гран-при», построенных «Изотта-Фраскини» в 1914 году, все еще находились в Италии.

Энцо не потребовалось много времени, чтобы убедиться, что эта машина ему очень бы подошла. Без гроша в кармане, имея у себя на балансе только «CMN15/20», Энцо решил приобрести «Изотта-Фраскини 100/110 IM Corsa Cliente».

Это был довольно мощный автомобиль, но ему уже было семь лет. Энцо хорошо знал, что большинство производителей скоро выпустят новые автомобили и, следовательно, те, что были построены до войны, окажутся устаревшими. И он, немного подкупив, вместе Гульельмо Каррароли, его другом, который мечтал стать его гоночным механиком, после долгих переговоров и убеждений, что вскоре на такие автомобили, как «Изотта-Фраскини Гран-при 1914», покупателей уже не будет, Энцо убедил миланского производителя продать ему автомобиль за скромную сумму.

Успех этой операции понятен: помимо более или менее обоснованных рассуждений о старении довоенных машин, а также личной привлекательности, которую Энцо начал осознавать, следует помнить, что отношения между «Изотта-Фраскини» и CMN были очень тесными, и что Энцо не был совершенно незнаком руководством миланской компании, которой он фактически предложил обменяться автомобилями.

После покупки гоночного автомобиля (без спроса матери, которая всю жизнь будет напоминать ему эту самостоятельность) следующим вложением стали 150 лир, которые Энцо заплатил в качестве вступительного взноса на Гран-при «Парма – Поджо-ди-Берчето» 1920 года, назначенный на 30 мая – первую гонку сезона, в которой он решил участвовать. В тот

⁸ Приблизительно соответствует русскому слову «невезуха».

⁹ Колокольня в Модене.

день с Энцо дебютировали не только новая машина, но и новый гоночный механик, что было вполне естественным, учитывая, что Гульельмо Каррароли был его другом и оплатил половину стоимости «Изотта-Фраскини».

В день гонки над всей дистанцией угрожающе висели тучи. Несмотря на это, дождя прогнозы не предсказывали. Чтобы поддержать интерес зрителей до самого конца, в этом году организаторы решили пускать более мощные автомобили последними.

Гонка началась в 8:30 утра. Участники стартовали с пятиминутным интервалом. За рулем своего нового «Изотта-Фраскини 100/110 IM» Энцо должен был соревноваться с двумя маститыми соперниками – графом Мазетти и Кампари. По новым правилам все трое были среди последних, отправившихся на трассу.

Кампари выиграл гонку, опередив Мазетти на четыре секунды. Энцо отстал от победителя на две минуты и двадцать одну секунду, но его время все равно было на десять минут лучше, чем годом ранее. Это был третий результат дня и второй в его классе. Энцо впервые в карьере поднялся на подиум. С новой, более конкурентоспособной машиной, несмотря на проблемы с резиной на второй половине подъема к Поджо-ди-Берчето, он показал, что может соперничать с лучшими гонщиками.

Удивительно, но после гонки единственным недовольным своим выступлением был сам Энцо. Возможно, он чувствовал, что мог бы выступить лучше, и, выйдя из машины, он разрыдался. Однако, несмотря на его разочарование, внимательная пресса отметила его выступление и третье место: *«умелый и невезучий»*, написали о нем на следующий день после гонки.

В целом же выступление было хорошим, и вдохновленный Энцо записался на участие в «Гран-при Муджелло», который состоялся 13 июня. Эта гонка проводилась во второй раз после 1914 года, хотя и по другой формуле. Длина трассы составляла более трехсот километров, что равнялось пяти кругам по шестьдесят километров каждый. После выступления в Парме Энцо причисляли к фаворитам. Для прессы он был одним из пятерых гонщиков, способных бороться за победу, наряду с Кампари, Мерегалли, Брилли Пери и Озеллой.

Несмотря на то, что политическая и экономическая ситуация была далеко не безоблачной, во второе послевоенное лето привлекательность автогонок как минимум достигла довоенного уровня, а то и превзошла его. Антонио Аскари и Джузеппе Кампари были идеалами нового поколения спортсменов. В день гонки из Флоренции в Муджелло отправились два специальных поезда. Накануне вечером длинные вереницы машин заполнили дороги, ведущие от столицы Тосканы к трассе. Вдоль этих дорог деревни были освещены, бары и кафе работали всю ночь, чтобы поклонники гонок могли подкрепиться. На рассвете тысячи любителей автоспорта уже теснились вдоль трассы и в нетерпении ожидали проезда гоночных машин.

Первый пилот стартовал спустя четыре минуты после того, как стрелка перевалила за семь часов утра. Аскари вышел на старт в 7:29, Энцо – в 8:02. Из тридцати заявленных на гонку машин стартовали двадцать четыре. Завершили ее только пятеро. Изматывающая трасса не щадила ни гонщиков, ни их автомобили. Большинство пилотов столкнулись с разными техническими проблемами. Некоторые вылетели с трассы.

Вместе со своим другом Гульельмо Каррароли Энцо провел «красивую и очень ровную» гонку, но не смог ее закончить. После четвертого круга он занимал третье место, когда неисправность дроссельной заслонки не позволила ему сделать последний рывок к Мазетти и Кампари и заставила его сойти с дистанции. Первой реакцией Энцо были злость и разочарование. Как и после предыдущей гонки, он разрыдался. Затем, несмотря на горечь и раздражение от того, что упустил возможность выиграть, он взял себя в руки. Припарковал автомобиль за пределами трассы и, сидя в нем, наблюдал за окончанием гонки, дружелюбно беседуя с собравшимися вокруг него зрителями. Победу вновь праздновал Кампари: он шел позади Мазетти, когда тот вылетел с трассы из-за взрыва шины.

Следующая гонка в календаре планировалась через семь дней, в воскресенье, 20 июня. Поскольку она также проходила в Тоскане, Энцо решил остаться там, чтобы избежать постоянных переездов. Гонка «Кубок Консумы» была одной из самых старых в Италии и одной из самых коротких – всего шестнадцать километров. Как и в предыдущее воскресенье, граф Мазетти был невероятно быстрым – настолько, что побил рекорд, установленный Винченцо Ланчей в 1904 году. Но когда публика уже праздновала его победу, другой тосканский аристократ, маркиз Никколини, показал еще более быстрое время, улучшив результат Мазетти на четыре секунды.

