

EDDIE IRVINE



INCLUDES
THE TRUE
STORY OF THE
COMPLETE
1999
SEASON

LIFE IN THE FAST LANE
THE INSIDE STORY OF THE FERRARI YEARS
WITH JANE NOTTAGE

Вступление

Перевод: Михаил Корнеенков

Джейн Ноттедж

Шанс написать книгу Эдди Ирвайна про годы пребывания в "Феррари" упускать было нельзя. Яркая персона, талантливый и не лезущий за словом в карман человек - он выделяется среди серой массы обитателей малочисленного мирка "Формулы-1". В спорте, где коммерческие интересы спонсоров и прессы куда важнее интереса к соревновательной стороне происходящего, героям и злодеям остается крайне мало шансов проявить себя. Команды изо всех сил пытаются держать своих гонщиков под колпаком. Они запрещают пилотам произносить какие-либо провокационные речи, дабы не шокировать спонсоров; делать что-то непотребное, дабы не попасться в объектив фотографам, которые могли бы продать эти снимки таблоидам; и самое главное - пытаться высказывать свое несогласие с ФИА (управляющим организацией). Иначе можно подвергнуться риску совершить неожиданную поездку в Париж для публичного выговора и вынужденного незапланированного выходного.

Если гонщику удастся найти свой путь в этом небольшом лабиринте, то следующим, кого ему следует бояться, является его собственный босс. Порой, если вам не удалось принять соответствующие правила игры, на следующий год вы можете оказаться за бортом данной команды. Не будем забывать и о том, что гонщику, для того, чтобы справиться с нагрузками, которым его подвергает езда по современным трассам, необходимо поддерживать высокие рабочие кондиции. Канули в лету те времена, когда после ночи, проведенной за распитием шампанского в компании красотки, на рассвете можно было начать приготовления к предстоящей гонке. В наши дни большинство гонщиков отправляется в постель с чашечкой питательного диетического напитка и четырьмя рулонами необходимых для изучения распечаток телеметрии - какие там бокалы "Боллингера" в одной руке и веселые блондинки в другой! Впрочем, есть одно исключение. Эдди Ирвайн до сих пор несет в себе традиции гонщиков старой закалки. Это не делает его менее профессиональным, однако привносит в его поведение больше перца. С Эдмундом шутки плохи. Этот урок журналисты год за годом усваивают все лучше и лучше.

Тень Эдди Ирвайна витала передо мной за долго месяцев до нашей первой встречи. Шел 1996 год, и я только приступила к написанию своей книги о "Феррари", и поэтому следила за развитием того сезона. Я присоединилась к журналистскому лагерю и ездила по миру - из Бразилии в Аргентину, потом в Имолу, Испанию, Британию, Германию, Италию и т.д. В том году в команду пришел экстраординарный Михаэль Шумахер, а Эдди стал его вторым номером. После чего ирландец пошел на расхват.

В различные моменты по ходу гоночного уик-энда журналисты плелись в комнату для пресс-конференций с таким же энтузиазмом, словно им предстояло провести несколько раундов с Майком Тайсоном или они только что вышли из-под артиллерийского огня в зоне военных действий. Бледные и вспотевшие, дрожащими руками они тянулись за сигаретой или за чашечкой крепкого кофе, что-то еле слышно бормоча. После нескольких гонок я поняла, что причиной этих страданий является никто иной, как ирландский парень веселой наружности, которого я время от времени встречала на пресс-конференциях. "Брат у него интервью - это долбанное сумасшествие, на вопросы он не отвечает, сидит, задрав ноги на стол, читает себе журнальчик, односложен, помощи не дождешься, прессу ненавидит". Я решила, что интервью для книги может подождать.

В конце концов, больше тянуть было некуда. К этому моменту у меня в голове царил полная каша. Я встретила с его сестрой Соней, его физиотерапевтом и заправляющей его деловой жизнью, и она оказалась очень приятным человеком, весьма дружелюбной и отзывчивой. К тому же она хорошо выполняла свою работу и выкладывалась на полную даже под сильным давлением. Еще я встретила с его родителями, которые в свою очередь оказались одними из самых милых людей на всем белом свете. Как же ему удастся быть таким сущим кошмаром? Может, его случайно подменили при рождении? И где-то в Северной Ирландии сейчас какой-то добродушный паренек мается с ужасными родителями? Или же мы имеем дело с острым заболеванием непомерно раздувшегося эгоцентризма, столь часто встречающегося в "Формуле-1"?

Июльским летним днем в Сильверстоуне я обнаружила правду. Ночной кошмар не был таковым. Просто Эдди Ирвайн привык рубить с плеча и терпение не входит в число его добродетелей. Он и правда проживает жизнь на скорости в 180 миль в час, где ценится каждая минута. Если вы пришли неподготовленными или тянете резину, второго шанса у вас не будет. Придите с хорошо продуманными вопросами по существу, и всегда получите хороший ответ. В качестве интервьюируемого вы встретите умного и забавного оппонента.

Есть в Эдди Ирвайне какая-то загадка. Вы никогда точно не можете сказать, что он на самом деле думает или что сделает в следующий момент. Он может менять свои решения по сто раз на дню, заявить, что не пойдет на следующую рекламную акцию, а затем появиться там, отработать от души и всех очаровать. Он может болтать на самые разные темы, про гонки и не только, но очень немногим дано увидеть настоящего Эдди Ирвайна. Его менеджер, с приятной манерой разговора, энергичный Энрико Дзанарини прекрасно описал своего подопечного, сказав: "Он часами способен говорить ни о чем с девчонками, которые ничего не понимают". И это правда, вы можете долго-долго общаться с ним, и так и не раскусить, что же его на самом деле интересует. Лучше всего можно понять настоящего Эдди Ирвайна, понаблюдав за тем, как он общается с людьми вокруг себя, поскольку его личность отражается в тех, с кем он близок, и тогда на свет проявляются его и

хорошие и плохие стороны, его чувствительность и бесчувственность, интуиция и задумчивость.

В следующие три года, пока я обновляла материал своей книги про "Феррари", наши пути периодически пересекались. В мае 1999 года я приехала в Монако, чтобы взять интервью у Эдди для журнала "Хелло!". В тот день состоялся исторический дубль "Феррари" на ГП Монако, и сливки общества скупили в городе аспирина больше, чем стоит "Феррари". У Эдди не было настроения поговорить, и тогда открылась следующая грань личности Эдди. Оставьте его в покое и он сделает работу в тот момент, когда посчитает нужным - попробуйте на него надавить, и вы обретете врага. Он любит расслабленных людей, ненавидит надоедливых и тех, кто указывает, что ему надо делать. Надо предоставить ему возможность решать это самому.

Затем появилась возможность написать эту книгу. Мне нравится преодолевать трудности, а Эдди определенно непрост. Больше того, в этой книге не предвиделось обычной воды типа, "ля-ля-ля, ничего в общем-то интересного и не сказали". "Приезжайте на лодку", - сказали мне. Мое сердце ушло в пятки. Последний раз, когда я была на яхте в Монако, это оказалось сущим кошмаром - похмелье, раздраженная суперзвезда, бушующий океан - комбинация, после которой любому сошедшему на берег захочется несколько дней пролежать в темной комнате. И теперь предложение о том, чтобы провести пять дней по волнам океана, уже не казалось идеальным окружением для глубинных обсуждений жизни на трассе и вне ее.

Я отправилась в путь, не забыв взять свои нашлапки от морской болезни, и все вышло иначе, нежели в первый раз. Суперзвезда была спокойна, как море, и интервью были полны типичных умных Ирвайновских замечаний и чудных анекдотов. Отплыв из Портофино с ним и его семьей, включая великолепную дочь Зою, мне предоставился шанс увидеть за тщательно отработанным имиджем плейбоя - "а мне на все с большим прибором" - отблеск реального человека. Наблюдая за тем, как Ирвайн-отец играет с дочкой Зоей, я открыла для себя другого человека, и очень странно после этого было слышать и видеть Эдди Ирвайна - плейбоя. Как будто передо мной были два разных человека.

Несмотря на свой подход к женщинам "люби-их-а-потом-кинь-их", было понятно, что с Марией все по-другому. Она вызывает его уважение, она ему нравится и ему с ней приятно быть. Нельзя никого хорошо узнать за несколько жалких дней, но проведя пять дней на яхте с Марией и дочерью Эдди, Зоей, было ясно, что она - очень особенная леди. Нежная и заботящаяся о своем бывшем любовнике, она умеет читать его настроение и справляться с ними почти на грани инстинкта. Выросшие во время феминизма, большинство западных женщин требует равных прав в отношениях и громко заявляют о том, что им хочется получить внимание, которого они, по их мнению, заслуживают. Впрочем, Мария научилась искусству сочетать покорность с высоким уровнем самоуважения, и Эдди, что делает ему

честь, сумел увидеть ее достоинства и то, как здорово ее личность вписывается в его подвижный, независимый характер. Когда он общался с Марией и Зоей, вокруг этого мужчины атмосфера смягчалась, становилась более расслабленной, и эти девушки с легкостью могли стать тем камнем, за который ему удалось бы закрепить свой якорь. Единственной преградой на пути такого сценария является его неустанное желание странствовать и соблазнять. Подобно одному римскому императору, он чувствует, что его день не будет полон без привнесения в него изнасилования и мародерства, или по крайней мере напоследней модели в своей постели и нескольких "ред буллов" с водкой в брюхе.

Но можно ли сравнить быстрый выброс адреналина, зашкаливающего от преследования и заманивания в постель новой женщины, с эмоциональным спокойствием бытия с твоим духовным товарищем? Только он сам способен ответить на этот вопрос, и мне кажется, что глубоко внутри, когда он остается наедине с собой, чего он старается избегать в эти дни, ему приходится решать эту дилемму. Не так-то и легко совместить образ жизни человека-звезды шоу "Люди, Ведущие Себя Плохо", и одновременно отца и живущего с матерью своей дочери любовника.

Но вне всякого сомнения Мария была очень важной частью его жизни, и, в качестве матери его ребенка, остается таковой. Она восхищается его семьей, а они восхищаются ей и маленькой Зоей. Но даже несмотря на присутствие Зои, есть что-то в Марии, что Эдди признает для себя правильным, и мне кажется через несколько лет он может пожалеть о своем решении ее отпустить. Не так много людей созданы друг для друга, а Мария с Эдди кажутся отличной парой. Если она хороша для него, то он одинаково хорош для нее, он вносит в ее жизнь развлечения и непредсказуемость, а также большую дозу уязвимости, с которой она умеет обращаться и получать удовольствие от знания, как можно его в равной степени успокоить и удержать на ногах.

Даже он как-то раз сказал, что самая прекрасная девушка в мире может стать отвратительной, если у нее ужасный характер. В отличие от большинства женщин, с которыми встречался Эдди, Мария не любит тот шик-блесковый набор звезды "Формулы-1", личный самолет, яхту и игрушки больших мальчиков. Кажется, что она на искренне любит этого мужчину, и принимает его всего, как он есть, со всеми его недостатками. Для человека, который несмотря на всю свою привлекательность и харизматичность, крайне застенчив и уязвим, наверно не очень здорово просыпаться утром рядом с женщиной и понимать, что если бы он был простым Эдди Ирвайном, обыкновенным ирландским пареньком, а не Суперзвездой Эдди Ирвайном, то она вряд ли удостоила бы его повторным взглядом, не говоря уже о том, чтобы лечь с ним в постель.

И может быть именно поэтому он так ценит комфорт и любовь Марии. Есть еще и Зоя, и, в противовес его собственным сомнениям, он отлично вписался в роль отца. И опять-таки, именно подход Марии облегчил налаживание

взаимопонимания между отцом и дочерью. Как я знаю по собственному опыту, отношения между отцом и дочерью уникальны, в этом скрывается комбинация защитника, наставника, товарища по играм и учителя, и мне было удивительно наблюдать, насколько искренни симпатии между Эдди и Зоей. Она - восхитительный, счастливый ребенок, которого легко полюбить, и тем не менее то, как Эдди Ирвайн играет с дочкой и терпеливо берет с собой кататься на водном мотоцикле, не совсем очевидный стиль поведения, которого от него можно было бы ожидать.

Он искренне наслаждается каждым моментом, проводимым вместе с Зоей, и за лето 1999 года, когда он много времени проводил со своей дочерью, их отношения выросли во взаимное доверие и привязанность. Он добился того, чтобы эти отношения заработали, поскольку этого он добивается от всего. На самом деле, это одна из основных сильных сторон этого человека. Он все заставляет работать. В бизнесе, гонках, личных отношениях он умудряется показать, что для него все складывается просто, и разруливать самые сложные ситуации, одновременно совмещая и разделяя их. Я могу понять, как ему удалось привлечь внимание его голландской модели-подруги Анук. Она прекрасна, смела и умна, и завоевала его уважение, так же как и его любовь. Ее жесткая независимость и честность способствовали тому, что она завоевала как его голову, так и сердце. Не удивлюсь, если она станет той самой единственной, кто пойдет с ним под венец. Он редко рвет отношения со своими подругами, и когда они перестают быть любовниками, часто они остаются друзьями, пускай даже и не в том смысле, как в его сердце живут Мария и Зоя.

Впрочем, только потому, что Эдди Ирвайн управляет с жизнью с легкостью фокусника, это вовсе не означает, что этот парень из Ньютоунардса прост. Сложный и многогранный, он ни на чем долго не сосредотачивается и ему все очень быстро приедается. В возрасте 33 лет он находится в своей наилучшей физической форме, он подтянут и силен; наверно в эмоциональном плане он только-только расстался с подростковым складом ума; в интеллектуальном же смысле он очень умен. Он ухватывает смысл сложных концепций и записывает на подкорку всякую информацию, которую вытаскивает на свет месяцы, а может быть и годы спустя.

Что вы узнаете о нем в первую очередь, так это то, что характер Эдди Ирвайна сложен из большого числа кажущихся несовместимыми черт. Он знаменит тем, что является вторым пилотом с правом первого слова, и тем не менее в том, как он взял на себя роль первого пилота "Феррари", со всем сопутствующему этому статусу прессингу, в этом году он продемонстрировал и свой уровень и свою зрелость. Пока первый пилот Михаэль Шумахер залечивал сломанную ногу, он сохранил интригу в чемпионате, и он соответствовал своему статусу первого номера, отложив развязку чемпионата вплоть до последней гонки, только для того, чтобы быть битым более хорошей машиной "Макларен".

И пускай он не выиграл титул, но внес большой вклад в завоевание итальянской командой Кубка Конструкторов, впервые с 1983 года, и этим можно гордиться.

Согласившись стать партнером Михаэля Шумахера, Эдди мог выписать себе волчий билет. Михаэль, вне сомнений, самый лучший пилот, которому дарован невероятный природный талант, и с этим не так-то легко ужиться. Многие напарники Михаэля, казалось, были раздавлены прессингом партнерства с лучшим в мире. И Михаэль, по праву оценивая свой талант, с удовольствием закрепляет свою лидирующую позицию. До тех пор, пока ты не оказываешься в команде, тебе не понять, насколько для "Феррари" важна Команда Шумахера. Немецкая раса известна своей склонностью к занятию наилучших мест для принятия солнечных ванн вокруг бассейна, и для Михаэля пляжные полотенца приготавливаются задолго до начала сезона, и затем на всем его протяжении хранятся в порядке и достатке. Чтобы попытаться отвоевать свое место под солнцем необходима настойчивость и сильный, уравновешенный ум. У Ирвайна есть и то, и другое, пусть даже ему нравится скрывать это под своей плейбойской философией "поматросил и бросил".

Ирвайн выбрал карьеру, при которой он будет постоянно находится в свете всеобщего внимания, и тем не менее он ненавидит, когда в него тычут пальцем или неприлично таращатся. На самом деле, помимо своего таланта гонщика "Формулы-1", он очень хорош в прятках. На своей яхте "Анаконда" он может прятаться с друзьями и семьей и быть самим собой; в Дублине люди стараются оставить его наедине с его обыденной жизнью; на своем личном самолете он обрел свое собственное пространство. Ему не нравится пускать людей под внешнюю оболочку. Куда легче предстать в образе, и пусть люди думают, что он отличный парень. Но попробуйте проникнуть к нему в душу и обнаружите, что вам будет о чем рассказать.

Эдди Ирвайн является одним из немногих гонщиков, которые год за годом улучшают свои позиции в личном зачете чемпионата мира. Финишировав на десятом месте в 1996 году, он боролся за чемпионство в 1999-м, и, отстав всего на два очка, закончил год на впечатляющем втором месте.

На мой взгляд его прямолинейные, говоря-так-как-оно-есть комментарии о времени, проведенном в "Феррари", читать очень интересно. Как ему удалось справиться с фактором Шумахера? Хорошо ли это - сосредоточить все усилия на одном гонщике? Каков Михаэль Шумахер как гонщик и человек? Как обстоят дела внутри "Феррари"? Кто принимает решения и дергает за ниточки? Насколько хорошо гонщики ладят друг с другом? Какова политика этого вида спорта? Есть ли польза от ГПДА (Ассоциация Гонщиков "Формулы-1")? Нужна ли ФИА (руководящий орган)? Что на самом деле произошло в Сильверстоуне? Как в "Феррари" отнеслись к шансам Эдди на чемпионство?

Эдди Ирвайн является одним из самых красочных персонажей этого спорта и он один из немногих, кому есть что рассказать. Четыре года, проведенные в одной из самых ярких и таинственных команд в "Формуле-1" являются опытом, о котором большинство топ-пилотов может только мечтать. С его работой приходит образ жизни, когда нет отбоя от прекрасных женщин, вечеринок и большого количества дорогих игрушек.

Помимо всего прочего, он честно высказывает свое мнение, не срываясь в нытье. Он никогда не отрицал, что Михаэль Шумахер является лучшим гонщиком, но в то же время он уделяет внимание тому, как команда стремится исполнять все прихоти немца, ведь порой, как считает Эдди, это идет во вред.

Не так-то просто создать команду из столь интернационального подбора кадров, а в "Феррари" черты разных национальностей весьма гиперболизированы. Глава команды Жан Тодт находится в безвыигрышной ситуации. Если дела идут наперекосяк, то виноват он, если же результаты отличные, что ж, такая хорошая команда. Он - тот человек, для которого было изобретено слово "стресс". К счастью, он истинный француз, и проявления его французскости - подозрения к внешнему миру и способность инстинктивно распознать политические настроения своего окружения - способствовало его выживанию.

Президент "Феррари" Лука ди Монтедземоло - великолепное лицо компании, правильный человек на правильном месте, именно тот, кому лучше всего удастся прославлять "Феррари" на международном уровне. К тому же он самый типичный итальянец, и его стиль и лоск, который он привносит в свою работу, способствует тому, что "Феррари" всегда будет в первых рядах спортивного мира, и к тому же лидером в секторе серийных автомобилей. Но он хочет результата, и его терпение может лопнуть. В следующем году Михаэль выступит лучше, и, будучи немцем, он возможно просто будет исполнять свою работу, не тратясь на какие-то распри. Он обладает твердолобой нацеленностью немецкой расы, помноженной на исключительный природный талант, и если ему дать правильную машину, то он вернет в Маранелло чемпионский кубок.

Однако, есть еще один элемент, которого по-моему мнению "Феррари" не будет хватать, и это - ирландский дух Эдди Ирвайна. Ирландцы обладают природным даром привнести искру в серость этого мира; они немного не от мира сего, с чувством юмора, нелогичны порой до неприятия, но все равно желанны на любой вечеринке. Видимо, "Феррари" станет более занудными - без выраженного по последней моде плейбоя, врывающегося в двери с криком: "Йо, что у нас тут происходит?" - и пробирающегося по коридорам завода, чтобы посмотреть на последние новинки. И пускай ему не удалось принести титул в стойло Гарцующего Жеребца, он силен в психологическом плане и достаточно талантлив, чтобы Михаэль не зазнавался и получил реального конкурента. К тому же он очень популярен; идеальный человек, в которого влюбляются фанаты.

Многие богачи и знаменитости постоянно ноют о своей нелегкой судьбе. Эдди отличается от них искренней радостью по поводу своей удачной судьбы. Он обожает свои игрушки, свой образ жизни и еще он любит деньги. У вас может сложиться впечатление, что каждый день он, просыпаясь, берет в руки гитару и запекает песню "Счастливчик". Потому что он именно такой и есть; конечно, у него есть талант, но он есть у многих, а как познал Эдди, для того, чтобы превратить свои мечты в реальность, необходима толика удачи и большая доза упорства.

Мы будем рассматривать Эдди Ирвайна глазами его друзей и семьи. Соня - его сестра, но она и работает на него. Как это получается? Трудно ли это, когда твой брат - твой начальник, особенно когда ты старше, и обычно защищала своего младшего братишку и следила за тем, чтобы у него все было в порядке?

Соня - самый настоящий ключик к Корпорации Эдди Ирвайн. Он знает его лучше, чем кто-либо еще, не считая его родителей, и она следит за тем, чтобы его жизнь шла как часы, как на трассе, где в ее обязанности входит контроль за всеми аспектами его жизни от диеты до физиотерапии - так и до того, чтобы убедиться, что он вовремя придет на встречу, и чтобы распланировать и скоординировать его деловую жизнь. А что ее собственная жизнь? Есть ли жизнь после Корпорации Эдди Ирвайн? Как ей удастся справиться с его раздражением? В конце концов, она одна из немногих, кто не боится сказать, что она на самом деле думает, и вследствие этого частенько попадает под его словесные эскапады.

Его родители Эдмунд и Кэтлин помимо родительской любви еще и его самые большие болельщики. Они приезжают на гонки, где комфортно живут в своем изысканном автофургоне, благодаря которому они могут путешествовать туда, куда захотят, и встречаться с друзьями по всему миру. Как и Соня, они умеют найти правильный баланс между оказыванием Эдди поддержки и предоставлением ему свободы действий. Так же, как и Соня, они уделяют время его фанатам и представляют Корпорацию Эдди Ирвайн. Еще они знакомы с настоящим Эдди Ирвайном, скрытого от остального мира. Вы можете прочитать их взгляды и мнения по поводу своего сына, и понять как его окружение повлияло на его энергичный, непоколебимый характер.

Энрико Дзанарини больше чем менеджер. Он еще и друг Эдди и спутник по отвязным вечеринкам. Они составляют идеальную команду. Делают дела, ищут спонсоров, а потом празднуют успех. Если Эдди жесток и агрессивен при работе со спонсорами, то Энрико - дипломат, человек терпеливо доводящий сделки до их завершения. У Энрико свои собственные перспективы на жизнь в "Феррари" и после "Феррари". Это человек, который заключает сделки, и очень интересно прочитать его взгляды на Эдди.

Есть еще и девчонки. Что они о нем думают? Анук рассказывает свое мнение о человеке, которого любит. Мария, мать его ребенка, высказывает свое мнение о

мужчине, являющегося отцом ее любимого ребенка, Зои. Другие девчонки любили его и потеряли, и среди них есть достаточно известные...

Надеюсь, эта книга будет нечто большим, нежели простым чтением о гонщике, это книга об определенном образе жизни, нечто средним между Джеймсом Бондом и Отчаянным Деном. Большинство мужчин стремятся получить кучу денег и энергии, чтобы купить множество дорогих игрушек, и крейсировать по миру, принимая участие в международных акциях, с неограниченным доступом к очаровательным женщинам, делясь всем этим с небольшой группкой верных товарищей. Перед вами мужчина, живущий такой жизнью. Вот его история, и история близких ему людей. Достаточно трудно было воплотить этот проект за столь короткое время, поэтому частенько возникали достаточно напряженные моменты, но в конце концов я поднялась в 5 утра, и по настоящему переживала за Эдди, чтобы он выиграл чемпионат. Он из тех, кто вызывает хаос и непонимание, но в конце концов это именно тот человек, который должен стать чемпионом мира. Это стало бы великолепным окончанием этого сезона, и привнесло немного ярких красок и жизни в спорт, который слишком часто сер и скучен. Да что там, уверена, что в жизни этого парня из Северной Ирландии еще наступят времена, когда ему удастся выиграть самый престижный приз, и когда это случится, эта награда будет стопроцентно заслуженна.

Джейн Ноттедж

Ноябрь, 1999 г.

Предисловие Эдди Ирвайна

Этот невероятный 1999-й. Последний сезон в "Феррари". Шанс на чемпионство. Год, прожитый на краю пропасти.

Все четыре года, проведенные в "Феррари", стали для меня неоценимым опытом. Михаэль Шумахер обладает потрясающим природным даром уничтожать соперников; но если мудро использовать проведенное с ним время, можно многое познать, отшлифовать свой стиль, а затем идти дальше своим путем.

Я рад, что решился написать эту книгу и изложить на бумаге какую-то часть своих мыслей и эмоций о пребывании в "Феррари", а также о своем стиле жизни. Я считаю себя счастливым человеком. У меня фантастическая жизнь, собственный самолет, своя яхта и все иные игрушки, которые только можно желать. Меня называют гонщиком с самым большим количеством дорогих игрушек, чем у кого-либо в паддоке, и, возможно, так оно и есть, только никто не может упрекнуть меня в том, что все это досталось мне даром. Я люблю жизнь, и мне нравится наслаждаться каждой ее секундой.

Я очень много времени провожу на яхте со своими друзьями и семьей. Тут мое убежище и мой дом. Однажды кто-то сказал мне: "Если у тебя есть деньги, тогда тебе необходимо обзавестись яхтой", а я подумал: "Яхта мне нужна как дырка в голове"; но он был прав, яхта - вещь замечательная. На ней я могу расслабиться вдали от людских взглядов и попыток общения, этих неизбежных спутников гостиниц, когда через пять минут после регистрации всем вокруг известно о твоём пребывании. Теперь я могу плавать в своем "царстве водки", и никто не знает, чем я занимаюсь и с кем нахожусь. Когда жизнь становится похожей на мою, личное время ценится вдвойне.

Что касается женщин - они мне нравятся. Большинство моих бывших подружек после завершения наших отношений стали моими хорошими друзьями, и мне по душе, когда происходит так - мило и гармонично, никаких ссор. Некоторые считают, что я не уважаю женщин, но это чушь. Мне нравится компания женщин, я общаюсь с ними не только ради секса. Если у меня с кем-то завязывались отношения, это происходило потому, что мне нравилось с ними общаться, с ними мне было весело и интересно. Моя дочь Зоя - просто супер, прекрасный ребенок, и с ней очень хорошо. В этом году мы провели вместе очень много времени, и это было здорово. Мне повезло еще и в том, что у меня прекрасные отношения с ее матерью, Марией. Она замечательная, прекрасно справляется с этой ситуацией, и вместе нам очень хорошо. Единственное, в чем у нас нет согласия, где ей и Зое лучше жить. Время покажет, чья точка зрения в итоге одержит верх.

Что касается гонок, этот год был пока что моим самым успешным. Получив шанс побороться за титул, я ухватился за него, и мне почти удалось им воспользоваться. Парень из Ньютоунардса на "Феррари" мог стать чемпионом мира, но вместо этого мне придется подождать лучшего шанса в "Ягуаре". Почувствовав вкус побед, я не намерен сдаваться. На самом деле в "Ягуаре" у меня будет даже больше шансов, чем ежели бы я остался в "Феррари", где Михаэль снова будет первым пилотом.

Вы прочтете о годах в "Феррари", и о том, что же это значит - выступать за самую мощную команду в Формуле-1. "Феррари" не похожа ни на какую другую команду, и было здорово почувствовать эту мощь. Смогут ли они выиграть чемпионат в будущем? Кто знает! Лично я считаю не очень хорошей идеей делать ставку только на одного пилота. Если вы придерживаетесь таких принципов, и происходит что-то вроде событий в Сильверстоуне, команде очень трудно прийти в себя и переключиться на другого гонщика.

Мне бы хотелось кое что изменить в Формуле-1. Например, мне кажется, что в одной команде надо бы иметь две обслуживающие бригады, для каждого пилота отдельно, так как это дает равные шансы обоим гонщикам. У меня много разных соображений, и о них вы прочтаете в этой книге. Также вы узнаете, что думают обо мне мои друзья. Было очень весело вспомнить некоторые события, в которых

мы участвовали ранее. Мои друзья - небольшая компания, но мы знаем, как развлечься, а что может быть лучше?

Если бы я мог вернуться на некоторое время назад, то не стал бы ничего менять. На мой взгляд, я совершал правильные поступки в правильное время. Наверно, я бы изменил ту последнюю гонку и выиграл чемпионат, но возможно, это случится в другой раз. Вы можете подумать, что смотрите сериал под названием "Люди, Которые Совершают Дурные Поступки", но если бы вы оказались на моем месте, смогли бы жить по-другому?

При создании этой книги мне помогало множество людей: мои родители; сестра Соня - она просто ангел; мой менеджер Энрико, друг и партнер по бизнесу; Джейн, она очень много работала над этой книгой; коллектив "Ибури Пресс" и, конечно, "Феррари"; мои коллеги по гонкам; мои друзья; возлюбленные и больше всех моя любимая дочь Зоя.

Эдди Ирвайн

Ноябрь 1999

Глава 1. Австралия

Воскресенье, 7 марта 1999 года. Мельбурн, Австралия. Победа. Я столько ждал этого момента, и когда наконец он наступил, реальность оказалась намного лучше моих самых смелых предположений. Когда ты стоишь на верхней ступеньке подиума и обзираешь волнующееся внизу людское море, тебя переполняют фантастические эмоции. Среди сотен лиц я разглядел своего гоночного инженера Луку Бальдиссери, своих механиков, сестру Соню. Я испытывал настоящее удовольствие и невероятное чувство удовлетворения, зная, что наконец-то мы с моей половиной команды смогли добиться победы.

Победа дает невероятный выброс адреналина, но она же помогает снять огромный груз с моих плеч. Более того, я чувствовал, что добился ее самым лучшим образом. Я хорошо управлял автомобилем, он был великолепен, и все получилась так, как мы планировали. В квалификации я был шестым, но, не теряя времени, прямо на старте прорвался на третью позицию и стал вторым после того, как Култхард остановился на 14-м круге. Одно время я застрял позади Хаккинена, и меня достаточно легко можно было обогнать, но никто особо не побеспокоился о том, чтобы воспользоваться этой возможностью. Удача меня не покинула, и, когда на 21 круге Мика сошел, я возглавил гонку.

Второй пейс-кар мог расстроить мои планы, потому что я старался создать безопасный просвет между собой и Френтценом. Вскоре мне предстояло заехать

на пит-стоп, и поэтому надо было опять от него отрываться. Но машина была выше всяких похвал, и, как ни странно, мне удалось выйти практически на квалификационный ритм. У меня промелькнула мысль, что наконец-то в этом году у меня появилась машина, на которой можно выигрывать, если только прибавить немного в скорости. После нескольких лет разочарований было так необычно оказаться в кокпите и поймать себя на мысли, что "это хорошая основа для дальнейшей работы".

Возможно, ключевым фактором этого уик-энда стало то, что я пошел своим путем в настройках машины, т.е. тонкой подгонки различных элементов - аэродинамики, механики, покрышек и т.д. - в попытке добиться максимально лучшей комбинации для своего автомобиля. Мне всегда хотелось добиться таких настроек, чтобы машина было легко управляема и быстра. Перед Мельбурном у меня было всего полтора дня тестов, но мы с Лукой Бальдиссери потрудились над тем, чтобы получился автомобиль, который меня бы устраивал, а не тот, который оставил мне Михаэль Шумахер. В этот короткий промежуток времени я изучил машину и начал работать над настройками, которые бы мне подошли. Для гонки я выбрал мягкий тип покрышек, в отличие от большинства гонщиков первого эшелона, и мне удался отличный старт.

Достаточно забавный факт - я получил пару звонков от друзей, которые сообщили, что им снились сны, предсказывающие мою победу в Австралии. Мария, моя бывшая девушка, родившая мне дочку Зою, набрала мой номер, чтобы сказать, что видела во сне, как я победил; и моя подруга Шига, живущая в Японии, также сказала по телефону, что видела сон о моей победе. Мне кажется, это просто должно было случиться. К тому же очень приятно выиграть, выступая за "Феррари". Истинный триумф. Меня обвиняли в том, что я - плейбой и хочу только развлекаться, и поэтому мне было особенно приятно доказать, что для достижения победы необязательно быть занудой. Надеюсь, теперь молодые пилоты, еще не достигшие "Формулы-1", смогут убедиться, что можно побеждать и продолжать развлекаться. Мы живем для того, чтобы себя радовать. Можно быть предельно серьезным на своей работе, каким я являюсь, и тем не менее гулять до рассвета на вечеринке, празднуя успех.

Разумеется, мой бывший босс Эдди Джордан не преминул после окончания гонки подойти с поздравлениями. Незванным гостем он явился на вечеринку, организованную "Феррари", и мы неплохо друг над другом посмеялись. Эдди постоянно подчеркивает, что именно он сделал из меня того гонщика, каким я сейчас являюсь, и, мол, надо признать, что это он дал мне шанс попробовать себя в "Формуле-1". Эдди - хитрая лиса, он приглашает в команду одаренного гонщика, а затем другие команды платят ему большие деньги, чтобы получить этот талант в обход контракта. Но следует отдать ему должное, он очень хорошо знает, что такое "Формула-1", и тем не менее веселится и тусуется с лучшими из нас. Два года в "Джордане" преподали мне хороший урок, как выжить в мире "Формулы-1", научиться брать от нее лучшее, и продолжать наслаждаться жизнью.

Чтобы забрать меня к себе, "Феррари" пришлось выплатить Эдди Джордану кругленькую сумму, и, фактически, в 1995 году они стали самым крупным его спонсором. "Джордан" для меня – как семья, и, когда первоначальный всплеск эмоций по поводу моей победы слегка пошел на убыль, я отыскал коммерческого директора "Джордана" Йена Филлипса, одного из своих лучших друзей в автогонках, и мы продолжили тусоваться. Это была ночь мега вечеринки! Мы с моим менеджером Энрико Дзанарини классно оттянулись. А когда вернулись в гостиницу около пяти вечера, по австралийскому времени, то обнаружили что наши номера битком забиты шампанским. Бутылки слали беспрестанно, и нам не оставалось ничего иного, кроме как приступить к дегустации. Перед стартом сезона мы разработали стратегию на этот год, и несколько бутылок спустя нас как молнией ударило - мы переглянулись и сказали: "Ведь все идет по плану, не так ли?"

Еще пять бутылок спустя мы отправились в казино, а потом в ресторан. С нами, как обычно, были красивые девушки, и все те люди, которые всегда бывают на вечеринках и, кажется, составляют неотъемлемую их часть. В итоге я отправился спать только около пяти утра. Энрико вернулся в номер к одиннадцати. Мне непонятно, откуда у него столько энергии. Парню – за сорок, а он никогда не останавливается. Иногда я беспокоюсь, думая о том, что старею, что мне будет сорок и так далее лет, но тогда Энрико говорит мне: "В тридцать мне было лучше, чем в двадцать, в сорок – лучше, чем в тридцать, в сорок пять стало даже еще лучше, а в сорок семь будет лучше, чем сейчас". Мне кажется, раз он является менеджером гонщика "Феррари", то у него должно быть работы больше, чем когда-либо было, но, тем не менее, выглядит он прекрасно и к тому же обладает неистощимой энергией. Я смотрю на него и думаю, что какой бы прекрасной ни была моя теперешняя жизнь, возможно, лучшее, что меня ждет, все еще впереди.

Однако сейчас я был счастлив насладиться моментом и разделить этот миг с теми, кто сделал этот праздник возможным. После моего перехода из "Джордана" в "Феррари" сестра Соня вошла как в мою деловую жизнь, так и в команду "Феррари", и теперь на ее плечах лежит ответственность за мое питание и физическую подготовку. Вдобавок она регулирует отношения со спонсорами и присматривает за некоторыми из моих коммерческих интересов. К счастью, она приехала в Австралию, и после победы помогла мне отпраздновать это событие. Для всех нас это был очень эмоциональный момент.

СОНЯ ИРВАЙН

Я так им гордилась! В моей голове постоянно крутилась мысль: "Наконец-то это случилось!" Мы так долго этого ждали, и вот этот день настал! Когда он стоял на подиуме, я плакала из-за нахлынувших эмоций. Мой братишка выиграл гонку "Формулы-1"! Ради этого события столько людей работали не покладая рук, и наконец их усилия принесли свои плоды.

К сожалению, мои родители, Эдмунд старший и Кэтлин, не смогли присутствовать на первой победе. За две недели до гонки умерла бабушка. Она была последней из моих бабушек и дедушек, и с этой смертью для меня закончилась целая эпоха. Мы были очень близки, она жила рядом с нашей гаражной фирмой и в двухстах ярдах от нашего дома. Так странно, что вскоре после одного из самых печальных событий в моей жизни, наступил прекрасный и долгожданный день, когда в Австралии исполнилась мечта. Но такова жизнь, вернее, такова моя жизнь, и я думаю, что лучше всего жить на полную катушку и брать от любого момента все, что он может дать. Даже если родители и не смогли быть с нами, гонку они смотрели.

ЭДМУНД ИРВАЙН СТАРШИЙ

Все уже было организовано, и мы паковали вещи, чтобы отправиться на гонку, когда за две недели до начала сезона умерла моя мать, и настроения ехать уже не было. Мы с Кэтлин включили телевизор и смотрели гонку, лежа в постели. Когда Эдмунд вышел в лидеры, я подумал, что у него появился неплохой шанс, но, должен признаться, я очень нервничал, потому что опасался, что машина сломается. Люди начали звонить еще до окончания гонки, и нам пришлось с ними быстро прощаться, чтобы досмотреть финиш. Мы не спешили радоваться, пока Эдмунд не минует клетчатый флаг. И как только он пересек финишную черту, мы с Кэтлин чуть с ума не сошли, а телефон чуть не взорвался. Мы поднялись и праздновали весь день до следующего утра. Это был действительно хороший день. Неплохой повод закатить вечеринку!

