

ГОНЩИК ДОЖДЯ О ДЖЕКИ ИКСЕ АЛЕКСЕЙ ДОСПЕХОВ



DIOMEDIA / HERITAGE IMAGES

Когда составляют рейтинги лучших гонщиков в истории, его очень часто обходят вниманием. Возможно, из-за того, что у лучшего, как считается, обязательно должен быть титул чемпиона «Формулы-1», а у него его никогда не было. Но не включать в такой список Джеки Икса несправедливо. Он, ломавший представления о возможностях пилота, безусловно, заслуживает называться лучшим не меньше некоторых — даже многократных — чемпионов. Он, конечно, никакой не Джеки и даже не Жаки. Его имя — Жак. Как и у другого бельгийского гения, на которого Джеки Икс чем-то очень похож, — Жака Бреля. Они оба, кажется, не знали, что такое беречь себя, глядеть в будущее. Один рвал душу и жилы на сцене у микрофона, другой — на гоночной трассе, стремясь в каждом соревновании спеть свою самую пронзительную песню. Икс оставил нам не менее роскошный, чем Брель, набор навсегда врезающихся в память выступлений и хитов.

Икс дебютировал в «королевской» серии в Нюрбургринге в 1966-м. Он, еще совсем молодой, представлял команду Tugwell и числился пилотом «младшей» «Формулы». Машины «Формулы-2» допускали к участию в Гран-при, но на стартовой решетке они располагались позади «старших». Считалось, что «младшие» соревнуются в своем зачете и помешать своим коллегам не в состоянии — не те скорости.

Джеки Икс потряс публику уже в квалификации, когда на своей Matra, отнюдь не такой мощной, как автомобили «Формулы-1», занял третье место.

Следующее потрясение было даже сильнее. В гонке за несколько кругов он сожрал обгонами добрую дюжину монстров и, не исключено, показал бы приличный результат, если бы не разбитая подвеска.

В 1968-м Икс, новобранец Ferrari, открыл счет выигранным Гран-при, обогнав всех в Руане под сильнейшим проливным дождем, на который, единственный из всех, не обратил ровным счетом никакого внимания, будто привык ездить «вслепую» по скользкой, как каток, трассе.

Икс дебютировал в культовых «24 часах Ле-Мана» в 1969-м, сломав многолетнюю традицию. Она заключалась в том, что по сигналу стартера участники во весь дух бежали к своим автомобилям, ожидающим их на противоположной стороне асфальтового полотна, включали зажигание и, чтобы не терять времени, чтобы вырвать драгоценные метры преимущества, застегивали ремень безопасности уже на ходу. Икс никуда не побежал. Он, глядя в спины сломя голову несущимся мэтрам, спокойно подошел к своему Ford, пристегнулся и отправился в дорогу, отпустив конкурентов далеко вперед. Так Икс выражал свой протест против того, что организаторы совершенно не заботятся о безопасности спортсменов.

В тех «24 часах Ле-Мана» снова погиб пилот. А Джеки Икс, несмотря на свою выходку, пришел к финишу первым. Имея приличный гандикап. На устаревшем, считавшемся медленным и ненадежным Ford, который никак не выглядел равным противником отставшего от него на сотню метров суперсовременного Porsche. Кстати, с тех пор в «24 часах Ле-Мана» старт «на бегу» отменили.

В 1977 году в Ле-Мане его Porsche сошел с дистанции, и руководство команды приняло решение пересадить Икса во второй экипаж. Когда бельгиец к нему присоединился, он плелся на 42-й позиции, без единого шанса на успех, а закончил состязания — на первой.

В ту пору Икс словно проживал сразу две жизни. В «Формуле», особенно в дождь, проводил превосходные гонки, время от времени вплотную приближаясь к титулу. Но, накопив за карьеру восемь победных Гран-при и два с половиной десятка подиумов, до чемпионского звания так и не добрался, дважды став вторым в итоговой классификации.

В то же время в соревнованиях, которые принято обозначать термином endurance, то есть «на выносливость», и в которые входит в том числе «Ле-Ман», превратился в безусловного короля. «24 часа Ле-Мана» Джеки Икс выиграл шесть раз: этот результат долго оставался рекордным. В последний — в 1982-м, когда открыл для себя уже третью гоночную жизнь, — во внедорожных ралли. Спустя год в ней ему покорилась главная вершина — Париж—Дакар.

Его не могло заставить «отойти от микрофона» даже жаркое дыхание смерти, которая так часто была рядом с ним. В «Формуле» он сидел за руль после аварий, в которых получал ожоги и серьезные травмы ног. В endurance во время гонки в Спа видел, как после столкновения с ним насмерть разбился об отбойник бывший напарник Штефан Беллоф. На Ралли фараонов на скорости в полторы сотни километров в час перевернулся, уцелев лишь чудом, и спустя несколько дней узнал о том, что штурмана Кристиана Тарена спасти не удалось... Он любил говорить, что ему не удается жалеть об отсутствии титула в «Формуле-1» хотя бы потому, что он в отличие от многих коллег до сих пор жив.

Джеки Икс рисковал, наверное, больше, чем кто-либо среди пилотов. Взял, похоже, столько разных гонок, сколько никто не брал. Перепробовал столько машин, сколько не перепробовал ни один пилот, — от великих Ferrari и Porsche до «Лады-Самары» и «Нивы». В плане универсальности у него вообще нет конкурентов. На встрече с Иксом было не избежать вопроса о том, как ему удавалось приспосабливаться к совершенно непохожим друг на друга сериям и автомобилям. «На самом деле кое-что общее есть во всех видах автогонок: в конце концов, у каждой машины четыре колеса, руль и тормоза», — улыбнулся гонщик.



DIOMEDIA / HERITAGE IMAGES



GETTY IMAGES / FOTOBANK

Дени Хьюм (слева) и Джеки Икс, Монца, 1968



MONDADORI PORTFOLIO VIA GETTY IMAGES / FOTOBANK.COM

Джеки Икс на Гран-при Франции, Ле-Кастелле, июнь 1971 года