Теперь победу у Никколини могли отобрать только Джузеппе Кампари и Энцо Феррари, которые еще были в гонке. Но дождь замедлял последние километры гонки Кампари, а прибытия на финиш «Изотты-Фраскини» с Энцо за рулем судьи и зрители ожидали напрасно. Проккол вынудил его остановиться в начале гонки для замены резины. А потом порвался ремень двигателя, и Энцо был вынужден сняться с гонки.

Первые гонки сезона 1920 года преподали Энцо Феррари два урока. Он понял, что, сидя за рулем хорошей машины, может конкурировать на равных или почти на равных с лучшими гонщиками. Но его «Изотта-Фраскини» была несколько мощной, настолько же и ненадежной. На этом этапе своей еще недолгой карьеры Энцо был убежден, что у него есть будущее в качестве пилота. Но он также понял нечто, что врезалось ему в память на всю жизнь: даже самому талантливому гонщику не по силам побеждать, если у него нет лучшей машины.

А еще раньше он пришел к пониманию того, что лучшие гоночные автомобили делаются в Милане компанией «Альфа-Ромео».

Глава 4

Большая любовь

Под влиянием успехов, которых достигли Альберто Аскари и Джузеппе Кампари, репутация «Альфа-Ромео» в автоспорте за короткое время стремительно выросла. На карте итальянской автомобильной индустрии миланская компания была маленьким пятнышком, одним из многих. Однако летом 1920 года гоночные автомобили, произведенные на заводе в Портелло, уже безоговорочно были мечтой каждого итальянского любителя автогонок.

В августе того года Энцо Феррари, один из самых перспективных, молодых и амбициозных профессиональных пилотов, добился встречи с Джорджо Римини, коммерческим директором и руководителем спортивного направления «Альфа-Ромео».

Энцо был принят в офисе на улице Траяно, в миланском районе Портелло. После приятной беседы Римини решил взять его на испытательный срок в качестве резервного пилота для двух лучших итальянских профессиональных гонщиков – Антонио Аскари и Джузеппе Кампари. Таким образом, после всего пяти гонок и одного подиума перед Энцо Феррари открылись такие возможности роста, какие всего год назад показались бы ему нереальными.

Безусловно, важную роль в его быстром взлете сыграл и его талант – не будь у него способностей, Римини просто продал бы ему автомобиль, не включая его в команду. Тем не менее, настоящим ключом к этой вроде бы маленькой, но во многих отношениях огромной победе был набор качеств: настойчивость, непоколебимая вера в свои возможности, неутолимая жажда успеха – та, которую Энцо вскоре начал называть *«треволнением»* – не только в гонках, но и в жизни. Эти качества никогда не покидали его и сделали из него того гиганта, которым он стал.

ШАГ ЗА ШАГОМ ЭНЦО ФЕРРАРИ СТРОИЛ СВОЕ БУДУЩЕЕ. СМН БЫЛА ДЛЯ НЕГО ТРАМПЛИНОМ: ТЕПЕРЬ, КОГДА ОН СТАЛ ПИЛОТОМ «АЛЬФА-РОМЕО», ОН ОСТАВИЛ СВОЮ ПРЕЖНЮЮ РАБОТУ БЕЗ ОСОБОГО СОЖАЛЕНИЯ. НО ОН НЕ ОСТАВИЛ ДОЛЖНОСТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ В ЭМИЛИИ-РОМАНЬЕ, КОТОРУЮ ОН ПОЛУЧИЛ НЕКОТОРОЕ ВРЕМЯ ТОМУ НАЗАД.

В Модене, в доме номер пять на улице Якопо Бароцци, совсем рядом с историческим центром города, в том же августе, когда он был принят Римини, Энцо открыл «Эмильянское кузовное ателье» – салон продаж СМН, к которому он амбициозно добавил мастерскую-лабораторию, где, помимо ремонта и покраски автомобилей любой марки, он планировал разрабатывать кузова для тех клиентов, которые в то время покупали только шасси с радиатором, капотом и приборной панелью, а *одевать* автомобиль поручали местным кузовщикам. Фактически это было то же самое, что делало «Итало-аргентинское кузовное ателье» в Милане.

Энцо Феррари в «Эмильянском кузовном ателье» был главным партнером. Чтобы основать его, он продал свой дом на Вилла Санта Катерина и вложил свое маленькое наследство, оставшееся после металлургической компании его отца. В уставной капитал в 50000 лир Феррари внес 75 процентов, то есть 37500 лир. Оставшиеся 12500 внес Пьетро Казаленьо, миланец из Кивассо, с которым Энцо познакомился в за год до этого.

Согласно акту о создании «Эмильянского кузовного ателье Э. Феррари и Ко», составленному в воскресенье, первого августа 1920 года в присутствии адвоката Камилло Донати, должность Казаленьо называлась «технический директор». Его обязанностью было техническое руководство ателье. Энцо Феррари оставил себе коммерческие, представительские и административные обязанности. С юридической точки зрения в ателье он был партнером с неограни-

ченной ответственностью. Регистрация компании была заверена в суде Модены в пятницу, 6 августа. Соглашение действовало до 31 декабря 1926 года.

Менее чем через два года пребывания в мире автомобилей Энцо Феррари решил, что у него достаточно знаний для основания своего бизнеса. В соответствии с распределением обязанностей, Казаленьо должен был заниматься разработкой и созданием кузовов для *châssis* CMN, а также для автомобилей других производителей, которые клиенты приобретали у самой CMN или у других дилеров.

Первым гоночным событием Энцо Феррари в «Альфа-Ромео» стала «Тарга Флорио» 1920 года – классическая сицилийская гонка, перенесенная на 24 октября.

В этом году Сицилия встретила участников холодом и дождем. В день гонки погода была ужасной, как и в предыдущие дни, но главный конструктор «Альфа-Ромео» Джузеппе Мерози мудро установил маленькие защитные экраны из тонкой металлической сетки и крылья на колеса, чтобы защитить своих гонщиков от неизбежных брызг грязи. Первый участник стартовал в семь утра. Затем гонщики выезжали с интервалом в шесть минут. Кампари начал свой заезд в 7:06, Энцо – с уже неизменным шейным платком, который ему подарила на удачу мать – ровно через час.

При первом пересечении финишной линии Энцо узнал, что он занимает пятое место, почти в восьми минутах от *leader* гонки Гвидо Айрольди на «Италии». Информация, представленная Энцо, была верной лишь отчасти: он действительно отставал почти на почти восемь минут, но был на втором месте, а не на пятом.