< p>Что сын – что отец! Некоторым чертам своего характера я и правда обязан своей семье. Однако, хотя мы и праздновали победу, было несколько неприятных моментов, которых мы не могли не признать. Мы были в шоке, когда по приезду в Австралию обнаружили, что наши машины отстают от "Макларенов" по секунде на круге. Мы ожидали, что отставание будет где-то в районе полсекунды, но эта секунда сильно пошатнула нашу уверенность. Мы так надеялись, что хоть в этом году все сделали правильно. И пускай впоследствии оба "Макларена" выбыли из гонки, и нам стало понятно, что они пожертвовали надежностью в угоду скорости, тем не менее, секунда по меркам "Формулы-1" все еще очень приличный отрыв. Если им удастся решить проблемы с надежностью за пять недель до Гран-при Бразилии, у нас будут крупные неприятности.

Я знал, что "Феррари" 1999 года стала лучшей машиной из тех, что когда-либо были в нашем распоряжении. Первая машина, сконструированная главным конструктором "Феррари" Рори Бирном в 1998 году, хотя и была улучшенным вариантом предыдущих моделей, надежд не оправдала, но в этом году все встало на свои места, и он создал по-настоящему хороший автомобиль. И нам было бы нетрудно оставить конкурентов с носом, если бы не пришлось учитывать фактор Адриана Ньюи. Когда Ньюи перешел из "Вильямса" в "Макларен", трудно стало всем, не только нам. "Макларен" располагает куда большими ресурсами, нежели "Вильямс", и наверное эта команда все-таки чуточку лучше организована. Теперь,

когда у них появился лучший в нашем спорте специалист по аэродинамике, победить их стало еще труднее.

Михаэль Шумахер пришел в "Феррари" лучшим пилотом на планете. Он выиграл два чемпионата кряду, и все ожидали, что он принесет титул "Феррари". Настроение было таким: "Ну, если не в этом году, так в ближайшие три Михаэль станет чемпионом мира". Но не до тех пор, пока нам приходится бороться против Адриана Ньюи. Этот парень уникален, он самый лучший, и я был бы счастлив управлять созданной им машиной. Для того, чтобы у "Феррари" появился шанс выиграть чемпионат мира, нам необходимо, чтобы Ньюи ушел в отпуск на пару лет. Может быть, стоит подкинуть эту идею остальным и скинуться ему на длительное кругосветное путешествие. Он мог бы вернуться, скажем, года через три, и мы бы тогда посмотрели, осталось ли у него еще волшебство, и сможет ли он снова победить. Держу пари, он вернется, и его машины опять будут быстрее всех остальных. Лучшего специалиста по аэродинамике в "Формуле-1" нет.

У "Феррари" и "Макларена" совершенно разные взгляды на конструирование машины. "Макларен" добивается наивысшей скорости, а потом работает над надежностью, "Феррари" же, по словам моего менеджера Энрико Дзанарини, сначала строит танк, а потом пытается его разогнать. Честно говоря, не берусь судить, чей метод лучше, потому что, как правило, к последней гонке чемпионата мы подходим практически на равных. Но, по крайней мере, сегодня в Мельбурне черепаха обогнала зайца. Кроме забот о том, насколько быстр "Макларен", у нашей команды складывалось ощущение, что недостатком нашей машины являются покрышки "Бриджстоун", потому что большинство зимних тестов проходили на автодромах типа "Мюджелло", где сцепление покрышек с трассой очень хорошее.

Я также чувствовал, насколько в "Феррари" ждут от Михаэля победы. Я ощущал сквозившее в команде легкое сожаление от упущенной возможности, и это уменьшало радость от победы. Честно говоря, так происходит всегда - если побеждает Дэвид Култхард, то механики Мики Хаккинена будут расстроены. "Феррари" - команда одного человека. Все вращается вокруг Михаэля Шумахера, и команда построена так, чтобы он был первым номером и выигрывал гонки. Когда побеждает номер два, это выбивает из колеи. Михаэль сказал, что рад моей победе, а все вокруг сказали, как неудачно для него сложилась эта гонка. Я считаю, что мы пришли сюда только ради самих себя. Нет более эгоистичного вида спорта, чем "Формула-1". Я считаю, что гонщики ставят свои интересы выше интересов команды. В конце концов, я пришел сюда сам по себе, а не ради "Феррари". Вот так обстоят дела. Однако это вовсе не означает, что, когда игра идет ва-банк, ты можешь наплевать на партнера. Помощь, которую Михаэль оказал мне на Гран-при Малайзии в финальной стадии этого сезона, была невероятной. Когда он мне был действительно нужен, он помог, и о большем нельзя было мечтать. Это был действительно смелый поступок для лучшего пилота в мире - помогать выиграть кому-то еще. Вообще-то, еще тогда, в

Австралии, я подумал, что у меня появляется шанс побороться за чемпионат, так как никто не знает, что может принести нам будущее. Посмотрите, что произошло с Деймоном Хиллом в 1994 году, когда он сражался с Михаэлем.

Разумеется, в ход пошли обычные в подобной ситуации обвинения одних команд в адрес других - они, дескать, использовали запчасти, не соответствующие правилам ФИА. Нам вменяли в вину гибкое заднее антикрыло, снижающее лобовое сопротивление и увеличивающее скорость на прямых. На самом деле в "Формуле-1" всем заправляют "Феррари" и Берни Экклстоун. Как я знаю по собственному опыту, "Феррари" – эти гламурные парни "Формулы-1" - обладают большей силой, чем все остальные участники чемпионата, вместе взятые. Эта команда сильно преуспела в том, чтобы ее мнение о правилах конструирования гоночных автомобилей, о правилах тестов и всем прочем было услышано.

Берни - как раз тот человек, который нам нужен. Он гениален и неповторим. Может быть, сейчас он взвалил на себя слишком много, но без него "Формула-1" не стала бы тем видом спорта, какой он есть сейчас. Надеюсь, он сможет быть с нами еще тридцать лет. Берни незаменим. Без него было бы принято множество неправильных решений, возникло бы большое число внутренних конфликтов и непредвиденных ситуаций. Просто посмотрите, как команды ведут себя без него. Им дали возможность ограничить количество тестов, и чего они достигли? Ничего. Имея в "Формуле-1" единственного поставщика покрышек, мы даже не можем заставить его с кем-нибудь соревноваться, но все равно продолжаем тратить время на тесты при том, что тестировать нам остается все меньше и меньше. Очень большое достижение! Просто ездим по кругу, не имея никаких особенных причин тестировать что-нибудь нужное. Это просто показывает, на что способны команды без руководства Берни.

Если бы я мог что-нибудь поменять в "Формуле-1", то немедленно сократил бы количество тестов - это же просто глупая трата мировых ресурсов. Я бы также ограничил количество денег, затрачиваемых на разработку двигателей. Там их крутится слишком много. Если ограничить количество потраченных денег, то "Макларен" все равно останется победителем, потому что там работает Эдриан Ньюи. Но некоторым небольшим командам это поможет. "Джордан" не обладает бюджетом "Макларен" или "Феррари", но они добиваются потрясающих результатов, потому что там работают отличные люди.

Австралия стала реализацией всего того, для чего я работал, но это было только начало истории. Я не представлял, что принесет мне сезон в дальнейшем. Хотя мой контракт был заключен до конца 1999 года, я был почти уверен, что выступать в "Феррари" в 2000 году я не буду. Мне хотелось стать лидером команды. С таким подходом выбор у меня был не очень велик. В конце 1998 года у нас состоялся серьезный разговор с "Хондой", и мы начали обсуждать условия сделки. Они собирались делать то, что сейчас хочет сделать "Ягуар", т.е. создать свою собственную команду. Перспективы казались превосходными. Мне хотелось

работать именно в такой команде. Вдобавок я очень популярен в Японии еще со времен Формулы-3000, и с этой точки зрения идея о контракте с "Хондой" также была весьма привлекательной. Я верил, что у них все будет хорошо, и знал, что с ними уже работает большое количество хороших специалистов, и еще большее должно было прийти впоследствии. Веря в способность японцев построить хороший двигатель, я понимал, что хочу с ними работать.

Но когда умер босс будущей команды Харви Постлесуэйт, проект прикрыли. Они решили двигаться дальше с "Рейнард" и BAR, что с моей точки зрения было неправильно. Довольствуясь ролью поставщиков двигателей, они остановились на половине пути. Более того, из этого не должна была получиться их собственная команда, поэтому они не получают той рекламы, которую могли бы поиметь. Думаю, было бы лучше, если бы они продолжили начатое. Я говорил, что пойду в "Хонду", если они соберут команду, но так как все постепенно начало разваливаться, мне опять пришлось искать иные варианты.

Я все еще продолжал вести переговоры с "Феррари", но сразу после Сильверстоуна они сказали мне, что в 2000 году в моих услугах не нуждаются. "Феррари" контактировала со всеми гонщиками подряд, это их обычная практика. В "Формуле-1" всегда так, все друг с другом общаются до тех пор, пока кто-то один не сделает определенный выбор, и затем все становится на свои места. Это чем-то похоже на игру "займи стул", когда некоторые получают то место, на которое и нацеливались, другим приходится идти на компромисс, а кому-то и вовсе выйти из игры.

По крайней мере, из Австралии я улетал лидером чемпионата, и что бы ни случилось, я понимал, что этот год будет интересным. Машина была хорошей, я был в форме. Если у меня будет хоть немножко больше шансов на победу, я знал, что постараюсь ими воспользоваться и не упустить птицу удачи.

"Ф399"-я стала эволюцией машины 1998 года, поэтому нам удалось решить задачу надежности, в то время как "Макларен" построил свой автомобиль с листа. Мы никогда точно не знали точную мощность их мотора. Казалось, они немного лучше справились с эффективностью, но не могу ничего сказать про то, была ли их управляемость лучше или хуже нашей. Наша машина 1999 года была полегче, и Рори Бирн постарался сделать ее более аэродинамически эффективной. Как обычно, на презентации мы пели дифирамбы, танцевали ритуальные танцы вокруг нового автомобиля и давали привычные обещания выиграть чемпионат. Мы учли уроки 1998 года и поняли, что нам необходимо быть конкурентоспособными с самого начала сезона. Как сказал на презентации Михаэль: "Мы проиграли не в последней гонке в Японии, мы потеряли титул в первых пяти гонках. Я не могу выиграть чемпионат, если не способен нормально бороться в первых пяти гонках".

И что же происходит? Мы приезжаем в Австралию и к своему ужасу обнаруживаем, что отстаем от "Макларен" на секунду. Наверное не очень здорово, с самого начала понять, что мы обмишурились. Нашим реальным преимуществом является наличие в команде технического директора "Феррари" Росса Брауна, человека очень последовательного, постоянно напоминающего, мол, "не надо паниковать", что для такой команды, как "Феррари", просто необходимо. Росс работает методично, и он не будет вносить изменения в машину ради самих изменений. Мы можем месяцами работать над новинками, но если Росс почувствует, что ощутимых результатов какое-то усовершенствование не даст, то на наших машинах оно использоваться не будет.

Мне кажется, по-настоящему дела "Феррари" пошли в гору после того, как в конце 1996 года в команду пришел Росс. Тот первый год для меня был кошмаром, я впервые попал в "Феррари" и не вполне осознавал, до какой степени команда зациклена на Шумахере, как своем первом пилоте. Я конечно не критикую Михаэля за это, но тогда я очень сильно недооценивал до какой степени же вся команда собиралась работать на Михаэля Шумахера. Казалось, все подразделения команды создавались и работали на него, не только в делах гоночных, но и когда дело касалось комнаты в гостинице или аренды машины. Например, на многих дорогах в Италии установлена плата за проезд, но можно получить электронное устройство, дающее право беспрепятственно проезжать сквозь такие барьеры. На машине Михаэля такое устройство стояло, а на моей нет. Это было сродни постоянному разделению на первый и второй сорт. Честно говоря, в конце 1995 года мне не очень хотелось ездить в "Феррари", куда больше мне нравился "Вильямс", но из "Джордана" был только один путь – в "Феррари". В то время у "Джордана" не было денег для создания команды, способной побеждать, а мне хотелось именно побед.

Однако, попав сюда, я понял, что должен просто смириться и работать, а это, как я уже объяснял, является моей жизненной философией. Не было смысла в том, чтобы пытаться что-то изменить или топтать ногами, мне приходилось тяжело работать, выдавать наилучшие результаты и стараться прогрессировать. В 1996 году я прикинул, что положение вещей должно смениться в лучшую сторону, и это мнение оказалось правильным. Это было нетрудно заметить, поскольку "Феррари" столько вложила в Михаэля. Если бы Михаэля не было в "Феррари", то Росс Браун, возможно, не пришел бы, и, наверно, Рори тоже. Они должны были создать машину, на которой Михаэль смог бы одержать победу, ведь было понятно, что они заполучили выдающегося пилота. Не думаю, что дела обстояли бы точно таким же образом, если бы за "Феррари" выступали два обычных гонщика. Мне вспоминаются слова Джона Барнарда, бывшего главного конструктора "Феррари", который сказал, что когда появился Михаэль, словно разбилась копилка, и деньги лились и лились рекой, лишь бы только все было сделано как надо.

Мне удалось подстроиться под рабочий режим в Италии и что я стал частью "Феррари", и мои результаты улучшились. Как мне кажется, в итоге именно мой прогресс вынудил "Феррари" отказаться от продления со мной контракта в конце 1999 года, но мой первый год стал моим боевым крещением. У меня не было иного выбора - если бы мне не удалось извлечь из ситуации максимума, меня бы выкинули пинком под зад. В конце каждого года я постоянно получал предложения от других команд, особенно от "Джордана", но мне все-таки хотелось чего-то достичь именно в "Феррари". Мне необходимо было завоевать свое место под солнцем Шумахера и записать на свой счет хоть какие-нибудь приличные результаты.

В первый год у меня было девять сходов подряд, и, пока Михаэль делал всю тестовую работу, я торчал на пляжах Дублина. Я чувствовал себя потерянным, машина же ломалась все чаще и чаще. Мне не оставалось ничего иного, кроме как протирать штаны и ожидать возможности поработать. Начало года было отмечено приличным стартом в Австралии. Я квалифицировался впереди Михаэля и закончил гонку на третьем месте. Но это был первый и последний хороший результат. После этого результаты моих квалификаций пошли на убыль. Если в "Джордане" я мог выйти из машины с чувством, что выжал из машины все возможное, то в "Феррари" этого не происходило. Машина была великолепна в прохладную погоду и ужасна в теплую. Было бы прекрасно, если бы мы проводили Гран-при на Аляске, но для жаркой Южной Америки и европейского лета машина не годилась.

Проблема заключалась в том, что я просто не мог понять, почему мне никак не удастся выжать из нее все лучшее, пускай это и не отличный автомобиль. По некоторым причинам у меня не было достаточной уверенности, чтобы поздно тормозить, и поэтому я квалифицировался очень, очень плохо. Помню, я как-то думал: "Господи, эта машина вообще не должна падать столь низко". Весьма удручающее настроение.

В своей худшей квалификации я отстал от Михаэля на полторы секунды, но в 1996 и 1997 годах были удачные деньки, когда я проигрывал ему четыре или пять сотых. Я все еще чувствовал, что могу показать более хороший результат. В "Джордане" после каждой квалификации я думал: "Дааа, это было здорово". Почти на каждой гонке я был в числе первых шести, что в те времена для "Джордана" было очень неплохо, потому что они не были топ-командой. В среднем мое преимущество над Баррикелло составляло около шести или семи десятых, поэтому мне нужно было понять, в чем кроется проблема.

Михаэль выступал гораздо лучше. Несмотря на механические проблемы, он все же одержал три победы: в Испании, Спа и в Монце. Однако у него было осязаемое преимущество в том, что команда была создана вокруг него. Многие не понимают, что это на самом деле значит. Они думают: "Конечно, он получает лучший мотор, лучшие покрышки и запасную машину, он проводит больше

тестов, но это не означает, что второй номер должен так отставать", но на самом деле все не так просто.

Должен сказать, что, по моему мнению, то, как устроена "Феррари", влияло не только на мою мораль, это может негативно отразиться на моральной обстановке в команде.

У меня хорошие отношения с президентом "Феррари" Лукой ди Монтеземоло - я с ним откровенен, и он это знает. Я не пытаюсь ничего скрывать, или представлять что-либо не так, как оно есть на самом деле.

Михаэль, несомненно, лучший гонщик в мире, я этого никогда не отрицал, и, работая с ним, я приобрел огромный опыт. Скажем прямо, на трассе он гениален. У парня прекрасный естественный дар, и это означает, что он может просто объехать проблему и выжать лучшее из откровенно посредственной машины. Я взял у Михаэля лучшее и пытался использовать это в собственном гоночном стиле, стараясь проходить повороты в более мягкой и быстрой манере, а также позаимствовал у него и другие гоночные навыки. Он знает, где находится предел, и когда он в машине - он едет на пределе. Это действительно редкий дар. Но езда с Михаэлем Шумахером может иметь и негативный эффект. Ты смотришь на время, которое он показывает и думаешь: "Черт, чтобы показать такое же, мне нужно будет действительно сильно постараться". Впрочем, порой не надо сильно напрягаться. Фактически, всегда, когда я пробовал выскочить из кожи вон, мое время было хуже. Когда я просто ехал и позволял машине проявить себя, все получалось куда лучше, чем когда я старался ехать настолько быстро, как только возможно. Лучше просто помягче вести машину, и все получится.

Может, проблема состоит в том, что ты пытаешься показать хорошее время. Ты смотришь на показатели Михаэля и думаешь: "Нужно равняться на такой результат", когда на самом деле ты должен стремиться к результату на полсекунды хуже. Возможно, стремление к результату негативно влияет на пилота. Если взглянуть на тот эффект, который Михаэль оказывал на других гонщиков, такая точка зрения находит свое подтверждение. Джонни Херберт, например, хорошо ездил во всех младших формулах, и был быстрее Хаккинена, когда они выступали за "Лотус". Брандл проделал фантастическую работу в "Джордане" в 1996 году, и тем не менее эти парни были ничем по сравнению с Михаэлем, и вообще, выступая с ним, они квалифицировались хуже, чем могли бы. С Михаэлем очень тяжело соперничать, особенно если учесть все остальные преимущества, которые имеет в команде первый пилот.

Временами я ощущал, что люди очень не хотели перечить Михаэлю, так как, похоже, боялись, что он обидится и уйдет из команды. Должен сказать, что европейцам вообще не свойственно стремление вести разговоры напрямому. И если в Ирландии и Англии люди тянут кота за яйца, то в Европе бедному котейке их натягивают на уши. Но в конечном счете такие манеры выйдут боком для всех,

и Михаэлю в первую очередь. В такой ситуации можно потерять почву под ногами. Любому из нас очень легко заболеть манией величия, если тебе постоянно поют осанну! Спросите Соню, она изо всех сил пытается удержать меня от вознесения на облака.

Поскольку мы готовились к поездке в Бразилию, в апреле 1999-го я мало что мог сделать с возникшей ситуацией. Я был счастлив лидировать в чемпионате, несмотря на то, что не строил никаких иллюзий и понимал, что мне придется пропустить Михаэля, если он окажется позади меня. Но это было для меня не ново, я жил в таком положении четыре года. Главный вопрос заключался в следующем: удастся ли нам в Бразилии догнать "Макларен".

Бразилия во многих смыслах – прекрасная страна. Взгляды бразильцев на жизнь похожи на мои, они знают толк в развлечениях и хороших вечеринках. Несмотря на то, что у бразильцев минимальное количество поводов для радости, эта страна меня вдохновляет. В этот раз я посетил школу самбы в Сан-Паулу и выучил пару движений, так что к карнавалу в Рио я подойду в полной готовности. Мне бы хотелось поехать туда на следующий год, если это не нарушит моих гонцицких обязательств. Самое ужасающее в Бразилии – это бедность. По дороге на автодром нужно проезжать мимо целых рядов так называемых "фавелас" – трущоб, где люди живут в лачугах или под непрочными полотняными крышами. Ты сразу понимаешь, как тебе повезло, и что наши проблемы по сравнению с проблемами этих людей – ничто. Один из главных мотивирующих факторов в моей жизни - сделать себя в достаточной мере финансово защищенным. Мне ненавистна мысль о том, что я опять могу стать бедным и не буду иметь достаточно денег на то, чтобы наслаждаться жизнью и иметь свои игрушки.

Конечно же, моя победа в Мельбурне не изменила ничего. Несмотря на спекуляции в прессе об обратном, в "Феррари" я оставался вторым пилотом. В это время Михаэль продолжал со всей уверенностью и спокойствием говорить, что его чемпионат начнется в Бразилии; проблемы, которые были у него со стартом, разрешены; мы все вместе работаем над усовершенствованием машины. Он даже договорился до того, что хотя он все же остается первым пилотом, если в течение сезона я смогу побороться за чемпионат, то для него будет вполне естественно мне помочь.

Думаю, произошедшее в Австралии заставило команду понять, что если Михаэль выбывает из гонки, то я вполне могу его заменить. Наверное эта возможность их немного беспокоила, хотя Жан Тодт упомянул об этом, когда на пресс-конференции в Бразилии произнес: "Что случится, если Эдди выигрывает еще одну гонку? Мы подождем, пока это произойдет, а потом вы увидите, как я на этоотреагирую". Полагаю, в тот момент вероятность выбывания Михаэля из-за травмы была столь мала, что никто и не думал, что вопрос о моем пребывании в качестве претендента на титул нужно задавать несколько месяцев спустя.

Мне давно хотелось оказаться в другой команде в ранге первого пилота, влиться в коллектив, где вся команда будет работать на меня. Для гонщика очень важно находиться в центре внимания. "Феррари" - фактически, единственная команда, где существует четкое разделение на первый и второй номер, что, разумеется, не оставляет второму пилоту выбора быть кем-то, кроме номера второго.

Перед гонкой мы провели несколько пресс-конференций и тестов, и, с моей точки зрения, выбрали неправильные настройки. В субботу мы квалифицировались лучше, чем я думал, но нас все еще угнетало отставание от "Макларена". Михаэль квалифицировался четвертым, все еще в секунде от обладателя поула-позиции Хаккинена, а я был шестым с секундой и тремя десятыми отставания. Как ни крути, дело было дрянью. Успокаивало лишь то, что перед нами стояли машины, не показавшие особенной надежности, тогда как наши, пускай и медленные, имели неплохие шансы добраться до финиша. Как мы убедились в Австралии, иногда черепаха выигрывает у зайца, а в автогонках не имеет значения, насколько ты быстр; если ты не заканчиваешь гонку, результат неизменен – ноль очков.

На самом деле, "Макларены" немного прибавили в надежности, по крайней мере это относится к машине Мики Хаккинена. Култхард сошел из-за поломки коробки передач, но Хаккинен гонку выиграл. Что до меня, гонка выдалась ужасной. Машина вела себя странно. Управление было очень тяжелым, и мне казалось, что она припадает на передок. Я хорошо стартовал, но мне следовало соблюдать предельную концентрацию, так как передо мной был Михаэль. Едва ли нужно говорить о том, что меня не погладили бы по головке, вынеси я его с трассы.

На первом пит-стопе я изменил угол атаки переднего антикрыла, но это не очень помогло. К еще большему разочарованию, мне пришлось сделать еще одну незапланированную остановку в боксах, чтобы восстановить подачу воздуха для пневматических клапанов двигателя. После этого мне немного полегчало, но Френтцен с Ральфом Шумахером воспользовались этим и оказались впереди. Я не сомневался, что иначе бы финишировал на подиуме.

Главным уроком Бразилии стало то, что до следующей гонки нам необходимо внести в машину аэродинамические изменения. Мы вернулись в Европу, чтобы перед первой европейской гонкой в Имоле, являющейся одним из наших домашних этапов, заняться расширенной тестовой программой. Хорошей новостью было то, что мое пятое место позволило мне остаться во главе чемпионата - я возвращался в Европу лидером, а это для меня много значило. Единственным отрицательным моментом моего лидерства было то, что я оставался в центре внимания прессы и публики, а я никогда не любил, когда на меня глазают. Мне очень нравится быть лидером команды, но я не хочу быть в центре внимания за пределами "Феррари".

Мне никак не удастся привыкнуть к известности. Я терпеть не могу взгляды посторонних людей. Если призадуматься, простое рассматривание человека можно счесть довольно странным занятием. Однажды, когда я выходил из машины, ко мне подошел парень, остановился, и начал повторять: "Ирвайн, Ирвайн", и смотрел на меня так, будто я только что прилетел с Марса.

Раньше я частенько заходил в Болонье в "Ирландский Паб", спокойно сидел в углу и потягивал пиво, но когда я пришел туда спустя несколько дней после того, как стал гонщиком "Феррари", через пять минут весь паб смотрел только на меня. Мне не оставалось ничего иного, кроме как уйти. Фактически в Италии ситуация гораздо хуже, чем дома. Когда нужно просто оставить человека в покое, у итальянцев, кажется, другой менталитет. Если в ресторане пусто, они все равно подойдут и сядут за соседний столик. Та же ситуация повторяется, когда я на яхте. Я могу проснуться воскресным утром в Портфолино или где-нибудь на Ривьере, подняться на палубу и увидеть, что окружающая обстановка больше всего напоминает стоянку у супермаркета "Сейнсбури". Как будто весь мир со всеми своими родственниками пришвартовал свои яхты рядом с моей. У людей с латинским корнями просто мания собираться вместе. Я? Люблю свой мир и свою свободу.

Некоторые люди одержимы стремлением к славе, особенно в Италии. Ты можешь мелькнуть в игровом шоу, а на следующий день о тебе пишут в газетах, и ты знаменит. Но на самом деле это все поверхностно и сводится лишь к вопросу выбора одежды или твоего внешнего вида. В Северной Ирландии все не так, потому что там мы не ходим по пабам в одежде от ведущих дизайнеров и не носим драгоценностей – если мы будем так поступать, у нас могут возникнуть серьезные проблемы – поэтому в Северной Ирландии быть знаменитым и оставаться в одиночестве намного проще.

Вот одна из причин, по которой мне нравилось гоняться в Японии. Я зарабатывал деньги, получал удовольствие от гонок и наслаждался жизнью без вмешательства извне. Если я приходил в ночной клуб, где общался с девушками, напивался и развлекался до самого рассвета, то это не становилось газетной сенсацией, как случилось бы в Европе. К сказанному я должен добавить, что в славе есть и свои положительные стороны. Я терпеть не могу стоять в очередях и терять понапрасну время, а сейчас можно просто прийти и мгновенно получить столик в ресторане. Я бесплатно хожу в ночные клубы, и люди покупают мне выпивку.

В моем доме в Далки парень, живший там до меня, вырубил несколько деревьев, чтобы видеть море. Это создало определенные проблемы между ним и соседями, и я полностью на их стороне. Я бы предпочел, чтобы дом был окружен деревьями, чтобы я мог жить там своей частной жизнью. В конце концов, я в любой момент могу пройти в глубь сада и посмотреть на море. Мне всегда хотелось, чтобы у меня в саду рос лес, а не эти аккуратненькие клумбочки с цветочками, за которые дают награду "Самый красивый садик года". Однажды ко мне пришел садовник, чтобы

посадить у меня в саду целую кучу маленьких кустиков. Я сказал ему: "Я не хочу такие маленькие кустики, я хочу большие деревья и большие кусты". Я хочу спрятаться, не хочу быть на виду, особенно когда я дома. В любом случае посадку деревьев придется пока отложить, так как я перестраиваю дом, который слишком мал для меня. В новом доме будет бассейн и "мужская" комната с баром, кинотеатром и бильярдом. Это будет славное место, где я смогу расслабиться с друзьями.

У меня хорошие друзья. Я смог отделить настоящих друзей от временных. Когда я впервые попал в Италию, люди часто приглашали меня на вечеринки и дни рождения только потому, что знали, кто я такой, но я с этим быстро разобрался, и теперь провожу время с настоящими друзьями и семьей, которая всегда меня поддерживала. Сейчас у них приподнятое настроение, потому что я приехал в Европу, выиграв свою первую гонку и все еще лидируя в чемпионате. Этот не изменило мой образ жизни, но настроение было отличным. Этот год начался лучше, чем я ожидал. Я чувствовал, что готов к Имоле.

Глава 2. Семья

Я родился 10 ноября 1965 года в Ньютоунардсе, в Северной Ирландии. В факте рождения в Северной Ирландии есть свои преимущества и недостатки, люди здесь просты и открыты; ты не участвуешь во всех перипетиях сложной и запутанной жизни Европы, но проблемы тем не менее всегда где-то рядом.

Я ни в коем случае не политик, никогда им не был и не буду. Скажем прямо, я думаю, что все политики - льстецы, потому что им нужно привлечь голоса избирателей, чтобы их выбрали. Однако пока я рос, то остерегался проблем. Например, я знал, что в некоторые районы города ходить было не желательно. Я прекрасно помню случай, когда отцу пришлось отвезти одного из наших родственников в район Фаллс-Роад в Белфасте. Я боялся, что он оттуда не вернется. А еще я помню, как заходил в магазины, и меня там как правило обыскивали. Нам не с чем было сравнивать, и я думал, что люди везде так живут. Но, приехав в Англию, я зашел в магазин и ждал, что сейчас меня начнут обыскивать, но этого не произошло. И только тогда я понял, что та жизнь, которой мы живем в Северной Ирландии, не является нормой для всех остальных.

По-моему, в Северную Ирландию нужно направить кого-нибудь типа Нельсона Манделы. Этот человек практически всю свою жизнь провел в тюрьме, но когда он, наконец, оттуда вышел, он не жаждал мести. Это невероятно, и это пример того, что нам нужно в Северной Ирландии. Без такого человека, как он, который мог бы научить прощать, мира во всем мире нам придется ждать еще очень долго. В настоящий момент, кажется, ни у кого не возникает желания оставить прошлое позади и начать двигаться вперед. Одна группа людей хочет того, другая - сего,

никто не хочет уступать, и в результате мы имеем то, что имеем. На мой взгляд, если все они действительно хотят мира, в первую очередь нужно сложить оружие. Если они не могут без него жить, значит, они на самом деле не хотят жить в мире, и, если это так, то о каких переговорах может идти речь? Нашей единственной надеждой является новое поколение, которое в один прекрасный момент спросит у своих старших родственников "Почему мы воюем? Какая в этом сермяжная правда?"

В мире очень много мест, где дети живут еще хуже. Как семья, мы всегда были очень близки друг другу, и я полагаю, что мои ближайшие родственники знают меня лучше, чем кто бы то ни было. Сейчас Соне 35 лет, и она старше меня на 18 месяцев.

СОНЯ ИРВАЙН

У нас было прекрасное детство. Мы жили преимущественно в сельской местности. Поскольку у нас с Эдмундом не было много денег, большую часть времени мы с ним были заняты тем, что сами себе придумывали развлечения. Мы часто изобретали свои собственные игры, строили крепости и рыли секретные ходы в стогах сена. Мы играли по своим правилам, и, если другие дети приходили с нами играть, мы с ними постоянно ссорились. Никакого согласия между нами и другими детьми не было - или ты делаешь то, что мы говорим, или мы с тобой не играем!

Когда мы были маленькими, я обычно присматривала за ним, и я должна была оберегать его, потому что мы были маленького роста, и дети часто обижали Эдмунда. Среди нас двоих организатором была я. Эдмунд всегда был весьма неорганизованным, это началось задолго до того, как он пришел в "Формулу-1". Некоторые, попадая в его номер в гостинице, говорили, что там все выглядело так, будто туда угодила бомба, но он всегда был таким. Я помню, как-то раз один наш друг семьи присматривал за нашим домом в Ирландии и он зашел в комнату Эдмунда, и из-за бардака, который там творился, он подумал, что в доме произошла кража со взломом. Он даже позвонил моему отцу и сказал: "Мне кажется, вас ограбили", но когда друг объяснил, что он был в комнате у Эдмунда, отец просто сказал: "Нет-нет, его комната всегда так выглядит".

Мы достаточно серьезно занимались плаванием, и я постоянно за всем следила, потому что он постоянно терял свои очки и все остальное. Мы вставали рано утром и тренировались до начала занятий в школе, после школы и все выходные. Чтобы серьезно заниматься спортом, требуется большая отдача, и плавание заняло большую часть нашего детства. Мы начали заниматься плаванием, когда нам было около десяти лет, и занимались до тех пор, пока нам не исполнилось шестнадцать или семнадцать. Я продолжала увлекаться плаванием и дальше, но мне ужасно не нравилось вставать рано по утрам.

У моего отца был гаражный бизнес, и иногда, после удачно заключенной сделки, вокруг оставалось много кусков полистирола, и мы шли на ближайшую речку и строили плот. Для нашей матери не имело значения, сколько раз мы падали в воду и переодевались, она никогда нас не останавливала, просто улыбалась и всегда держала наготове стиральную машину. Нам повезло, что у нас такие родители. Они оба давали нам много свободы и поддержки. У нас чудесная мама, она всегда изобретала разные развлечения. Она могла устраивать между нами соревнования, и никогда не говорила: "Ты не сможешь этого сделать" или "Для меня это означает лишнюю работу". Она просто позволяла нам действовать, и потом безропотно за нами убирала.

Мой отец иногда участвовал в гонках одноместных автомобилей, и ему это очень нравилось, так что вирус автогонок у нас в крови достаточно давно. Отец каждый год покупал для нас старенький домик на колесах, чтобы в наш ежегодный отпуск мы могли ездить на Британский Гран-при. Он проверял состояние автомобиля, а мы с мамой заботились о ковриках и занавесках. Мы садились в наш домик на колесах, и по дороге навещали наших друзей в Дархэме. Машину парковали неподалеку от катка, и мы с Эдмундом могли каждый день ходить туда кататься. Уже тогда Эдмунду нравилась скорость, он умел рассчитывать, насколько быстро он едет, и где находится его предел.

Во второй половине дня мы ходили в гости к нашим кузенам. Оттуда мы отправлялись в Брэндс-Хетч или Сильверстоун. Когда мы туда приезжали, мать с отцом могли просто сказать: "Окей, увидимся внутри", потому что они не обладали достаточной суммой денег, чтобы заплатить за всех нас, а мы могли пролезть под оградой там, где они бы не сумели. Мы постоянно боялись, что кто-нибудь вот-вот зацепится за какой-нибудь крюк или выступ... На самом деле мы всегда находили способ попасть внутрь. Мы привязывались к другим взрослым, или следили за охраной на входах, и как только они отворачивались, пулей влетали на территорию автодрома. Однажды, когда моему брату было девять или десять лет, а мне было одиннадцать, он выкопал лаз, а потом пролез под оградой. Должна признаться, что у меня не было с собой бутылки, чтобы так поступить, поэтому я нашла другой способ попасть внутрь. Мы всегда договаривались встретиться внутри, но еще нам нравилось делать что-то самим. Однажды, я думаю, это было в 1976 году, когда Джеймс Хант стал чемпионом, Эдмунду удалось проникнуть на пит-лейн. Ему очень повезло.

Сейчас, когда мы уже взрослые, мы очень независимы, оба уверены в себе и способны сами о себе позаботиться. Мы не боимся остаться в одиночестве. Мне кажется, такое ощущение независимости было заложено в нас с детства. Мы не боялись, что не сможем найти родителей на автодроме или разминуться друг с другом.

В то время его кумиром был Джон Уотсон, и было очень приятно, что в 1981 году он выиграл Гран-при Великобритании. Нам всегда нравился Джон, и приятно, что

сейчас Джон поддерживает Эдмунда. Когда Эдмунд выиграл в Австралии, Джон был там и все прошло очень волнующе. Он подошел поздравить Эдди, а затем повернулся ко мне, и мы оба расплакались.

С самого детства Эдмунд всегда был себе на уме. Как говорила моя мама, она никогда не могла его по-настоящему наказать, его ничего особенно не волновало. Если она говорила: "Иди в кровать, ужина сегодня не получишь", то он просто, посвистывая, отправлялся в кровать, так что у нее никогда не было ощущения, что она смогла одержать над ним победу. Если мама говорила: "Сейчас же иди в свою комнату", то он просто шел к себе в комнату, включал музыку на полную катушку, и весь оставшийся день оттуда не выходил.

То, что сейчас он гонщик "Формулы-1", что он знаменит - это так странно. Иногда мне нужно ущипнуть себя и спросить - не сон ли это. Когда он купил самолет, я подумала: "Господи, у моего младшего брата есть собственный самолет!" Сейчас это кажется невероятным, особенно, если сравнить с теми днями, когда мы забирались в старый полуразвалившийся домик на колесах и отправлялись в Англию. Изменилось так много всего, что иногда нужно подумать о реальности происходящего и напомнить себе, что такой жизнью живут немногие. Не у каждого есть свой собственный самолет, своя яхта, насколько домов и коллекция роскошных классических автомобилей, и не каждый летает по всему миру, чтобы выступать на Гран-при.

Все сказанное я могу отнести и к себе. У нас не было богатых родителей, но у нас было богатое детство. Сейчас же я общаюсь с людьми из мира "Формулы-1", которые выросли в окружении огромных материальных богатств, и никогда не знали, что такое быть скупым, экономить, волноваться о последнем пенсе и думать, можешь ли ты позволить себе новые джинсы. Но я смотрю на них и думаю, как же мне повезло, что у меня было такое воспитание.

Я также должна реально смотреть на вещи. Я знаю, что мои поездки по всему миру, что являюсь частью команды "Формулы-1", ношу командную униформу, имею свободный доступ в боксы, хожу на вечеринки, живу жизнью команды и путешествую с ней - не совсем обычный образ жизни нормальных людей. Но в то же время я здесь не для того, чтобы доставить себе удовольствие, а чтобы работать, и для меня гоночный уик-энд - это тяжелая работа. Я слежу за питанием и физической формой Эдди, а также участвую в его бизнесе. И в свободное от приготовления еды, от организации встреч со спонсорами время, я работаю на компьютере, планируя свою работу на дни и месяцы вперед. Эта работа отнимает у меня семь дней в неделю, но я рада, что, работая с Эдмундом, получила весь этот опыт. Я много узнала о том, как организованы спортивные события, и что такое связи с общественностью, и это может мне пригодиться, если я решу начать свое собственное дело.

До того, как я начала работать с Эдди, я работала спортивным врачом в Кенте. В самом конце 1995 года он позвонил мне и сказал, что получил место в "Феррари" и поинтересовался, не хотела бы я с ним работать. Мы договорились о деньгах, и я приступила к работе. Я думаю, что в наших отношениях после этого кое-что изменилось. Он мой брат, но, в конце концов, он все-таки мой босс, и от этого никуда не деться. У вас формируются деловые отношения, и порой они выше семейных. Большинство людей с ним согласятся, просто чтобы не спорить, но если я не согласна, то я говорю ему: "Прощу прощения, но это не так". Иногда ему это может не понравиться, но все-таки у него есть кто-то рядом, кто может вернуть его в реальный мир.