За три круга до финиша погода испортилась совсем. Дорога стала все больше походить на реку из грязи с маленькими камешками и камнями побольше, опасно выступающими из-под земли. Через несколько миль Кампари был вынужден сняться с гонки, и Энцо оказался последней надеждой «Альфа-Ромео» на хороший результат. Несмотря на дождь и грязь, Феррари на втором круге показал впечатляющую скорость. Он остановил секундомеры на времени, соответствующем второму по скорости кругу дня, и расположился на почетном втором месте за новым *leader* гонки, Гвидо Мерегалли на «Надзаро».

Когда он начал третий круг, солнце наконец стало пробиваться сквозь облака. Но на этом этапе, когда за плечами пилотов было уже больше 220 километров, они начали ощущать усталость после изнуряющей гонки, проходившей в условиях, близких к пределам выносливости. Мерегалли прошел третий круг на две минуты хуже, чем предыдущий, Энцо потерял аж три минуты. Таким образом, на момент начала четвертого, последнего круга между двумя гонщиками было 11 минут 26 секунд.

За полкруга до финиша усталость Мерегалли дала о себе знать – он начал ехать заметно медленнее. Флорентиец, будучи на пределе своих сил, старался удерживать машину на дороге, но для этого ему приходилось значительно снижать скорость. Энцо понял, что у идущего первым пилота есть серьезные физические трудности, и решил, что пришло время пойти ва-банк.

И он погнал машину «*на небывалой скорости*», рискуя так, как не рисковал никогда в своей жизни. Отрыв начал быстро сокращаться. Оставалось всего несколько километров, но Энцо не сдавался. Он верил. Победа на «Тарга Флорио» могла поднять его на вершину итальянского автоспорта. Но, несмотря на то, что на последнем круге он гнал как ошалелый и установил лучшее время, он смог приблизиться к Мерегалли только на семь минут и в конечном итоге пришел вторым.

Для двадцатидвухлетнего парня, участвующего в своей первой гонке на новом автомобиле и в составе новой команды, это был выдающийся результат. Но итоги могли быть еще лучше, если бы в конце первого круга Энцо знал о том, что был вторым, а не пятым. Поняв, что он не по своей вине потерял отличный шанс выиграть свою первую гонку, Энцо расстроился так, что рыдал «как ребенок». В ярости он поклялся, что «*больше никогда не будет гоняться*».

С учетом ошибки, жертвой которой он стал случайно, пресса говорила о нем как о моральном победителе гонки. *«Он провел великолепную гонку и должен быть доволен своим успехом, который поставил его в один ряд с лучшими итальянскими пилотами»*, – написал один из журналистов, освещавших «Тарга Флорио». В беседе с прессой после гонки Энцо говорил о *«препятствиях в виде животных и преград из деревьев и больших камней»*, считая их основной причиной своей неудачи.

Тем не менее, вечером его гнев утих. Польщенный вниманием прессы, радуясь похвале, которую он получил от руководителя спортивного направления «Альфа-Ромео», и аплодисментам зрителей, а также, что было не менее значимым, приятно удивленный призом в двенадцать тысяч лир, который полагался за второе место, он, наконец, стал смотреть на свой замечательный результат в правильном свете. И его желание бросить гонки вскоре растаяло без следа.

Но самым ценным, что Энцо приобрел на Сицилии (за исключением солидной денежной премии), были первые ростки дружбы с партнером по «Альфа-Ромео» Джузеппе Кампари. Впервые они встретились на тренировке перед гонкой. Кампари, признанный чемпион, сразу проникся симпатией к молодому гонщику-полулюбителю, который спал и видел свое будущее в мире гонок. Великодушный и талантливый, Кампари вскоре стал одним из ориентиров для Феррари как в команде, так и вне гонок. В свою очередь, Энцо всегда относился к Кампари с любовью как к человеку и с восхищением как к чемпиону.

«Тарга Флорио» была последней значимой гонкой в сезоне-1920. 14 ноября в Галларате прошла гонка «Километро Ланчато», относительно важное событие. Кампари участвовал в категории «гоночные автомобили», в то время как Антонио Аскари и Энцо Феррари заявили в категорию «серийные автомобили», и Энцо установил в ней лучшее время. Несмотря на то, что «Километро Ланчато» не была гонкой в традиционном смысле этого слова, для Энцо это была первая победа в классе.

Если «Тарга Флорио» стала местом его первой встречи с Кампари, то в Галларате Энцо впервые познакомился с еще одним гигантом автомобильного мира 1920-х – Антонио Аскари. Вообще-то говоря, их дружба началась с неприятности: они возвращались в Милан на тех же машинах, которыми управляли в гонке, и из-за тумана, внезапно окутавшего сельскую местность, Энцо врезался в заднюю часть машины Аскари, которая внезапно остановилась перед закрытым железнодорожным переездом. Аскари – возможно, задетый тем, что Энцо в гонке был быстрее – отреагировал на столкновение весьма резко: молодому и сконфуженному происшествием партнеру крепко досталось.

В свои почти двадцать три года, которые он готовился отметить 18 февраля 1921 года, Энцо Феррари мог быть доволен. За два с небольшим года ему удалось придать своей жизни смысл и направление, о котором он мечтал с юных лет. Открыв «Эмильянское кузовное ателье», он начал предпринимательскую деятельность, с помощью которой надеялся повторить коммерческие успехи своего отца. А благодаря Джорджо Римини он смог осуществить свою юношескую мечту стать гонщиком, и, как показало второе место на «Тарга Флорио», гонщиком очень недурным.

В довершение всего, этой зимой Феррари стал еще и дилером «Альфа-Ромео» в Модене. Этот статус добавился к представительству CMN во всем регионе Эмилия-Романья, от которого Феррари не обязан был отказываться и от которого он не отказался.

8 мая 1921-го, в третий раз за три года, Энцо Феррари вышел на старт «Парма – Поджодди-Берчето». Кампари ехал за рулем «Гран-при 1914», а Аскари, Феррари и Сивоччи – на трех «20–30 SE». Для Энцо, сидевшего за рулем такого же автомобиля, как и у двух его партнеров, и ехавшего по маршруту, который он знал лучше, чем содержимое собственных карманов, это была уникальная возможность показать себя в лучшем свете. Но Аскари и Сивоччи доминировали в своем классе, Кампари стал вторым в абсолютном зачете, а Энцо закончил гонку в

Форново, примерно на полпути вверх – механическая неисправность заставила его сняться с гонки. Через три недели Энцо приехал в Сицилию на «Тарга Флорио». Погодные условия двух предыдущих лет убедили Винченцо Флорио вернуться к довоенным традициям, когда гонка проводилась весной. «Тарга Флорио» 1921 года, запланированная на воскресенье, 29 мая, также отметилась возвращением к соревнованиям «Мерседеса».

Энцо с партнерами приехал в Палермо на поезде за несколько дней до гонки. Кампари на модели «Гран-при 1914» должен был участвовать в общем зачете. Феррари и Сивоччи на своих «20–30 ES Sport» с моторами объемом 4,5 литра соревновались за победу в своем классе. Пресса называла Кампари фаворитом на победу, а Сивоччи – наиболее вероятным победителем в своем классе. Благодаря второму месту в общем зачете Энцо также был включен в число потенциальных претендентов на победу в классе.

В гонке, которую выиграл Джулио Мазетти на «Фиате», Кампари, несмотря на невероятный последний круг, занял только третье итоговое место, уступив также «Мерседесу» немца Макса Зайлера. Таким образом, большого успеха для «Альфа-Ромео» добились Сивоччи и Феррари, занявшие первое и второе место в своем классе и четвертое и пятое место в общем зачете – два пилота на серийных машинах заняли места после трех пилотов на гоночных.

Энцо был уже ветераном «Тарга Флорио». Его выступление было безупречным. После первого круга, не слишком впечатляющего, он начал отыгрыш. По окончании третьего круга он был четвертым в общем зачете. И когда Сивоччи потерял время на замену пробитой шины, Энцо поднялся на первое место в своем классе и на третье место в общем зачете. В момент пересечения им стартовой линии в Черде, в начале четвертого и последнего круга, у него было шесть секунд отрыва от Сивоччи.

На последнем этапе опыт и класс Сивоччи сделали свое дело. Гонщик из Салерно быстро догнал Феррари и неуклонно наращивал темп, вплоть до того, что привез сопернику две минуты. У Энцо, который на последнем круге улучшил свое время еще на 24 секунды и знал, что отдал всего себя, не было никаких оснований для жалоб. Превосходство Сивоччи в опыте и классе стало решающим, и он честно это признал.

Однако пресса между двумя гонщиками различий не делала. *«Уго Сивоччи и Энцо Феррари были достойными тех чудес техники, которые они привели к финишу. Оба показали выдающееся выступление, которое превзошло все ожидания и вызвало настоящий восторг у зрителей этой классической сицилийской гонки».*

Дела двадцатитрехлетнего Энцо Феррари начали идти в верном направлении. Помимо того, что он пользовался большим уважением внутри «Альфа-Ромео», он быстро вписал свое имя в состав когорты лучших гонщиков послевоенного времени. И помимо всего, он влюбился, что, между прочим, немаловажно.

Теперь это уже не было секретом. Рядом с ним всегда была молодая и привлекательная блондинка. Она сопровождала его на всех гоночных мероприятиях, а нередко – и в рабочих поездках в Милан. Несмотря на то, что его очаровывал тот образ жизни, который вел Кампари – женщины, вечеринки, шампанское, – Энцо был уверен, что его идеальный образ жизни больше похож на тот, который вел Аскари – семейный и без ветра в голове. Однажды Энцо осознает, что брак – не для него, но в то время он был искренне убежден, что для жизненного равновесия ему нужна постоянная спутница.

Он познакомился с Лаурой Доменикой Гарелло вскоре после своего приезда в Турин, почти сразу после окончания Первой мировой войны. Однажды, гуляя под арками рядом с железнодорожной станцией «Порта Нова», он увидел ее и был поражен. Она была *«красивой девушкой, блондинкой, элегантной, живой, миниатюрной»*. С красивыми глазами. Он, чтобы не чувствовать себя одиноким в совершенно незнакомом городе, отчаянно искал утешение и компанию и моментально влюбился в Лауру.

Его ухаживания поначалу встретили сопротивление родителей девушки, а позже стал помехой и переезд Энцо в Милан после приема в CMN. Но история любви все же продолжалась, и летом 1921 года Лаура совершила чрезвычайно смелый шаг для того времени – переехала жить к Энцо в Модену.

Адалджиза, будучи натурой, чрезмерно заботящейся о сыне, с первых дней относилась к его подруге ревниво. Сразу стало ясно, что две женщины сосуществовать не могут. Ревность матери столкнулась с непримиримостью молодой женщины. Они спорили все чаще и все более жаростно. Энцо оказался между двух огней и не мог – или просто не хотел – занять четкую позицию. Он все еще находился на том этапе жизни, когда верится, что любовь и разум в конечном итоге победят и все уладят. В конце концов, в Модене были и те, кто считал Лауру самой красивой девушкой в городе.

Лаура начала сопровождать Энцо повсюду, куда бы он ни отправился – возможно, в том числе и для того, чтобы быть как можно дальше от Модены и Адалджизы. В середине июля она была с ним на «Муджелло», где «Альфа-Ромео» организовала несколько дней тестов перед гонкой, запланированной на 24 числа того же месяца.

Несмотря на скептицизм прессы, он провел удачную гонку. В то время как Аскари и Сивоччи были вынуждены сойти с дистанции, Энцо финишировал на втором месте, вслед за Кампари. После почти 400 километров и более шести часов гонки его отделили всего пять минут от победителя, который, кстати, управлял гораздо более мощным автомобилем. Второе место на «Муджелло» принесло Энцо первую настоящую победу в своем классе. Прессе не оставалось ничего иного, кроме как пойти на попятную и похвалить его за *«блестящее, отточенное вождение»*.

Ему также присудили специальную награду, «Тарга Мазетти» – она вручалась самому быстрому гонщику на серийном автомобиле. Для Энцо это было значительным личным успехом.

Идиллическая картина была нарушена нерентабельностью «Эмильянского кузовного ателье». Энцо пришлось познать на своем опыте, что просто так мастером кузовного дела не станешь. У него не было никакого специфического коммерческого опыта, и он был вынужден делегировать техническую сторону бизнеса своему партнеру-соучредителю Казаленьо. Из-за многочисленных командировок на гоночные трассы Энцо не мог уделять бизнесу столько времени, сколько требовалось.