Я думаю, что наши отношения как сестры и брата слегка пострадали, так как по отношению друг к другу мы стали боссом и подчиненным, хотя, когда рядом находятся родители, мы опять становимся семьей. Иногда мы все вместе приезжаем к нему на яхту, и тогда все меняется. Это яхта Эдмунда, но это больше похоже на те прежние времена в семейном кругу, которые я очень ценю. Так как он стал более знаменитым, нам стало труднее наслаждаться даже немногими тихими семейными моментами, потому что кто-нибудь обязательно подходит и просит его дать автограф. Эдмунд ненавидит приходящее со славой внимание; правда-правда, он терпеть не может, когда на него gazeют. Я думаю, что отрицательной стороной его успеха стало то, что мы утратили большую часть того времени, которое проводили семьей, не только из-за таких вторжений, но еще и потому, что жизнь теперь такая сумасшедшая, и у нас остается очень мало времени, чтобы собраться всем вместе за столом, и поговорить или пообедать.

Его карьера проходит в постоянном стрессе, и для нашей общей пользы я стараюсь смягчить то, что в моих силах. Эдмунд ненавидит некомпетентность, и он выходит из себя, когда видит, что люди не выполняют свою работу так, как нужно. На одном из Гран-при нам нужно было участвовать в фотосъемке. И очень большое количество журналистов желали с ним поговорить, а еще больше людей хотели взять его автограф. Это было убийственно. Просто посмотрев на выражение его лица, я поняла, что с него хватит. Поэтому я подошла к пресс-секретарю и сказала: "На вашем месте я бы не настаивала еще на одном интервью, я уверена, он уже сделал все, что мог". Но они меня не послушались, и в результате, что было совсем не в его характере, Эдди просто повернулся и сказал: "Нет, я этого делать не буду", и ушел. Однако сейчас многое изменилось, ведь люди стали прислушиваться к тому, что я говорю, и многое проходит через мои руки, но еще и потому что сам Эдмунд, вне всяких сомнений, изменился. Сейчас он больше сфокусирован и сконцентрирован, и к каждому гоночному уик-энду мы готовимся очень серьезно.

В настоящее время у меня стало намного больше обязанностей, чем было тогда, когда я стала с ним работать в 1996 году. Он хотел, чтобы я участвовала во все большем количестве сторон его жизни, и теперь я много занимаюсь его бизнес-проектами, и мне это нравится. Это тяжелый труд, но это стимулирует, и у меня

есть свои собственные планы, которые я могу воплотить. Зная его настолько хорошо, как я, легче понять, что он будет делать, а что - нет, и я могу с пользой общаться со спонсорами, и сказать им: "Да, он сделает то, что вам нужно, потому что в это время он будет в Риме, и он включит это в свой распорядок дня", или "Нет, придется отложить ваши планы до следующего раза". Главное - постараться извлечь максимум пользы тогда, когда он находится в каком-то определенном месте, и организовать несколько мероприятий, потому что он не склонен летать с места на место ради каких-то мелочей. Конечно, при этом он не может обходиться без своего самолета. Он бы постоянно пропадал в аэропортах, и никогда не успевал сделать вовремя все то, что от него требуется. Самолет ему действительно необходим, это не показуха.

Я терпеть не могу торопиться, вот почему я трачу много времени, чтобы все распланировать и подготовить. И в результате этого планирования возникает куда меньше проблем. Я думаю, что это часть менталитета автогонщика, потому что Эдмунд всегда куда-то торопится.

Конечно, порой мы с Эдмундом ссоримся, но это бывает очень редко. В этом году в Монреале, когда я все устроила так, как мне казалось правильным, а Эдмунд со мной не согласился, мы закончили наш разговор руганью и криками друг на друга. Но стоит проблеме разрешиться, мы с ним не будем долго дуться друг на друга.

В следующем году Эдмунд будет выступать за "Ягуар", и это конец одной эпохи и начало следующей. Четыре года в "Феррари" были фантастикой, но я думаю, что сейчас нахожусь в той стадии своей жизни, когда должна просто сесть и подумать о будущем. Я не хочу больше вести этот сумасшедший образ жизни и в пятьдесят лет остаться в одиночестве. Мне хотелось бы осесть на одном месте, но, естественно, я не могу этого сделать сейчас, когда я мотаюсь между аэропортами, странами и гоночными трассами. Люди мне всегда говорят: "Вот здорово, ты наверняка встречаешься с потрясающими мужчинами, и всегда можешь выбрать того, которого хочешь". Хотелось бы, чтобы это было так! Я работаю в мире мужчин, но я не думаю, что создавать отношения в той среде, где работаешь - это хорошая идея. Я не знаю, может быть, для меня такие отношения слишком сложны, но мой образ жизни в данном случае определенно мне не помощник, поэтому я знаю, что должна остановиться, трезво взглянуть на вещи и принять некоторые решения. В настоящее время я много путешествую. И мне невозможно сформировать с кем-либо длительные отношения. Мои друзья разбросаны по всему миру. В настоящее время они и моя семья - для меня самое важное. У меня на следующий год есть несколько предложений, но я еще не решила, чем займусь. Эдди сможет прожить без меня, он быстро ко всему адаптируется. Незаменимых людей нет, и я думаю, что порой любому из нас перемены идут на пользу.

Люди часто меня спрашивают, замечаю ли я в нем перемены с тех пор, как он стал знаменит, но я предполагаю, что больше изменились окружающие его люди. Я

замечала, как они, находясь рядом с Эдмундом, делают все, чтобы привлечь его внимание, и я часто просто сижу и смотрю, что происходит. Девушки изощряются в способах привлечения его взгляда - они надевают платья с исключительно глубокими вырезами, или прогуливаются неподалеку в обтягивающей фигуру одежде, только чтобы привлечь его внимание. Но, по правде говоря, парни ничем не лучше их, они готовы соглашаться с ним по любому поводу, прав он или нет. Если они хотят отправиться куда-то, а Эдмунд туда идти не хочет, то они разумеется пойдут туда, куда ему хочется. Их просто тянет в его компанию, стать его друзьями, хотя надо признать, что он веселый, спокойный и ненапряженный, и в его компании всегда можно прекрасно провести время.

Тем не менее, должна сказать, что некоторые люди из его окружения меня удивляют, потому что я думала, они не подвержены влиянию славы и могут себе позволить просто быть самими собой. Очень печально так ошибаться в людях. Только из-за того, что человек знаменит, вряд ли он автоматически лучше других. Слава - это не гарант хорошего характера, скорее наоборот, хотя в этом вопросе я могу сказать, что Эдмунд все еще достаточно твердо стоит на земле. Он не витает в облаках, и, если вдруг начнет, я уверена, мы вернем его к реальности. Я думаю, здесь играет свою роль тот факт, что мы - ирландцы, ведь это не та нация, которую легко одурачить.

Честно говоря, я думаю, он знает, кто его друзья, а кто - прилипалы, но ему просто нравится быть в компании людей. Он - общительный человек. Хотя ему нравится находиться в своем мире, на самом деле он не очень любит надолго оставаться один. Так как большинство из его друзей работают, как правило, когда у него есть время отдохнуть, находится не так много людей, готовых составить ему компанию. Я думаю, что он прекрасно все понимает сам, и следит за тем, что происходит, но иногда его просто устраивает, что эти люди находятся около него.

Единственная вещь, которую я заметила, что иногда он не понимает, что это такое - жить в реальном мире, как тяжело приходится в жизни обычным людям, которые должны платить по счетам и стараться удержаться на плаву. Жизнь в наши дни стоит кучу денег. Наши родители много путешествуют, но у них нет как такового своего дохода, есть то, что они могут себе позволить, и то, чего не могут. Я думаю, что иногда Эдмунд просто живет в своем мире и не тратит время на то, чтобы остановиться и подумать об этом.

В настоящий момент он очень сфокусирован на себе. Я подозреваю, что таково большинство гонщиков, потому что это часть их работы - они не могут просто быть Хорошими Парнями и все время думать о других. Опять же, как только они завоевывают репутацию хорошего человека, на них немедленно нападает пресса. У Девида Култхарда имидж легкого и мягкого человека, то есть такого, к которому гонщик на самом деле не стремится. Сейчас модно быть мачо. Концепция Нового Человека еще не завоевала себе места в мире "Формулы-1". Чувствительность

очень часто воспринимается как слабость, и они будут делать все возможное, чтобы не показывать своих эмоций, даже если они у них есть. Я считаю, что глубоко внутри он мягкий человек, но, чтобы выжить в мире "Формулы-1", нужно быть эгоистом. Он был стеснительным ребенком, вовсе не помешанным на девушках. Скорее наоборот. Если в дом приходили гости, он старался исчезнуть и отправиться в свою комнату читать книгу рекордов Гиннеса или автомобильные журналы. Общению с людьми он всегда предпочитал чтение. Сейчас он уверен в себе, но под маской всего этого он все еще стеснительный маленький мальчик. Он просто скрывает это под маской уверенного в себе любителя развлечений.

Иногда мне хочется, чтобы он немного больше думал, как тогда, когда он победил в Гран-при Австрии. На главной фотографии, сделанной по случаю победы, на самом деле с ним сфотографирована не его личная команда, это была команда Михаэля - потому что эти люди больше привыкли к победам, а команду Эдмунда нечасто привлекали к официальным фотосъемкам, по какому бы случаю они не проводились. Им было очень приятно попасть в газеты, поскольку они зарабатывают не так много денег, а это хороший способ получить кусочек славы. Так что я заставила сделать еще одну фотографию, на которой был изображен только Эдмунд со своим трофеем, и для всех членов команды он подписал по экземпляру. Я считаю, если это в моих силах, надо постараться сделать людей немного счастливее - это очень важная часть моей работы. Матерью Терезой я от этого не стану, но так важно, чтобы люди почувствовали свой вклад в успех.

По большому счету в большинстве случаев Эдмунд - счастливый везунчик. Когда он на трассе, большую часть времени он погружен в свои мысли, но иногда, если гонка протекает не в соответствии с его планом, или он не может уехать с автодрома так быстро, как ему бы хотелось, он может быть агрессивным. Однако я уверена, что это происходит от переизбытка адреналина. На самом деле он выказывает не так много эмоций. Я помню, как он плакал на похоронах нашей бабушки в феврале, но я никогда не видела, чтобы он плакал так, как плачу я или наши родители.

У него достаточно громкая репутация в отношении женщин, но в основном с ними он очень искренен. Перед началом интрижки он говорит "Я такой, какой есть, мне нужно вот это, так что выбирай, нравится тебе это или нет". И в результате они сами решают, чего они хотят. Если они все еще желают продолжить с ним отношения, они уже не могут на него обижаться. Мне кажется, некоторые из них считают, что в силах его изменить, но правда состоит в том, что это невозможно, когда дело касается эмоций, он очень осторожен. Если он говорит девушке: "Я не хочу увлечений", значит так оно и есть, и, стараясь его переубедить, они просто зря потратят свою энергию.

Должна признаться, что иногда я думаю: "Господи, что они во всем этом находят, почему они делают то, что делают?" Меня это поражает. Иногда он просто проводит с ними всего одну ночь. Я помню, однажды я услышала, как он сказал:

"Окей, мы уходим". И он с этой девушкой даже не успел с ней познакомиться! Он просто подошел к ней в ночном клубе и сказал: "Окей, мы уходим", и она пошла за ним - я бы так не поступила. Но кто я такая, чтобы давать оценку? Эдмунд придерживается мнения, что женщины - умные создания, и способны принять самостоятельное решение, они знают, чего хотят, вот они и получают то, чего хотят, и все счастливы. Я видела не очень многих его подружек, потому что обычно он проводит с ними время на своей яхте или в Милане, а я там бываю очень редко. На самом деле мне с ними и делать нечего. Но в целом, те девушки, которые становились его подружками, очень приятные женщины.

Как он говорит, существует два типа женщин: одни очень красивы, и с ними можно куда-нибудь сходить, и есть женщины, которые не столь красивы, но с ними очень весело, и можно хорошо провести время. Я думаю, ему нужно, чтобы в его подруге сочетались оба качества. Не похоже, чтобы он успокоился в ближайшем будущем, но когда ему этого захочется, я думаю, что у него будет девушка с красивой внешностью, умом и сильным характером. Ему нужен кто-то, кто будет рядом, и будет иметь свой взгляд на вещи.

Что касается меня, то я никогда бы не связалась с автогонщиком, это не мой тип, и я, возможно, тоже не для них. Некоторые из них - очень хорошие друзья. Я могу после гонки пойти куда-нибудь с Дэвидом или Михаэлем Шумахером и прекрасно провести время, нам нравится танцевать и расслабляться, и мы просто находим дискотеку и там отдыхаем. Мы общаемся как друзья, но после этого в постель я отправляюсь одна. Так гораздо меньше сложностей, к тому же многие гонщики очень ненадежны. Они не привязываются к одной женщине, а я не люблю делиться!

Довольно странно, но несмотря на тот факт, что Михаэль - немец, и, следовательно, можно было бы подумать, что вся Германия его поддерживает, 70 процентов писем от фанатов Эдди приходит из Германии. У нас есть официальный фан-клуб в Англии, и мы всегда устраиваем обед в четверг перед гонкой в Сильверстоуне, Эдди заглядывает туда на полчаса. Есть люди, которые постоянно ему пишут. Они посылают ему подарки, которые мама хранит в специальной коробке, и очень милые письма. Мы всегда внимательно относимся к тому, что для некоторых людей общение с их героем очень важно, и они проводят много времени, раздумывая над тем, что ему послать, особенно над счастливыми амулетами, которые помогли бы ему в чемпионате. Многие посылают фотографии и постеры, чтобы он их подписал, и я делаю так, чтобы он их подписывал, а потом высылаю их обратно. Это часть работы с общественностью - если люди тратят свое время, чтобы ему написать, то мы должны убедиться, что они получили ответ. Мы также отвечаем на различные благотворительные запросы, и, если можем, стараемся помочь.

Иногда, когда я работаю в моем офисе в Маранелло, недалеко от завода "Феррари", или болтаюсь по миру, или нахожусь на каком-нибудь автодроме,

порой я на секундочку останавливаюсь и размышляю: "Господи, Эдди может стать чемпионом мира". Сейчас у него действительно есть шанс побороться за титул. Мне до сих пор кажется невероятным, что он прошел через всю эту борьбу, чтобы получить свою первую победу, получить возможность выиграть главный приз. Я абсолютно уверена, он может это сделать, и я думаю, что вся Италия тоже очень этого хочет. Вы не поверите, сколько людей на пит-лейн приходили к нам и говорили "Мы знаем, что вы из другой команды, но мы были бы очень рады, если бы Эдди выиграл чемпионат".

Кажется, с тех пор, как он занял место Михаэля, он стал даже более сосредоточенным и целеустремленным, он куда больше верит в себя и в то, что он может это сделать. Честное слово, я думаю, что если бы Эдди выиграл чемпионат, он стал бы самым популярным чемпионом мира за очень много лет. Если парень, который увлекается вечеринками, может выиграть главный приз, то это хорошо для спорта, хорошо для коммерческих интересов, и великолепно для "Феррари". Даже если ему приходится уйти, им все равно нужен чемпион мира, тот, кого они ждали двадцать лет.

Помимо всего прочего, Соня старается научить меня правильно питаться. Она пытается мне что-то объяснять и оставляет на видном месте статьи на эту тему, но должен признаться, что я всегда любил жаркое и печеные пироги, и с тех пор ничего не поменялось. Когда мы жили с Питом, мы встречались в "Фрей Бентос" и много чего тащили в нашу комнату. Пит съедал все пудинги, а я ел все пироги. Это было великолепно. Мама до сих пор готовит мне бифштексы, колбаски, пироги и котлеты, и это та пища, на которой я вырос. Я не уверен насчет всей этой шумихи вокруг здорового питания. Мы же не готовим себя к бегу на полтора километра. Считается, что Михаэль помешан на своей физической форме, но я видел, что он ест - всякую дрянь. Я думаю, то, что лучший пилот в мире ест столько гадостей, говорит само за себя. Назовите любое блюдо - и оно есть в его меню - все эти тортики, мороженое, шоколад, еще много чего, но медленнее от этого он не становится.

Однако главное, что делает для меня Соня - она всегда следит за тем, чтобы в гоночный уик-энд у меня было достаточно жидкости. Если наступит обезвоживание, это может отразиться на вождении, негативно повлиять на концентрацию и координацию. Во время одной из гонок со мной такое случилось, так что теперь я беру с собой в машину бутылку с жидкостью, и это помогает мне от обезвоживания организма. Соня делает для меня специальный напиток с высоким содержанием углеводов, и я пью его на протяжении всего гоночного уик-энда.

Однажды я получил хороший урок, когда мы были в Бразилии и мне приспичило съесть гамбургер. Соня меня предупреждала, что это не самая лучшая вещь, которую можно было бы съесть, но я подумал, что проблем не будет. На следующий день я лежал с легким пищевым отравлением. К счастью, из Бразилии

мы поехали в Аргентину, так что у меня было несколько дней, чтобы прийти в себя, но я понял, что всегда, когда ты находишься в чужой стране, следует сохранять осторожность. Соня всегда моет фрукты и овощи водой из бутылок, и я отношусь более внимательно к тому, что я ем. В целом, еда не стоит того, чтобы рисковать. Некоторым пилотам, когда в Южной Америке они съели или выпили что-то не самое чистое, крайне нездоровилось.

Перед гонкой я стараюсь не переесть, так как это вызывает тяжесть в желудке, и, пока ты в машине, пища плохо переваривается. На завтрак я ем мюсли или любую кашу с содержанием углеводов. Затем, после завтрака, тост с джемом, что повышает уровень углеводов в моем организме. У меня нет проблем с количеством протеина, так как я люблю курицу. Рыбу я не особенно люблю, но мне нравится пармезанская ветчина и сыр "моццарелла", и, конечно же, я получаю протеин из молока, которым заправляют кашу. Но самое важное, что мне нужно употреблять в пищу, это углеводы, так как они дают необходимую энергию. После квалификации и гонки Соня обычно готовит мне разные блюда, например, макароны с курицей или овощной суп на основе картофеля. Позже я ем что-нибудь вроде картофельной запеканки с мясом, пюре и курицы с большим количеством овощей. Когда я тренируюсь и участвую в гонках, мне нужно около 3 тыс. калорий в день. Кажется, что это много, но если жить такой жизнью, какой приходится жить нам, это немного. У меня нет проблем с весом, обычно они появляются с возрастом, когда ешь больше, а упражнений делаешь меньше!

Мне всегда лениво идти в тренажерный зал. Там скучно. Я знаю всю теорию упражнений, как работать над верхними и нижними конечностями, туловищем и шеей, но я просто делаю все это более интересным способом. Я отправляюсь на свою яхту и езжу стоя на водяном мотоцикле. Говорят, это не способ тренировки, но мышцы спины и рук у меня после этого укрепились неимоверно, так что, может быть, люди просто не знают, о чем говорят. Я занимаюсь виндсерфингом и езжу на мотоцикле, но много не бегаю, потому что при беге могу повредить свою спину. Нет необходимости в бессмысленном топтании на беговой дорожке, и чем больше людей об этом знают, тем лучше. Я думаю, что со временем мы все поймем, что упражнения можно делать весело и с удовольствием.

Моя спина - очень важная область, так как у меня всегда были проблемы с тем, чтобы найти себе комфортное сиденье. Первые год или два я водил машину на грани агонии, до тех пор, пока некоторые из моих спинных мышц просто не онемели, и тогда стало немного полегче. В целом машина была сделана для Михаэля и для того, чтобы соответствовать требованиям ФИА; меня же просто в нее посадили. Так как у меня достаточно длинная спина, там просто не было достаточно места. Около четырех месяцев с помощью компании "Лиар" мы пытались решить эту проблему, но не очень в этом преуспели. Однако они кое-что придумали и посадили нас ниже, потому что думали, что так будет лучше, но гонщики бывают разных размеров и форм, и я просто не помещался в стандартное сиденье.

Перед Японией мы все начали с самого начала. Я сидел в машине, где на месте стоял только основной каркас. Мы уже пытались использовать мягкий поролон различной толщины, чтобы распределить мой вес во время прохождения поворотов, но это ничего не дало. Поэтому в этот раз мы пошли другим путем и использовали другую форму абсорбции. Наконец-то я получил больше поддержки и мне удалось побольше расслабить мускулы. Мы поехали в Японию, и я управлял машиной без проблем.

В начале этого года мы уже знали, как нужно сделать правильное сиденье, поэтому нам было гораздо легче. Мы сосканировали старое поролоновое сиденье, и сделали карбоновое, которое должно было быть точно таким же, как и в прошлом году. Но когда мы поставили его в машину, боже правый, оно не подошло! Итальянцы здесь немного удлиннили, там расширили, где-то еще укоротили, и оно не влезло. Для них это не кажется важным, но такие изменения делают мое сиденье бесполезным. Так что мы начали все сначала, и теперь у меня есть основная позиция моего сиденья, немножко продолговатая и имеющая особую подкладку, чтобы я не так сильно двигался по сиденью.

Если тебе неудобно - ты не можешь сосредоточиться, а если ты теряешь сотые доли секунды, то кто-нибудь тебя обгонит. Очень важно уделять внимание всем мелочам, и Михаэль действительно хорош в этом отношении. Он всегда убеждается, что с сиденьем все в порядке, и проверяет, чтобы микрофон находился прямо у его губ, чтобы общение по радио с командой было хорошим.

В отличие от Михаэля мои переговоры не так удобны, так как материал моей балаклавы не столь эластичен, как у Михаэля, поэтому микрофон раньше двигался внутри шлема, что вызывало сложности в общении. Сейчас, когда моя балаклава уменьшилась в размере, микрофон закреплен в правильной позиции, и радиопереговоры стали гораздо лучше. Все стало лучше, Соня и Лука усиленно работают, чтобы решить проблемы положения сиденья, радио переговоров и потоков воздуха вокруг шлема.

Соня - квалифицированный физиотерапевт, поэтому я и пригласил ее в 1996 году. У нее был перерыв в работе, и она ездила по свету. Мы встретились в Австралии с нашими родителями, и я попросил ее работать со мной. Я думаю, что поначалу ей в "Феррари" пришлось нелегко. Не потому, что она общалась с мужчинами - у физиотерапевта 70 процентов клиентов мужчины - больше было проблем с языком, а также, может быть, из-за того, что она - моя сестра. Сначала они не очень хорошо знали, как к ней относиться. Но она постепенно освоилась, занявшись физической формой других членов команды, когда они в этом нуждались. Некоторым она помогла решить проблему с плечами, и после этого они поняли, что она на самом деле квалифицированный врач, а не просто моя сестра.

К концу первого года круг ее обязанностей вырос, и во время гоночных уик-эндов она организовывала для меня все: от спонсорских встреч до приезда и выезда с автодрома. Так как она всегда знала, где я нахожусь, имело смысл поручить ей организовывать мой день, также как и следить за тем, чтобы я давал интервью и участвовал в спонсорских мероприятиях в соответствии с графиком. Эта часть ее работы становится все более и более насыщенной. Количество просьб прессы значительно выросло после Сильверстоуна, и я должен постараться уменьшить количество интервью, которые я даю во время гоночного уик-энда. Так много других встреч и дел, что мне нужно как можно меньше отвлекаться, чтобы остаться сосредоточенным. Но это не всегда легко. Даже если я нахожусь в разгаре тестов, кто-нибудь все равно хочет интервью. Если пустить дело на самотек, можно потерять контроль, и Михаэль абсолютно прав, просто отказываясь делать что-либо вообще. Но люди знают, что я другой человек, и они не оставляют своих попыток. Без остановок.

Глава 3. Имола

Приехав в Имолу, я чувствовал себя очень уверенно. Так как мы были в Италии, то, естественно, вокруг роилось множество слухов. Ходили обычные разговоры о том, что Михаэль хочет иметь нового партнера по команде, о том, что "Феррари" ведет переговоры с другими пилотами по поводу контрактов на следующий год. В общем, ничего нового. "Феррари" всегда ведет с кем-то какие-то переговоры, и, как я уже раньше говорил, Михаэль для "Феррари" очень важен. К тому времени я почувствовал, что очень приблизился к нему как в плане скорости, так и показателей вообще.

Никаких личных проблем с Михаэлем у меня нет, мы встречаемся на трассе и делаем свою работу. Мы не встречаемся за пределами автодрома. Это не проблема разных национальностей, у меня есть друзья немцы, просто мы очень разные люди. Как гонщик, я бы на за какие деньги не согласился жить такой жизнью, какой живет Михаэль. Нам нравятся абсолютно разные вещи. Впервые я встретил его в 1989 или 1990 году, и помню, как подумал: "Е-мое, а этот парень совсем неплох". Ту гонку он выиграл, так что я был не так уж и не прав. Теперь мы коллеги, но в перерывах между гонками мы не встречаемся. На самом деле в "Феррари" есть только двое или трое людей, с которыми я провожу свое время, и, думаю, что Михаэль свое время проводит только с Жаном Тодтом. Но это автогонки, и мы склонны держаться особняком. Этот спорт нельзя назвать располагающим к дружбе.

Но пока настроение в команде было хорошим. Мы усовершенствовали машину и чувствовали, что покажем хорошую скорость. Мы провели достаточно напряженную тестовую работу в Хересе в Испании, работая над новым передним крылом. Это была комбинация из конструкции V-образной формы, которая была

у нас в прошлом году, и пластин на концах, которые мы использовали во время Гран-при Франции, которая была призвана увеличить нашу скорость и расширить возможности настройки. Михаэль пробовал ее во вторник перед гонкой, и потом использовал ее еще и на практике в пятницу. Во время квалификации в субботу она была установлена на обеих наших машинах, и по сравнению с двумя последними гонками, мы добились прогресса. По моим ощущениям, новое крыло слегка улучшило машину; оно не стало прорывом, но в спорте, где значение имеют тысячные доли секунды, такие вещи могут означать разницу между победой и вторым местом.

Я квалифицировался четвертым, отстав на семь десятых секунды от стоявшего на поуле Мики Хаккинена, так что, несмотря на то, что я был рад своей позиции, показанное время не так уж и радовало. Половина моих быстрых кругов была испорчена желтыми флагами, и в таких условиях трудно вносить изменения. Хотя оба "Макларена" были на первом ряду, мы чувствовали, что достигли некоторого прогресса и слегка к ним приблизились, и в целом я чувствовал, что мы были сейчас в лучшем положении, чем в это же время год назад. Михаэль отстал от Хаккинена всего на две десятых секунды. Жаль, что брифинг гонщиков утром перед гонкой был отменен. По новым правилам, принятым в этом году, гонщики должны участвовать в брифинге в пятницу утром, еще до того, как мы впервые выезжаем на трассу. Если раньше мы обязательно встречались в воскресенье, сейчас решение о проведении собрания принимает директор гонки. Впрочем, я не очень из-за этого переживаю, так как большинство пилотов, включая меня, не могут вспомнить, о чем мы говорили четыре часа назад, не говоря уже о двух днях.

На разминке в воскресенье я был вторым, и у меня были хорошие предчувствия насчет гонки. Однако вскоре после старта у меня появились проблемы с поведением машины, потому что на мягких покрышках ее сильно водило. После этого состояние стабилизировалось, и мое время на круге стало снова уменьшаться. Несмотря на свои проблемы, после старта я остался на своей четвертой позиции, и ехал так до тех пор, пока Мика Хаккинен не совершил ошибку на 16 круге и не въехал в барьер перед пит-лейн. Это был первый из нескольких подобных моментов для Хаккинена, что было здорово для нас, тех, кто ехал прямо за ним. После того, как я продвинулся на третье место вслед за Михаэлем и ДиСи, я был вполне уверен, что финиширую на подиуме. Затем, на 47 круге, я почувствовал, что мотор несколько напрягся. Спустя метров сто он сгорел. Вторую гонку подряд я упустил почти стопроцентную возможность финишировать в числе первых трех. Это было большим разочарованием.

И опять команда с Михаэлем выиграла гонку благодаря стратегической сноровке Росса Брауна. Мне кажется, его сила заключается в гибкости принимаемых им решений. Большинство команд решают перед гонкой, будет у них один пит-стоп или два, и, что бы ни случилось, придерживаются этой тактики. Росс же скажет: "Что ж, мы можем поступить или так или эдак, поэтому давайте посмотрим, что будет происходить в гонке, и потом решим, как нам поступить". В Имоле это

стало решающим фактором. Стратегия двух пит-стопов дала возможность Михаэлю совершить рывок в середине гонки. Во время тех 14 кругов в середине гонки Михаэль ехал, возможно в квалификационном режиме, и ему удалось остаться впереди ДиСи, и в конце концов выиграть гонку.

ДиСи имел некоторые претензии к гонщикам, которые не позволяли ему себя обогнать. Однако у меня было такое чувство, что в Спа в прошлом году ему надо было пропустить Михаэля намного раньше. Я не думаю, что он сделал это намеренно, но этот маневр определенно не был лучшим из образцов гоночного искусства. Это так же не было лучшим примером судейства, так как мне показалось, что ДиСи держал Михаэля слишком долго. С моей точки зрения, его надо было отправить в боксы и дать ему десятисекундный штраф, или наказать его после гонки за то, что он не пропускал лидера. Однако если бы я был на месте Михаэля, я бы не стал так торопиться с его обгоном. Он обладал 35-секундным преимуществом, и торопиться никакой необходимости не было. Надо сказать, что я сильно удивился тому, что Михаэль доехал до боксов, потому что это очень опасно, когда у тебя всего три колеса и нос машины разрушен. Но, как мы видели, он был не в самом благодушном настроении!

В Спа в 1998 году у меня тоже были свои опасные моменты. Я принял участие в той грандиозной свалке после старта гонки. Должен признаться, это было страшно. У меня не было тормозов, машина не слушалась руля, ничего не работало. Я просто сидел в машине, которую несло по треку, мне по голове попало колесом, а вокруг сталкивались автомобили. Мне ничего не оставалось, кроме того, что сидеть и думать: "Черт, и что же будет дальше?" Это было неприятно. Я стараюсь не думать об авариях, и я стараюсь их избегать. Я хочу остаться живым.

Но страх - вещь иррациональная. Меня на самом деле до смерти пугают насекомые ухвертки, которые часто проникали в наш дом в Ирландии. Я бы предпочел ехать по треку в Монце со скоростью 180 миль в час, чем когда-либо встретиться с ухверткой, не говоря уже о том, что они будут ползать вокруг меня. А еще я не люблю змей, но это единственные две вещи, которые меня пугают, конечно, кроме свадеб и обязательств, но это уже другая история!

Некоторые из моих друзей потеряли свои жизни в автогонках. Среди них Роланд Ратценбергер и Джефф Кроснофф. Джефф был моим близким другом, трудно было найти еще одного такого хорошего парня, простого, веселого и без звездной болезни. Это была настоящая потеря, и я был потрясен его гибелью, и очень жаль, что не смог поехать на его похороны, потому что должен был выполнить кое-какую работу для "Феррари".

В моих воспоминаниях от Спа нет ничего приятного, и это также не было хорошим днем для моих родителей, которые были на автодроме.

ЭДМУНД СТАРШИЙ

Должен признаться, что после аварии в Спа у меня чуть не остановилось сердце. В любом случае, я терпеть не могу смотреть на старт, так как это очень опасный момент, а здесь я видел только летящие повсюду колеса и антикрылья. Я помчался по пит-лейн так быстро, как только мог, чтобы узнать, что случилось. У Эдди очень характерный шлем, и на полпути я смог его увидеть, потому что в тот момент он уже стоял в машине, собираясь из нее выйти. И тогда я понял, что с ним все в порядке.

Среди гонщиков самым близким другом Эдди был Джефф Кроснофф, который гонялся с ним в Японии. Они вместе выступали в Ле-Мане за "Тойоту" и финишировали вторыми. Мы обменялись шлемами, и теперь шлем Джеффа находится в моем доме в Ирландии. Потом Джефф отправился в "Индикар" и погиб в Торонто в 1996 году. Когда Эдди узнал новость от своего друга и журналиста Адама Купера, он был на Гран-при Великобритании. Тогда впервые я увидел, как Эдди потерял самообладание. Кто-то попросил у него автограф, а он взорвался и сказал, что хочет уйти. Он остался в Оксфорде и посмотрел гонку, чтобы знать, как это случилось, потому что, я думаю, ему нужно было это знать. Он очень тяжело это перенес. Он хотел поехать на похороны, но "Феррари" сказала, что ему нужно работать, поэтому в Лос-Анджелес поехали мы с Кэтлин. Очень хорошо, что нам удалось совершить эту поездку и встретиться с его родителями и женой, мы виделись с Джеффом в Японии, он был настоящим другом.

Джефф был совершенно особенным человеком. Он никогда не завидовал успехам Эдди. Каких бы успехов Эдди ни добивался в "Формуле-1", Джефф искренне за него радовался. Он мог позвонить Эдди и сказать: "Раньше ты был просто класс, но теперь ты супер класс!". Он был отличным парнем.

КЭТЛИН ИРВАЙН

Обычно на старте гонки я иду куда-нибудь погулять, потому что не люблю старты. Внезапно я увидела Соню, которая бежала в одну сторону, а мой муж бежал в другую. Я знала, что-то было не так, и я просто застыла на месте. Затем Соня сообщила, что все в порядке.

Он сам решил стать автогонщиком. Я не могу говорить ему, что делать, и фактически я никогда не была слишком сурова с детьми, они должны были искать свою дорогу. Все, что я могла сделать - это поддержать их и постараться обеспечить им как можно лучшую жизнь. Но я должна признаться, что с таким сыном тяжело, потому что мы всегда за него волнуемся. Когда гонялся мой муж, я просто думала, как он там, но с сыном все по-другому, у меня прямо сердце замирает.

У моей мамы очень мало шансов быть оштрафованной за превышение скорости. Она исключительно медленна. Если вы когда-нибудь увидите большую пробку на дороге, будьте уверены, ее возглавляет моя мама. Однажды после Гран-при Великобритании у нас была небольшая вечеринка, и мама вызвалась сесть за руль. Мы потратили почти два часа, чтобы добраться до Оксфорда, учитывая что никакого трафика не было. Она, наверное, ехала со скоростью 15 миль в час, и это притом, что вела не туристический автобус, а мой "мерседес". Это меня не раздражало, я просто откинулся на сиденье и уснул.

Я же езжу с максимальной скоростью, которую считаю безопасной. В Италии, например, 185 миль в час. Однажды я ехал из Монако в Милан в два или три часа ночи. У меня не было выпивки, и так как мне хотелось вернуться до того, как все закроется, я потратил на дорогу полтора часа, что было не особенно умно. Повторить это еще раз я бы не захотел. Как-то мы проехали мимо полиции со скоростью 160 миль в час, но итальянскую полицию это не очень взволновало. Обычно они узнают меня, и в 90 процентах случаев просто говорят: "В следующий раз будь помедленнее". Но я никому (и себе тоже!) не посоветовал бы ездить с такой скоростью. Как профессиональный гонщик, я натренирован реагировать быстро на большой скорости, но если ты не профессионал, то можешь сделать ошибку, и все закончится смертью.

Один раз меня оштрафовали за превышение скорости, и на самом деле это было самое маленькое превышение скорости из всех, что я когда-либо совершал. Я ехал по пустой автостраде в Кумбрии со скоростью 102 мили в час, и единственными машинами на той дороге были моя и полицейский патруль. У меня забрали права на две недели. Британская полиция гораздо менее снисходительна, чем итальянская. Они выполняют свою работу по инструкции. Я согласен, что ехать в час пик по M25 со скоростью 101 миля в час - действительно глупо, но ехать 101 милю в час в Кумбрии на машине, которая может ехать вдвое быстрее, и когда вокруг нет других машин, с моей точки зрения, не так уж и опасно.

С другой стороны, надо признать, что я учился на своих ошибках. Я никогда не устраиваю соревнования на дороге. Я попадал в аварию, когда ехал в машине как пассажир, и хотя для меня это было не так страшно, двое других людей, которые не были привычны к авариям, очень испугались. Со временем мы поняли, что мне не надо было трогать руль, а надо было позволить машине скользить самой. В следующий момент машина ударились в ограждение, а голова девушки ударились о стекло. В один момент мой телефон оказался в районе моего плеча, бумажник выпал, а зеркало заднего вида вонзилось в руку моего друга. Передние сиденья развалились, и я оказался между ног моего приятеля, сидевшего на заднем сиденье. Друг был в шоке, девушка рыдала, но нам повезло, что мы так легко отделались. Я удивился тому насколько сильно мы ударились в ограждение, но нам повезло в том, что мы ехали так быстро, потому что после столкновения мы все еще крутились перед другими машинами, и у них было время замедлиться. Все могло закончиться очень печально - машина была полностью разрушена. Так

как я занимаюсь опасным видом спорта, люди часто меня спрашивают, верю ли я в Бога. Я не молюсь и не хожу в церковь. Но я согласен, что там наверху что-то есть. Но как бы узнать, что именно?

Насколько за год может измениться положение вещей! Когда мы приехали в Монако, Михаэль был лидером чемпионата, а я шел вторым, отставая от него всего на четыре очка. Это так отличалось от 1998 года, когда "Макларен" был уже далеко от нас, и все говорили, что Хаккинен станет чемпионом мира.

Я люблю Монако, потому что на изогнутой городской трассе приоритет отдается скорее умению пилота, нежели мощности двигателя. Однако это тяжелая гонка, как для болида, так и для пилота. Машины настраиваются с максимальной прижимной силой, чтобы лучше проходить узкие повороты, и в этом состоит ее отличие от таких трасс, как Монца или Хоккенхайм, где нужна минимальная прижимная сила. Чтобы справиться с кочками, дорожный просвет делается немного больше. Круг в Монако тяжел для пилота из-за природы этого места. Со скорости 270 км/ч на прямой "старт-финиш" мы тормозим перед поворотом "Сен-Девот", который проходится на второй передаче, и перегрузка в момент торможения составляет 3,5 g.