Услуги «Эмильянского кузовного ателье» ценились – Казаленьо, безусловно, знал свое дело. Но, возможно, кузовные мастерские не просто так открывались и процветали именно в больших городах – в первую очередь в Милане и Турине. В Модене, судя по всему, было недостаточно клиентов для того, чтобы обеспечить процветание «Эмильянского кузовного ателье», несмотря на рекламу, которую Энцо делал ей своими гонками. Его финансовое положение было столь удручающим, что, когда Лаура переезжала в Модену, за билеты на поезд для обоих платила она.

Лето 1921 года было очень жарким.

Гонка «Кубок Альп»: старт в Турине, финиш в Милане. Победителем объявлялся пилот, который выдерживал среднюю скорость 48 километров в час на дистанции более двух тысяч километров гонки.

Из тридцати заявившихся гонщиков двадцать четыре выехали от туринского стадиона ранним утром воскресенья, 7 августа. Энцо решительно включил первую передачу и поехал в 6:05.

В течение следующих девяти дней он был похож на простого туриста – проезжал на своем «Альфа-Ромео 20–30 ES» через самые красивые альпийские долины. Длина этапов, в некоторых случаях достигавшая почти 500 километров, испытывала Энцо и других участников не столько на мастерство вождения, сколько на выносливость. Единственную по-настоя-

щему большую сложность могли представлять собой крутые спуски. Именно на одном из таких участков случилась авария главного фаворита гонки, Антонио Аскари, чья белая «Альфа-Ромео» с номером «1» перевернулась в густом лесу в Трентино, после перевала Карла Великого. Спускаясь, Аскари внезапно обнаружил, что дорога заблокирована повозкой. Чтобы избежать столкновения с ней, он резко вильнул на обочину, и машина опрокинулась в овраг.

Подъехав к месту аварии, Энцо увидел троих мужчин, лежащих рядом с перевернутой машиной. Двое из них – кинооператор и его помощник, которые на этом этапе сели в машину Аскари, чтобы запечатлеть на пленке волнение от скорости, – были без сознания. Аскари оставался на ногах, и казалось, что он не получил ни единой царапины. Вместе с коллегами Зайлером, Минойей, Сандоннино и Сивоччи Энцо оказал помощь кинематографистам. Гонка была кратковременно остановлена, чтобы дать Энцо и Сивоччи возможность доставить двух несчастных в ближайшую больницу в Мадонна-ди-Кампилио. После она возобновилась и завершилась в этот же день в Милане.

Энцо был одним из семи гонщиков, которые завершили гонку с требуемой средней скоростью. Но его понизили в зачете из-за ряда правил: согласно им, при одинаковой средней скорости учитывалось место в итоговой классификации после каждого из пяти этапов, штрафы, полученные во время гонки, а при прочих равных предпочтение отдавалось менее мощным автомобилям. В итоге он занял шестое место в общем зачете. Однако Макс Зайлер был дисквалифицирован, поскольку не разрешил техническим комиссарам проверить его «Мерседес», и Энцо автоматически поднялся на одну позицию вверх.

Прессу впечатлило мастерство Феррари, хотя кто-то и отмечал со злорадством, что, несмотря на подтверждение *«высокого уровня мастерства вождения, показанного на “Муджелло”, молодой гонщик из Модены иногда теряет хладнокровие»*.

Две недели спустя Энцо Феррари занял второе место в общем зачете в горной гонке от Аосты до перевала Большой Сен-Бернар. Его день славы был увенчан успехом в своем классе. Несмотря на то, что он никогда не боролся за победу в общем зачете, внимательная пресса отметила проявленную им *«на сложных дорогах твердую водительскую закалку»*.

Со спортивной точки зрения гонка была не очень значимой, но поездка в Валь-д'Аоста была очень важной с точки зрения будущего. В тот воскресный день в конце августа юноша из Модены познакомился с молодым человеком из Турина, который дебютировал в качестве гонщика. Его звали Джованни Баттиста Фарина, но друзья называли его Пинин. Как и Энцо Феррари, он мечтал о своем будущем в мире автомобилей.

На 4 сентября 1921 года был запланирован первый Гран-при Италии в Брешии. Поскольку у «Альфа-Ромео» не было автомобилей класса «Гран-при», которые могли бы составить конкуренцию, миланский завод решил не участвовать в гонке. Его пилоты отправились в Брешию в непривычном для себя качестве зрителей. Энцо, разумеется, не упустил шанса понаблюдать за обстановкой большой международной гонки и выходные провел интересно.

Однако, как бы ни был любопытен первый Гран-при Италии, но Энцо и его команду на следующей неделе ожидали две гонки в окрестностях Милана. Первой из них была «Километро Ланчато», своего рода квалификационная гонка перед «Гран-при Джентльменов»¹⁰. «Километро Ланчато» была запланирована на утро среды, 7 сентября. «Гран-при Джентльменов» наметили на воскресенье, 11 сентября.

Энцо показал отличное время в первом из двух соревнований – гонке на время по бездорожью в окрестностях Монтикьяри. Для квалификации на воскресную гонку средняя скорость должна была составлять 110 километров в час. Феррари проехал километр за 24,4 секунды со средней скоростью более 147 километров в час. Это было пятым лучшим временем в общей

¹⁰ Джентльменами в то время называли пилотов-любителей.

классификации, четвертым в классе и, самое главное, первым среди всех гонщиков «Альфа-Ромео».

Отличный результат на «Километро Ланчато» заставил его верить в то, что он близок к сенсационной победе. Энтузиазм побудил его тестировать машину еще и еще, чтобы в воскресенье быть полностью готовым. Но утром пятницы, летя на полной скорости по явно пустой дороге в окрестностях Брешии, Энцо лишь чудом избежал гибели.

Несколько коров внезапно выбежали с поля и пересекли дорогу прямо перед его «Альфа-Ромео», набравшей полный ход. Проявив невероятное хладнокровие, Энцо мгновенно сбросил передачу на нейтралку и дал по тормозам. Ему удалось резко замедлиться, но удержать машину на дороге он не смог. Автомобиль закончил свой забег на боку, в канаве – к счастью, сухой. Энцо и механика Фугаццу выбросило из автомобиля. Они уцелели лишь каким-то чудом, отделались небольшими ушибами и царапинами.