"Бо Риваж" - это подъем с легким уклоном влево, и здесь мы разгоняемся до 260 км/ч до того, как повернуть налево в "Массне", который проходится на третьей передаче со скоростью 125 км/ч. Затем идет "Казино" на второй передаче со скоростью 115 км/ч. Затем разгон почти до 210 км/ч, потому что начинается спуск длиной около 150 метров к "Мирабо", трудному повороту на второй передаче, где мы едем вокруг большой стены, которая отделяет дорогу от жилых домов. У нас мало времени до того, как мы доберемся в "Левс", очень узкую шпильку, которую проходим на 40 км/ч. Дальше на спуске идет быстрый маневр из "Левса" в "Вираз дю Портье", а потом два правых поворота.

Перед тем, как мы входим в туннель и разгоняемся до 300 км/ч, перед глазами возникает пристань. Затем нужно сильно тормозить, чтобы пройти шикану "Новель", временную комбинацию S-образной формы, которая проходится на 55 км/ч и второй передаче. Потом мы быстро разгоняемся по небольшой прямой перед левым поворотом "Табак", который проходим на третьей передаче. Мы почти не сбрасываем скорость перед входом в левый-правый поворот "Писцин", который расположен за бассейном. Затем проходится еще один левый поворот, в котором достигается скорость до 160 км/ч, перед тем, как заехать в "Ла Раскас", еще одну медленную шпильку, которая преодолевается на 40 км/ч на второй передаче. Следом идет маленькая прямая, где можно ехать на полной скорости на протяжении полсекунды, до изогнутого правого поворота имени Антони Ноге, который проходится на 65 км/ч на второй передаче, и который очень важно пройти правильно, если вы хотите улучшить свое время.

В этом году в смысле времени на квалификации мы были гораздо ближе к "Макларен". Я был четвертым, но ехал не так быстро, как мне бы хотелось. В своей предпоследней попытке я совершил ошибку, а мой последний круг был хорош, но недостаточно. Я потерял время на первом отрезке, так как испытывал сильную недостаточную поворачиваемость в "Казино". Всю пятницу я пытался избавиться от недостаточной поворачиваемости, потому что это худшее, на что здесь можно пожаловаться. Не было сомнений, что чем меньше была у меня недостаточная поворачиваемость, тем быстрее я ехал. Одна из главных проблем в Монако - это обгоны. Это трудно делать на других треках, но здесь это невозможно. Я возлагал надежды на начало гонки, потому что обычно я хорошо стартую, но с четвертого места сделать это было непросто.

Однако "Макларены" нам сами помогли. Хаккинен стартовал плохо, с сильной пробуксовкой, и Михаэль его прошел, ДиСи совершил такой же плохой старт, и я вышел на третье место, на котором, казалось, я и финиширую. Мне повезло увернуться от барьера в повороте "Новель". Затем за счет пит-стопа я обогнал Хаккинена, и с того момента свое второе место до финиша так и не упустил. Учитывая победу Михаэля, это был дубль для "Феррари", первый для команды в Монако. Жан Тодт и вся остальная команда были счастливы.

Я часто приезжаю в Монако на своей яхте, потому что это хорошее место, где можно поразвлечься, но очень дорогое, поэтому я не понимаю, почему офисы профсоюза пилотов ГПДА (Ассоциации Пилотов Гран-при) находятся именно здесь. Я являюсь членом ГПДА, но у меня свои соображения по некоторым вопросам. Вы выражаете свое мнение, но я не думаю, что для его озвучивания нам нужна ГПДА. Самые опасные повороты в "Формуле-1" все еще находятся на своих местах, так чего же мы достигли? Мы не можем даже прийти к единому мнению в вопросе страховки. Если бы мы все вместе договорились и воспользовались услугами одной и той же страховой компании, то нам дали бы большую скидку, но мы даже не можем с этим согласиться. Не думаю, что ГПДА многого достигла. С моей точки зрения, единственные изменения, которые были сделаны в Формуле-1 для повышения безопасности, были произведены после смерти Роланда Ратценбергера и Айртон Сенны.

После нашего дубля в Монако наступила лучшая часть года. Я только что покрасил заново свою яхту "Анаконду", и со мной на борту были некоторые из моих друзей. Было много пива и водки, вечеринка длилась почти всю ночь. Однажды один мой друг сказал мне: "Если у тебя есть деньги, купи яхту", и я тогда подумал, что яхта мне нужна как дырка в голове. Впервые я попал на яхту около 10 лет назад, и мне это не особенно понравилось. Яхта моего друга находилась в Марбелле, вода была холодной, потому что было Рождество, туалеты были плохими, душ был плохим, все было больше похоже на кемпинг. Потом, перед Гран-при Монако 1998 года, я купил "Анаконду", и с тех пор понял, что лучшего способа вложить деньги я бы не нашел. Это дом на море. Яхта - дорогое удовольствие, и на нее можно потратить все до пенни, но если разумно вложить

деньги и аккуратно с ней обращаться, она отлично впишется в ваш бюджет. Мне пришлось потратить на нее некоторое количество денег, потому что мне хотелось иметь яхту, на которой я смог бы жить. Если посчитать ее площадь, то по размеру она на самом деле больше, чем мой дом в Дублине. Все началось с того, что я задумался над тем, хочу ли проводить выходные дома, и столкнулся с проблемой - где бы купить себе дом? Дублин - это здорово, но погода там ужасная. Я отправился в Испанию, в Марбеллу и Пуэрто Банус, и в том районе я не нашел ничего подходящего. Поэтому я отправился на юг Франции, где мне казалось будет очень хорошо, но затем я подумал, что зимой там будет холодно. Наконец я пришел к выводу, что мне нужно как минимум три дома, так что вместо домов я начал искать яхту. Я увидел "Анаконду", и она очень мне понравилась, и мы приступили к переговорам. Алан Ни, мой лоцман и очень проницательный бизнесмен, посоветовал мне поторговаться, и в конце концов мы ее купили.

Не имея дома я не теряю ничего, кроме, может быть, телевидения. Мне не нужен сад, мой сад - это океан, и он меняется каждый день. На этой яхте есть все - у меня нормальная ванная комната, нормальных размеров кровать, и сауна в спальне. Иногда я думаю, что было бы неплохо иметь шесть спален вместо пяти, но если бы их было шесть, мне бы захотелось семь, и это бы означало увеличение экипажа до четырех человек и слишком много возни. В Монако и Сан-Тропезе попадаются яхты побольше моей, но ни на одной из них не хорошо так, как на моей. Некоторые покупают большие яхты, ставят их в порт, а потом сидят на корме и ужинают, а люди стоят и смотрят, как они едят. Я не могу понять, зачем они это делают. Я бы предпочел, чтобы мне платили за то, что я пришвартую свою яхту в порту. Вы не можете просто проснуться и окунуться в море, вам нужно позаботиться о том, чтобы вывести ее в открытое море, потому что вода в порту отвратительная. Здесь нет такой свободы. Разница между открытым морем и портом примерно такая же, как между проживанием в собственной усадьбе в селе или в многоэтажке. Вообще-то я собираюсь купить участок в Италии, примерно 50 акров, очень холмистый и с протекающей сквозь него речкой, но в то же время мне нравится жизнь в океане, мне нравится вести полуцыганский бродячий образ жизни, плавая по волнам. Для меня это лучший способ достичь душевного спокойствия. Я могу быть с тем, с кем хочу быть, и никто меня не трогает. Если я останавливаюсь в гостинице, вокруг всегда появляются незнакомые люди, которые на меня глазят или любым иным способом вмешиваются в мою жизнь. На яхте я могу быть самим собой. Я могу расслабиться, ездить на водном мотоцикле или просто плавать вокруг яхты. Обычно я стараюсь избегать портов, особенно в Италии, где меня сильно беспокоят.

Иногда я хожу в рестораны, особенно если оказываюсь на Антибах или в Сан-Тропезе, но чаще всего я постоянно нахожусь на борту своей яхты. Обычно яхта находится в районе таких портов, как Виллефранка, Портофино, Капри, Понза в Сан-Тропезе, и, периодически, возле Барселоны. Я постарался превратить "Анаконду" в свой дом с интерьером, который меня устраивает, в дом чистый и светлый, и на стенах здесь висят абстрактные картины, в их числе одна

замечательная голубая картина Си де Сильвы. Капитана зовут Джонатан Расселл, и он вместе с Рупертом Кларком присматривает за яхтой. У Джонатана есть диплом, и теперь он работает на яхте, но работать на меня - это не самый обычное занятие. Я склонен принимать решения в последнюю минуту, звонить ему, после чего ему приходится отправляться в то место, в котором я хочу видеть свою яхту, подбирать меня с друзьями, и мы несколько дней отдыхаем. Он также отвечает за то, чтобы мы не выходили в море без провизии, и он готовит нам еду.

Обычно я никогда не нахожусь на яхте в одиночестве. Иногда ее используют мои спонсоры, или мы пользуемся ею для деловых встреч, но большую часть времени это просто яхта для отдыха, которая плавает по морям, и на которой мы с друзьями устраиваем вечеринки.

ДЖОНАТАН РАССЕЛЛ

Когда я встретил Эдди в 1998 году, я работал на гоночной яхте. Я присматривал за "Анакондой", 85-футовой моторной яхтой, около месяца, пока летом 1998 не начал на ней работать. Она стояла в порту Марина Дегли Арегаи, дешевом, чистом и легкодоступном месте. Оно расположено в 80 милях от Корсики, 70 милях от Портофино, и 62 милях от Сан-Тропезе, так что все находится в пределах досягаемости.

Новая яхта таких размеров стоит от 5.5 до 6 млн. фунтов, но, я уверен, что Эдди купил ее за хорошую цену, потому что он очень заботится о своих деньгах. Поставить ее на ночь в док в месте вроде Портофино стоит около \$1000, но у нас очень хороший договор с Марина Дегли Арегаи.

Когда присматриваешь за такой яхтой, всегда заботишься о том, чтобы на борту всегда было достаточное количество топлива, воды и еды. Мы используем около 20 тыс. литров воды в неделю, и на борту установлены 5 топливных емкостей, в которые помещается 19 тыс. литров топлива. Мы расходует около 80 литров в час, когда дрейфуем, и 150 литров, когда плывем быстро, 75 или 80 в экономном режиме. Бурное море способствует повышению расхода топлива. На яхте два больших генератора, один для хода, другой для использования во время стоянки. У нас есть сауна, стиральная машина, сушилка для белья и посудомоечная машина. Они расходуют минимальное количество топлива, что для данного случая просто идеально.

Жить на яхте нелегко, это не похоже на то, когда вы приходите домой и пробегаете по квартире с тряпкой для пыли, или с пылесосом по ковру, хотя это тоже часть работы. Соленая вода провоцирует коррозию, поэтому, для того, чтобы содержать яхту в идеальном состоянии, ее повсюду приходится мыть и чистить, чтобы свести износ до минимума. "Анаконда" - крупная яхта, выпущенная фирмой "Деч Хаквурт", а они строят крепко. Эта яхта будет на плаву и через 80 лет, но скоро ее нужно будет поставить на ремонт. Сейчас ей 10 лет, и за

это время никто ее не ремонтировал, так что нам нужно будет что-нибудь сделать, а потом она будет плавать еще очень долго.

Когда на борту находятся друзья Эдди, нам нужно примерно шесть ящиков пива в неделю, три ящика "Фанты", три ящика "Кока-колы", три ящика "Спрайта", четыре ящика "Ред Булл", ящик водки и две бутылки джина. В особых случаях мы расходует шесть больших упаковок кухонных полотенец в неделю и четыре больших бутылки "М-ра Мускула". Трудно иметь на борту работающее телевидение, так как трудно во время движения все время сохранять настройку спутниковой тарелки. Дорого, но устроить можно, хотя это и стоит очень больших денег, и качество изображения не такое уж и хорошее. На борту есть видео. Мы собираемся установить большой экран, и это будет что-то вроде плавучего кинотеатра.

Работать на Эдди достаточно трудно, потому что обычно он просто звонит и говорит: "Через час встречаемся в Портофино", и это в то время, когда мы стоим в Монако! Такое положение дел заставляет всегда быть наготове, и мы никогда не опаздывали к встрече босса. Иногда бывает очень весело. Однажды он и его друг Маркус оказались в Портофино. Я пошел в бар, где они нас ждали, и с ними были восемь потрясающих девушек, все они были разных национальностей, все очень красивые и веселые. У Эдди превосходная черта характера - он живет на полную катушку. Когда ему нужно работать, он работает, но когда отдыхает, то и отдыху он отдает всего себя.

Самый длинный путь, который нам приходилось проделывать, был из Гибралтара на юг Франции. За четыре дня мы преодолели более 900 миль. Самым коротким путешествием является рейс с места стоянки до Монако, и он занимает час времени. Яхта - это практически его дом, но в следующем году мы также собираемся зарабатывать на ней деньги, позволяя ее фрахтовать. Мы можем сдавать ее за 80 тыс. долларов на время гоночного уик-энда в Монако, особенно, если Эдди будет ее посещать. Для таких целей мы найдем профессионального повара.

Во время последнего Гран-при Монако у нас на борту было 48 человек, которые пришли на ланч, и 67 человек во время вечеринки после гонки. Это тяжелая работа, но такая жизнь мне нравится, так же как и Руперту, который помогает мне присматривать за яхтой. Руперт - друг Эдди, который помогает мне несколько месяцев. Вместе мы стараемся организовать все дела как можно лучше. Заботиться о яхте - это большая ответственность, это не похоже на дом, яхта может просто поднять якорь и дрейфовать, и нужно постоянно проверять и перепроверять, что происходит. Очень часто нам приходится три или четыре раза за ночь смотреть, находимся ли мы все в том же месте, а если погода плохая, то яхта требует еще большего внимания.

Самые спокойные времена для нас наступают, когда все уезжают, другими словами, когда день действительно проходит нормально. Эдди гораздо больше пользуется своей яхтой, чем другие владельцы. Летом он проводит на ней по 14-16 дней в месяц. Он приходит сюда даже зимой, так как ему нужны его велосипеды, и он с ними поднимается в горы. Можно сказать, что он относится к "Анаконде" скорее как к вилле, чем просто как к яхте. Здесь проходит не так уж много вечеринок, может, только после Гран-при, и это достаточно интересно. Вы предоставляете в их распоряжение прекрасную яхту, а на следующее утро там царит абсолютный разгром, и опять начинается тяжкий труд по уборке всего этого мусора. Но все равно такая жизнь мне нравится, и мне не хотелось бы что-то менять.

После Монако мы отправились в Барселону, и положение дел было гораздо лучше, чем в 1998 году, когда "Макларены" были далеко впереди всех остальных. Мы с Энрико заказали двухспальный номер в "Альфе", ближайшей к автодрому гостинице. Но когда мы приехали в гостиницу, нас ждал неприятный сюрприз - нам показали нашу комнату, мы открыли дверь и обнаружили, что в номере только одна кровать. Мы с Энрико очень хорошие друзья, но не настолько же! Мы заказали наш номер заранее, но, к сожалению, нашими интересами пожертвовали ради некоего Михаэля Шумахера, который решил остановиться не в Барселоне, как планировалось заранее, а отправиться в "Альфу", все номера и заказы перемешались. Михаэль не был в курсе того, что ради него все поменялось, и что нам с Энрико чуть не пришлось разделить одну кровать на двоих. Это не было хорошим началом уик-энда.

Когда в пятницу я сел в машину, она с самого начала вела себя хорошо. Но на трассе дул сильный ветер, так что было трудно правильно оценить ситуацию, и по этой причине я утром потерял заднюю часть машины и вылетел. Решить проблему с ветром было труднее, чем в прошлом году, потому что теперь у шин было меньше сцепления с трассой, и нам пришлось полагаться в основном на аэродинамику. Под конец сессии мы внесли некоторые изменения в настройку, и машина стала чувствовать себя лучше на одних участках трассы, и хуже - на других. Я был рад оказаться быстрее, хотя на самом деле это не много значит, ведь никто не знает, над чем работали другие команды. Ездили ли они с полными баками? Полупустыми? На новых шинах? С настройками на гонку? Но машина определенно была лучше, чем на тестах на прошлой неделе. В 1999 году мы продвинулись далеко вперед, машина была действительно хорошо сбалансирована.

На следующий день в квалификации я обошел Шумахера и встал на первый ряд стартового поля, всего в одной десятой секунды позади стоявшего на поуле Мики Хаккинена, и это было отличным результатом. Трек "Каталунья" в Барселоне очень требователен к шинам по причине абразивности покрытия, так что нужно все время следить за состоянием покрышек, и это влияет на стратегию пит-стопов. Когда покрышки изнашиваются, машиной становится трудно управлять, и иногда

вы должны рискнуть пойти на еще один дополнительный пит-стоп и потерять на нем время, чтобы сохранить свою позицию в гонке, которой можно очень легко лишиться, если у вас будут слишком изношенные шины. На протяжении всего уик-энда машина была хорошо сбалансирована, но то, что в субботу утром я потерял полчаса, могло стоить мне поула. Мы могли сделать машину быстрой на первом отрезке трассы или на последнем, но мы не смогли собрать вместе целый круг. Вдобавок, во время своего лучшего круга я совершил ошибку на среднем отрезке. Все свои попытки я использовал рано, так как чувствовал, что трасса становится медленнее. Моим планом на гонку было вырваться вперед на старте, захватить лидерство и выиграть.

К сожалению, все получилось несколько иначе. Отрицательной стороной второго места на старте было то, что оно находится на грязной стороне трассы. Я хочу сказать, что на этой стороне находится весь мусор с траектории, и это означает, что очень трудно на старте получить хорошее сцепление. Это как раз то, что со мной и случилось. С места я тронулся хорошо, но потом колеса слишком сильно провернулись. Недостаток сцепления очень сильно меня удивил. ДиСи был очень близко и затормозил раньше, чем я ожидал, поэтому мне тоже пришлось тормозить, и это позволило Жаку меня обойти. Единственной серьезной проблемой во время гонки у меня было то, что открылась крышка бензобака.

Но это была очень скучная гонка, ничего хорошего, как для гонщиков, так и для спорта вообще. Может, мы слишком много времени проводим на тестах в Барселоне, и поэтому гонка становится такой унылой, но, как бы там ни было, в один момент я даже пожалел, что в машине нет радио, которое меня бы развлекало. В целом, в Барселоне все могло быть и получше и наоборот. Одно я знаю наверняка, если вы немец и были тогда в Барселоне, много радости вы не получили. Я не большой фанат футбола, но я немного переживаю за "Манчестер Юнайтед", который провел потрясающий сезон и завершил его фантастической победой над мюнхенской "Баварией", забив два гола в дополнительное время. Игроки "Баварии" уже было решили, что победа у них в кармане, и они начали праздновать до финального свистка, затем внезапно все изменилось, и они проиграли. Вот так бывает в спорте, ты уверенно идешь к победе, и вдруг что-то происходит, и все меняется.

После скучной гонки в Испании Канада должна была стать гораздо более увлекательной, с событиями и сюрпризами. Я надеялся набрать несколько очков и вернуть себе лидерство в чемпионате, хотя было не похоже, что мне это удастся, если Михаэль не решит вдруг бросить автогонки и заняться рыбалкой. В то время больше шансов было на то, что я женюсь, нежели, что такое случится.

Глава 4. Друзья

Друзья всегда играли важную роль в моей жизни. Я отдыхаю с друзьями, развлекаюсь с друзьями, работаю с друзьями, это часть стиля жизни Ирвайна. Некоторые из моих друзей очень сильно отличаются друг от друга, некоторые - похожи, но все они играют в моей жизни ту или иную роль. Мне нравится находиться в кругу своих друзей, и мне не по душе ошивающиеся вокруг неизвестные личности. Внутри нашего маленького мирка никто не пытается быть центром внимания или излишне хвастаться. Люди считают знаменитостей высокомерными, но при виде того, как поведение некоторых персонажей меняется, когда они оказываются рядом с известным человеком, становится просто смешно. Они начинают нести чушь и ждут, что ты в ответ выдашь то же самое. Как-то раз один из гонщиков отправил двух своих друзей в Ст.Тропез, и я вызвался присмотреть за ними. Никогда больше не соглашусь, они были ужасны! Им очень хотелось оказаться в центре всеобщего внимания и, будучи надменными и несносными, они испортили всю вечеринку. Одного из них выдворили прочь из ночного клуба, и это неприятно отразилось на мне. Мы в своем маленьком кругу друзей можем пошалить, но мы не причиняем вреда другим людям. Все дело в том, что моя жизнь настолько занята, что у меня нет времени на идиотов. Мое свободное время очень ценно, и я хочу извлечь из него максимум. На самом деле, я бы даже сказал, что в настоящее время веду жизнь отшельника, когда не посещаю вечеринки! Но даже в этом случае я предпочитаю ходить только в те места, где меня знают, и люди меня не беспокоят.

ПИТЕР ФОКС, ФОТОГРАФ

Я встретился с Эдди в 1989 году, когда он выступал в "Формуле-3000". Мы разговорились, и он упомянул о том, что ищет место, где бы ему остановиться в Оксфорде, потому что он только-только перешел в команду Эдди Джордана, также в "Формуле-3000". В то время я работал на Марка Галлахера, который уже был знаком с Эдди. К тому же он знал Эдди Джордана, который и договорился, что Эдди поживет в доме Марка, где уже жил я.

Сначала я подумал, что с ним трудно общаться, порой он бывал даже грубоват, но затем я понял, что он ведет себя так, потому что очень застенчив. Я обнаружил, что большинство скромных людей на публике ведут себя грубо. Но как только ты узнаешь его получше, и он начинает тебе доверять, и он знает, что ты не собираешься заработать на нем денег, он становится нормальным парнем. В действительности он и есть самый обычный парень, который по стечению обстоятельств водит гоночную машину. Наверно, мы поладили потому, что я наслаждаюсь жизнью, делаю то, что хочу делать, я люблю шутки, и мне нравятся женщины, а благодаря всем этим вещам очень легко поладить с Эдди.

Но несмотря на это, мы совершенно разные. Я не настолько погружен в материальную сторону вещей и деньги. Быть может, я скорее хиппи. Но он все

равно относится к жизни очень расслабленно, и просто делает свое дело. Раньше мы частенько сживали вместе, поедая пирожки "Фрей Бентос" и консервированный горошек и помидоры. Но поскольку мы оба много путешествовали - я фотографировал "Ф3000" и гонки "Формулы", а он гонялся - в то время мы не особенно отдыхали вместе. Мы просто жили как живется.

Год спустя он уехал в Японию, и мы периодически говорили по телефону и продолжали контактировать. Макао стало тем местом, где мы провели наибольшее количество совместного времени. Я снимал Гран-при Макао в 1989 году, а он принимал в нем участие. Тогда он гулял с Марией, так что он остался у нее дома, а мы шлялись по клубам и барам. Мария могла подсказать, где найти девочек, а Эдди указывал, кого мне стоит выбрать. Он не участвовал в игре, поскольку ходил только с Марией.

Он в самом деле следит за тем, как развивается его жизнь, но мне кажется, ему очень везет в том, каким образом все в его жизни складывается. По-моему, ему нравятся люди с характером, способные за себя постоять. Его окружает большое количество соглашателей, которые хотят что-то урвать от него, но он видит их насквозь, он не глуп. Он может не признавать этого, но он достаточно проницателен в отношении человеческих характеров; он способен быстро составить свое представление о человеке, и обычно он оказывается прав. Впрочем, порой, я теряюсь в догадках, осознает ли он степень своего везения.

Он очень зациклен на бизнесе и зарабатывании денег. Он относится к деньгам очень уважительно, и никогда не бросает их на ветер. Вы можете сказать, что он не из числа тех, кто легко открывает свой бумажник, но это скорее признак бережливости, нежели скупости. Он очень щедр по отношению к друзьям, катает нас на лодке и других своих игрушках, но он никогда не разбрасывается деньгами. Он внимательно следит за деловой частью происходящего, и ничто не ускользает от его внимания. Вне всякого сомнения, у него прекрасные способности к зарабатыванию денег. Порой мы возвращались домой с рождественской или новогодней вечеринки полностью измотанными, а он уже сидел с пультом в руке и отслеживал цены на акции. Он всегда держит ситуацию под контролем.

У всех гонщиков в прессе складывается тот или иной имидж, и в какой-то степени они начинают вести себя соответственно своему образу. Он может немного перебрать, но я никогда не видел, чтобы он выходил из-под контроля. Он всегда отличался амбициозностью, но не часто показывал это. Был один случай, когда он вернулся с Гран-при Германии, после того, как выиграл гонку Ф3000 в Хоккенхайме, и он просто вошел и сказал: "Ах-ха, я теперь супер-пупер мегастар..." но он никогда не делал это слишком часто. Думаю, первая его победа придала ему большую уверенность, так же, как и его первая победа в Ф1 в этом году.

Скажу вам на прямоту, порой я не понимаю, как ему удалось оказаться там, где он есть сейчас, поскольку он такой неорганизованный. В его доме у нас был уговор - последний, кто уходит, закрывает все окна и двери, как это делает большинство людей. Когда он выиграл ту гонку в Хоккенхайме, я вернулся домой и подумал "Епта, нас обокрали". Входная дверь и все окна нараспашку. Я пошел в ванную и обнаружил, что туалет не спущен, а ванна полна мыльной воды. Затем я пошел на кухню, которая, как я заметил, была как-то странно тепловата. Там я обнаружил, что духовка оставалось включенной. В течение четырех дней на медленном огне поджаривался пирожок "Фрей Бентос". Все остальное было немного подсушено, покрылось коркой, повсюду рассыпаны крошки. Я проверил остальной дом, ничего украдено не было, и я позвонил Эдди. "О, да, я в Германии, - ответил он. -"Наверно, я забыл закрыть дверь". Он оставил дом в таком состоянии и просто уехал. Его мозги были далеко. Для парня, который никогда не принимал наркотики, порой он слишком не от мира сего.

В другой раз он действительно втянул меня в неприятности. В первые за долгое время мне нужно было нанести визит к доктору, поскольку у меня ужасно болело горло. Не успел начаться прием, как лицо доктора вытянулось.

- А сейчас, мистер Фокс", - сказал он, - я бы немного с вами поговорил. Я в самом деле считаю, что вы должны с большей серьезностью относиться к своим сексуальным партнерам.

Я был шокирован. Я пришел, жалуясь на горло, а не на признаки триппера. Он продолжал:

- Вам было выписано по крайней мере одно средство срочной контрацепции.

- Да о чем вы вообще толкуете, - удивился я. - Никогда я никого сюда не посылал.

- Что ж, - ответил он. - В моих записях есть сведения о том, что в последние два месяца нам пришлось выписать одной молодой леди, пришедшей сюда и записавшейся под вашим именем, средство для срочной контрацепции.

Я только и подумал, вот придурок! Он послал эту девушку к моему доктору, чтобы обсудить ее проблемы с контрацепцией под моим именем. Теперь понятно, почему, когда я вошел, в регистратуре со мной так сухо общались. Наверно там подумали, что мистер Фокс совсем не уважает женщин, он просто использует их, чтобы удовлетворить свои сексуальные нужды, а затем вышвыривает их к докторам. Я объяснил ему, что это был не я, а гонщик Эдди Ирвайн, но доктор в мои объяснения не поверил, и решил, что я законченный негодяй, который снимает женщин, использует их, а затем отправляет их к нему в больницу, чтобы замести следы.

Когда я спросил об этом Эдди, он ответил:

- А, ну да, но ты же не возражаешь, не правда ли?

И что мне оставалось делать? Что бы вы сказали на моем месте? Я просто что-то пробормотал вроде:

- О, да, тогда конечно, все в порядке.

Но в течение какого-то времени к докторам я не ходил.

У него есть свой подход к девушкам, и это связано с его профессией. Однажды мы были в Мюджелло, где он с "Феррари" снимался в рекламе "Шелл". Я появился там после обеда и застал всю съемочную группу. Там была одна очень вкусная немочка, к которой я хотел попробовать подкатить. Я не мог решить, замужем она или нет, она носила кольцо, но не вела себя, как замужняя. В любом случае, у нее была великолепная фигура, и я заснял ее, поскольку делал снимки по работе. Она продолжала улыбаться, так что я решил, что у меня есть шанс. Эдди появился в повседневной одежде и она даже не взглянула на него, не заметила его вообще, все улыбки адресовались мне. И я уже было решил, что дело налаживается, и начал планировать, куда ее повезу, и как пройдет вечер.

Неожиданно на арену вышел Мистер Ирвайн, одетый в гоночный комбинезон, и все изменилось, внезапно немка буквально загорелась желанием. Никогда бы не подумал, на что способна красная униформа. Ее власть была невероятной. После этого они поднялись наверх, болтали всю дорогу, и дело было сделано. Мне пришлось его ждать, поскольку я собирался возвращаться на ночь к нему домой. Я прождал внизу в боксе, в гараже пару часов, вяло беседуя с окружающими и ожидая, когда же он появится. Затем он спустился и сказал: "Вот и чудненько, теперь ты готов?" И эта леди, светясь от радости, спустилась за ним. Такова была власть имиджа гонщика. Я провел целый день, пытаясь познакомиться с ней поближе, а все, что мне надо было сделать, это одеть красную униформу, и дело было бы в шляпе.

Эдди отнюдь не корпоративный человек, он - индивидуал. Он все еще умудряется оставаться самим собой, и не станет Мистером Серость, делая то, чего от него ждут спонсоры, и мне кажется, из-за этого он остается более яркой, интересной личностью. Когда он ведет болид, он меня восхищает, потому что эта способность кажется мне удивительной. Но, как и все остальные люди, он страдает от сиюминутности. Если он не будет все время выигрывать гонки, люди поставят на нем крест, и ему это не по душе. Он очень чувствителен к критике, но он скрывает это за образом плейбоя, парня, любящего игрушки, имиджем крутого парня, с которым он показывается прессе. Но если все это отбросить, выяснится, что характер у него достаточно деликатный.

Он не из тех, кто будет переливать из пустого в порожнее. Если ему захочется высказаться, он будет говорить. Если не хочет - не будет. У тебя никогда не будет

никаких сомнений в том, нравится ему что-либо или нет. Он не очень хорош в том, чтобы показывать людям, будто он ощущает что-то, чего на самом деле нет. Из-за гонок он достаточно много путешествует, и когда возвращается домой в Оксфорд, он хочет просто отдохнуть. Он все еще хочет просто отдохнуть. Ему нравится его домик в Далки, и мне кажется, он любит свою яхту. Он может переключиться и побыть с друзьями, где никто на него не пялится, и он может делать то, что хочет делать. Это полная свобода и независимость.

Как любой нормальный парень, иногда он может быть очень забавен, иногда нет, иногда ему есть что сказать забавного, иногда - нет. У нас случались веселые поездочки, особенно в Макао. Как-то раз я наткнулся на фонарный столб, потому что засмотрелся на девчонок, переходивших дорогу, и Эдди чуть бока не надорвал от смеха. Забавно, но Эдди не очень хорош в вопросах съема. Если девушкам неизвестно, кто перед ними, или если он не находится в расслабленном состоянии, он очень скромен и замыкается. Вместо себя он посылает меня поговорить с ними первым и смотрит, как я справлюсь. В то же самое время, я практически не отбиваю у него девчонок. Он хорошо с ними управляется. Ему очень, очень везет, и, несомненно, то, что он является гонщиком очень ему помогает. Удивительно, сколько женщин западают на образ быстрого секси-плейбоя.

Раньше на Новый Год и Рождество я приезжал к нему домой, повидаться с Эдмундом, Кэтлин и Соней, и все проходило очень здорово. Кэтлин готовила еду, у нас получался очень милый рождественский обед, мы садились кружком, веселились и расслаблялись. Все было очень спокойно - мы все шли гулять, потом напивались, что-нибудь ломали или тошнило в туалете. В то время мне наверно было около 22, а ему около 25. Мы просто веселились.

Затем все немного изменилось, и он стал ездить в бары Дублина, и теперь все замечают, кто к ним заехал. Ему нравится, что теперь он может с легкостью проникать в рестораны, и, может быть, получить бесплатное бухло, но то низкопоклонство, которое с этим связано, может вывести его из себя. Он ненавидит, когда все эти люди начинают глазеть на него, ожидая, когда он начнет их веселить и откалывать номера.

Не знаю, каким он будет после того, как оставит гонки, поскольку сейчас он отдает им всего себя. Когда он уйдет из спорта, в его жизни появится слишком большая дыра, которую потребуется заполнить. Надеюсь, что после того, как он заработает все эти деньги, он просто уйдет и будет наслаждаться жизнью. Я знаю, что он мечтает проплыть вокруг мира на своей яхте, и я нахожу эту идею великолепной. Когда он вернется из этого круиза, перед ним будет лежать целый мир, и я уверен, он найдет чем заняться.

ДОК

Я встретил Эдди около пяти лет назад. В то время я занимался своим домом в Доннибруке, это в Дублине. Я мотался из Оксфорда, где занимался клиническими исследованиями, в Дублин практически каждый уик-энд, и я частенько натыкался на него в "Библиотеке" и других местах, где обычно закупают люди. Дублин переживал свой пик, и мы тусовались со звездами. Мел Гибсон только что закончил "Храброе Сердце", Ю-Ту находились в середине фазы "Ахтунг Беби", и в "Библиотеке" можно было обнаружить Тома Джонса, всю ночь распевającego песни. То была эпоха сериала "Обязательства", и везде что-то да происходило.

Пока его коттедж переобустраивался, я пригласил его погостить в своем доме, и тогда мы стали друзьями. Это было началом удивительного пересечения. Мы из абсолютно разных миров, но оба тусовались в одних местах Дублина. Вскоре я начал осознавать, что Ирв несколько необычен. Во-первых, его поведение. Что ж, я понял, что это не самый организованный человек, которого я знал. Этот парень мог пригласить погостить несколько друзей, но он никогда не заботился о том, кто где будет спать, или что мы будем делать. Он просто говорил, "Отлично, я ложусь спать, а вы разбирайтесь сами".

Первая же ночь, когда он переехал в коттедж в Далкей, стала отличным примером. После "Библиотеки", наша небольшая группа согласилась остаться на первую ночь у него дома. Мы мало знали о том, на что этот дом похож. С нами был Френк Кассиди, брат композитора Патрика Кассиди. Когда мы, освещаемые луной, добрались до туда, мы обнаружили, что там нет ни отопления, ни света, так что нам пришлось как-то выкручиваться собственными силами. Не было даже фонарика, чтобы мы могли отыскать дорогу. Френку достался матрас на кухонном полу, и на утро мы обнаружили его, спящим в позе эмбриона, дрожащим под половиной простыни. Дом принадлежал Доновану в самой его психоделической фазе, и стены были неопишуты. Мы решили, что правильно сделали, что не стали зажигать свет, иначе всю ночь мучились бы кошмарами!

Впрочем, дело конечно не в одном только дискомфорте. Порой я переживал с Эдди невероятные времена. Мы пошли на большой благотворительный показ мод со всеми этими интернациональными моделями - Кристи Тарлингтон, Наоми Кемпбелл, Керен Малжер и Ясмин ле Бон - в "Точку", что в Дублине. Именно в ту ночь Кристи охарактеризовала его, как "милашку", и я спросил Наоми, она ли связала ту прелестную одежду, которую она носила в конце шоу. Она повернулась ко мне и холодно произнесла "Нет, дорогуша, я просто их ношу".

Жизнь в компании Ирва - это непрерывная череда мега событий. Однажды он пригласил меня на концерт к Роду Стюарту, и после этого мы поехали ужинать в Дублин, и тогда я встретил Деймона Хилла. Я нашел его очень интересным человеком. Его взгляды на спортивную науку потрясают. Мы неплохо поболтали, поскольку я писал книгу о сердечных каплях и мышечном метаболизме.

В кругу Ирва встречается несколько очень интересных персонажей. Одним из них является Дерек, который раньше работал на Эдди, смотрел за его домом и игрушками, находящимися в Дублине в обмен на свободное жилье. В один день события стали развиваться не так, как того хотелось Дереку. Эдди позвонил ему и спросил "Йо, что происходит?" Тот быстро ответил "О, босс, я тут вожусь с твоим водным мотоциклом", и в это время Эдди отвечал "О, неужели?", а сам в это время перелетал на вертолете через холм Далкей, чтобы обнаружить, что Дерек возлежит на террасе, прихлебывая пиво!

Одно время вертолет играл очень важную роль в нашей жизни. Однажды мы отправились на презентацию в Портадаун. Эдди подцепил в клубе несколько девушек, и хотел вернуться обратно в "Бум Бум Румс" в Бангор. Когда в час ночи мы на нашем вертолете поднялись в воздух, мы разбудили весь город. Это был типичный Эдди, он просто совершал поступки, не думая о последствиях. Как-то раз я оказался по другую сторону его забывчивости. Мы отбыли в Бангор, договорившись, что на следующий день он подбросит меня обратно до Дублина на вертолете от дома своей мамочки. Я должен был оставить машину на Севере для того, чтобы сделать одну работу. На следующее утро я проснулся рано и направился к дому, чтобы успеть на вертолет. Когда я туда пришел, там никого не было. Входная дверь была открыта, задняя дверь была открыта, окна нараспашку. Камин все еще горел, но не было ни единого признака вертолета. Может, сюда ночью нагрянула полиция, раздумывал я. Нет, это просто Эдди, его мозги, в который раз.

На полпути к Дублину Эдди внезапно сказал "Йо, мы кого-то забыли? Где Док?" Он вообще забыл про меня, и я остался на севере Ирландии без машины и какого-либо шанса ее получить. К счастью, механик его отца Стефан, проходил мимо дома и обнаружил меня. И он отыскал мне машину, которая и довезла меня до дома.

Порой Ирв, несмотря на весь его антураж, может оказаться в полном одиночестве. Я вспоминаю первый раз, когда он вернулся в Ирландию в качестве пилота "Феррари". Он появился в официальном наряде: пиджак от Черутти, ботинки Прада, весь в одежде от итальянских дизайнеров, но ему пришлось провести ночь в отеле в полном одиночестве. Мы с моей сестрой утащили его обратно в Доннибрук, чтобы он не чувствовал себя одиноким в такой ключевой момент своей жизни.