В отличие от них, автомобиль был при смерти. Улетев в канаву, «Альфа-Ромео» почти полностью развалилась. Единственное, что оставалось Энцо, – это пожаловаться на опасные условия тренировок. Он отправился на поиски ответственного за гонку, нашел его и набросился на него, браня на чем свет стоит. Артуро Мерканти в ответ на оскорбления и бровью не повел, принял жалобы Феррари. А после предпринял меры к пожизненной дисквалификации Феррари на все гонки на территории страны. И только благодаря личному вмешательству президента Королевского автомобильного клуба Италии несколько недель спустя дисквалификацию отменили.

Через неделю после «Гран-при Джентльменов», на котором Энцо был лишь зрителем, он в сопровождении Лауры поехал в Милан, чтобы вернуть на завод останки разбитой в Брешии машины. Несмотря на двойное волнение, связанное с аварией, едва не оказавшейся смертельной, и пожизненной дисквалификацией, Энцо устроил диковинную и комическую церемонию «возврата» автомобиля. Несмотря на кошмарный риск, которому он подвергся всего несколько дней назад, он нашел силы пошутить с Римини, Мерози и Сивоччи, подняв бокал за то, что избежал опасности, и даже нашел время – и желание – сфотографироваться рядом с останками машины на память.

После этой сюрреалистичной церемонии и фотосессии Феррари и Римини подписали заказ на шестилитровый «Альфа-Ромео G1» – автомобиль, созданный по лекалам американской машины «Пирс-Эрроу». Пребывая в восторге от этого соглашения, Энцо не углублялся в детали контракта. Он не прочитал то, что было написано в нем мелким шрифтом: «Альфа-Ромео» доставит ему машину *«как можно скорее и даже раньше»*. В контракте не были указаны сроки поставки автомобиля, и Энцо его так и не дождался. Он понял, что его обманули, только спустя некоторое время, когда он пожаловался Римини на задержку, а коммерческий директор «Альфа-Ромео» указал ему на коварную деталь контракта.

Вместе с Аскари, Кампари и Сивоччи Энцо был официально заявлен как пилот команды на сезон-1922.

Глава 5

Лаура

Если карьера пилота Энцо развивалась весьма успешно, то в личной сфере ситуация была отнюдь не безоблачной. Приезд Лауры в Модену не принес семейной паре той гармонии, которой они оба желали. Ежедневная борьба с Адальджизой вскоре истощила молодую женщину, которая сначала искала убежище в частых поездках мужа на гоночные трассы или деловых визитах в Милан. Осенью Лаура подняла белый флаг и поддалась симптомам того, что было, по сути, огромным стрессом. Ее измученная натура не выдержала, и молодая женщина впала в состояние сильного нервного истощения.

Первой врачебной мерой стало ее удаление от Модены и от ее свекрови на отдых в Санта-Маргерита-Лигуре. Здесь к ней начали поступать почти ежедневные длинные и заботливые письма от Энцо. Написанные черными чернилами – фиолетовые были делом будущего, – все они советовали одно и то же: отдых и спокойствие. Эти рекомендации врача Энцо сделал своими и повторял их в каждом письме. Проблема была только психологической, а не физической. Но Энцо был влюбленным парнем и явно беспокоился о состоянии Лауры. Он не упускал возможности поддержать ее каждым письмом, обещая, что после выздоровления все у них встанет на свои места: в начале декабря 1921 года Энцо слишком увлекся, написав, что после ее выздоровления ничто не помешает им пожениться.

ПОЛУЧАЕТСЯ, ЧТО НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ СТАТУС ИХ ОТНОШЕНИЙ ВРЕДИЛ ЛАУРЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРИНУДИТЕЛЬНОЕ СОСЕДСТВО С АДАЛЬДЖИЗОЙ? ИЛИ ОБЕЩАНИЕ БРАКА СО СТОРОНЫ ЭНЦО БЫЛО СКОРЕЕ СТИМУЛОМ К ВЫЗДОРОВЛЕНИЮ, ЦЕЛЬЮ, НА КОТОРОЙ МОЖНО БЫЛО СОСРЕДОТОЧИТЬСЯ, ЧТОБЫ ВЫБРАТЬСЯ ИЗ ДЕПРЕССИИ, – ТАК СКАЗАТЬ, СВЕТОМ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ?

На самом деле настоящей болезнью Лауры была ревность. Ревность пожирала ее, и никакое лекарство тут не помогло бы. Как не помогли бы и никакие уверения Энцо, который изменял ей, конечно, но только тем, что полностью посвящал себя автомобилям и своей работе. Женщины тут не имели никакого значения. Лаура не могла понять полного – *тотального*, будем использовать то слово, которое Феррари впоследствии очень часто использовал и сам – увлечения Энцо Феррари этой четырехколесной тварью по имени *машина*.

Конечно, не подозревая об этом и делая его жизнь сейчас – сложной, а вскоре – и невыносимой, Лаура неизбежно заставила бы его искать у других женщин то понимание, привязанность и тепло, которых она ему не давала. Но тогда, в декабре 1921 года, время для этого еще не пришло. При его появлении, то отсутствии, при долгой разлуке с ней, при его постоянных отказах и его обещаниях – ну, таких, теоретических – провести вместе дни, а иногда и только часы, Лаура все же продолжала оставаться объектом желания для Энцо – сколь притягательным, столь и ускользающим.

В этой буре противоречивых чувств, в холоде и тумане Модены, Феррари продолжал вкладывать все силы, оставшиеся после бурных дистанционных отношений с Лаурой, в управление «Эмильянского кузовного ателье». Заказы шли. На неделе перед Рождеством он отправился со своим верным партнером Казарини в Милан, чтобы забрать две *châssis* «Альфа-Ромео» для навески на них кузовов. Между Рождеством и Новым годом он даже второпях набросал письмо Лауре, в котором объяснил, что ему нужно немедленно отправиться в Парму, чтобы продать машину.

И все же дела шли не столь хорошо, как могло показаться. Заказы поступали, изделия «Эмильянского кузовного ателье» пользовались успехом у разных клиентов, но расходы были высокими, а объем рынка для таких работ в городе вроде Модены был, увы, невелик.

И конечно же, общее состояние итальянской экономики, страдавшей от последствий столь сильного удара, как кризис 1920–1921 годов, который привел к падению колоссов вроде «Ансальдо»¹¹ и к банкротству таких финансовых институтов, как «Банка Италия ди Сконто»¹², абсолютно не способствовало выживанию малого бизнеса.

Воспользовавшись поездкой в Милан, чтобы доставить в автомастерскую «Альфа-Ромео» гоночный автомобиль – механики из Портелло должны были обновить его перед сезоном, который начинался через несколько недель, в конце января, – Энцо смог провести несколько дней с Лаурой.

Первой гонкой сезона-1922 была тринадцатая «Тарга Флорио», запланированная на 2 апреля. В этом году она, наконец, вернулась к своим корням: сорок восемь пилотов, управляющих автомобилями двенадцати марок, представляющих четыре разные страны – Францию, Германию, Австрию и, конечно, Италию. Сначала «Альфа-Ромео» планировала доверить Энцо Феррари одну из двух совершенно новых, дебютных «RL». Затем офис в Портелло решил отправить в Сицилию только один экземпляр новой машины и поручить ее Аугусто Тарабузи. Энцо, Аскарри, Сивоччи, Клеричи и Мария Антоньетта Аванцо, одна из первых женщин, сравнительно регулярно участвовавших в новом виде спорта, получили старые, но надежные «20–30 ES» с двигателем 4,5 литра.

Сицилийская гонка стала огромным разочарованием для Энцо. В борьбе за победу он не участвовал и завершил соревнование только на шестнадцатом месте, далеко от личного «Мерседеса» Джулио Мазетти. «Альфа-Ромео» довольствовалась лишь первыми тремя местами в классе, занятыми соответственно Аскарри, Сивоччи и самим Феррари. Несмотря на отсутствие победы в общем зачете, «Альфа-Ромео» благодаря первым трем местам в классе была награждена «Кубком Билби» как лучшая команда. Но этот трофей был слабым утешением для миланской фирмы, вернувшейся из Сицилии с поджатым хвостом.

Единственный эпизод, вызвавший у Энцо волнение во время гонки, случился на втором круге – в районе Кальтавутуро он увидел на обочине опрокинувшийся «Фиат» с номером «17» Бьяджо Надзаро. Несмотря на скорость, с которой ехал Феррари, он со своего места увидел, что пилот все еще под автомобилем. Не думая ни секунды, он ударил по тормозам. Вместе со своим механиком и механиком Надзаро они подняли машину и освободили коллегу. Бьяджо Надзаро вышел из ситуации без единой царапины. Но, возвращаясь к своей машине, чтобы продолжить гонку, Энцо испытал странное чувство: ему подумалось, что в тот день смерть оказалась в нужном месте, но не в нужное время.

В середине апреля Феррари принял участие в Миланской Торговой выставке с отдельно зарезервированной для «Эмильянского кузовного ателье» экспозицией. Пилот «Альфа-Ромео» впервые появлялся на большом публичном мероприятии в роли кузовщика.

На миланской выставке Феррари показал то, что пресса назвала *«настоящим шедевром, полностью созданным в его мастерской на улице Якопо Бароцци»*. По словам репортера, *«скромная и элегантная линия кузова, аккуратная отделка всех деталей и гениальное приращение откидных сидений сочетают в себе два несочетаемых вроде бы качества: элегантность и практичность»*. Также не жалели похвал и самому бизнесу, который Феррари начал: *«гордость моденской промышленности – его продукция, ныне широко известная, день ото дня завоевывает популярность и на других рынках»*.

¹¹ Машиностроительный концерн, перешедший под государственное управление после резкого сокращения военных заказов.

¹² Банк, финансировавший «Ансальдо» во время войны.

Энцо положил вырезку из газеты в конверт вместе с письмом, которое 25 апреля отправил Лауре. Все так же волнуясь за судьбу «Эмильянского кузовного ателье», чьи коммерческие успехи, к сожалению, не соответствовали описанию в статье, Феррари хотел разглядеть в похвалах и восторге журналиста обнадеживающий знак. Он взволнованно писал Лауре, что выставленная машина пользовалась большим успехом.

Июнь не принес спортивных радостей ни «Альфа-Ромео», ни Энцо Феррари. 11 июня в гонке «Кубок Консумы» Энцо занял только седьмое место. Однако пресса признала его выступление хорошим и не скрывала того, что ему *«не везло»*. В следующее воскресенье, на «Муджелло» – в гонке, которую он знал и любил и в которой он всегда достигал отличных результатов – Энцо пришлось сойти с дистанции на третьем круге. К тому времени уже выбыли Аскарри и Сивоччи, а Кампари сдался на четвертом, последнем. «Альфа-Ромео» была повержена на колени. Ее машины были слишком старыми по сравнению с машинами конкурентов, а класс ее пилотов больше не мог компенсировать техническое отставание.

Все стало еще хуже, когда в середине июля Энцо получил известие о смерти Бьяджо Надзаро в результате несчастного случая во время «Гран-при Французского автомобильного клуба» в Страсбурге. Но, несмотря на смерть друга и коллеги, его скорее беспокоило ощущение, что он каким-то образом предвидел эту смерть задолго до того, как она случилась. Три месяца назад, когда он помогал Бьяджо выбраться из перевернутого «Фиата» во время «Тарга Флорио», Энцо почувствовал, что друг не ушел от смерти и что смерть тогда просто пришла на свидание с Бьяджо Надзаро – и теперь он это знал – на три месяца раньше.

Лето 1922 года оказалось временем огромного напряжения сил как для «Альфа-Ромео», так и для Феррари. Миланская компания сильно отставала от «ФИАТ» и «Мерседеса», Энцо же, со своей стороны, был глубоко потрясен смертью Бьяджо Надзаро. Впервые в своей жизни он действительно начал осознавать риски, связанные с его профессией. Еще больше напряжения добавляли подозрительность и беспокойное поведение Лауры, которая восстанавливала здоровье в моденских Апеннинах, мучаясь при этом ревностью.

Озаботило Энцо и тяжелое финансовое положение «Эмильянского кузовного ателье». Качество его продукции было высоким, он придерживался аккуратности в ведении бизнеса, но на его предприятие давила общая экономическая ситуация в Италии. Будучи реалистом, он поручил своему другу-адвокату Камилло Донати оценить возможность ликвидации компании, если это потребует.

Энцо все еще пребывал в унынии от смерти Надзаро, нервничал из-за капризов и ревности Лауры, беспокоился по поводу все более вероятного банкротства ателье, но все же решил заявиться на гонку «Аоста – Большой Сан-Бернар», запланированную на последнее воскресенье июля.

В те знойные летние дни в «Альфа-Ромео», где все усилия были сосредоточены на разработке новых моделей и мало что делалось для восстановления конкурентоспособности существующих, витала странная атмосфера. И Аскарри, и Сивоччи собирались участвовать в горной гонке в Валле-д'Аоста, но в конечном итоге решили отозвать свои заявки, не получив логистической поддержки от завода.