Однако, несмотря на такие периодические провалы в памяти, Эдди может быть очень умным парнем. Это ясно каждому по тому, как он управляет с текущей ситуацией. Он смог оценить положение вещей и не позволить им оказывать на него влияние. Сейчас он находится под давлением, но не поддается ему. Его отношение к ситуации с Шумахером просто подчеркивает его расслабленное отношение. Он говорит: "Док, это конечно не рай, но что-то в этом есть, не правда ли?" Ты не можешь четыре года гоняться за фантастическую команду типа

"Феррари" и не поддаваться ее влиянию. Эти ожидания, партнерство с Шумахером, пресса, постоянное пребывание в центре внимания - ты не можешь жить этой жизнью и не стать более закаленным и более вдумчивым. Мне кажется, у него есть эта способность, и он заслуживает победу в чемпионате мира. Если он этого добьется, это будет хорошо для спорта и для его родины.

Со всем давлением этого года, на лодке он находит столь необходимое убежище. Он любит свою "Анаконду", и проводит на ней много времени. Это потрясающее судно, отлично вписывающееся в круг его игрушек - водные мотоциклы, горные велосипеды, каноэ, джакузи, сауна и т.п. Я набрал команду с Мальорки, с его старым другом Домиником. Но даже если он теперь и является владельцем судна, это не значит, что вы можете его считать моряком. Он не разбирается в лодках. Этим летом я катал его на своей яхте в Оксфорде, и когда мы отплыли от причала, я сказал: "Окей, отдать концы". Он выполнил поручение, и мы отправились в путь. Вскоре мы были посередине реки, но когда нам нужно было причалить к другому берегу, чтобы подобрать фотографа, я сказал ему :

- Окей, брось веревку тому парню, чтобы он нас смог привязать.

- Что ты имеешь ввиду, бросить веревку, какую веревку? - недоуменно спросил он.

- Ту веревку, при помощи которой ты отвязал корабль от причала.

Все, что я получил в ответ, это еще один недоуменный взгляд, и затем до меня дошло, что он отвязал веревку и бросил ее на берег, так что мы дрейфовали по реке без веревки, чтобы привязаться обратно.

- Еще одна милая заварушечка, в которую ты меня втянул, - сказал я. Нам пришлось отыскать веревку, и затем привязать лодку, а затем вытащить мою веревку с берега. С Мистером Ирвайном жизнь никогда не бывает легкой, но, тем не менее, она более интересна.

Столь же немного Эдди знает и о водных мотоциклах. Он великолепно их водит, но совсем не смотрит за ними. Однажды мы с его бразильской подружкой Кристиной отправились на озеро Комо, и он арендовал водный мотоцикл. Мы отправились в путь, привязав моцик к лодке. Но когда мы уже направились на центр озера, по счастливой случайности мимо проплывал один из друзей владельца, и внезапно он закричал "Стоп, стоп". Мы были сбиты с толку. "Что случилось?" спрашивает Ирвайн. Незаметно для нас моцик ушел под воду. В конце концов мы вручную подняли его на борт и слили воду, но он не заводился. Мы вернули его владельцу, который был очень понятлив и сказал: "Конечно, можете взять другой"

Мы взяли еще один, и Ирв помчался в сторону Швейцарии. Мы с Кристиной в конце концов его отловили, привязали моцик позади лодки. Через какое-то время мы заметили, что моцик идет как-то глубоковато. О, нет, этого не должно было

случиться второй раз подряд, или могло? Что ж, это случилось опять и мы вытащили его из воды, и пока затаскивали его обратно на борт, в мозгу в это время крутились мысли о "Титанике". И снова мы, поджав хвосты, вернулись к владельцу. Мы предполагали, что эти штуки должны были хорошо плавать. Их ремонт нам обошелся в 4000 долларов, и нам было очень стыдно.

Ирв так же не обладает прекрасным чувством направления. Впрочем, должен сказать, что в Италии знаки, указывающие направление движения, не очень-то и помогают. Мы мчались на север Италии на новой "Делта-Интеграле-Эволюционе" - фантастической машине - в "Монцу", где должны были принять участие в какой-то церемонии. Мы ездили туда и обратно по шоссе, ища правый поворот, и не могли его найти. В конце концов мы вернулись к человеку, сидящему в палатке, мимо которой не раз проезжали. Тот не мог поверить своим глазам. Перед ним был Ирвайн, пилотирующий "Феррари", и он не мог найти "Монцу". Какие тогда надежды могут на него возлагать в "Феррари" или в Италии, если он не способен найти самую знаменитую трассу в мире? Но я бы посмотрел на этого парня, как он попытался бы найти дорогу в районе Бирмингема!

Мне нравится его подход к жизни, который означает наслаждение по максимуму в кратчайшие сроки. Ему нравятся заработанные деньги и его игрушки. Не думаю, что найдется много богатых людей, наслаждающихся так, как это делает он, теми выгодами, что приносит им их профессия. Лодка, самолет, вертолет - все они являются центральной частью его жизни, и важнейшей частью его отдыха. Мы проводили вместе неплохие времена, и я жду, что впереди нас ждет кое-что еще. Как-то мы с командой "Джордан" колесили вокруг Дублина, и увидели парочку, занимающуюся любовью в дверном проеме, и тогда он сказал мне: "Держись меня, Док, и ты встретишь несколько прелестных пташек". И я все еще в ожидании!

ЧИРО

Я встретил Эдди на вечеринке. Нам обоим понравилась одна и та же модель, и мы немного за нее друг с другом поборолось, но затем после двадцати минут столкнулись нос к носу и начали говорить. Он позвал меня, и мы отправились на ланч, и после этого мы стали друзьями и начали развлекаться вместе. Он жил в очень маленькой квартирке, я жил с родителями, поэтому мы сняли квартиру в Милане, и начали жить вместе.

Это хорошо срабатывало, поскольку в Милане у нас были общие знакомые, нам нравится заниматься одним и тем же, нам нравится одна и та же музыка, те же киношки, так что мы все делаем вместе. Мы спорим, но просто он так устроен, ему нравится жаловаться, и он очень требователен, но я достаточно хорошо его знаю, чтобы просто оставить его в покое. Люди соглашаются с ним, потому что хотят быть к нему ближе, но это не мой стиль. Мне нравится его подначить, а затем посмеяться. Мы оба поступаем так по отношению друг к другу.

Я занимался небольшим маркетингом для некоторых клубов, организовывал вечеринки, приводил модели, поднимал рейтинг клуба, прославлял этот клуб в народе, так что организовать вечеринку для Эдди проблемой не было. На самом деле в течение какого-то времени я работал на Эдди, но это не сработало, и мы решили остаться друзьями, нежели наемным работником и хозяином. Я знаю, что он не был доволен той ситуацией, когда я работал на него, и не знал как это разрешить. Он принял решение уволить меня, но тогда я поговорил с ним и сказал, что для обоих нас будет лучше, если я уйду, и после этого наша дружба продолжается, как раньше.

Я все еще делаю для него по дружбе кой-какие вещи. Типа, присматриваю за ним. Он постоянно что-нибудь забывает, особенно ключи от квартиры, и я слежу за тем, чтобы его жизнь протекала более плавно. Если ему что-то нужно, я это улаживаю. Если его машине нужен ремонт, я эту проблему решаю; если ему нужно отнести вещи в прачечную, я делаю это за него. Иногда я встречаю в аэропорту его родителей. Все это мелочи, но мне они по душе. Он - мой хороший приятель, а вы всегда стараетесь помочь приятелям, не так ли?

А он в свою очередь, как может, помогает мне. Я приезжаю к нему на лодку или он зовет меня на гонки, от которых я в полном восторге. С тех пор, как я встретил его три или четыре года назад, я заметил большую перемену в его жизни. Раньше он мог пройтись по улице, и никто его б не побеспокоил. Теперь, когда бы он ни покинул дом, за ним следует десяток людей. У него нет возможности оставаться наедине, и мне кажется, его это очень тяготит. Иногда он может быть немного грубоват с людьми, которые его окружают, но когда вы с ним поближе познакомитесь, то увидите, что он - отличный парень, и если он может что-то для вас сделать, так и будет.

КУЗЕН ФИЛИП

Помню, когда мы были совсем молодыми, мы обычно гонялись на картинге по свинцовым шахтам. Нас всегда было трое - я, Эдди и Соня. Сначала мы их мастерили, а потом катались. Он уже тогда любил соперничество, и с тех пор не изменился, впрочем тогда он не умел кадрить девчонок, поскольку был не самым красивым парнем во дворе. Мы шли на вечеринку, и он постоянно оставался один. Сейчас все немного изменилось! Девушки из кожи вон лезут, чтобы его добиться. Но в те времена, когда он не был красавцем, мы все равно прекрасно ладили. Мы всегда просили его сесть за руль после ночной гулянки, потому что он не пил, и таким образом, все было просто конфетно.

В Лондоне, когда он приезжал туда гоняться, мы жили под одной крышей, и как-то раз умудрились попасть в полицейский участок. Мы возвращались из Лондона, и ехали окольной дорогой. Ехал он быстровато, но не то, что бы очень. Я выглянул в окно и увидел полицейскую машину. Мы повернули направо и въехали в жилой микрорайон, но полиция села нам на хвост. Вой сирен исходил отовсюду, это

было похоже на полицейский телесериал, нас преследовало около шести или семи машин. Нас прижали к обочине, и его взяли за безрассудное вождение. С Эдди я проводил прекрасные времена, я был на его лодке, в клубах и на гонках, но я бы ни за что не согласился на его образ жизни. Я ненавижу внимание, которое приходит к нему вместе с работой. Он не может сделать ничего, чтобы об этом не стало известно, или без того, чтобы на него не глазели, а я на это не согласен.

Мне кажется, это так здорово, что он ездит за "Феррари" и борется за титул чемпиона. В 1987 году мы были в Англии, и он выступал в "Формуле-Форд". Я никогда бы не взялся предсказать, что он пойдет так далеко. Мы с самого начала знали, что он - хорош, но никогда не осознавали, что он пройдет весь путь до вершины, и, может быть, выиграет самый фантастический приз - чемпионский титул. Было бы здорово, если бы он этого добился - для него, для наших семей, его друзей, и всех тех, кто поддерживал его на всем пути. Это так же было хорошо для его родины. Для Ирландии свой чемпион мира - это просто подарок.

Глава 5. Канада и Франция

За неделю до гонки в Канаде я провел большие тесты в Фьорано, и к концу дня был совершенно измотан. Для Фьорано это было внове, я имею в виду время на круге и количество кругов, сделанных в один день. Быстрейший круг равнялся 1 мин. 1 сек. И мы проехали что-то около 135 кругов. Три дня мы находились на автодроме с девяти утра до девяти вечера.

В пятницу перед канадской гонкой я пребывал в хорошем настроении. Мы сделали несколько хороших изменений в настройках, потом сделали несколько плохих изменений, и наконец сделали то, что нужно. Мой круг в пятницу должен был стать моим лучшим, но в одном месте я слишком сильно задел бордюрный камень. У меня не было проблем с тормозами, но на этом кольце приходится уделять большое внимание износу покрышек. Они работали нормально, но, как это обычно здесь бывает, утром трасса была грязной, и с каждым кругом становилась все лучше и лучше.

Машина была по-настоящему хорошей, и я думал, что на старте мог бы стоять на поуле, а не на третьем месте. Все силы я оставил на свою последнюю попытку в квалификации, но из-за проблем Жана Алези в первом повороте вывесили желтые флаги. Мне пришлось притормозить, и может быть, та одна десятая секунды, которую я на этом потерял, стоила мне поула. Оказаться не в первом ряду было просто позором, ведь так здорово было бы оставить Мику позади.

На старте гонки я следил за состоянием тормозов и постарался стартовать так быстро, как только можно, но не сильно перенапрягая машину. Когда же я решил поднажать, то из-за аварии Вильнева выехал пейс-кар. Не случись этого, я мог бы

попробовать выиграть гонку, так как был действительно в хорошей форме. О том, что появился пейс-кар, я услышал как раз в тот момент, когда проезжал мимо въезда на пит-лейн, поэтому мне удалось извлечь выгоду из данной ситуации и поехать на замену покрышек.

После этого у меня было небольшое недоразумение с ДиСи. Он, кажется, поехал на пит-стоп, обогнав при этом пейс-кар, который собирался завернуть на пит-лейн, а затем, по-видимому, выехал на красный свет. Это наверняка стоило мне двух очков, так как я должен был финишировать на втором месте вместо третьего, на котором я в итоге и закончил гонку. ДиСи атаковал меня, и в поворот мы вошли бок о бок. Но он шел по очень широкой траектории, поэтому когда я повернул в следующий поворот, с ним наравне, то его переднее антикрыло зацепило мое заднее. Потом он сказал мне, что я не оставил ему места, на что я ответил, что если бы оставил ему простор для маневра, нам бы пришлось уехать на трибуны, и мы бы не вписались в поворот. Мне пришлось ему сообщить, что на мой взгляд нашей главной целью является уберечь машины от столкновений с трибунами, насколько это возможно.

После этого у меня случилось небольшое приключение с Джонни Хербертом. Джонни был гораздо медленнее меня, и я сунулся внутрь. Мы оба тормозили на пределе, и внутри поворота я попал на грязную часть трассы. Я мог бы попробовать войти в поворот, и в результате потерять все, поэтому я его срезал. Не знаю, что случилось с Джонни, кроме того, что он, кажется, тоже потерял много времени. Не знаю, вошел ли он в поворот или поехал за мной на траву. Он мог бы возмутиться моим поведением, но "Формула-1" - это не детский сад. Я старался его обогнать, и это был мой единственный шанс, так как на прямых "Стюарт" был быстрее.

В любом случае, хорошо, когда в гонках возникают стычки, ведь именно поэтому люди их смотрят. Если бы это была простая процессия из машин, зрителям бы это надоело, и они выключили телевизоры. Самое главное в "Формуле-1" - то, что это большой спектакль. Конечно, бывают плохие дни, которые оттеняют дни удачные, но, как и в любом другом спорте, интерес заключается в неожиданности. Если бы каждый игрок в гольф выходил на поле и с первого удара попадал в лунку, это было бы очень нудно, в то время как прекрасный удар или неожиданный промах вызывает бурю эмоций. То же самое и в "Формуле-1". Фанаты ждут великолепного обгона или аварии, или, естественно, что какой-нибудь из "Макларенов" выйдет из строя.

Здесь должен присутствовать элемент неопределенности. Если бы Эдриан Ньюи и Михаэль Шумахер были в одной команде, я думаю, это бы убило "Формулу-1", поэтому считайте, нам повезло, что жена Эдриана не хочет жить за границей, или что Михаэль получает так много денег в "Феррари". Если бы они объединились, думаю, Берни мог бы смело уходить на пенсию. Это были бы гонки в одни ворота.

Может, случайно, кому-нибудь и удалось бы одержать победу, но во всех остальных гонках все было бы очень предсказуемо.

От тебя всегда ждут хороших выступлений. Вот почему в спорте появились наркотики, тебя заставляют бежать быстрее, показывать лучший результат. Я категорически против наркотиков, и инцидент с Беном Джонсоном меня серьезно разочаровал. Показанное им время тогда произвело на меня сильное впечатление, и я помню, как смотрел на его выступления в Сеуле и думал, что вот настал великий момент для спорта - этот парень сметает барьеры времени, это супермен, который может сделать то, что по оценкам экспертов сделать было невозможно. На самом деле, как позднее выяснилось, это и было невозможно. Вся заслуга принадлежала наркотикам, и думаю, этот случай оказал очень плохое влияние на легкую атлетику. Фактически, в последние несколько лет легкая атлетика потеряла свой авторитет. Получается, что всякий раз когда кто-то показывает великолепное время, в следующий момент мы слышим, что парня поймали на допинг контроле. И теперь каждый раз, когда я вижу, что кто-то побеждает, я думаю, что его фармацевт, по всей видимости, лучше других.

Мне повезло, что рядом со мной есть Соня, и она всегда проверяет и перепроверяет любые лекарства, принимаемые мной. Я часто простужаюсь и принимаю "Лемсир", но она всегда смотрит, соответствуют ли они нормам ФИА. Если бы меня попросили, то я бы принял участие в антидопинговой кампании, и думаю, что сегодня наркотики - это главное зло, которое уничтожает молодежь. Они ходят в клубы, принимают "экстази" и умирают. Они просто зря тратят свою жизнь. В газетах каждый день можно прочитать статьи о том, что наркотики вроде "экстази" смертельно опасны, но подростки все равно их глотают. Я не нахожу их крутыми или классными, я просто считаю это признаком крайне глупого поведения. Мне достаточно часто предлагают попробовать наркотики, но они меня не интересуют, и мне не кажется, что принимать их - умно.

На самом деле у пилотов "Формулы-1" нет больших проблем с допингом. Я не знаю такого наркотика, который мог бы улучшить ваш стиль вождения или дать какое-то преимущество. Это не физический вид спорта, как, например, легкая атлетика. Но некоторые люди, желающие повеселиться на вечеринках, употребляют кокаин. На вечеринках для веселья мне хватает собственной энергии, и употребление наркотиков для того, чтобы не уснуть, выглядит достаточно жалко. Но, если бы кто-нибудь пришел ко мне и предложил безопасный допинг, который дал бы мне преимущество над конкурентами и помог мне выиграть чемпионат мира, то я бы крепко подумал, прежде чем отказаться! Желание победы всепоглощающе, и может заставить человека рискнуть. Руководящие органы спорта правы в своем стремлении бороться с этим явлением и наказанием спортсменов, которых ловят на допинге, но я могу понять их стремление к победе.

Неприятный шок ожидал меня, когда я закончил праздновать свое третье место в канадской гонке. Михаэль совершил ошибку и врезался в стену, поэтому имел

вполне понятное желание поскорее уехать. Но попасть на автодром и уехать оттуда не так то просто. Я планировал улететь рейсом компании "САС". В Нью-Йорке я собирался пересесть на рейс "Аэр Лингус", летящий этой же ночью в Дублин, и стремился все успеть. Все было организовано - мне заказали вертолет, который должен был доставить меня с автодрома в аэропорт Монреаля, где меня поджидал частный самолет, чтобы подбросить в Нью-Йорк, а затем в Дублин. Легко выполнимо, мы все запланировали. Я никоим образом не мог бы пропустить тот рейс.

Но учтено было все, кроме Михаэля, который в мгновение ока покинул автодром, захватил первый вылетающий вертолет, который на самом деле ждал меня, и, бросив меня на произвол, исчез за горизонтом. В результате я вылетел на полчаса позже и прибыл в Нью-Йорк, имея в запасе только тридцать минут, чтобы попасть на рейс в Дублин. Хуже того, "АЭР Лингус" продала мой билет первого класса до Дублина, и мне пришлось лететь в хвостовой части самолета, где было полно народу. Интересно, как же легко некоторые вещи возвращают нас с небес на землю. Несколько часов назад я праздновал третье место в гонке, и моя команда была очень счастлива. Кто был несчастен, так это Михаэль, совершивший ошибку и вылетевший из гонки. И вот теперь я лечу в третьем классе! Жизнь - смешная штука, как только ты думаешь, что ты герой, что-нибудь происходит, чтобы напомнить тебе, что ты, тем не менее, обычный человек! По отношению к Михаэлю я очень сильно ощущал свою второстепенность, на трассе и вне ее, в победе и в поражении.

Но я был снова в Европе, и следующим пунктом назначения была Франция. Трасса "Маньи-Кур" находится в самом центре страны, возле городка под названием Невер [Никогда], и название его очень подходило для того разгрома, каким стал для нас Гран-при Франции. Недостатком соревнований в "Маньи-Куре" является то, что туда трудно добраться на общественном транспорте, но в таких случаях, как этот, меня выручает мой самолет "Фалькон-10". В прежние времена мне надо было вставать затемно, чтобы успеть на встречу, назначенную после полудня. Если я был в Дублине, то мне надо было попасть на первый самолет до Лондона, там пересесть на один из регулярных рейсов до Парижа, а затем, чтобы попасть на автодром, четыре часа провести за рулем машины. Был еще другой способ, я мог лететь чартерным рейсом из Лондона в Невер. Но в обоих случаях это стоит нервов, и это означает неизбежное стояние в очереди, чего я терпеть не могу.

Я ненавижу терять время, ценю каждую минуту своей жизни, а использование коммерческих рейсов является одним из лучших способов убить время. Нужно отстоять очередь, чтобы попасть в аэропорт, очередь получить билет, очередь зарегистрироваться на рейс, очередь на проверку багажа, очередь на паспортный контроль, очередь на автобус, и, наконец, очередь, чтобы попасть в сам самолет. Когда вы прилетаете, вас ждет очередь, чтобы сойти с самолета, очередь на

паспортный контроль, и так далее вы проходите весь этот путь, чтобы уехать наконец из аэропорта.

В то же время этот процесс связан с еще одним нелюбимым мною моментом - на меня постоянно глазект. Попадаешь в самолет - и ты в западне, вынужден выслушивать, как кто-то рассказывает тебе историю своей жизни, или говорит, как бы прошел тот четвертый поворот в "Сильверстоуне", и почему "Феррари" со всеми своими деньгами до сих пор не может выиграть чемпионат. Тебе просто некуда деваться, и в конце концов приходится грубить и притворяться, что спишь.

Мой самолет более чем окупает себя. Я могу подняться в воздух около 11 часов утра в четверг перед гонкой, и быть в "Маньи-Куре" уже после ланча. Там еще можно устраивать встречи или в частном порядке развлекать спонсоров. Если бы я когда-нибудь решил купить самолет получше, то я купил бы "Фалькон-50", старшего брата моего "Фалькон-10". Он стоит около 12 миллионов долларов, и более мощный. Он может даже летать в Нью-Йорк, и на его характеристиках это никак не отражается. Но на самом деле он не так уж мне и нужен, и я не могу решиться вложить такую кучу денег. Это было бы слишком экстравагантно, а это претит моей натуре.

Еще я очень люблю вертолеты. С самого первого раза, когда я попал в вертолет, я не мог поверить, до чего же это здорово! Свобода движения в воздухе просто невероятна, и я очень рад, что научился летать на одном из них. У меня был свой вертолет, но сейчас, когда в нем есть необходимость, я просто арендую в Ирландии один из них. Соседи моих родителей, похоже, не против, когда он шумит при посадке на заднем дворе, и мне очень удобно залетать к семье, когда мне хочется с ней повидаться.

Гонка в Маньи-Куре оказалась странной. В 1998 году мы с Михаэлем сделали принесли "Феррари" дубль, Михаэль выиграл, я был вторым, но в этом году было не похоже, что история повторится. Погода - туман и большая облачность - нам не помогла, и было трудно понять, стоит ли надевать дождевые pokrышки или нет.

Как оказалось, главная тактическая ошибка в квалификации заключалась в том, чтобы приберечь быстрые круги на ее последние минуты. К моменту моего выезда из боксов вода была везде. На моей последней попытке, когда я собирался улучшить свое время, в повороте мне попала медленно едущая машина, и я вылетел, пытаясь избежать столкновения. В моей последней попытке у меня так же отказал усилитель руля, и это тоже не способствовало улучшению времени. Еще я потерял много времени во время двукратного взвешивания стюардами болида. Они могут зазвать к себе в любой момент заезда на пит-лейн, и это мешает быстрой передаче информации инженерам в боксах, а также измерению температуры pokrышек. Что бы там ни было, это часть правил, и остановиться на проверку есть риск у любого. Как бы то ни было, семнадцатое место на старте - совсем не здорово, с какой стороны ни посмотри!

В гонке стартовал я отвратительно, так как оказался на нейтральной передаче, и потерял время, включая первую. Я знал, что будет дождь, поэтому решил поначалу ехать поаккуратней, чтобы побереечь покрышки. Также я понимал, что в дождь у меня есть хороший шанс для обгона. Сразу после старта я набрал скорость и принялся обгонять. Должно быть, я обошел где-то около восемнадцати машин, а потом связался с боксами, говоря им: "боксы, боксы". Но это был плохой пит-стоп, мы потеряли около сорока секунд, пока команда пыталась найти покрышки, которые не были приготовлены. Позднее мы проанализировали эту заминку, и изменения были внесены. В будущем механики должны сидеть в боксах в почти боевой готовности, чтобы быть готовыми провести пит-стоп, и все уже должно быть готово.

После этого плохого пит-стопа я вылетел, пока ехал за машиной безопасности. Но с машиной ничего не случилось, и я опять обогнал человек восемнадцать, обнаружив, что достаточно легко нагоняю Михаэля - хотя, конечно, я не мог обогнать его - и мы финишировали на пятом и шестом местах. Это было не очень приятно, потому что машина вела себя хорошо, а мы этим не воспользовались. Я мог бы сделать в гонке всего одну остановку, так как мы стартовали с большим количеством топлива, но это был просто не наш день. Мне кажется, мы упустили великолепную возможность заработать очки, и я предсказал, что результаты этой гонки еще скажутся в конце года. В этой игре ценно любое очко.

Победу одержал Хайнц-Харальд Френтцен, и я был за него рад. В этом году, после кошмара, который был в "Вильямсе", он очень неплохо выступает за "Джордан". Он был вторым в Австралии, где я победил, третьим в Бразилии, четвертым в Монако, и, наконец, выиграл во Франции.

Если бы гонка была сухая, то, думаю, мы могли бы сделать дубль, потому что наши машины были очень хорошо подготовлены. Мы были определенно быстрее "Макларена". Теперь настал черед шутить Эдди Джордана. Он подошел ко мне и сказал "Вот первые из проигравших", и вернул мне мой аналогичный комментарий в Австралии! Однако на этот раз он добавил, что я мог бы выиграть в следующем году, выступая за его команду!

Думаю, что одним из неправильных представлений обо мне является то, что я постоянно попадаю в аварии и отличаюсь нестабильностью, но если вы проанализируете мои результаты, то увидите, что я один из самых стабильных гонщиков чемпионата. Я всегда был стабильным, и если посмотреть на мои результаты в мой последний год перед переходом в "Феррари", то вы увидите, что я был единственным пилотом, кто не покидал гонку по причине аварии, поэтому эти обвинения мне кажутся необоснованными. В 1996 году машина была отвратительна, но в 1997 году я начал возвращаться к нормальной езде, а в 1998 году восемь раз стоял на подиуме. Совсем неплохой результат для второго пилота.

После Франции у нас были глобальные тесты покрышек в Сильверстоуне. По дороге туда я заглянул к своему старому другу Брюсу Милани Гальяни, чтобы помочь ему в презентации нового бизнеса в Ричмонде, связанного со скутерами "Би-Эм-Джи". Мы с Брюсом дружим вот уже много лет, а еще он поставляет на лондонский рынок роскошные и мощные автомобили. Я всегда любил скутеры, в особенности фирмы "Пьяджио", и нам с моей подругой Анук всегда нравилось вырваться на пару дней в Лондон, чтобы просто расслабиться. Очень легко развезжать по Лондону на двух колесах и в шлеме, и никто тебя не узнает. Никаких проблем с пробками и парковкой, поэтому в городе я обычно беру скутер и еду, куда мне надо. Также на скутере я езжу до автодрома и обратно. Мы остановились в Ноттинг-Хилле, и после церемонии открытия отправились в паб, чтобы пропустить пару пинт пива. Это здорово - вести себя, как обычный человек, ходить в паб, и никто к тебе не цепляется. Как впоследствии окажется, следующего подобного тихого денька мне придется ждать очень долго.

Тесты - не самое мое любимое занятие, но это просто как обычный день в офисе, ты приходишь и выполняешь свою работу. Заблуждением было бы считать, что Михаэль хорош в тестах, а я нет. Я внес гораздо больший вклад в настройки машины, чем думают люди. После того, как я стал номером первым, ДиСи заметил, что "Феррари" не хватает технического вклада Михаэля в машину и его комментариев. Без сомнений, Михаэль потрясающе талантливый гонщик, но не думаю, что тестовая работа является его сильным местом. Он настолько талантлив, что может проблему просто объехать. Иногда, при тестировании небольших изменений в машине, такой природный дар может стать помехой. В 1997 году он тестировал одно из самых прогрессивных аэродинамических изменений, которые когда-либо делала "Феррари". Оно ему не понравилось, и команда засунула его обратно в грузовик. Я его уже не тестировал, потому что он сказал, что оно ужасно, но когда я попробовал его на следующей неделе, машина поехала на полсекунды быстрее! Величайший шаг вперед из всех нами сделанных на Нюрбургринге так и остался лежать в кузове грузовика!

В конце концов мы уговорили его попробовать еще раз, и он обнаружил, что поехал на полсекунды быстрее, и, естественно, начал поставить его на свою машину. Михаэль вел себя схожим образом и когда впервые пришел в "Феррари", он не хотел систему с двумя педалями, которую использовал я, сказав с самого начала, что хочет, чтобы ему оставили три педали. А потом обнаружил, что с двумя педалями получается быстрее, и это шаг вперед. Иногда я чувствую, что Михаэль порой отказывается испытывать что-то новое. Порой необходимо прыгнуть с лодки и поплыть, узнать, что это такое, а затем решить, нравится тебе это или нет.

Та же самая история произошла, когда мы приступили к первым тестам этого года. Первые три недели Михаэль обкатывал машину, а затем я приехал в Мюджелло и подумал: "Черт, что-то странное творится в задней части машины". Я вернулся в боксы, пожаловался на проблему, и обнаружилось, что они три недели

испытывали машину со слишком жесткой задней частью. Ее сделали чуть помягче, и машина полетела, как ласточка.

Некоторые люди в качестве примера его мастерства тестовой работы приводят его тесты в "Бенеттоне". Во время одного из тестовых дней он проехал круг на полторы секунды быстрее Джонни, и его немедленно окрестили асом тестовой работы. Не могу ничего сказать про "Бенеттон", но я знаю, что происходит в "Феррари", и здесь все не так просто, как кажется. У него не отнять его таланта на трассе, он действительно гений, но это не означает, что автоматически он гениален и во всем остальном.

Но, отдавая ему должное, скажу, что Михаэль очень целеустремленный человек, у него есть способность заставлять каждого работать на себя, и в таком спорте, каким является "Формула-1", это очень ценное качество. Никто не упрекнет его в том, что он отлынивает от работы; иногда его трудно заставить уйти с автодрома. В "Феррари" очень много времени тратится зря. В Италии люди могут целый день просто чесать языками. Я это ненавижу и предпочитаю просто выполнять свою работу. Я не особенно разговорчив, Пит и Чиро могут болтать целый день, а я - нет. Я бы хотел изменить это качество в себе и стать немного более общительным. Жан Тодт знает, что я не склонен разговаривать по телефону, так как не люблю, чтобы меня отвлекали. В самом начале ему хотелось, чтобы я постоянно ему звонил, а теперь он сам звонит мне, если в этом есть необходимость, и нам обоим это удобно.

Если вам нравится быть в состоянии постоянного стресса, и вы любите тратить свое время попусту, то места лучше "Феррари" вам не найти. На это можно убить целый день. Давление, давление, давление. Должен признать, что с тех пор, как я пришел в "Феррари", мои знания о гонках выросли в десять раз, и моя техника вождения стала намного лучше. Раньше я просто влетал в повороты, стараясь тормозить как можно позже, а только затем думал о том, что же делать дальше и как пройти поворот. Теперь я многому научился у Михаэля, который является выдающимся мастером по части извлечения из машины ее потенциала, я прохожу повороты в более мягком, вдумчивом стиле, и это работает - ты действительно едешь быстрее. Возможно, мы с Михаэлем учимся друг у друга. Я лучше в нахождении проблемных мест в машине, а он является мастером в обучении всему лучшему, что есть в автогонках, и как выжать эти дополнительные несколько десятых, просто ведя машину по-другому. И, нет никаких сомнений в том, что когда в конце сезона возникла такая необходимость, он был на моей стороне и поддержал меня. Он прекрасный партнер по команде - я мечтаю иметь его вторым пилотом.

Я бы сказал, что в 33 года как пилот ты находишься на пике своей формы, потому что уже понимаешь, что на самом деле важно. Ты можешь быть не таким храбрым, или не таким глупым, каким был в 20 лет, но, в целом, свою работу ты выполняешь лучше. Я думаю, что ты яснее понимаешь, что тебе нужно, лучше

знаешь особенности каждой трассы. Это постоянный процесс обучения. С этой точки зрения я не думаю, что, как гонщик, когда-нибудь стану быстрее.

Я многому научился за последние пару лет, например, как проходить определенные повороты, а также тому, как именно я хочу настраивать машину. На некоторых автодромах процесс вождения - это интеллектуальная работа, на других - просто твои инстинктивные реакции. Я постоянно размышляю, где начинать тормозить, и где поворачивать. В то же время я, конечно, думаю и о стратегии, изучаю, на каком месте в гонке находятся соперники. Нужно также обращать внимание на то, как ведет себя машина и изнашиваются покрышки. Ты можешь искать, как можно изменить траекторию, чтобы машина поехала лучше, потому что во время гонки менять настройки машины нельзя. Фактически, во время гонки ты всегда стараешься импровизировать. Это постоянный процесс, и в 33 года у тебя есть опыт, и ты все еще достаточно молод, чтобы иметь быструю реакцию.

Наряду со всем этим нужно еще уметь думать. Я говорю о том, что когда ведешь машину, находишься на пределе. Вот почему гонщик, попадая на новый для него автодром, всегда вылетает с трассы. Он едет или очень медленно, или вылетает, потому что у него нет еще того понимания, которое приходит, когда соединяются талант и опыт. Опытные пилоты также время от времени попадают в аварии, или же вылетают и возвращаются обратно, но в целом гонки - достаточно спокойное занятие. В любом случае большинство проблем происходит не по вине гонщика. Сейчас машины настолько сложны, что это чудо, как они вообще ездят. Машина - это комплексная система, и существует тысяча причин, из-за которых что-нибудь может пойти не так. Ушли в далекое прошлое времена, когда можно было просто собрать машину, надеть на нее покрышки, прикрутить двигатель, сесть и поехать.

Я заметил, что разговариваю сам с собой обо всем, особенно в дни тестов, когда нет такого прессинга. Это потому, что появляется больше свободного времени, и в голове крутятся разные мысли. Иногда во время гонки, если парень перед тобой находится далеко впереди, а те, кто едут за тобой, очень далеко позади, в мыслях можно унести очень далеко. Иногда я думаю о следующей гонке, о положении в чемпионате, или даже о том, куда я отправлюсь после гонки. Вести машину достаточно легко - ты просто сидишь и на автопилоте делаешь то, о чем особенно и думать-то не надо. Как в танце, ты просто отдаешься ритму. Иногда вождение - это фантастика, иногда - просто работа. Сейчас прессинг результата больше, чем был раньше, так что фактор удовольствия от вождения не так значителен. Даже если тебе получил удовольствие от управления автомобилем, но ты не добился хорошего результата в гонке, это никого не волнует.

Сидеть в машине очень неудобно, даже если у тебя нужный тип сиденья. Машина делается как можно меньшей по размеру, потому что тем меньше лобовое сопротивление. Когда садишься в машину, можно даже ощутить приступ клаустрофобии, потому что там очень тесно. Во время езды колени ударяются о

монокок, а голова стучит о подголовник. Однако самое утомительное ощущение - это движение в кокпите. Даже если тебе кажется, что двинуться уже просто некуда, то при перегрузках в 4-5g твое тело все равно смещается. При торможении вес тела увеличивается раз в пять. Там также очень шумно, и даже с берушами шум стоит оглушительный. Я ненавижу шум, возможно, странно слышать такое признание от гонщика "Формулы-1", но это так. Я не люблю детский плач, и точно так же ненавижу шум моторов, хотя, если сказать точнее, я ненавижу шум десятицилиндрового двигателя. 12-цилиндровый двигатель - это прекрасно, но у 10-цилиндрового ужасный звук, пять цилиндров звучат несбалансированно и неестественно. Берни надо бы запретить десятицилиндровые моторы. Первое, что я сделаю, когда приду в "Ягуар", это потребую вернуть 12 цилиндров обратно!

Трудно объяснить удовольствие, которое получаешь от вождения такого рода машин. Что интересного в танцах? Здесь примерно то же самое.

Мы стоим на танцполе, прыгаем и движемся как лунатики, и со стороны это выглядит смешно, но это доставляет нам удовольствие. Не могу объяснить почему, но это так. То же самое относится и к управлению автомобилем "Формулы-1". Восхищения этим процессом у меня уже не осталось, но, тем не менее, это прекрасное чувство. Такое же, как езда на водном мотоцикле. Мне нравится это ощущение, ты делаешь что-то действительно трудное, у тебя появляется ощущение скольжения и контроля над машиной. Если удастся проехать действительно хороший круг, или провести по-настоящему хорошую гонку, то появляется чувство, что ты смог достичь чего-то важного. Обгон великолепен, когда он удается. Канада в этом отношении была прекрасной гонкой. Я был рад, что смог приехать на финиш третьим, но больше всего удовольствия получил от обгона всех тех машин. Мне это очень понравилось, потому что, чем труднее обгон, тем больше удовольствия ты от него получаешь. А еще больше удовольствия получаешь, обгоняя некоторых пилотов, потому что знаешь, что их это заденет сильнее остальных.

Хотя в то время я этого еще и не знал, обгон станет главной темой в Сильверстоуне, и в результате обгонного маневра Михаэля во время того первого круга у меня появился лучший шанс в моей жизни - шанс бороться за титул чемпиона мира. Когда до этого доходит, оказывается, что в этом-то и есть суть.

Глава 6. Женщины и Дети

ЭДМУНД СТАРШИЙ

Будучи не чужд гонкам, я хотел назвать Эдди "Стирлинг Мосс Ирвайном", но был отговорен семьей, и возможно, хорошо, что не пошел на этот шаг. Можете себе вообразить, каково бы ему сейчас было! Скорее всего первый Гран-при для Эдди

случился в возрасте четырех или пяти лет, когда мы приезжали в свои летние каникулы на ГП Британии. Дети обычно пролезали на трассу, ничего за это не платя, поскольку я считал, что с детей не стоит брать денег, ведь они - наше будущее. Помню, однажды, Эдди проспал всю ночь рядом с трассой, и ему не пришлось платить за вход. Он ничем не отличался от остальных детей, и мы собирали флаги и транспаранты. Если они не были приклеены намертво, мы забирали их с собой, и вешали меж двух деревьев, которые у нас были. Однажды мы заполучили транспарант "Джон Плейер Специал", который в длину составлял что-то около 30 футов. Болтался он на деревьях очень долго.

Раньше я гонялся на одноместных гоночных автомобилях, но никогда даже не помышлял о том, чтобы стать пилотом "Формулы-1". Для меня это было всего лишь развлечением, и я думал, что для Эдди станет тем же самым. Для него это начиналось, как всего лишь одно из развлечений. Затем постепенно процесс стал набирать обороты, сначала он перебрался в Англию, из Англии в Европу, из Европы в Японию, а затем обратно. Невозможно даже представить, как все произошло. Он хотел мотоцикл, но я подумал, что они опасны, и мы сменяли старый "форд-капри" на "форд-кроссл", чтобы я мог на нем гоняться, а он в нем играть. Но я провел всего одну гонку, особого восторга не испытал, и сказал Эдди "Езди на нем, гоняйся, а я буду за ним присматривать".

Наш уговор состоял в том, чтобы он бесплатно работал на свалке автомобилей, которой я владел, а зарплату он тратил бы на свои гонки. Мы не покупали новых покрышек, нам отдавали свои старые покрышки другие гонщики. Те деньги, что мы тратили, наверно пригодились бы в доме, но Кэтлин никогда не выказывала своего недовольства. Она просто принимала это и смирялась. Чтобы поехать на гонки, Эдди работал бесплатно семь дней в неделю. Когда он оказался в Англии, многие гонщики останавливались в отелях, а он спал в грузовике с механиками и автомобилем. Мне кажется, это послужило ему хорошей тренировкой. Если тебе приходится работать, чтобы чего-то достичь, причем порой условия отнюдь не сахар, то, мне кажется, тогда ты больше наслаждаешься успехом. Я всегда учил Эдди зарабатывать деньги в работе. Когда ему понадобился новый гоночный автомобиль, мы заключили неплохую сделку с новым производителем, и мне нужно было около 5000 фунтов стерлингов для того, чтобы Эдди получил эту машину. В то время у меня не было и 25 фунтов, и я отправился на встречу с банковским менеджером и сказал, так и так, мол, Кэтлин ждет ребенка. Таким образом нам выдали ссуду, и мы использовали ее на покупку новой машины. Затем, когда благодаря Эдди Джордану у нас появился шанс оказаться в команде английской "Формулы-Форд", они захотели 10 000 фунтов стерлингов, и мне снова пришлось пойти повидаться с менеджером банка!

Люди считают Эдди супер уверенным в себе, но он уверен только в определенных вещах. Если ему нужно что-то сделать, и это выглядит немного опасным, то он, прежде чем приступить, сначала все хорошенько взвесит. Когда Эдди был маленьким, мы с Кэтлин сидели у бассейна в Бангоре и наблюдали за ним. Он

поднялся на вышку. Он провел где-то около сорока пяти минут, пытаюсь решить, собирается он прыгать или нет. Помню, там был ирландский регбист Дик Миллиган, поскольку сломал ногу и проходил ряд водных процедур. Он следил за Эдди и кричал ему "прыгай", но тот не собирался этого делать. В конце концов, после того, как он все хорошенечко обдумал, он спрыгнул. Все вокруг смотрели на него и хотели, чтобы он это сделал. Но это - Эдди, он обдумывает ситуацию; он не идет на риск ради риска, ему нравится знать, что у него есть хорошие ставки на победу.

Автогонки - опасный вид спорта, и мне очень не нравится старт. В этот момент у меня всегда мурашки бегут по коже. То же самое происходит с Кэтлин, она смотрит старт, а потом возвращается обратно в гостевую комнату и следит за гонкой оттуда. Что касается каких-нибудь инцидентов на трассе, то после старта я пребываю в достаточно расслабленном состоянии. Если с гонщиками что-то происходит, "Формула-1" столь хорошо оборудована, что прекрасно справляется с любыми проблемами - и в распоряжении здешних докторов одни из самых лучших медицинских инструментов в мире.

Эдди заработал репутацию разбойника, но он был хорошим ребенком и редко попадал в неприятности. Помню, когда ему было шесть или семь лет, он поднялся на дерево и там застрял, затем за ним полез сосед, и тоже застрял. Я вернулся с работы и обнаружил, что пара человек застряла на дереве, так что мне пришлось подняться и спасти обоих.

Автогонки были частью нашей жизни, так происходит и по сей день. Это было частью семьи, Кэтлин, я и мой отец время от времени частенько выбирались на очередной Гран-при. Мы получали кучу удовольствия, бывало, 20 или 30 человек выстраивались в очередь за гамбургерами из нашего старого моторхоума. Мы встречались со множеством людей, и они до сих пор остаются нашими друзьями. Мне кажется, тогда было больше веселья, и не было прессинга. На самом деле, так было до тех пор, пока Эдди не перебрался в заводскую команду в Англии. В "Формуле-1" уже не так весело, уик-энды здесь достаточно напряженные. Хорошо, если нам удастся поболтать с Эдди в паддоке хотя бы пять минут. Здесь столько совещаний, встреч со спонсорами, и прочих заморочек, что пилотам попросту некогда потусоваться.

И теперь, когда он стал так известен, мы уже не можем проводить вместе столько времени семьей, и я жалею, что у нас нет возможности поговорить, как отец и сын. Даже когда он приезжает домой, люди звонят нам, и вы не можете просто послать их куда подальше. На Гран-при мы приезжаем в фургончике, раньше ему и Соне удавалось заскочить что-то перекусить. Но люди проведали об этом, и это превратилось в подглядывалки. Полагаю, такова цена славы. Сегодня, когда мы приезжаем на стоянку и паркуем свой автомобиль, многие фанаты не верят в то, что мы родители Эдди. Они думают, что мы должны останавливаться в большом отеле, но я нахожу кемпинг куда более спокойным местом.

Для него Гран-при - это работа, но для меня с Кэтлин - это выходной, поэтому мы стараемся не стоять у него на пути. Наверно, это как если бы кто-то пришел в мой гараж и смотрел, как я работаю. По-настоящему шанс отдохнуть вместе у нас появляется зимой. В прошлом году мы провели с ним неделю на его лодке у побережья Италии, и это была великолепная неделя - у Эдди появилась возможность отдохнуть и погонять на своем водном мотоцикле, а нам удалось побыть вместе.

Мы с Кэтлин встретились на танцевальной площадке, и переписывались, пока я в течение двух лет был в Канаде. Она разузнала, что я люблю выпить и потусоваться ночью с приятелями, но в конце концов я завоевал ее сердце. Мы поженились в 1962 году, на медовый месяц отправились в Ирландию, и вдоволь нарыбачились. Помнится, Кэтлин поймала тогда рыбы больше меня. Затем у нас быстро появились Соня и Эдди. В ночь его рождения я был в ночной смене, которая закончилась в 7 утра. Соне тогда было восемнадцать месяцев, и когда родился Эдди, мы были рады, что теперь у нас есть и мальчик, и девочка. У нас было очень мало денег, мы жили от недели к неделе. Если у меня оказывались деньги, я мог пойти и все их потратить, поэтому финансами в нашей семье заправляла Кэтлин. Это было непросто, особенно, когда семья была еще очень молодая, но она никогда не жаловалась, если я тратил деньги на автогонки. Их можно было потратить на благоустройство дома, и может быть сделать ее жизнь чуточку легче, но она всегда стояла на нашей стороне. Эдди очень нравились машины. Когда он был ребенком, если он не мог заснуть, я брал его покататься в машине, и он тотчас отключался.

Время от времени я мысленно возвращаюсь в те дни, и вспоминаю, как мы тогда жили. В этом году мы были в Монако на пришвартованной в гавани лодке Эдди, и я попивал шампанское с Кэтлин. С нами было несколько друзей, и я сказал им: "В первый раз, когда я попал сюда вместе с братом жены на машине, мы тогда проехали от 1500 до 2000 миль из Дюрхема. Мы ехали весь день и всю ночь, заехали на автостоянку и спали на асфальте." Вот как мы проводили тот уик-энд - спали на асфальте и смотрели гонку. Сейчас все по-другому, очень трудно поверить, что мы находимся в гавани бок о бок со всеми этими богачами, и что Эдди здесь выступает в качестве гонщика, сражается за первые места.

Эддин успех сделал наши жизни куда более интересными. Мы объехали весь мир и повстречали очень много людей, обзавелись большим количеством друзей, и не только потому, что мы родственники Эдди - большинство их них даже не в курсе, кто мы такие. Нам бы никогда не удалось добиться этого, не попади Эдди в "Формулу-1". Конечно же, это улучшило качество нашей жизни, и надеюсь, так оно будет и дальше.

Теперь, когда Эдди стал столь популярен, нас все чаще узнают. Люди подходят к нам и заводят беседы, они хотят с нами сфотографироваться и взять автограф. Должен признать, что порой это немножечко напрягает. Может, они и

вторгаются в нашу жизнь, но они ж фанаты, и я всегда пытаюсь помнить, что когда-то я сам был таким, поэтому пытаюсь уделить им столько внимания, сколько возможно, и сфотографироваться с ними.

После гонки мы обычно берем трофей с собой. Недавно в Будапеште мы останавливались в "Беккетс", и взяли приз с собой в бар, и все фанаты смогли с ним сфотографироваться. Людям это нравится, потому что обычно такие вещи им недоступны.

Зоя - моя дочь. Мы встретились с ее матерью - Марией Драммонд в 1988 году, когда я гонялся в "Формуле-3". Мария, разумеется, оказала на мою жизнь одно из самых больших влияний, и она является для меня одним из самых важных людей. На ее глазах развивалась моя карьера и я прошел от гонщиков, сражающихся за внимание зрителей, в претенденты на титул чемпиона мира. Несмотря на все психологическое давление "Формулы-1" и жизни врозь, мы относимся друг к другу с большим уважением. И моя любимая дочь Зоя обогащает обе наши жизни.

МАРИЯ

Мы встретились с Эдди в Макао, когда он приехал туда на гонку. Моим первым впечатлением было: "Ох, какой симпатичный парень". Я подумала, что он - итальянец. Папа Эдди, Большой Эд, тоже там был, и мой друг спросил его, могу ли я сфотографироваться с Эдди, и Большой Эд нас щелкнул. Три дня спустя я пошла в клуб, встретила там с друзьями, и он был там, танцевал и выглядел очень счастливым. Он подошел ко мне и поцеловал, что меня удивило, но я подумала: "Ох, он просто проводит хорошо время, это ничего не значит, лучше я не буду причинять ему неприятности". Я не знала, есть ли у него подружка или нет.

В течение целого года мы были друзьями, и он продолжал звонить из Европы, что было сюрпризом, поскольку я этого не ожидала, у гонщиков обычно репутация "поматросил и бросил". Я подумала, что наверно действительно ему очень нравлюсь, пусть даже в тот момент я встречалась с кем-то еще. Обычно он говорил мне "почему ты якшаешься с этим парнем, когда с тобой мог бы быть я?" Я думала, что он шутит.

Год спустя я приехала в Европу, и снова с ним встретила, и с этого момента все и началось, потому что к тому времени я порвала со своим бойфрендом, и мы с Эдди начали чаще общаться. Когда в 1991 году перед ним встал выбор - гоняться в Японии или остаться в Европе, он выбрал Японию, и это было здорово для нас и наших отношений. Он мотался между Японией и Макао, чтобы повидаться со мной. Тогда я работала в налоговом офисе в Макао, но все равно у нас было полно времени, чтобы побыть вместе. Из его поведения я сделала вывод, что он действительно в меня влюбился. Мне бы ни за что не удалось быть такой настойчивой, и меня это здорово впечатлило.

Он отличался от остальных парней, с которыми я встречалась. Он был по своему мил и постоянно меня смешил. Помню, я говорила ему "Ты очень тщеславный", и потом он однажды мне позвонил и сказал: "Ха, знаешь, еще одна девушка сказала, что я очень тщеславен, так что, наверно, тогда ты была права". Он постоянно менялся. Люди говорят, что он очень уверен в себе и несколько высокомерен, но, мне кажется, он достаточно стеснителен, и хранит свои эмоции внутри, особенно в компании тех, кого он не очень хорошо знает. Когда он встречается с новыми людьми, он уходит в тень, и порой это можно принять за высокомерие. Он открывается и расслабляется только тогда, когда узнает людей поближе. Должна сказать, нам очень хорошо в компании друг друга. Иногда гонки в Японии не доставляли ему особенного удовольствия - он находился вдали от дома, вдали от своих друзей и семьи, находившейся в Северной Ирландии - но когда он приезжал повидаться со мной, это было все равно, как если б он приехал навестить хорошего друга, для нас обоих. Для меня не важно, гонщик он или нет. Для меня важна личность, а он умеет различать искренних людей.

Не могу сказать, что он - идеальный бойфренд, он был таким растеряхой. Я могла пойти на работу, вернуться домой и обнаружить обрывки газеты, разбросанные по всему полу, и мне приходилось убирать комнату. Но мне кажется, ему нравилось, что я с ним нянькаюсь, и мне нравилось его баловать, это был мой способ показать, что я его люблю. Я могла помыть ему волосы, сделать массаж и помочь ему расслабиться, или почистить ему виноград, и удалить косточки, прежде чем дать ему их съесть. Я портила его, но ему это очень нравилось. Он очень любил, когда я его гладила. Он так же был очень романтичным. Он мог посылать мне письма и цветы, и это было замечательно. Он путешествовать вокруг света с сумкой монет, чтобы у него была возможность позвонить мне, где бы он не находился.

Мы по-настоящему старались сделать из наших отношений что-то серьезное, но я знала, что как только он перешел в "Формулу-1", наши отношения обречены на провал. Его образ жизни переключился на повышенную передачу, и появилось столько соблазнов. Я не доверяла ему в плане женщин, и я хотела настоящих отношений без притворства. В добавок ты постоянно путешествуешь, и это причиняло кучу неудобств. Я просто приняла решение. Именно я взяла на себя инициативу положить этому конец. Эдди полагал, что ему удастся все наладить, но у меня такой уверенности не было. В конце 1993 года он попросил меня выйти за него замуж, и мы уже начали присматривать домик в Ирландии. В 1994 году, когда он проводил свой первый сезон в "Джордане", я поняла, что ничего у нас не получится, и в конце того года мы расстались.

Я знала, что "Формула-1" станет для него большим шансом, и приведет его к совсем иному образу жизни. Я подумала, что лучше будет дать ему свободу. В глубине души я не уверена, правильным ли было это решение, но этого я уже никогда не узнаю.

Но и после разрыва мы остались хорошими друзьями. Затем появилась Зоя. Я приехала на праздники повидаться с Большим Эдом и Большой Кейт, мамой Эдди, в Северную Ирландию, и еще встретиться с несколькими друзьями. Я не ожидала увидеть Эдди, и не он был целью моей поездки. Для меня семья Эдди всегда была очень важна. Мои родители скончались, поэтому я считаю родителей Эдди своими. В этом году умер Эддин дедушка, и я решила, что на пути в Португалию заеду с ними повидаться. Я наполовину китаянка, на четверть португалка, и на четверть шотландка, поэтому мест, где я могу прильнуть к корням, у меня хватает!

Я прибыла к Большому Эду и в следующий момент я увидела вертолет Эдди, который заходил на посадку на заднем дворе, а вот и он сам, пилот же в это время говорит: "я не знал, что мы остаемся на ночь". Я подумала "Вот тебе и Эдди". Полагаю, то, что произошло, случилось потому, что мы все еще питаем друг к другу симпатии.

О том, оставлять Зоя или нет, речи не шло. Я чувствовала, что смогу справиться, мне было 29 лет и мой образ жизни придавал мне уверенности в том, что я смогу вырастить ребенка и найти силы стать матерью-одиночкой. Когда я сказала об этом Эдди, он был шокирован, потому что не знал, что ему делать. Он понимал, что не может остаться здесь ради Зои, или ради меня, и наверно он не очень осознавал, как ему поступить в этой ситуации. И несмотря на то, что теперь он восхищается Зоей, сперва ему вообще было трудно осознать произошедшее. Затем я сказала его родителям, на самом деле им я сказала еще до того, как сообщила Эдди, и они ответили, что поддержат любое принятое мной решение.

Зоя родилась 27 марта, и в начале мы просто делали шаг за шагом, чтобы научиться справляться со всем этим. Я поехала к друзьям в Австралию. Мы хранили это в тайне не потому, что нам было чего стесняться, но потому что я считала, что для карьеры Эдди будет лучше, если это не будет освещаться в прессе. И тогда, и сейчас я не хочу быть известной. Зоя великолепный ребенок - с ней очень легко. Будучи младенцем, она никогда не плакала, а просто лежала в своей кроватке и улыбалась мне, до тех пор, пока я не поиграю с ней или не покормлю.

Я никогда не теряла контакта ни с Эдди, ни с его семьей, и появление Зои только усилило нашу связь. То, что я перестала гулять с Эдди, вовсе не означает, что я перестала видеться с его семьей. Соня какое-то время пожила со мной в Кенте, и они все вот уже десять лет, как являются большей частью моей жизни. Мне довелось очень хорошо с ними познакомиться, и они очень добры ко мне. Полагаю, что мне очень повезло найти такую поддержку.

Большой Эд и Большая Кейт видятся с нами по пути на гонки, и мы с Зоей приезжаем в Ирландию, мы достаточно часто встречаемся. Зоя любит своих дедушку и бабушку, и когда их нет рядом, она внезапно говорит "я хочу моих

бабулю и дедулю" и начинает плакать. Однажды мне пришлось позвонить им в районе девяти утра, поскольку она проснулась и заплакала по ним. Сейчас, когда я вернулась обратно в Макао, это уже не так легко, но мы сделаем все, чтобы увидеться друг с другом. У Эдди свой самолет, поэтому ему не придется копить пару лет, чтобы он смог прилететь и повидаться с нами. Я просто хочу жить своей жизнью. Эдди сделал все, чтобы убедиться, что мы оба не будем нуждаться в финансовом плане, а Большой Эд и Большая Кейт всегда поддерживают меня эмоционально.

Зоя - точная комбинация нас обоих. У нее Эддин овал лица и все мои черты. У нее глаза той же формы, что и у меня, но они голубые, как у Эдди. У нее мой нос и его подбородок. Характером, мне кажется, она скорее походит на него, нежели на меня. Она упряма и достаточно застенчива, ей требуется какое-то время, чтобы узнать человека получше, прежде чем начать доверять ему. У нее также Эддин механизм заторможенной эмоциональной реакции. Она будет делать вид, что ничего ее не волнует и сначала не покажет никаких эмоций, а выплеснет все уже после окончания события. Например, когда она уезжает от своих бабушку и дедушку, она не покажет, что очень расстроена, будет делать вид, что просто идет по дороге за чашечкой чая. Затем, несколько часов спустя, когда мы приземлимся в Лондонском аэропорту, она очень сильно расстроится и внезапно поймет, что она не увидит их в течение очень долгого времени. Прямо как ее отец, все это внутри.

Так же, как ее папаша, она немного сумасбродна и обожает скорость. Недавно Зоя увидела фотографию Эдди, когда он был молодой, и сказала: "Это же я, я". Они очень похожи. Я рада, что она выглядит, как он. Она является прекрасным напоминанием об очень хороших отношениях. Это все равно, что навечно получить частичку Эдди.

Эдди был немного напуган этой ситуацией, но, когда она была младенцем, он не часто ее видел, и он ненавидит детский плач. К тому же он был очень занят - это был его первый год в "Феррари", и он очень много отсутствовал, поэтому у него не было времени побольше узнать Зою. Когда она была в шестимесячном возрасте, я переехала с ней в Англию, и мы жили в Числехерсте, это в Кенте. Когда она впервые увидела Эдди, Зоя его боялась, и ей потребовалось какое-то время, чтобы привыкнуть к тому, что Эдди будет рядом. Он также не знал, что делать с младенцем, так что процесс обучения шел в обоих направлениях.

Теперь у них прекрасные отношения, и она внезапно осознала, кто ее папа, потому что каждый раз, когда она видит его по телевизору, она начинает говорить "Это мой папа, Эдди Ирвайн - мой папа." Она очень гордится им и приходит в восторг каждый раз, когда видит его по телевизору. В будущем, я надеюсь, они еще лучше узнают друг друга. Сейчас она все еще очень маленькая, но я надеюсь, он будет с ней, когда она станет взрослее. Что касается его профессии, я надеюсь, он выиграет чемпионат, и я верю, что он будет счастлив.

Не берусь сказать, соединимся ли мы когда-нибудь в будущем вновь. Столько всего случается. Чему быть, того не миновать. Я верю в судьбу и предназначение. Однажды мы жили в Гонконге и пошли в парк. Эдди начал читать какие-то купленные им журналы, но когда мы сели, внезапно появились два индуса и подошли к нам. Один из них сказал Эдди: "Ты очень счастливый. Я никогда не встречал кого-либо, похожего на тебя, но ты очень счастлив, ты можешь тратить свои деньги, потому что всегда зарабатываешь еще." Я подумала, это хорошие новости! Но это было так же очень странно, потому что обычно предсказатели подходят к женщинам, а не к мужчинам, но этот шел конкретно к Эдди. Затем он обратился ко мне: "Не беспокойся по поводу того, что он говорит, у него хорошее сердце, и он очень удачлив." Это было в 1992 году. Предсказатель был прав, и я уверена, что следующие десять лет принесут нам еще больше впечатлений и, надеюсь, счастливых моментов для всех нас.

Моим первым впечатлением от Марии было: "Оба-на, вот это симпатичная девушка". Она прогуливалась по питлейн в Макао, и я с ней сфотографировался. Три дня спустя я снова встретил ее в ночном клубе. Она жила в Макао, я жил в Европе, но мы поддерживали отношения, и я решил поселиться в Макао.

Меня всегда привлекали люди смешанных рас, и Мария - красивая умная девушка. С ней также очень легко общаться, очень легко ладить, и, в то же время, с ней очень весело. Я просто пустился по течению. Она очень умная леди, ха, она должна быть такой, если она хочет со мной общаться! Должен сказать, что мне нравилось, когда меня баловали. Даже сейчас я считаю, что Мария - фантастическая женщина, она прекрасно общается со мной, с моими родителями и просто великолепно с Зоей. Мария всегда была звездой, вот почему я так долго с ней тусовался. Я гулял с Марией куда дольше любой другой девушки до нее, и я очень о ней забочусь, так что, если это любовь, тогда я ее люблю. Мне не все равно, что с ней случится.

В двух словах, наши отношения прервались, потому что я - оторва. Я был таким до "Формулы-1" и в "Формуле-1". Я не знаю, изменится это когда-нибудь или нет. Я не помню, чтобы я просил ее выйти за меня замуж, но это не значит, что я этого не делал. Мне кажется, моя голова слишком много билась о стенки кокпита. Что я действительно помню, это как я посылал ей зонтик, потому что она не хотела приезжать в Англию, так как, дескать, тут слишком плохая погода.

Я все еще поддерживаю отношения с Марией, пусть даже они и не такие, как были раньше. Мы очень хорошо ладим. Единственным яблоком раздора остается место, где она будет жить. Меня не очень радует мысль, что Мария все еще влюблена в меня, потому что было бы здорово, если бы мы могли бы куда-нибудь пойти вместе повеселиться, и было бы классно, если бы она смогла приходить на мои вечеринки, но мне кажется, это причинило бы ей очень сильную боль. Я чувствую себя ответственным за это, но в настоящий момент я не знаю, что с этим можно поделать. Будем надеяться, время эту проблему разрешит.

Должен сказать, что Мария прекрасная мать. Зоя - великолепный ребенок. Я видел Марию раз или два во время беременности, но по-настоящему я начал знакомиться с Зоей, когда они приехали в Англию. Я не часто виделся с Зоей, пока она была младенцем, поскольку я не являюсь большим поклонником пупсов. Я ненавижу беспорядок и больше всего этот шум. Но сейчас я думаю, что Зоя - супер. Я не знаком с другими детьми, но она выглядит очень счастливой, за исключением того, когда я краду ее сладости или куклы. В этом году я провожу с ней больше времени и мне это очень нравится. Мы хохочем, играем на яхте и в море, и просто вместе развлекаемся. Обычно Зоя меня сильно стесняется, но в 1999 году мы стали ближе. С ней вовсе не трудно, она - хороший ребенок, но любит постель так же, как и я, и ей нравится быть в центре внимания. Так на кого она похожа? Очень трудно постоянно удерживать внимание ребенка, и она, подобно мне, очень быстро устает. Мне очень нравится быть с ней, просто проводить время. Надеюсь, что ей со мной тоже очень нравится.

Мария вернулась в Макао, но она будет приезжать сюда еще. Уверен, Зоя убедит ее, что решение поселиться в Макао - не очень хорошая идея. Зоя любит свою яхту, свой самолет, свой водный мотоцикл и свои игрушки. Мне бы хотелось, чтоб она жила в Северной Ирландии неподалеку от моих родителей. Они любят Зою и обращаются с Марией, как с дочерью, и мне кажется все бы сложилось удачно, но проживем увидим. Марию нелегко убедить что-либо сделать, если она не убеждена, что это стоит того. Мне кажется, это здорово, но ей следует принять окончательное решение. Я очень рад, что моя семья приняла Зою, это намного облегчило жизнь.

Мне хотелось бы, чтобы, взрослея, Зоя оставалась такой, как мне кажется, она есть сейчас - похожей и на меня, и на Марию. По-моему, характером она больше похожа на Марию, хотя Мария считает, что она больше похожа на меня. Она не прочь покомандовать, но в остальном она - вылитая мать. С моей точки зрения, мне просто хотелось бы удостовериться, что все протекает нормально, и чтобы Мария была счастлива. Мне повезло с Марией, она очень хороший человек и прекрасная мать. Она прикладывает очень много сил к тому, чтобы вырастить Зою.

КЭТЛИН ИРВАЙН

Зоя привнесла в нашу жизнь новый смысл. Это очень приятно, когда она приезжает в гости, она носится, как волчок. Она уже знает, как обвести мужчин вокруг своего маленького пальчика. Когда у нас росла пара наших детей, Большой Эд работал, а теперь у него есть куда больше времени для Зои, и мне кажется, он по-настоящему наслаждается общением со своей внучкой.

СОНЯ ИРВАЙН

Я жила с ними в течение пары месяцев в Кенте, и это было здорово. Зоя в младенческом возрасте всегда была тихим ребенком, она могла просто играть со своими игрушками, но у Марии очень спокойный характер, и то, что Зоя родилась такой - это от нее. Присматривать за ребенком не так-то просто, и, мне кажется, Мария прекрасно с этим справилась. Помню однажды я на пару часов согласилась посидеть с ребенком, пока Марии нужно было отлучиться. Перед тем, как Мария ушла, она поменяла Зое пеленки, затем я ее покормила и снова сменила пеленки, и после этого приготовила обед себе. Она умудрилась перевернуть на себя мой апельсиновый сок, и я схватила ее, как посылку, поднялась наверх и снова ее передела. Три раза за два часа - Мария не могла в это поверить!

ПИТЕР ФОКС

Мне кажется, Эдди достаточно эмоционален, и несмотря на то, что он часто цепляет девчонок забавы ради, когда он встречает кого-то, с кем он связывается, то он действительно влюбляется. Я уверен, он все еще любит Марию. Я верю в это потому, что видел, как сильно он влюблен в нее, когда он жил с ней в Макао. Раньше он называл ее своей маленькой "пучи пуч", и он точно говорил, что любит ее, когда мы были в Макао. Там была настоящая любовь. Он очень беспокоился, что Мария придет и проверит, чем он занимается. Если мы шли тусоваться, он мог сказать "Я не могу говорить с этой девушкой. Если Мария узнает, я - мертвец."

У меня тоже была когда-то такая любовь, и когда отношения заканчиваются, ты не перестаешь любить. Ситуация меняется, но любовь остается. Может быть, ты больше не хочешь быть с ней вместе, но ты все еще любишь. Мне кажется, Мария - единственная кто задела его сердце и заставила его осознать, что ты должен относиться к людям хоть чуть-чуть, но с уважением. Мне кажется, он очень уважает Марию, потому что она из тех, кто может укусить. Она не будет просто уходить со словами: "Окей, Эдди, мне очень жаль", она покинет его, оставив наедине с фразой: "Ты - идиот, я не хочу больше тебя знать". В то же самое время, она очень сильно его любит.

Мне бы хотелось, чтобы он вернулся к Марии, она для него - идеал, и она не дает ему оторваться от реальности. Но я - не он, и мне кажется, с кем бы он в конце концов не остался, той девушке придется подождать до тех пор, пока он не закончит гоняться. Пока он выступает на гоночных автомобилях, да притом так успешно, к нему приковано внимание всего мира, и ему трудно не поддаваться искушению. Мне кажется, все модели, с которыми он выходит в свет - отвлечение внимания и часть имиджа, но все это закончится, когда все это закончится, и он снова станет нормальным парнем. Я имею в виду, кто бы смог устоять перед прекрасными девушками, лежащими штабелями у твоих ног. Поживем

увидим, может он всю жизнь так и проживет холостяком, или пять раз женится. У него все еще впереди.

Глава 7. Сильверстоун

"Сильверстоун" оказался переломным моментом, во-первых, потому что, Михаэль попал в аварию и сломал ногу, а, во-вторых, сразу после "Сильверстоуна" решилось мое будущее.

На Гран-при Великобритании внимание прессы сосредоточено на британских пилотах, и 1999 год исключением не стал. Еще с тестов, прошедших на предыдущей неделе, о моем будущем ходило множество слухов. Тогда я дал пресс-конференцию для британской прессы, и к тому времени я уже знал, что в 2000 году не буду пилотом "Феррари". Официально мне об этом еще сообщено не было, но и я, и Энрико слышали, что решение уже принято. Прессе об этом я сообщить не мог, поэтому пришлось поиграть в кошки-мышки. Среди из заданных мне вопросов был и такой: "Хватит ли у меня смелости, чтобы отправиться в "Макларен"?" Я никогда не мог терпеть намеков, скрывающихся за такого рода вопросами. Вообще-то близкие к Формуле-1 люди знают, что я серьезный человек; нельзя стать топ-пилотом "Формулы-1", валяя дурака. И если я не хожу все время с серьезным выражением лица, это вовсе не значит, что я несерьезно отношусь к жизни. Как бы то ни было, я им ответил, что "Макларен" скорее взял бы Билли Коннели [британского комика], будь он одним из быстрых из гонщиков.

Во время одного из тестовых дней я участвовал в съемках для компании "Томми Хилфайджер", являвшимся частью их европейской рекламной кампании, и это было забавно, если бы не так холодно. Я частенько принимаю участие в фотосъемках, так же, как и в других мероприятиях такого рода - это является частью моей работы, и это приносит деньги. Энрико всегда говорил, что меня очень легко заманить на вечеринку, где много хороших женщин, и очень непросто увидеть меня на вечере, где полно деловых людей. Думаю, что это до сих пор так.

Затем наступил уик-энд. И опять машина вела себя лучше, чем на тестах. Благодаря действующему техническому регламенту машины стали крайне чувствительны к ветру, и я надеялся, что хорошая настройка, которую я нашел в пятницу, подойдет и для субботы. Вышло так, что в квалификации я оказался четвертым, а Михаэль - вторым. На самом деле я не мог жаловаться на то, что оказался во втором ряду, так как во время тестов на предыдущей неделе мне не удалось проехать достаточное количество кругов на новых покрышках, и мне было трудно настроить машину таким образом, чтобы она хорошо шла на новой резине. Машина страдала от недостаточной поворачиваемости, но перед моей

последней попыткой нам удалось с этой проблемой справиться. Я мчал из всех сил, но трасса стала более медленной, поэтому своим местом во втором ряду я остался в принципе доволен.

В день гонки же все изменилось. Я очень хорошо стартовал, чего нельзя сказать о Михаэле, и я оказался впереди него. У меня сложилось впечатление, что Михаэль хотел перетормозить меня и заблокировал тормоза; затем, так как машина не останавливалась, он их отпустил, чтобы разблокировать.

Нам не сообщили о красных флагах, на прямой "Ангар" их не было, поэтому он опять нажал на тормоза, и вот тогда на его заднем колесе сломался ниппель. Наверное, он думал, что сейчас вылетит с трассы, а затем вернется обратно. Я подумал: "Он меня не пройдет до тех пор, пока мне по радио не скажут его пропустить". Я не собирался его выталкивать, и в мои намерения это никогда не входило. Михаэль - честный гонщик, как и я, это была просто гонка. Я тормозил так поздно, как только мог, он съехал с траектории, и трасса была грязной. Следующее, что он сделал - это заблокировал тормоза и пролетел мимо меня. Я подумал, что он вряд ли остановится сам. Мы видели повтор, он немедленно заблокировал тормоза, отпустил их, чтобы разблокировать колеса, опять ударил по тормозам, а затем они сломались, и он улетел с трассы.

До самого конца гонки я не знал, что с ним случилось. При повторном старте вовсе не ждут, пока гонщик вернется на пит-лейн и сядет в другую машину, поэтому я просто решил, что он просто не успел. Команда должна была сконцентрироваться на гонке и постараться выиграть ее. Я промахнулся на пит-стопе, и это стоило мне победы. Во время первого пит-стопа я заезжал на пит-лейн, а парни из "Макларен" уже ждали своего пилота. Как только я проехал мимо них, я осознал, как близко к ним находится моя команда, и понял, что не смогу остановиться вовремя, чтобы занять в своих боксах правильную позицию. Из-за этого я слегка переехал точку остановки, и механикам не удалось оперативно вставить заправочный шланг в горловину бака.

Меня удивили слова Жана Тодта, впоследствии меня за это раскритиковавшего. В Канаде Михаэль въехал в стену, и "ну, ты знаешь, так иногда бывает". На пит-стопе я проскочил на два фута, и получил порцию розг. Жан выполняет фантастическую работу, ему удалось вернуть "Феррари" в число команд, способных побороться за чемпионство. Он нашел нужных людей, поставил их на нужные места в нужное время, и убедился, что они делают все, что только можно делать. Но иногда он выступает с комментариями, с которыми я просто не могу согласиться.

С Михаэлем у Тодта сложились очень близкие взаимоотношения, приносящие им обоим пользу. Я вряд ли бы смог работать с таким вторжением в свою личную жизнь, я настолько ценю свой внутренний мир, что охраняю его практически с фанатическим усердием.

После того, как Михаэль въехал в ту стену в "Сильверстоуне", мир изменился; точнее, и изменился, и нет. После этого мы сравнялись по очкам, и у меня появился великолепный шанс побороться за чемпионство. Больше не изменилось ничего. Народ решил, что через пару гонок Михаэль вернется, и все опять встанет на свои места. И еще сложилось такое впечатление, что тем временем я должен просто отбыть номер. Перед гонкой в Австрии Росс Браун попросил меня "проследить за тем, чтобы Хаккинен набрал как можно меньше очков, чтобы по возвращении у Михаэля все еще оставался шанс".

Однако, сейчас команда встала на мою сторону, и так будет продолжаться еще несколько гонок. Но, естественно, всех волнует вопрос, вернется Михаэль или нет. Нам не известно, на чьей стороне поля находится мяч, и ситуация остается несколько туманной. При таких обстоятельствах Жан Тодт должен определиться, какой стратегии мы станем придерживаться. Чем лучше я выступал, тем труднее становилась работа Жана Тодта. Ситуация - хуже не придумаешь.

Во вторник после гонки в "Сильверстоуне" мы с Энрико поехали на встречу в Болонье с Лукой ди Монтеземоло и Жаном Тодтом, и они сказали, что не хотят продлевать мой контракт. Довольно странное время для такого сообщения, учитывая, что я был их надеждой в чемпионате! И тем не менее, это сообщение не стало для нас сюрпризом, потому что Энрико уже дней десять как знал об этом. Энрико в курсе всех событий и слухов в автогонках. Не исключаю, что мы могли узнать об этом даже раньше, чем г-н Аньелли. Как я уже говорил, в 2000 году я согласился выступать за "Хонду", но когда сделка не состоялась, мне пришлось искать другие варианты. Хотя я и не собирался говорить этого на той встрече, "Феррари" меня уже не интересовала, потому что я чувствовал, что всегда буду выступать здесь на вторых ролях. Тем не менее, мы продолжали переговоры, чтобы понять, есть ли у нас совместное будущее. Мы также обсуждали стратегию, и я тогда сказал, что, по-моему, для каждого пилота нужно иметь свою обслуживающую бригаду на пит-стопе; и еще мы обсудили мои сомнения о правильности тактики по сосредоточению всех усилий на первом пилотке.

Это может очень сильно повлиять на итоговый результат. К примеру, в Австрии, где в этом году я одержал победу, это стало решающим фактором. Если бы в гонке участвовал Михаэль, то наверное из-за подобной стратегии этого бы не произошло. Он бы заехал на круг позже меня, а я бы заехал на круг раньше. Но на том самом последнем круге я отыграл у ДиСи две секунды, что позволило мне остаться впереди и выиграть гонку. Участвуй Михаэль в гонке, окажись он в подобной ситуации, победа досталась бы ему, а я приехал бы третьим и выглядел бы круглым идиотом.

Не знаю, лучше ли, когда "Макларен" позволяет Култхарду и Хаккинену бороться за титул без четкого статуса первого номера. Култхард и Хаккинен - это не Михаэль Шумахер, "Феррари" имеет лучшего пилота, и поэтому все внимание уделяется ему, и, в общем, это правильно. Не думаю, что это по-настоящему

спортивный подход, и для моральной обстановки в команде это тоже не очень хорошо, зато это благоприятно сказывается на конечном результате. Однако, в этом году такая тактика нам аукнулась, потому что, по-моему, в результате я лишился очков, которые сейчас были бы очень кстати.

Несмотря на все это, после Монако мы с Энрико поставили "Феррари" в известность, что я готов продлить контракт еще на год. В то время немедленного ответа не последовало, правда, глава "Фиат" Джанни Аньелли призывал меня остаться, и этот факт широко освещался в прессе. Однако я совершенно точно не вписывался в планы "Феррари". Я считал, что Михаэль преследует исключительно свои интересы, что, в общем-то, правильно.

"Феррари", как она делает это каждый год, ведет переговоры со всеми пилотами, и в конце концов остановила свой выбор на Рубенсе Баррикелло. Если бы Рубенс знал то, что знаю я, не думаю, что он верил бы, что будет иметь в "Феррари" равный статус. Я верю в то, что "Феррари" предана Михаэлю, как своему пилоту номер один. У них такая стратегия, и так они живут. У Михаэля такой контракт, и в этом все дело.