Что касается Энцо, то за несколько дней до гонки итальянская пресса была в недоумении от происходящего: пилот из Модены подал заявку, но по какой-то причине не указал марку машины, на которой он будет ездить. Это было, конечно же, очень странно, подчеркивала пресса, потому что в последние два года Энцо Феррари ездил исключительно на «Альфа-Ромео».

Слухи, появившиеся в газетах, не были безосновательными. В Модене Феррари действительно работал над настройкой машины небольшой австрийской компании «Штайр».

Энцо хотел было участвовать в гонке «Суза – Монченизио» уже в воскресенье, 16 июля, но поломка дросселя заставила его отложить дебют на австрийской машине. Поскольку про-

блема была серьезная, он поначалу опасался, что придется отправить машину в Австрию на ремонт на завод, но затем, в середине июля, ему прислали запчасти из Вены, и он успел подготовить «Штайр» к гонке вовремя. И утром, ко всеобщему удивлению, Феррари явился на старт «Аоста – Большой Сан-Бернар» за рулем небольшой австрийской машины.

Участвовать в горной гонке на австрийском автомобиле предложил Пезенти, друг Энцо. Он был представителем «Штайр» в Италии, и автомобиль – двухместный, с 6-цилиндровым двигателем объемом 3325 кубических сантиметров и мощностью 90 лошадиных сил – доказал в течение сезона, что он быстр и надежен.

Летом 1922-го, несмотря на свои всего двадцать четыре года, Энцо Феррари был одним из самых известных действующих пилотов. Для маленькой иностранной компании, желающей заявить о себе на итальянском рынке, Энцо, конечно, был очень привлекательной фигурой. Со своей стороны, Энцо, показывая, что другие производители проявляют к нему интерес, отправлял ясное сообщение руководству завода в Портелло: несмотря на глубокую привязанность к марке и благодарность ее руководителям, никто не должен считать его преданность само собой разумеющейся. Феррари повышал ставки.

Однако гонка закончилась еще одним разочарованием. У машины с самых первых километров начались проблемы с электрикой. Она не работала должным образом и не позволила ему бороться за победу. *«Гонка прошла не слишком хорошо – из-за проблем с одной из свечей я потерял драгоценное время»*, – прокомментировал он на следующий день.

Он финишировал восьмым в общем зачете и вторым в классе. *«Надо набраться терпения. Главное, чтобы здоровья хватало»*, – заключил он философски. С учетом нервного истощения Лауры, неудач в гонках и неприятностях в бизнесе здоровье было той опорой, которая в эти дни его не подводила.

Измена по отношению к «Альфа-Ромео» не помогла ему улучшить невеселые результаты сезона. Но посыл Джорджо Римини и Николе Ромео он все же отправил.

Вернувшись в Модену, Феррари первым делом встретился с адвокатом Донати, чтобы решить судьбу ателье. Донати свое дело знал, и Феррари относительно завершения дела был настроен оптимистично. Но теперь оно заключалось в том, чтобы наилучшим образом распродать «Эмильянское кузовное ателье» – одну из многих компаний, которые не смогли пережить экономический кризис послевоенной Италии. В рамках этой операции Донати смог привлечь Ренцо Орланди, владельца еще одного моденского кузовного ателье, который приобрел часть оборудования и материалов фирмы Феррари.

Через несколько дней после Феррагосто¹³, пока адвокат Донати в Модене обсуждал будущее его бизнеса, Энцо отправился в Геную, однако не смог участвовать в местной гонке, запланированной на следующее воскресенье, потому что в последний момент Автомобильный клуб телеграфировал ему, что он будет дисквалифицирован – будучи профессиональным спортсменом, Энцо не мог участвовать в соревнованиях любителей.

Как и в прошлом году, «Альфа-Ромео» не участвовала в Гран-при Италии, который впервые прошел на новейшей трассе в Монце, и все по той же причине: у нее не было подходящего автомобиля. Энцо поехал в Монцу как зритель.

Через месяц он снова приехал в Монцу, на этот раз в роли официального пилота «Альфа-Ромео». В воскресенье, 22 октября, был запланирован «Осенний Кубок», последнее событие мини-сезона в жизни новой и современной трассы; главным же по уровню внимания событием был, конечно, прошедший в сентябре Гран-при Италии. Как и три его партнера по «Альфа-Ромео», на неделе перед гонкой Феррари тестировал свою «ES Sport» на десяти километрах асфальта в Брианце. Но в четверг, 19 октября, ответственный за организацию – тот самый

¹³ 15 августа, в целом же – праздничный период, приходящийся на две средние недели августа.

Артуго Мерканти, с которым Энцо серьезно поскандалил в прошлом году в Брешии – созвал внеочередное собрание всех тридцати шести зарегистрированных участников.

Но зачем? Мерканти грозным тоном объявил собравшимся в боксах пилотам, что четырнадцать из них будут оштрафованы за несвоевременное уведомление о том, кто будет их механиком в гонке, или за отсутствие действующей гоночной лицензии. Штрафы варьировались от 50 до 150 лир.

Нет никаких документов, подтверждающих, что Энцо Феррари был среди четырнадцати оштрафованных. И кажется маловероятным, что официальный гонщик такой компании, как «Альфа-Ромео», не указал своевременно имя своего механика или не имел действующей гоночной лицензии. Как бы то ни было, в воскресенье Энцо на старт «Осеннего Кубка» не вышел.

Год почти подошел к концу. С точки зрения спортивных достижений сезон-1922 явно не был таким успешным, как предыдущий. Но Энцо вновь доказал, что он идеальный партнер для уже признанных чемпионов, бок о бок с которыми он преодолевал повседневные трудности.

Единственным большим минусом года стала ликвидация «Эмильянского кузовного ателье» – эта процедура была необходимой, поскольку помогала избежать более серьезных проблем. Болезненный, но освободивший Энцо от огромной ноши шаг. Чтобы исправить финансовое положение, пришлось просить помощи у матери, и она продала домашнюю мебель.

Позор банкротства и выпрашивание денег у матери стали важным уроком для Энцо. Если верно то, что негативный опыт часто учит лучше, чем позитивный, то основой будущих успехов Энцо Феррари можно считать именно неудачу этого первого предпринимательского эксперимента, который никогда не выветрится из памяти Энцо, хотя он и будет стараться не вспоминать о нем.

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.