Бюджет "Феррари" не так велик, как думают некоторые. У них нет бездонной бочки денег, поэтому пойдя на такую стратегию, у них осталось не так и много места для маневра. С деловой точки зрения я думаю, что они заключили не очень выгодный контракт с Михаэлем. Он хотел быть обрести статус пилота "Феррари", и думаю, сейчас он продает гораздо больше бейсболок и футболок не только потому, что он - Михаэль Шумахер, лучший пилот в мире, но также и потому, что он выступает за "Феррари". Со своей стороны я чувствую, что "Феррари", сконцентрировав усилия только на одном гонщике, загнали себя в угол.

В моем понимании сделка с Михаэлем необычна, потому что они просто платят пилоту то, что он обычно заслуживает, минус то количество денег, которое он, по их мнению, может заработать на спонсорстве за тот период, когда он выступает за "Феррари". Если они думают, что ты стоишь X, потом считают, что ты зарабатываешь Y, то они платят тебе X минус Y. Я всегда зарабатывал немного, но потом получил возможность делать деньги на том, что выступаю за "Феррари". Это не всегда лучший выход, потому что, пусть в "Феррари" и думают, что они сэкономили некоторое количество денег, их гонщик обычно начинает заниматься продажей себя. У Рона Денниса в "Макларене" более обдуманый подход. Он платит тебе зарплату, и тебе нельзя ни для кого ничего делать, вот и все. В "Макларене" ждут, что ты сосредоточишься на гонках, и, если учесть их вложения, возможно, это более разумно. Вы вряд ли стали бы вкладывать пять миллионов фунтов в скаковую лошадь, а затем просто выгуливать ее по супермаркетам в рекламных целях.

Так как после Монако быстрого ответа, хотят ли они, чтобы я остался с ними еще на год, из "Феррари" не последовало, Энрико начал вести переговоры с другими

командами. На стартовом поле в Маньи-Куре ко мне подошел Эдриан Ньюи и спросил "Хотел бы ты победить Михаэля?" Ответ был очевидным, разумеется, хотел бы, и мы начали обсуждать возможность моего перехода в "Макларен". Кому бы не приглянулся шанс работать с Эдрианом Ньюи? Должен сказать, я был удивлен, что Ньюи, когда ему предлагали такой вариант, отказался перейти в "Феррари". Любой, кто попадает в Италию, влюбляется в эту страну. Ему как-нибудь следовало бы пожить в Италии, просто для расширения кругозора.

Я говорил с Роном Деннисом, и думаю, что он не возражал против моей кандидатуры. Однако в конце концов до детальных переговоров дело не дошло. Думаю, одной из главных причин, по которой Рон решил оставить ДиСи в команде, было то, что ему не хотелось, чтобы тот ушел в другую команду, и чтобы соперники узнали, над чем работают в его команде, и он не ощущал, что преимущество моего присутствия покрывает риск, связанный со сменой пилота. Он говорил, что ему кажется, я лучше ДиСи, но не настолько, чтобы рискнуть взять меня в команду. Он также сказал, что чувствует себя обязанным перед ДиСи, потому что тому так долго не везло.

С одной стороны, я был бы счастлив выступать за "Макларен", а с другой - не очень. С технической точки зрения команда великолепна, но есть еще кое-что, насчет чего я не уверен. Я помню, как на Гран-при Великобритании ДиСи спросили, не обеспокоен ли он проблемами с тормозами, так как Рон сказал, что это из-за них у Хаккинена отвалилось колесо. ДиСи просто сказал "С моей точки зрения все выглядело так, будто у него просто отвалилось колесо, так что проблемы с тормозами меня не волнуют". Затем он быстро добавил "Ну, может, оно и отвалилось из-за поломки тормозов". Мне показалось, что ему не хотелось перечить своему боссу. Я все еще был в раздумьях, но, если бы до этого дошло, думаю, что я бы согласился. Но скажу вам, если бы положение дел в "Феррари" изменилось, я бы не колеблясь остался там еще на несколько лет.

Мой менеджер Энрико Дзанарини постоянно контактирует с командами. Должен сказать, что мы с Энрико составляем очень хорошую команду. Мы очень разные, но хорошо дополняем друг друга. Я не отличаюсь дипломатичностью, срываюсь и порой могу все испортить, я настаиваю на своей точке зрения, а затем он все улаживает. Бывало так, что порой что-то шло не так, и я уклонялся от сделки, а Энрико продолжал переговоры, говорил мне, чтобы я успокоился, и потом как-то незаметно из всего этого возникала новая сделка. Мне нужен именно такой человек. И в то же время он нуждается во мне. Я думаю, что в некоторых вопросах я, как бизнесмен, лучше него. Я тверже за столом переговоров, и более четко представляю себе сделку, даже если он и намного лучше меня в обеспечении того, чтобы сделка действительно состоялась. У нас с ним разные таланты. Он очень хороший специалист по связям с общественностью, и он знает, как понравиться спонсорам. Я силен в более конкретных делах.

Трудно найти человека, более приятного в общении, чем Энрико, и мы стали не только партнерами по бизнесу, но и друзьями. Иногда я думаю, что он слишком хороший, и люди его используют так, как никогда не могли бы использовать меня. С ним очень весело, и на вечеринки мы тоже ходим вместе. Он любит это дело. Когда мы жили с ним в одном доме, я очень редко его видел, потому что он приходил с работы около восьми часов вечера, потом выходил из дому в 11.30 или в полночь, а в следующий раз мы с ним встречались уже на работе в восемь часов следующего утра.

ЭНРИКО

Впервые я встретил Эдди в 1990 году, когда он выступал в "Ф3000". Я был менеджером Эмануэле Наспетти, который вместе с Эдди и Хайнцем-Харальдом Френтценом выступал тогда за команду Эдди Джордана. В том году Эдди закончил чемпионат на третьем месте и выиграл гонку в "Хоккенхайме". И именно Эмануэле мне сказал, чтобы я присмотрелся к Эдди, так как это очень хороший и очень умный гонщик.

Поначалу я увидел, что он слегка замкнутый, но веселый. Я работал по привлечению спонсоров для Эдди Джордана, и в 1993 году Эдди начал выступать за "Джордан" в "Формуле-1". Когда я узнал его поближе, он мне понравился. Я увидел, что он прямой человек, с ним легко иметь дело, хотя сперва мне было тяжело понимать его акцент. Мы обладаем противоположными характерами: он очень импульсивный и очень быстро расстраивается, но затем очень быстро об этом забывает. Он агрессивен, а я более дипломатичен. Он стеснителен, но после того, как узнаешь его поближе, тебе открываются проявления того, что он на самом деле чувствует. Он думает, его слабость в том, что он открыто проявляет свои эмоции, поэтому если у него есть слабые места, он их вам не покажет до тех пор, пока достаточно хорошо вас не узнает. Люди думают, что он жесткий человек, но это не так. У него сильная воля, которая помогла ему добиться успеха, но глубоко внутри он по-настоящему хороший парень.

Мы стали очень близкими друзьями, и, работая вместе, мы вместе и отдыхаем, и, я думаю, это помогает нам лучше понять друг друга. Мы оба знаем, как нужно работать, и как нужно отдыхать. Учитывая тот факт, что мы работаем в таком тесном сотрудничестве, у нас возникает очень мало проблем. До драки дело никогда не доходило, и мы всегда могли разрешить любые проблемы, которые могли возникнуть.

Мы всегда стараемся заинтересовать тех спонсоров, которые уже вовлечены в "Формулу-1", так как они понимают и этот спорт, и значение того факта, что они имеют дело с пилотом "Формулы-1". С ними можно говорить на одном языке. Спонсору необходимо понимать, что у спортсмена есть масса обязательств, и что можно использовать сотрудничество с пилотом, пока он выполняет свои обязанности. Лучший спортсмен, и Эдди в этом особенно хорош, отдается на все

100% тому, на чем в данный момент он сфокусирован, управляет ли он машиной или участвует в рекламной акции своего спонсора. Мы с Эдди я всегда напряженно работаем над тем, чтобы дать спонсору все лучшее, что можем, и у него со спонсорами очень хорошие отношения. Он может позвонить им после своей победы и сказать "Ну что, я супер или нет?", и им это нравится.

Самая хлопотная часть моей работы - это пресса, ведь иногда Эдди может быть слишком откровенным, и затем мне приходится весь день сглаживать возникшие трения. Он производит впечатление равнодушного человека, но когда мне делали операцию по удалению грыжи, он звонил мне чаще, чем моя мама, поэтому нет сомнений в том, что он очень заботится о дорогих ему людях. Если ты предан ему, он всегда будет предан тебе.

У него не так много плохих привычек, но у него есть склонность валять дурака перед людьми, и я думаю, что будет лучше, если вы не покажете, что вас это раздражает. Ему быстро становится скучно, и он терпеть не может внимания к своей персоне, кроме тех случаев, когда на него обращают внимание красивые девушки. В общении с девушками он мастер. Он обладает даром оратора, и часами может трепаться ни о чем. Когда я встречаюсь с девушкой, я стараюсь найти с ней общие интересы, и может потом у нас с ней что-то получится, он же может болтать с такими девушками, с которыми вообще разговаривать не о чем.

Это действительно талант, он может часами говорить ни о чем девушке, которая ничего не понимает. У него может получиться все, чего он в любой момент захочет, и наблюдать за этим со стороны очень увлекательно. Он по натуре победитель, может познакомиться с кем угодно, и его уверенность в себе необычайно высока. В настоящее время у него очень серьезный роман с Анук, поэтому он пока перестал знакомиться просто так, но он запросто может охмурить любую девушку, если захочет.

Еще он любит заниматься бизнесом и делать деньги. Он очень проницательный, и я думаю, что после окончания гоночной карьеры, он станет неплохим бизнесменом. У него есть свой самолет, машины, яхта, дома и даже я, его менеджер, и все это он получил по сниженным ценам. Мне нравится моя работа, и я очень рад работать с ним, создавать хорошую деловую базу для нас обоих.

Когда сделка с "Хондой" сорвалась, нам пришлось приступить к поиску иных вариантов, и в то же время продолжать переговоры с "Феррари". Во время Гран-при Испании я говорил с Джеки Стюартом и сказал ему, что мы бы хотели быть первыми в его списке кандидатов. Потом Джеки продал команду "Форду". Мы не знали, что он это сделал, до тех пор, пока об этом позднее не объявили официально. Мы также разговаривали с "Джорданом", командой, которая для Эдди просто семья родная, но в конце концов возможность выступить за "Ягуар" была слишком хороша, чтобы ее упустить. Эдди всегда хотел сотрудничать с производителем двигателей, а сотрудничество с "Ягуар" в "Формуле-1" - это просто

фантастика. Он с большим нетерпением ждет возможности стать первым в большой команде, и я не думаю, что его огорчает уход из "Феррари". Он реалист, и понимает, что если бы остался, то всегда был бы номером вторым при Михаэле, а для такого талантливого и амбициозного пилота, как Эдди, такая ситуация не может быть приемлема слишком долго.

В сделке с "Феррари" были еще и другие проблемы. У нас с "Феррари" был контракт, основанный на результатах его выступлений, и Эдди это не устраивало. Он хотел, чтобы ему платили за его работу, вне зависимости от того, насколько хорошо у него получилось проехать гонку. Зная, что ему придется жить в тени Михаэля Шумахера, он думал, что из-за такого контракта ему будет труднее получить хорошие деньги. Тем не менее, он получал в "Феррари" из года в год все больше и больше. С 1996 по 1999 он улучшал свои результаты, и его зарплата была все больше и больше. Поначалу в "Феррари" думали, что его контракт более выгоден для них, чем для него, но к сроку истечения контракта они были вынуждены платить ему намного больше, чем если бы он получал у них просто зарплату.

Когда во вторник после Сильверстоуна господа Монтедземоло и Тодт сказали нам, что "Феррари" решило не продлевать контракт с Эдди, мы не удивились, потому что у нас уже было соглашение с "Ягуар". "Феррари" трудно было решить считаться с Эдди. Это команда создавалась вокруг Михаэля Шумахера, и это должно было повлиять на их решение. Мне показалось, что г-н Тодт был в данном случае исполнителем, а не автором решения, и мне кажется, он представил г-ну Монтедземоло и руководству "Фиата" два или три различных сценария. В конце концов, решение принимает президент, но его нужно согласовать с остальным руководством. У них был выбор. Они могли изменить условия, в которых работает Михаэль Шумахер. Они могли сказать ему, что Эдди - хороший гонщик, он быстр и хочет побеждать, или повлиять на него как-то еще.

Думаю, Эдди стал слишком большой проблемой для "Феррари". Через журналистов Эдди мог повлиять на общественное мнение, и мне показалось, что это оценивалось негативно. Также он больше не был второсортным гонщиком. Михаэль на деньги "Фиата" подписал контракт до 2002 года. Имидж Эдди среди общественности приобрел большой вес. Эдди очень популярен как в команде, так и в Италии вообще. Так что я думаю, в конце концов "Феррари" решили, что для них будет лучше, если Эдди уйдет. А чем еще это можно объяснить? Какой смысл избавляться от гонщика, который способен принести титул чемпиона мира? Если Эдди в будущем продолжит борьбу за чемпионат, им придется очень серьезно подумать над этим решением.

Может быть, в дальнейшем кому-то эта смехотворная ситуация выйдет боком. Зачем платить пилоту 25 миллионов долларов? Если Эдди приезжает на последнюю гонку с шансами на титул чемпиона мира, он показывает тот же самый результат, которого в "Феррари" добился Михаэль. После Сильверстоуна

он вышел из тени Михаэля, и теперь, мне кажется, что он наконец обрел полную поддержку со стороны команды. Какое-то время они думали, что Михаэль может вернуться, и не воспринимали Эдди лидером, недооценивая его качества.

Говорили, что Эдди недостаточно агрессивен, но он регулярно доводил машину до финиша и приносил команде важные очки. Чемпионат мира не выигрывается на голом риске. Каждый год он выступал все лучше и лучше, и его достижение уникально - очень немногие гонщики из года в год улучшали свое положение в финальной таблице чемпионата.

Наконец, в субботу 4 сентября "Феррари" объявила о подписании контракта с Рубенсом Баррикелло. В это время Эдди направлялся на свою яхту "Анаконда", где его ждала Соня, родители и дочь Зоя. Это сообщение ознаменовало конец эпохи не только для него, но и для всех нас, включая Соню, которая с ним работала в "Феррари".

СОНЯ ИРВАЙН

Для меня это не стало большим сюрпризом, так как некоторое время назад мы уже знали, что они собираются взять в команду Рубенса. Тем не менее, меня расстроила перспектива расставания с "Феррари", командой, которая всегда считается лидером. Несмотря на то, что тут были свои взлеты и падения, я приобрела много друзей. За четыре года я познакомилась с кухней, как можно здесь работать и добиваться своих целей, а теперь мы опять возвращаемся на исходные позиции. Для меня это - конец эпохи. Но нужно двигаться дальше. Я пойду работать в другую команду, и буду изучать, как она работает. Но даже в этом случае мне грустно уходить. Не потому, что я занималась шикарным трудом в шикарной команде - по большей части это была просто очень тяжелая работа. Я никогда не думала о ней как о чем-то восхитительном. Я просто прихожу и выполняю свою работу; гонка заканчивается, я иду домой и занимаюсь другими делами. Не поэтому мне грустно.

Не думаю, что Эдмунд расстроился, ведь он действительно больше не мог оставаться вторым номером при Михаэле. Ничто не длится вечно. Ему понадобилось некоторое время, чтобы подготовиться, и теперь он отправится в "Ягуар" - для него это серьезный вызов. Он может оказать помощь в становлении команды, быть лидером, и ему этого очень хочется. В определенном смысле после ухода из "Феррари" этот шаг для него был естественным. Он был номером вторым в очень большой команде, теперь он будет звездой в команде, которая тоже обещает быть очень серьезной, и у "Ягуара" есть для этого потенциал. Для него это должно быть восхитительно. Эдди очень умен, он прокрутит ситуацию в голове, чтобы использовать ее с наибольшей выгодой, и это то, что нам обоим придется делать.

Теперь он получил великолепный шанс стать чемпионом мира, но если бы Михаэль был в команде, этого бы не случилось, и смотря в будущее мы должны это учитывать. Когда "Феррари" обнародовала информацию о том, что подписан контракт с Рубенсом, в ответ нам пришлось сделать свое заявление для прессы и просто сказать, что Эдмунд провел в "Феррари" четыре замечательных года, он хочет бороться за чемпионат, но, к сожалению, больше не может быть вторым номером при Михаэле.

Я думаю, что фанаты наверняка удивились, узнав, что "Феррари" решила выгнать своего пилота, борющегося за титул чемпиона, но не мне это объяснять и не мне это критиковать. Внутри команды слухи ходили достаточно давно. Некоторые из механиков подходили ко мне и спрашивали "В чем дело, почему бы им не оставить Эдди?" Вряд ли они поступили так, потому что Рубенс лучше как гонщик. Эдди гонялся с ним раньше, и психологически был гораздо сильнее. Я не знаю, изменился ли Рубенс с тех пор. Наверное, я пристрастна, но мне кажется, что как гонщик Эдди за последние годы стал гораздо лучше. Он зрелый пилот, и очень силен психологически. Очень трудно быть вторым пилотом, зная, что если ты лидируешь в гонке, а твой первый пилот позади, и тебе придется пропустить его. Психологически с таким фактом трудно смириться, а он жил с этим четыре года.

ЭДМУНД СТАРШИЙ

Думаю, переход в другую команду в качестве лидера - хорошая возможность для Эдди. По некоторым причинам его не хотели больше видеть в "Феррари". Некоторые говорят, что так получилось потому, что номером первым в "Феррари" был Михаэль, но по-моему, это ерунда. Это связано с командой. "Вильямс" и "Макларен" идут к победам в чемпионате мира, работая, как единое целое, они не строят развитие команды вокруг одного пилота. Разные гонщики по-разному водят машины, и имеют разные предпочтения в настройке машин и в тестах, и мне кажется более целесообразным строить работу вокруг двух равных пилотов и вкладываться в них одинаково.

Не думаю, что Эдди был выбит из колеи. Кажется, он относится к этому так, что одна дверь закрывается, другая - открывается. Он всегда был таким. Будет забавно, если он выиграет чемпионат, не будучи в дальнейшем пилотом "Феррари".

ЭНРИКО

Несмотря на грусть расставания с "Феррари", мы очень рады, что в следующем году Эдди будет выступать за "Ягуар". Мы подписали с командой трехлетний контракт, не связанный с результатами выступлений, и по этому соглашению он стал третьим в списке самых высокооплачиваемых гонщиков "Формулы-1" после Михаэля Шумахера и Мики Хаккинена. В "Ягуаре" нет деления на первого и второго пилотов, но усилия команды будут сосредоточены на Эдди, и он будет

лидером. Джонни Херберт станет хорошим партнером Эдди по команде; у них были определенные разногласия по поводу гонки в Австралии несколько лет назад, но все уже в прошлом. Джонни, когда они были в "Формуле-Форд", был на три секунды на круге быстрее Эдди но я думаю, что теперь Эдди стал гораздо лучше!

Мы уже сейчас думаем о маркетинговой стратегии, и мне кажется, мы нашли лучшее решение. Быть первым гонщиком "Формулы-1" за рулем "Ягуара", сотрудничать с "Фордом" и Джеки Стюартом - это фантастика. О лучшем мы и мечтать не могли.

Когда "Форд" купил "Стюарт", и на свет появился "Ягуар", образовалась замечательная комбинация. Поначалу у нас не может быть слишком много шансов на выигреш Чемпионата мира с "Ягуаром", но, думаю, мой опыт в "Феррари" создает идеальную платформу для того, чтобы возглавить команду. Мы славно поработали с Микой Сало, но я заметил между нами разницу в опыте выступлений за большую команду. Сейчас он находится на таком уровне, на котором я был по приходу в "Феррари", и мне стало понятно, сколь многому я научился в "Феррари" за эти четыре года. Это придает мне большую уверенность, чтобы отправиться в новую команду уровня "Ягуара" и оказаться там в роли лидера.

Еще выступления за "Ягуар" означают, что я могу жить в Италии три или четыре месяца в году, не привлекая к себе такого внимания, которое получает гонщик "Феррари". Мне нравится вызов, и я действительно с нетерпением жду возможности привести "Ягуар" к успеху в "Формуле-1".

В результате всей этой шумихи повышенный интерес к Гран-при Австрии был обеспечен. Вся пресса в один голос принялась обвинять меня за некоторые высказывания; журнал "Аутоспорт" вышел с заголовком "Разговоры прекращаются, пора балаболу Ирвайну доказать, что он может победить гонщиков "Макларен". "Балабол" - все-таки, наверное, преувеличение. Я - откровенный человек, говорю то, что думаю, и не считаю, что от этого может быть много вреда. Главная проблема в том, что я разговариваю с итальянской прессой, и мои слова переводятся на итальянский язык, так как я разговариваю с ними по-английски, затем они попадают в Германию для немецкой прессы, затем опять в Англию для английской прессы. Очень часто разница между тем, что напечатано и тем, что было сказано, невероятна. Чуть раньше в этом году я давал интервью и сказал журналисту "Я не знаю, собирается ли Михаэль мне помогать, но, так как я сейчас впереди Хаккинена, было бы неплохо, если бы Михаэль вернулся и помог мне". В результате заголовок статьи был таков: "Шумахер, для тебя все кончено, теперь ты должен помогать мне". Мне было смешно, это просто развлечение, а в "Феррари" люди выходят из себя. Каждый раз, когда я приезжаю на гонку, Жан Тодт спрашивает: "Эдди, ты это говорил?" и показывает мне разные статейки. Я отвечаю: "Жан, перестань тратить мою жизнь на эти сплетни". В конце концов,

какой смысла обсуждать старые новости, ведь на следующий день они их постелят под рыбные очистки.

Глава 8. Гонщики

Где бы я ни появлялся, везде стараюсь оставить свой след. В "Джордане", "Феррари", а теперь и "Ягуаре" обо мне формируются достаточно устойчивые мнения - подозреваю, что это слегка напоминает жизнь золотой рыбки в аквариуме. У меня также сложились свои собственные мнения о тех людях, с которыми мне довелось поработать в мире автогонок.

Я бы не сказал, что обзавелся в этой среде большим количеством друзей, поскольку здесь столько всего дурного, но есть и несколько очень замечательных людей - например, Йен Филлипс, коммерческий директор "Джордана". Йен - мой самый лучший друг в автогонках, один из приятнейших людей, которых вы можете встретить, открытый и без выкрутасов, и в "Формуле-1" это большая редкость. Мы весело проводим время, порой отрываемся на вечеринках, но Вдобавок, когда я только-только пришел в "Формулу-1", он научил меня жизни в Паддоке.

То, что в "Формуле-1" существует некоторое количество засранцев, даже не обсуждается. Вдобавок, у некоторых наблюдаются серьезные психологические проблемы. По-видимому, "Формула-1" притягивает подобных персонажей, и у очень небольшого количества людей нет каких-либо комплексов. Редкое исключение - Росс Браун. Он бывает тверд, как камень, а иногда, когда того требует ситуация, он может показать характер, к тому же он обладает очень холодным рассудком. Йен, скорее всего, слишком добр для "Формулы-1", и порой люди этим пользуются. Не думаю, что обладаю какими-либо комплексами, и меня уж точно не удастся использовать в своих целях. Если потребуется, я могу оказаться самым засранистым засранцем.

Я крайне осторожен в общении с людьми, и должно пройти очень большое количество времени, прежде чем я начну считать кого-либо своим другом, но я достаточно проникателен, и обычно, принимая решения о каком-либо человеке, оказываюсь прав. Может быть, уйдя из "Формулы-1", я стану относиться к людям немножечко проще, но в настоящий момент я обычно исхожу из предположения, что всем от меня что-то да нужно, и только после этого отсеиваю добро от зла. Впрочем, я достаточно счастлив в своей маленькой компании друзей и порой пересекаюсь с некоторыми парнями из "Формулы-1", такими как ДиСи, Жаком или Трулли. ДиСи - хороший гонщик; наверно, не настолько хороший, как Хаккинен или Михаэль, но он находится в следующей небольшой группе. Мне кажется, я побыстрее его, и, хотя вы ожидаете подобного ответа с моей стороны, я

в самом деле в это верю. По правде сказать, не думаю, что "Макларен" использует ДиСи по максимуму. По-моему, в техническом плане он лучше Мики, но Мика обладает большим природным талантом. Кроме того, Мика более стабилен - а при подсчете очков этот фактор играет значительную роль.

Мика - достаточно приятный парень, быстрый и талантливый. Однако, он допустил пару ошибок, которые должны были крепко засесть в его подсознании. Оплешности, совершенные им в Имоле и Монце, приведшие к сходу с дистанции, не исчезнут просто так. Когда в следующий раз он возглавит гонку, возможно, подходя к пределу, он почувствует себя неуютно, и тогда нам будет легче его достать. Мне кажется, на преимущество "Макларена" может повлиять неуверенность Мики в своей способности довести болид до финиша, не вылетев с трассы. Не выбрось он те 20 очков, и чемпионат был бы уже у него в кармане. В этом смысле мне бы не хотелось оказаться на месте Мики, но Мика является топ-пилотом, и, подобно мне, он сможет перебороть негативную ситуацию и заставить ее работать на себя.

Меня также удивила его реакция после Спа. Так себя вести нельзя. Не прикоснуться к шампанскому во время церемонии награждения - один из самых ужасных поступков, которые я когда-либо видел. Если ты настолько говенно себя чувствуешь, не показывай этого. Мне кажется, все это, вкупе со слезами после Монцы, может вызвать у него проблемы. В конце концов, это очень обидно - быть настолько быстрым, а потом столь глупо все проиграть. Так или иначе, ему придется отложить эти ошибки в самый дальний уголок своего сознания, и продолжить работать. Бьюсь об заклад, ему удастся с этим справиться.

Некоторые утверждают, что Дэймон подвержен стрессам, но я с этим не согласен. Конечно, ему повезло оказаться за рулем "Вильямса", но он все же выиграл чемпионат мира, а этого нельзя добиться без таланта и целеустремленности. Должен признаться, на старте сезона 1999 года я интересовался, зачем он продолжает выступать, и у меня возникали мысли, что он так поступает исключительно из-за денег. Но если вы посмотрите на гонки типа Спа, где он прекрасно отработал в квалификации, то следует признать, что порох в пороховницах у него еще есть. Стоит вам только поставить на нем крест, а на самом деле, когда он объявил о своем уходе, он собственноручно списал себя, он наносит ответный удар. Чтобы проехать по Спа, нужен крепкий характер, и его выступления доказали, что он снова в игре.

Можно частенько услышать мнение, что из всех пилотов "Формулы-1" больше всего мы схожи с Жаком Вильневом. Мы оба говорим, то, что думаем, но, мне кажется, на этом наше сходство заканчивается. По крайней мере, в одном аспекте мы абсолютно различаемся. Я не уверен, знает ли он вообще цену деньгам. Как-то раз мы зашли в магазин, и он купил 60 компакт-дисков, не зная ни одного из артистов. Спросите его, во сколько ему обходится его самолет, и выяснится, что он этого не знает, его это не беспокоит. У меня все по-другому, я всегда знаю точную

цену, и стараюсь совершить сделку повыгоднее. На меня работает ряд людей, старающихся сохранить мои деньги путем совершения наилучших по возможности сделок, но я всегда в курсе их расходов. Я знаю цену своим игрушкам, и я за ними слежу.

В настоящий момент Жак демонстрирует свой талант и на трассе выкладывается на всю катушку, но не во всем наши взгляды совпадают. Конечно, новые правила не есть панацея ото всех бед, но я бы не сказал, что они абсолютно бесполезны. Гоночные машины в самом деле следует сделать помедленнее. Жак сказал, что в нашем деле главное - это смелость, но, мне кажется, в перспективе, это может привести к глупости. В прошлом году в Спа он заявил, что "пройти О'Руж в пол является вызовом". Что ж, для меня вызов - это наиболе быстрая путь от старта до финиша. Риск - очень дешевое развлечение. Но даже если у Жака и возникают странные идеи, отличные от моих, по крайней мере, он - индивидуал, а мне по душе люди, выделяющиеся из толпы. К тому же, с Жаком можно посмеяться, а это говорит о многом. Мне очень нравится с ним отдыхать.

Помимо гонщиков, во время моего пребывания в "Феррари", на меня оказывали влияние и другие люди.

ЖАН ТОДТ, начальник команды, Феррари

Впервые я услышал об Эдди Ирвайне на "Сузуке" 1993 года, когда он вступил в схватку с Сенной. Новичок "Формулы-1" мгновенно вступил в схватку с одной из легенд, и это у всех вызвало большой интерес. Тогда я был уже в "Феррари", поскольку управлял командой с июля 1993 года, и я присутствовал на собрании, на котором Эдди пришлось объясняться за свои поступки.

В конце 1995 года нам пришлось подыскивать пилота, который в сезоне'96 смог бы занять место рядом с Михаэлем Шумахером, и Эдди выглядел наилучшим вариантом из всех возможных. Одним из неудобств этого выбора было то, что нам пришлось бы заплатить "Джордану" значительную сумму отступных. Я встретил Эдди в "Эшториле" по ходу Гран-при Португалии, он поднялся ко мне в гостиничный номер, и мы проговорили два вечера подряд.

Мне понравилось то, что он выглядел очень уверенным в себе и очень сильным в психологическом плане. После этих встреч я убедил "Феррари", что дело того стоит, и "Джордану" вполне можно заплатить требуемую сумму для выкупа контракта, и взять Эдди к нам в команду. По-моему, с его стороны это было очень смелым шагом - принять борьбы с Шумахером. В начале ему не удавалось проводить на тестах столько же времени, сколько бы ему хотелось, столько же, сколько Михаэль, и для него это было нелегко. Но он не опускал рук, и я знал, что его ждут лучшие времена. Мне пришлось ему это объяснить, чтобы он понял и поверил.

Первые гонки сложились очень трудно, ведь у нас была новая машина, новая команда, новый способ работы. По-моему, одной из главных причин, благодаря которой Эдди сумел пережить первый год и найти свое собственное место в команде, стала его сила духа. Что бы с ним ни случилось, он всегда умудрялся отложить это в сторону и продолжать работать, а это является одним из самых главных качеств, которым нужно обладать для хорошего выступления в автогонках.

Он выглядит очень пофигистичным, но если вы узнаете его поближе, он вовсе не пофигист. Ему нравится выглядеть в глазах окружающих плейбоем, но он изменился. Вначале он вел себя просто отвратительно: клал ноги на стол, отвечал на звонки мобильного во время собраний. Я попытался объяснить ему, что так вести себя нельзя, и что мы хотим, чтобы пилот "Феррари" вел себя иначе. Ему потребовалось некоторое количество времени на то, чтобы это осознать. Но на самом деле он вовсе не такой пофигист, как кажется, он куда более целеустремлен, куда более сконцентрирован, и намного более профессионален, чем порою предстает перед людьми. Настоящий плейбой не смог бы бороться за титул чемпиона. Он гораздо круче, чем о нем думают.

Мне кажется, самым большим его достижением оказалась способность сопротивляться прессингу борьбы с Михаэлем, и одновременно с этим расти в гоночном плане. На самом деле, именно давление способствует тому, что он начинает выкладываться на полную катушку - он может быть выключен вплоть до самой последней минуты, затем сесть в машину, и приложить очень большие усилия. Он сократил отрыв от Михаэля, и это делает ему честь. Мне кажется, Эдди Ирвайн способен прибавить еще, но быть гонщиком в "Формуле-1" - трудная работа, поскольку твой успех напрямую связан с характеристиками болида и команды. Поэтому в определенный момент, каким бы хорошим гонщиком он не был, его успех так же зависит от команды, в которой нужные люди должны находиться в нужных местах, и от которых ты умеешь получить по максимуму их способностей.

Лично я не люблю делить их на первого и второго. Мне кажется, эта ситуация возникла сама по себе, поскольку большую часть времени Эдди был позади Михаэля, и ему приходилось догонять. Но когда Михаэль попал в аварию, Эдди здорово справился с ситуацией, и он продолжает хорошо работать на нас. Мы не знаем, когда Михаэль вернется обратно, это очень сложный вопрос. Нам не известно, столкнется ли Михаэль в первое время после возвращения с трудностями, мы должны принимать каждый день, как он есть. В настоящий момент Эдди является ключевой фигурой в "Формуле-1". Но, вы знаете, как это бывает, "Формула-1" не стоит на месте, и, мне кажется, то же самое можно сказать и про Эдди. Пока он в "Формуле-1", он всем будет нравиться, потому что он - особенный, но он крайне непредсказуем. В один прекрасный день он решит отправиться в кругосветное путешествие в обществе пятнадцати девушек, и на

этом все и закончится. И это может случиться в любой момент. Надеюсь только, что не в этом году!

РОСС БРАУН, технический директор "Феррари"

Мне не доводилось работать с Эдди до тех пор, пока я не оказался в "Феррари", но он возникал в поле моего зрения. Наше первое пересечение произошло в тот день, когда на вечеринке в Австралии я пытался остановить драку между ним и Джонни Хербертом. Не знаю, из-за чего там разгорелся сыр-бор, но помню, что с вечеринки Эдди вынесли практически в горизонтальном положении. Мне кажется, то были времена его настоящей плейбойской жизни, в настоящее время он относится к гонкам куда более серьезно.

Придя в "Феррари" мне пришлось с ним познакомиться, и я увидел, какая нацеленность скрывается под маской завсегдатая вечеринок. В Эдди сочетаются две полных противоположности - плейбой, образ которого он демонстрирует на публике, и очень серьезный гонщик, очень талантливого и конкурентоспособного. Некоторые могут увидеть в этом противоречие, но, по моему, его гоночная жизнь настолько интенсивна, и в ней он находится под таким давлением, что та, другая сторона Эдди является его способом пожить несколько дней иначе. У Михаэля есть семья и это отвлекает его от автогонок, для Эдди - это яхты, самолеты, девчонки и все такое. Но это не отвлекает его от работы. В тот момент, когда он прибывает на гоночную трассу, развлекалово заканчивается, и он полностью концентрируется на работе. Вот что необычно в Эдди, в нем сочетается два этих противоречивых характера, но, на самом деле, они прекрасно дополняют друг друга. Может быть, десять, пятнадцать, двадцать лет назад ничего бы из этого даже не комментировалось бы. Вы могли приехать на трассу, впрыгнуть в машину, вылезти из нее, прогулять всю субботнюю ночь, затем появиться на гонке в воскресенье и так далее. Тогда гонки не были столь серьезны или конкурентоспособны, как сейчас. В наши дни большинство гонщиков, за исключением Эдди, не умеют отдыхать на полную катушку, а после этого хорошо гоняться.

Мне кажется, большинство людей просто не осознает, сколько физической силы требуется при вождении гоночного автомобиля. Пилоты проходят повороты, испытывая нагрузки в 3, 4G и тормозят при 5G. Если вы или я попытаетесь поехать в гоночном болиде, мы будем совершенно измотаны уже после одного или двух кругов. У нас просто не хватит мощи. Пилоты - одни из самых хорошо физически подготовленных людей в спортивном мире, но из-за того, что они сидят в гоночных болидах, люди просто не могут себе представить, что пилотам необходимо поддерживать физическую форму.

Главное, что я увидел в Эдди в этом году, это как его успех, его победы помогают обрести ему уверенность в своих силах. В результате этого он становится еще более хорошим гонщиком. Он намного более стабилен и конкурентоспособен,

нежели в предыдущие годы. Его самой большой проблемой было то, что его постоянно сравнивали с Михаэлем, которого большинство людей считает лучшим в современной "Формуле-1". Михаэль обладает невероятным природным талантом, и, мне кажется, Эдди пытается встать на следующие позиции: "Что ж, может, у меня и нет такого таланта, как у Михаэля, зато я очень близок. Поэтому, улучшая себя, я могу сократить существующую разницу в чистых гоночных способностях". Эдди действительно принялся над этим работать, и это принесло свои плоды. Вместо того, чтобы копировать Михаэля, он разобрался с настройками болида и заставил их работать так, как ему того хотелось. Австралия стала хорошим тому примером. Он пошел своим путем и выиграл гонку. Он также стал более серьезно относиться к подготовке к гонке и пониманию гоночной стратегии. Он осознал, что для победы в чемпионате недостаточно просто быть самым быстрым пилотом.

С тех пор, как я присоединился к "Феррари", я замечаю в нем большие изменения. По-моему, сейчас идет его лучший сезон, и, поскольку с каждым сезоном он прогрессирует, я не вижу повода, почему бы ему не выступать еще лучше. Он стал быстрее, на самом деле я бы поставил его среди самых быстрых гонщиков после Михаэля, и даже на вершину этой группы, и сейчас он обладает намного более полным пониманием того, что ему необходимо для успеха. Его езда в Австрии подтверждает достигнутый им прогресс.

Я догадываюсь, что за шлемами люди хотят видеть живых людей, они хотят получить своих героев и злодеев. По отношению к некоторым пилотам чувства достаточно стерильные, они не выделяются, не говорят вне машины. Эдди же напротив привнес в "Формулу-1" определенный колорит. Но с нашей точки зрения порой это может превратиться в кошмар, потому что Эдди говорит, что думает, а после этого нам приходится разгребать сказанное. Он прекрасно подходит для прессы, но будучи столь откровенным, он оказывает на нас огромное давление. Более того, порою его откровенность идет ему во вред, поскольку периодически он критикует команду, а я всегда считал, что подобный сор из избы лучше не выносить. Я могу быть недоволен его пилотажем, но боже меня упаси комментировать это в прессе - это только для обсуждения внутри команды. Эдди привлекает огромное внимание, и, к сожалению, его фразы частенько перевирают, нанося ему вред.

Внутри команды Эдди может быть либо героем, либо злодеем, все зависит от того, как на это посмотреть. Если вы в команде ответственны за прессу, он может быть злодеем, если же вы тот, кто гуляет с ним на вечеринке воскресным вечером, он - герой. Он переходит от одного состояния к другому. Для меня он может быть и тем, и другим. Он может очень разочаровывать, поскольку закидывается на некоторых вещах, и мне приходится спорить с ним, их разъясняя. Мне кажется, что он поступает так преднамеренно. По-моему, он испытывает мои решения, дабы убедиться, что я думал прежде, чем собирался что-то сделать. С Эдди вы получаете и злодея, и героя, причем и того, и другого в огромных дозах.

История о том, как он из второго номера команды превратился в борца за титул, насыщена героизмом, и, мне кажется, в роли лидера он почувствовал себя иначе. До "Сильверстоуна" практически все внимание было сосредоточено на Михаэле, поскольку того воспринимали в качестве лидера команды и первого пилота. Поэтому, Эдди, живя в тени Михаэля, не осознавал, какое давление пресса порой обрушивает на Михаэля. Сейчас ему приходится жить с этой ответственностью, и мне кажется, он осознал иную сторону того, к чему это приводит.

Тем не менее, Эдди очень сильно настроен на борьбу, сильно самомотивирован; я бы не сказал, что он ощущает давление в обычном смысле этого слова. Если таковое имеется, то только то, что Эдди создал сам, поскольку ему так хочется преуспеть. Команда не давит на Эдди в том плане, что ему кровь из носу обязательно необходимо победить в чемпионате. Мы все знаем, что нам следует делать.

Та упомянутая Россом вечеринка имеет свою предысторию. Предыдущий год был годом моего дебюта в "Формуле-1", и я прибыл в лимузине Тины Тернер с актрисой по одну сторону, моделью по другую, и с бутылкой шампанского. Стоявшие снаружи подумали: "Что за птица появилась в "Формуле-1"?" Я не знал, как бы сделать это поэффектней.

Но в следующий раз мне это удалось. Вместе с Пирсом Портманом мы поздно покинули автодром, на дороге - куча пробок, а мы заметили машину скорой помощи, и тогда Пирс лег на дорогу, а я начал изображать, что делаю ему искусственное дыхание рот-в-рот. Мы рассчитывали на то, что нас подбросят до места. Они остановились, но, увидя, чем мы занимаемся, послали нас куда подальше. Затем подъехала полицейская машина, остановилась, узнала, кто мы такие, и подбросила на вечеринку.

Мы подарили им футболку, они нам - фуражку, и мы подкатили ко входу с мигалками и сиренами. Впечатляющее появление на не впечатляющую вечеринку. Лучшей его частью стала стычка с Джонни...

РОРИ БИРН, главный дизайнер "Феррари"

С точки зрения конструктора аэродинамически Эдди не совсем подходит для вождения гоночного автомобиля. Длина его тела относительно общей высоты слишком велика, и при проектировании болида нам пришлось это учитывать и оставлять ему больше свободного места. Нижняя часть спины Эдди располагается в кокпите дальше обычного, и нам пришлось переустановить несколько компонентов, которые мы планировали разместить под его ногами, дабы оставить ему достаточно свободного места. К тому же у него возникают большие проблемы со спиной - порою он испытывает очень сильные боли, и я уверен, что это сказывается на его вождении - поэтому нам пришлось проследить и за этим. Мы поработали над его сидением, и, мне кажется, в этом году оно стало лучше.

Мы разрабатывали болид, который подходил бы пилоту физически. Перед тем, как окончательно собрать болид, мы сделали его вчерне и проверили, правильно ли сидит пилот, находится ли там, где надо, рулевое колесо, располагаются ли в правильной позиции педали и какое место голова занимает в окружающем ее кокпите. Если гонщик пересаживается в запасную машину, нам приходится менять педали, приборы, рулевое колесо, учитывая расположение тела данного пилота.

Если говорить о том, больше подходит Эдди в плане гонщицкого стиля, я бы сказал, что он предпочитает более устойчивую заднюю часть. Михаэль может управляться с достаточно свободным задом, Эдди же это ненавидит. Если ему предоставить выбор, он скорее выберет недостаточную поворачиваемость, нежели избыточную. Он ненавидит, когда зад болида рыскает, и мы стремимся создать как можно более сбалансированный автомобиль, с которым можно добиться куда больших успехов, к тому же его легче настраивать. Я знаю, что в этом году Эдди больше обычного доволен автомобилем, поэтому, на мой взгляд, мы все сделали как надо.

Как только гонка заканчивается, я сразу же приступаю к работе, и если могу что-либо сделать, в воскресенье вечером я возвращаюсь в офис и работаю над улучшениями. "Формула-1" полна конкуренции, и, если вы не будете постоянно следить за развитием событий, то можете выйти побежденным. Последние несколько лет судьба чемпионата решается в самой последней гонке, и это показывает, насколько высок уровень конкуренции. В начале года "Макларен" может выставить более быструю машину, но к концу мы их догоняем и начинаем сражение. Кто может сказать, чья философия лучше? Мы хотим быструю надежную машину, и они хотят того же. За время, проведенное в "Формуле-1", я выиграл два титула с Михаэлем в "Бенеттоне", и был близок к еще двум в "Феррари", так что теперь я могу побиться об заклад, что ситуация должна снова повернуться в нашу сторону!

ЛЮКА БАЛДИССЬЕРИ, гоночный инженер Эдди Ирвайна с 1996 года.

Вам ни за что не попасть в этот спорт, если вы не умеете выдерживать психологическое давление. Я работаю в "Феррари" вот уже 10 лет и к прессингу мне не привыкать; на самом деле, оно мне даже нравится, меня это заводит. Ежедневная рутинная работа не по мне. Сражение за корону чемпионата - вот мечта любого гоночного инженера. И теперь нам представляется возможность воплотить ее в жизнь.

Первый год нашей совместной работы не был легким. Эдди прибыл из английской команды, и он не верил, что итальянцы способны работать на том же уровне. У нас случился неприятный момент в Монако, когда его развернуло, и он отстегнул ремни безопасности. Заехав после этого в боксы, он указывал на ремни, а мы его не поняли и заменили болиду нос. Это было не очень здорово.

Когда в 1996 году я узнал о том, что Эдди приходит к нам в команду, я посмотрел несколько записей его выступлений, ведь единственное, что у меня отложилось в памяти, это тот эпизод с Айртоном Сенной и происшествие в Бразилии. То были два самых неприятных момента в его карьере, но теперь мне хотелось рассмотреть его гонщицкий стиль и посмотреть, какой он гонщик. Когда он пришел в "Феррари", нам обоим пришлось много узнать, и, мне кажется, мы оба здорово выросли, и к настоящему моменту хорошо сработались. После первого совместного сезона мы сели за стол, обговорили все детали и решили сотрудничать. Мне кажется, по ходу этих дискуссий мы очень многое выяснили. В конце концов, мы оба работаем на "Феррари", и должны трудиться во благо этой команды. Добавлю только, что я целиком и полностью на стороне Эдди.

Сейчас, когда машина настолько улучшилась, между Михаэлем и Эдди уже нет такой разницы. Она намного быстрее и легче в управлении. Мне кажется, у обоих наших пилотов есть свои хорошие стороны, Эдди достаточно быстр в квалификации и может выжать из машины все. Так было не всегда. В начале он говорил, что не может "свернуть ей шею", то есть выжать максимум, но в этом году все изменилось. В среднем он отстает от Михаэля на 0.28 секунды. Эдди удалось изменить свой стиль вождения, и он кое-чему научился у Михаэля. Болид стал лучше, но то же самое можно сказать и про него. Он поработал над атакой поворотов и над поиском областей торможения. От Михаэля он узнал, что порою лучше притормозить на 10 метров раньше и после этого войти в поворот на куда большей скорости. После аварии Михаэля у меня сложилось впечатление, что Эдди стало не хватать его, как ориентира, особенно в квалификации.

Какие бы глупости люди не говорили, Эдди ужасно серьезен. Какие могут быть шутки, когда на кону стоит корона чемпиона мира, и ему, конечно же, хочется ее выиграть. Мы все хотим его триумфа: в конце концов, если он победит, это будет означать победу "Феррари", поэтому в борьбе за титул мы однозначно на стороне Эдди.

СТЕФАНО ДОМЕНИКАЛИ, руководитель команды "Феррари"

Впервые я встретил Эдди, когда четыре года назад он пришел в "Феррари". Мы приблизительно одного возраста, и по-моему, это здорово, потому что у нас много общих интересов. Перво-наперво я решил, что он - забавный парень, немного сумасшедший. Мне нравится его настроение и позитивный подход к работе, а также его взаимоотношения с ребятами. Это очень важно, особенно при работе в итальянской команде, проводить столько времени, получше узнавая механиков и инженеров, и налаживать с ними хорошие взаимоотношения. И вне всякого сомнения, Эдди в этом преуспел.

Самым трудным оказалось внушить Эдди, что помимо управления гоночным автомобилем, существует и другая важная работа. Для каждой гонки у нас подготовлена программа действий, и в начале нам было нелегко заставить его ее

придерживаться. Впрочем, очень скоро он осознал, что это такое - работать на "Феррари" и был очень послушен.

В "Формуле-1" всегда бывают черные и белые полосы, и последние несколько гонок, вплоть до Нюрбургринга, были полны трудностей. Мы изо всех сил пытаемся сохранить мотивацию, чтобы бороться до самого конца. Нам нужно увериться в том, что все находится под контролем, мы должны сохранять спокойствие и использовать свои мозги. В этом отношении нам нужно быть настолько менее "итальянистами", насколько это возможно! Мы должны продолжать движение к победе в чемпионате, который мы раз за разом пытаемся выиграть.

Этот год - экстраординарный. В следующем году Эдди перейдет в новую команду, и мы частенько будем с теплотой вспоминать о тех временах, что провели вместе. Впрочем, я надеюсь, что лучшие времена еще настанут, и превратятся в самый лучший приз для него и для нас.

ЭДДИ ДЖОРДАН, владелец команды "Джордан"

Моей отличительной способностью является то, что я нахожу этих пострелят, то есть парней с талантом, но без денег, ищущих, где бы показать свои таланты и стать чемпионами мира. Я беру их под свое крыло и даю старт их карьерам. Эдди Ирвайн - один из них. Я знал его отца, поскольку гонялся с ним в Северной Ирландии в Киркстауне. Но молодой Эдди Ирвайн был кошмарен. Он гонялся за "Кроссл", те его уволили, он гонялся за "Мюррей Тейлор", те его уволили. Но по своей бесконечной мудрости я взял его в "Ф3000". Затем он растворился в японской "Ф3000", и, думаю, для него это стало прорывом. Он оказался в своей тарелке - толпы моделей и привлекательных девушек, он знал толк и в вечеринках, и в том, как выкладываться на трассе.

Затем, перед тем, как уйти в "Феррари" он вернулся ко мне, а теперь он заработал имя и дальнейшую судьбу. Мне кажется, он прав в своем стремлении покинуть "Феррари", ведь он находится в тени Михаэля Шумахера. У него не было иной альтернативы. Теперь его ждет прекрасная команда "Ягуар", у которой впереди большое будущее, и, по-моему, он более чем доказал то, что обладает потенциалом лидера команды, и что умеет справляться с давлением.

Паддок никак не может определить, кто же из Эдди более богат - Ирвайн или Джордан? Следует признаться, что "Феррари" помогло "Джордану" выжить. Чтобы выкупить его контракт, нам было заплачено около четырех или пяти миллионов долларов. После подписания сделки мы сидели на берегу Лозаннского озера, кормили уток и решили позвонить Берни Экклстоуну, которому и сообщили: "Берни, мы только что достигли прекрасного результата, я обчистил "Феррари" на четыре миллиона". Ирвайн был счастлив, поскольку заполучил

трехлетний контракт, а мы были счастливы потому, что это означало спасение для "Джордана".

Человека, который по настоящему верил в Эдди Ирвайна, был Джеймс Хант. Он работал одним из консультантов "Мальборо" по поиску юных талантов, и как-то он сказал, что и Мику Хаккинена, и Эдди Ирвайна ждут впереди великие времена, и он был абсолютно прав.

Впрочем, должен сказать, что Эдди не относится к тому типу парней, с которыми вы хотели бы видеть свою дочь. В прошлом году я был шокирован, когда обнаружил, что моя дочь во время катания на водном мотоцикле наткнулась на столь знакомо выглядящего парня, который начал с ней болтать. Она вернулась обратно и сказала, что этот парень ей приглянулся, и что она собирается распить на его яхте стаканчик-другой. Мне было приятно слышать это, пока я не узнал, что этим парнем был Эдди Ирвайн. Этого я вынести не мог, я имею в виду Эдди Ирвайна со своей дочерью, для любого отца одна мысль об этом равносильна суициду. Последним человеком, с которым я бы хотел, чтобы у моих дочерей что-то завязалось, был Эдди Ирвайн. Отличный гонщик, отличный парень, но только держись подальше от моих дочерей!

Он очень любит поговорить, он остер на язык, но это вполне в духе современной ирландскости. Сейчас очень модно быть ирландцем, а он является частью нового поколения, которое вырастет и покорит этот мир.

ЯН ФИЛЛИПС, коммерческий директор Джордана

Эдди может стать самым лучшим чемпионом мира в "Формуле-1" после Джеймса Ханта. Нам нужен гламурный тип, молодой холостой парень, который умел бы жить на полную катушку. Он - прекрасный компаньон, полон жизни и обладает характером, с ним я провел много прекрасного времени. Я очень люблю находиться в его обществе, он способен заечь любую тусовку. Он знает толк в тяжелой работе, так же, как и в угарном веселье, и мне нравится такой тип людей. Мне кажется, он является отражением "Формулы-1", всего того, на чем она зиждется - шик и крутость в равных пропорциях. В наше время, когда вокруг не так много настоящих личностей, он является мостиком между спортом и шоу-бизнесом. Он может появиться как на страничке новостей, так и в спортивной рубрике, и найдется не так много спортивных звезд, способных на это. Он способен поразить ваше воображение.

Мне кажется, он был прав в своем решении перейти в "Феррари", это пошло на пользу ему, так же, как и им. Не думаю, что "Феррари" осознают, насколько им будет его не хватать, до тех пор, пока он не уйдет. В настоящее время в Паддоке нет другого такого человека, который бы делал тот объем работы, что проделал он за последние четыре года, но решение уйти - правильное. Ему нужно сменить обстановку, почувствовать - каково это - быть центром команды.

ДЖЕКИ СТЮАРТ

Я помню Эдди в "Ф3000", а в "Ф3" не помню. В то время он не был такой личностью, какой является сейчас. Я видел его победу на гонке поддержки Гран-при Германии в Хоккенхайме, и на подиуме он не улыбался. Помню, мне так хотелось, чтобы его улыбка была чуть пошире.

С годами он неплохо прогрессирует, взрастил в себе уверенность и харизму. Мне кажется, в 1999 году он перестал быть мальчиком. Победа в Австралии сломала ту невидимую стену, что возникает перед пилотами, которые никогда не выигрывали Гран-при. С этой победы Эдди, кажется, обрел новую опору в жизни, и новую веру в себя. Теперь он вышел из тени Михаэля Шумахера. До аварии Михаэля в Сильверстоуне, на мой взгляд, Эдди был столь же быстр, а порою и быстрее Шумахера. Шумахер вошел в черную полосу, а Эдди - наоборот. Наверняка, Михаэля это очень беспокоило, что Эдди не просто быстр, а порой и побыстрее него будет.

Нас привлекла именно такая его форма, вкупе с его зрелостью и уверенностью. Нам требуется гонщик, способный, как нам кажется, побеждать, и, по-моему, Эдди - из их числа. В настоящее время среди гонщиков очень много середнячков. Больших талантов нет, но Эдди способен выполнять работу. Поняв это, мы начали переговоры с его менеджером Энрико Дзанарини, который отлично ведет его дела, и, когда мы пришли к соглашению, то собрались в моем доме и неплохо побеседовали. Потом нам пришлось переговорить в Сильверстоуне с Нилом Вебстером и Ричардом Пэрри-Джонсом, оба - большие шишки в "Форде", и с нами тогда были Гари Андерсон и Пол. Эдди прекрасно понимал, чего он хочет, и сколько, по его мнению, он стоит. В то же время, он с большим энтузиазмом рассматривал возможность перехода в новую команду. Уверен, он разглядел ее потенциал, связанный с тем, что ее только что выкупил "Форд", который несомненно собирался вкладывать в нее большие деньги и жаждал побед. Эдди хотел стать лидером команды, и он понимал, что "Форд" сможет обеспечить нас всеми необходимыми технологиями и инвестициями. Наш бизнес-план состоял в том, чтобы выйти на конкурентоспособный уровень через четыре-пять лет, причем Эдди стартует в начале четвертого, продолжает в пятом и шестом, следовательно у него будут хорошие шансы оказаться на подиуме и выигрывать для нас гонки. Я знаю, что это в его силах, и мы с большим нетерпением ждем начала нашего сотрудничества.

Я варюсь в этом виде спорта уже достаточное количество времени, но все равно он мне очень нравится. Я люблю наблюдать за людьми, профессионально выполняющими свою работу, и, мне кажется, Эдди на это способен. Он - очень умный человек. Он наслаждается жизнью, любит инвестировать деньги, у него есть свой собственный бизнес, а такие человеческие качества мне по душе. Мне кажется, у него есть чутье, страсть и голод к победам. И если вы собираетесь выполнять отличную работу, без этих качеств вам далеко не уйти.

Добавлю еще, что Эдди уже прошел длинный путь к пониманию того, к чему нужно относиться с уважением, и какие слова нужно говорить. По-моему, необходимо четко понимать, за что тебе на работе платят деньги. Эдди будет выступать за "Ягуар", не самую проходную команду. Там полно формальностей, потому что она новая, и все, что они сделают, будет для них впервые. До этого они никогда не выступали в "Формуле-1", и с большой ревностью будут относиться к защите своего имиджа. У них будет корпоративный стиль одежды и все такое, но за эту работу ему заплатят хорошие деньги. У него достаточно ума, чтобы понять, что в таких ситуациях ему придется себя сдерживать. В конце концов, тебе приходится работать, как на трассе, так и вне ее, ведь в наши дни гонщик является не просто пилотом, но и коммерческим инструментом, используемым для маркетинга.

И ты не просто водишь болид, а являешься частью команды. Уверен, Эдди будет относиться к этому добросовестно.

РУБЕНС БАРРИКЕЛЛО

Впервые я встретил Эдди на "Сузуке", тогда он был совсем еще пацаном. Поначалу я решил, что он очень уверен в себе, и способен выполнять хорошую работу. Мне кажется, он изменился как гонщик - когда я знал его, он тормозил поздно и никогда не беспокоился о том, что произойдет в следующий момент. Он не просчитывал вещи, все шло само собой.

По-моему, в том, что в ту пору, когда мы выступали за одну команду, у нас с ним возникали проблемы, я должен винить только себя. Он был очень холоден, его не волновало происходящее внутри команды, и это сводило меня с ума. Я всегда думал о благе команды, а он занимался своими собственными делами, поэтому у меня могли возникнуть проблемы с мотором, а у него - нет. Но в этом, повторю, я виню лишь себя. С ним не трудно иметь дело, нет, просто нужен другой подход.

Мы с Эдди еще не обсуждали следующий сезон, он придет в "Ягуар", я - в "Феррари". Мне кажется, я сделал правильный выбор; это может стать моим шансом. Я амбициозен, и меня не беспокоит прессинг "Феррари". Вряд ли он будет превышать тот, под которым я находился в этом году. Я читал слова Эдди, что если я захочу застолбить в "Феррари" собственное место под солнцем, то сделать это нужно как можно быстрее, но посмотрим, как оно все пойдет. И тем не менее, Эдди стал моим лучшим учителем, он советует, как обходиться с Михаэлем Шумахером. Ему это удавалось очень хорошо, и мне нравится его подход - нужно просто заниматься своей работой. Эдди обладает большой психологической устойчивостью, и, надеюсь, этому я у него научился. Но, в итоге, делать работу предстоит именно мне.

Глава 9. Австрия

Некоторые спрашивают меня, каково это - быть лидером "Феррари". Они, наверно, предполагают, что должна была произойти некоторая типа религиозной церемония, на которой я был благословлен и провозглашен "Командным Лидером, в отсутствие Великого Лидера". Ничего подобного не было. Многие в "Феррари" все еще ждали, что Михаэль вернется и опять включится в борьбу за чемпионат. Я уже упоминал комментарий Росса Брауна насчет сдерживания Мики Хаккинена. Но мне кажется, я доказал, что могу выдерживать прессинг наравне с лучшими пилотами. Сейчас я был настроен на то, чтобы заставить всех поверить в серьезность моих претензий на титул.

На старте гонки в Австрии я стоял на решетке третьим, в секунде позади обладателя поула Мики Хаккинена. Причиной этому стала несбалансированность моих тормозов. На одном круге у меня могли заблокироваться передние тормоза, на другом - задние. Из-за этой проблемы мне было тяжело проходить повороты. Разница по секторам была не очень большой, и я знал, что в гонке таких проблем у меня не будет. Могу сказать, что чувствовал я себя вполне уверенно. Моей главной целью было пройти Девида, а потом не отпускать Мику. Меньше всего я мог предположить, что ДиСи протянет мне руку помощи. Трасса "А1" достаточно интересна, так что у меня были хорошие предчувствия. Я грамотно стартовал, а когда ДиСи во втором повороте вытолкнул Мику, это стало лучшим подарком, какой он только мог мне сделать. Он слегка зацепил правое заднее колесо Хаккинена, закрутив "Макларен", впрочем, после этого он смог продолжить гонку.

Но в итоге мы выиграли за счет правильной стратегии пит-стопов. Култхард и Баррикелло заехали на пит-стоп раньше меня, и я смог проехать пять быстрых кругов на легкой машине, создав себе перед пит-стопом разумный отрыв. После такого спринта, чтобы доехать до финиша, мне было нужно меньше топлива, и эта разница дала мне дополнительное преимущество. После того, как я выехал перед ДиСи, я показал еще несколько быстрых кругов, чтобы создать четырехсекундный отрыв. В заключительной стадии гонки меня слегка задерживали круговые, что сократило разрыв между мной и ДиСи с четырех секунд до двух. На втором комплекте резины машина испытывала недостаточную поворачиваемость, со временем это стало проходить, но возникли проблемы с тормозами, и мне пришлось слегка замедлиться. А потом, буквально перед концом гонки, ДиСи так быстро меня догнал, что я забыл о тормозах и просто рванул к финишу.

Я бы не сказал, что мы были на секунду медленнее лидера, как могло показаться из результатов субботней квалификации. Мне казалось, что разница составляет полсекунды, а в гонке мы всегда выступаем лучше, чем в квалификации. Люди говорили, что к концу гонки стали замечать дым, который шел из моей машины; но мне кажется, что это пар шел от моих мозгов, потому что мне приходилось думать об очень многих вещах.

Много было сказано о том, что на подиум не вышел Жан Тодт, но, как обычно, пресса лаяла не на то дерево. Команда приняла решение менять людей, поднимающихся на подиум, точно так же, как и "Макларен". Мы заметили, что на подиум вышел Эдриан Ньюи, а не Рон Деннис, и Жан Тодт решил, что будет честно, чтобы кто-нибудь другой из руководства команды смог испытать этот миг триумфа. Находиться на подиуме - особенный момент, ты смотришь на стоящих внизу, видишь все эти флаги и транспаранты, слушаешь национальный гимн. Во время моей победы в Австрии на подиум поднялся Росс Браун, так как он был главным тактиком, и это правильно, что именно он был со мной. То, что он на нашей стороне - большое преимущество. Еще одной хорошей новостью из Австрии было то, что оба "Макларена" были раздосадованы столкновением на первом круге. Хаккинен не являл собой образец счастья, потому что чувствовал - поступок ДиСи стоил ему победы, но кто ж знает? Разумеется, не очень умно было врезаться друг в друга, но такое случается, когда оба гонщика одной команды борются за победу. Это конечно придает спорту зрелищности, и в этом смысле должен сказать, что восхищаюсь Роном и его решением вдохновлять обоих пилотов на борьбу за главный титул.

Нет необходимости говорить, что я уехал с автодрома и устроил вечеринку с друзьями, вернее, пытался устроить. Я прибыл в Лондон, что оказалось не лучшим решением, потому что там все закрывается в 10-30. Мы закончили вечер ужином в китайском ресторане, и, так как там придерживаются правил, мы не могли выпить даже пива. Это был последний раз, когда после победы я ездил в Лондон. Трезвая ночь! Вы можете себе такое представить - Ирвайн и его друзья трезвые после победы?

Мне нравится наслаждаться жизнью вместе с моими друзьями, и безалкогольная ночь - это далеко не то, чего бы нам хотелось. Многие думают, что среди моих друзей много рок-звезд, но это не так. У меня есть друзья среди знаменитостей, но большинство моих приятелей - простые, обычные парни. Хотя мне кажется, что у нас, гонщиков, жизнь веселее, чем у рок-звезд. У нас есть деньги, и мы не увлекаемся таким мусором, как наркотики. Мне хорошо и после одной бутылки пива, и я не нуждаюсь ни в каком прочем дерьме.

Наверное, у меня всего четыре настоящих друга, и двадцать, с которыми зависаю. Я знаком с Крисом Ри, Крисом де Бургом, я встречался с Лизой Стренсфилд. Мик Хокнэлл - веселый парень, но больше всего мне нравится быть в компании моих обычных друзей. Некоторые из них богаты, а у других нет денег совсем. Богатые платят за бедных. Эта ситуация немного напоминает легенду о Робин Гуде, за исключением того, что мы не грабим богачей для того, чтобы заплатить за бедных.

Для меня нет никакого смысла в том, чтобы иметь яхту, и находиться на ней в одиночестве. Если мы отправляемся на ужин, а потом в ночной клуб, бутылка водки может стоить там 150 фунтов. Что ж, мы покупаем эту бутылку, и все из нее пьем. Нет смысла иметь деньги, если не желаешь их тратить. Деньги для меня

важны, и я люблю заниматься бизнесом, получать прибыль и заключать сделки, но я знаю, как от этого получать удовольствие. У меня есть дорогие забавы - их у меня больше, чем у любого другого гонщика "Формулы-1". И если я о чем-то сожалею, так это о том, что я не тратил денег еще больше. В этой жизни всегда думаешь о том, что завтра все может прекратиться, и эта мысль вынуждает быть более осторожным. Как оказалось, у меня больше денег, чем нужно, так что я мог потратить больше. Даже сейчас я трачу, возможно, не более 10% от того, что зарабатываю, так что я все еще экономлю 90%.

Думаю, что если бы я не попал в "Формулу-1", то остался бы в Северной Ирландии и продолжал вести бизнес моего отца. Он занимался подержанными автомобилями, и, мне кажется, мы смогли бы достичь чего-то серьезного. После сдачи экзаменов у меня не было никакого желания возвращаться обратно в школу, и мне хотелось работать с отцом, но он сказал мне, чтобы я пошел и нашел себе работу сам. Я ее нашел, она мне не нравилась, и я встал на учет. В офисе социальной защиты меня подняли на смех, человек признал себя безработным, но не хотел получать пособие. Но так я воспитывался - отец учил меня, что если ты не работаешь, то и денег за это получать не должен. После этого отец дал мне работу на своей стоянке. Отец не платил мне жалования, а все заработанное шло на оплату моих гонок. Я работал семь дней в неделю, и хотя сердце мое принадлежало автогонкам, тот бизнес мне нравился.

Люди говорят, что я проницательный бизнесмен и, как Мидас, превращаю в золото то, к чему прикасаюсь, но я не знаю, так ли это, может мне просто везет. Моим первым домом, который я купил, был маленький особнячок в Свэнли и через три года, когда начался бум недвижимости, продал, удвоив свою прибыль. До этого я делал деньги, покупая и продавая машины. Моей первой серьезной сделкой стала покупка в Северной Ирландии "фиесты" за 700 фунтов и продажи ее за 1400.

Периодически, как любитель, я играю на бирже но еще ни разу не погорел. Я люблю деньги. Фактически, за яхту я заплатил со своих инвестиций в фондовый рынок. Единственный раз, когда я потерял деньги на фондовом рынке, я дал кому-то деньги, чтобы они их пристроили. Я дал им 250 тыс. долларов, и они потеряли 15 тысяч. Я появлялся в нужное время, когда нужно уходил, но они все равно умудрялись терять деньги, и было очевидно, что они покупают и продают не те акции. Это был последний раз, когда я доверил кому-то другому делать за меня инвестиции. Число людей, которые могут играть на бирже, на самом деле не так уж велико. Уоррен Баффет - один их тех парней, которому удалось поймать свою удачу на рынке. В списке 50 богатейших людей, опубликованном в "Санди Таймс", он был четвертым с состоянием более 18 миллиардов фунтов, но он живет и дышит торгами, и мне бы не хотелось стать таким, как он.

Но я вижу, когда вклады сделаны неправильно, и, как я уже говорил, мне не кажется, что "Феррари" поступила правильно, поставив все на Михаэля

Шумахера. В Австрии некоторые члены команды все еще думали, что он вот-вот вернется, и, так как они вложили в него так много денег, им было неудобно от того, что я стал в Италии настолько популярен. Честно говоря, мне кажется, что внутри команды была группа людей, которые не поддерживали меня так, как должны были, но это было только временное явление. Джанни Аньелли и Лука ди Монтеземоло, люди, которыми я восхищаюсь и которых уважаю, хотят выиграть чемпионат, и мне кажется, что, если победит "Феррари", им все равно, будет ли это Михаэль Шумахер или кто-то еще. Без сомнения на моей стороне была итальянская пресса. Всегда находились люди, которые меня оказывали мне поддержку, а были и противоположные реакции. Иногда я чувствую, что это похоже на футбольный матч между двумя командами. Выигрывает ли твоя команда или другая, всегда нужно учитывать, что болельщики могут менять свое мнение из недели в неделю. А тогда мне хотелось заставить замолчать своих критиков и хорошо выступить в Германии.

И вот мы отправились в Хоккенхайм, на родину "Мерседесов"; туда, где всегда очень удачно выступал "Макларен". Но я намеревался испортить им праздник. На быстрых трассах у "Макларенов" было обычно небольшое преимущество перед "Феррари", и казалось, этот уик-энд не станет исключением. Я приехал в Хоккенхайм с отрывом всего в два очка от Хаккинена. Все, что нам было нужно - это заставить машину ехать быстро и опередить "Макларен". Чтобы этого достичь, нам нужно было поднять машину еще на ступеньку вверх, и мы над этим работали. За четыре года, что я провел в "Феррари", мы никогда не стояли на месте, и мне кажется, что в этом году все видели разницу и то, что прогресс действительно был.

В пятницу мы были быстры, но, естественно, то время большого значения не имело. У меня были проблемы с контролем задней части машины, и на утренней практике я вылетел с трассы. Терпеть не могу избыточную поворачиваемость и нервную заднюю часть, и как раз над этим над предстояло поработать. У нас были новые антикрылья, позволявшие очень быстро ехать на прямых, но на медленных отрезках машину было трудно контролировать.

Было приятно наблюдать, что к гонке в Хоккенхайме прессинг уменьшился. Победа в Австрии заставила замолчать критиков, и доказала, что я нормально выдерживаю давление. Думаю, что моя сила в мозгах, и в этом спорте это необходимо. Но в этот раз квалификация прошла не так уж здорово. Мика Сало оказался во втором ряду на четвертом месте, а я стал пятым. Честно говоря, мое пятое место радовало меня больше, чем четвертое, поскольку здесь выгоднее стоять на внешней стороне трека. У плохой квалификации были свои причины. В середине квалификационной сессии, настраивая машину, мы пошли не в ту сторону, и у нас не было времени вернуть все обратно для моих последних двух попыток. Вдобавок, на своей последней попытке я попал в трафик, и мне это определенно не помогло.

Тогда я думал, что нам нужно получше присмотреться к тому, как мы выступаем в квалификации. Казалось, что нам не удастся выйти на предел наших возможностей, и это нужно было срочно исправлять. И опять, как и в Австрии, тормозной баланс был плохим. Мы знали, что в гонке такой проблемы не будет, но было необходимо избавиться от нее на квалификациях и практиках.

Я был вполне уверен в том, что если смогу хорошо стартовать, то достаточно быстро смогу догнать первых двух гонщиков, а остальное будет зависеть от стратегии. Но старт мне не удался, и к концу первого круга я отстал и стал шестым. Тут возникли еще и проблемы с температурой масла, поэтому я переключал передачи раньше, чтобы использовать меньше оборотов, и в попытке охладить двигатель избегал слипстримов. Я решил следить за состоянием шин и поднажать перед пит-стопом. К счастью, когда гонка немного успокоилась, после пит-стопа Френтцена я смог подняться на третье место. ДиСи перестал реально угрожать нам после того, как получил десятисекундный штраф и должен был заехать в боксы. На самом деле для "Макларен" все шло не так, несмотря на тот факт, что на протяжении всего уик-энда Хаккинен был быстреешим пилотом. Он уехал далеко от всех остальных, но из-за неудачного пит-стопа, когда возникли проблемы с заправочным оборудованием, он откатился назад, а затем взорвавшаяся покрышка прервала его гонку.

Мика Сало стал героем дня. Он уверенно лидировал до тех пор, пока не получил приказ пропустить меня вперед. Я знал, какие чувства он должен был испытывать, потому что несколько раз я сам оказывался в подобных ситуациях. Но теперь, с Микой на борту, мы могли также и думать о Кубке Конструкторов. Из Хоккенхайма мы уезжали, лидируя на 16 очков. Восемь очков преимущества над Хаккиненом в общем зачете чемпионата мира - это было как раз то, что мне было нужно. Две победы подряд добавили нам уверенности, хотя если бы мы могли заглянуть в будущее, то поняли, что надо было наслаждаться моментом, пока он у нас был. Но тогда у нас было много поводов для праздника. После аварии Михаэля многие в "Феррари" повесили носы, но теперь у нас были все основания полагать, что мы возвращаемся наверх.

Моя подруга Анук была на гонке, и впервые она увидела мою победу, потому что до Австралии мы не встречались, а в Австрии ее не было. Единственным другим Гран-при, который она видела, был Сильверстоун, когда все то, что происходило вокруг аварии Михаэля, добавило напряжения в гонку и весь уик-энд, поэтому ей было приятно увидеть дубль "Феррари". Вообще, ей нравятся гонки, хотя я не в большом восторге от того, что моя девушка находится на автодроме. Но Анук поступает по-своему, и поэтому на гонках мне легче.

Частично проблема состоит в том, что меня практически никогда не бывает рядом с ней. Гоночный уик-энд состоит из бесчисленного количества встреч, брифингов и совещаний, обсуждений того, что мы сделали, что собираемся сделать, и почему. Я с ума схожу, а разговоры все продолжаются и продолжаются, таков

недостаток итальянцев - они лучше всех в мире умеют попусту тратить свое время. Мне нравится просто решать проблему. Перед техническим брифингом в четверг мы встречаемся с Жаном Тодтом, чтобы решить, что говорить прессе. Поначалу я чувствовал себя как перед встречей с директором школы, теперь нет. Затем у нас проходит технический брифинг, где мы анализируем предыдущую гонку и решаем, как будем настраивать машину, выбираем тип покрышек и так далее. На этом брифинге присутствуют Росс Браун, оба гонщика, Жан Тодт и гоночные инженеры.

Еще мы встречаемся после первого часа тренировок в пятницу, чтобы проанализировать, как он прошел и что мы будем делать в течение следующего часа. После второго часа тренировок мы еще раз встречаемся, чтобы определить, как все прошло и почему. Еще позже мы совещаемся, чтобы обсудить подготовку к субботней тренировке и квалификации, и выбираем тип покрышек. Потом мы совещаемся по поводу погоды и тратим несколько часов, чтобы решить, можем мы ее изменить или нет!

В субботу утром мы разговариваем об изменениях, произошедших с вечера пятницы. Затем у нас 45-минутная тренировка. После этого очередная встреча и совещание. Потом еще 45 минут тренировки, и еще одна встреча и совещание. Затем мы решаем, что нужно будет изменить для гонки, и принимаем решения для квалификации - когда выезжать, на сколько кругов, и уточняем технические параметры. Следом в программе идет квалификация и очередное совещание. В шесть вечера в субботу мы совещаемся по поводу настроек. Потом в 8 часов в субботу мы обсуждаем стратегию.

В воскресенье мы говорим о том, над чем будем работать во время разминки, и что изменилось с предыдущего вечера. После разминки мы встречаемся, чтобы обсудить, как все прошло. Потом - брифинг пилотов. На нем мы обсуждаем трассу, что произойдет, если мы срежем поворот, штрафы и все такое. После этого у нас совещание на тему, что какую стратегию нам выбрать. Затем еще одна встреча по поводу правил проведения гонки, и еще одна встреча после гонки. Многовато совещаний, не правда ли?

И все это, не включая пресс-конференций. Отныне пресс-конференции проходят в четверг вечером, еще одна в пятницу вечером, а потом следуют пресс-конференции после квалификации и гонки. К концу всего этого я могу наговориться от души. Некоторые парни из прессы неплохие, некоторые не очень - они раздражают меня своими глупыми вопросами. Обычно ни о чем интересном они не спрашивают, потому что они склонны придержать интересные вопросы для своих эксклюзивных интервью, а не делиться ими с прессой всего мира. Вместо этого мы занимаемся обычной болтовней, отвечая на вопросы о том, каково это - оказаться на поуле, о шансах на гонку, условиях на трассе, и желательном исходе чемпионата. Думаю, что ответ Берни на вопрос Мартина Брандла был великолепен. Когда Мартин напрямую спросил его: "Кто выиграет

чемпионат?", он просто моментально ответил: "Тот, кто наберет больше всего очков". Вот это я понимаю, человек не любит зря трепаться.

Тогда мое положение в чемпионате было неплохим, и я уверенно ждал следующей гонки. Мне нравится узкий извилистый трек в Хунгароринге, и по пути в Венгрию я надеялся быть недалеко от "Макларен" в смысле общего выступления. На самом деле я думал, что на этой гонке у нас будет преимущество. На последних двух гонках они несомненно нам помогли, но я также верю в то, что свою удачу нужно создавать самому, и сейчас мы были более уверены в себе, чем "Макларен", а уверенность - это очень важная вещь в автогонках. Секундное колебание определяет разницу между победой и поражением.

С самого начала в пятницу машина чувствовала себя хорошо, и я был уверен, что мы работаем над ней в правильном направлении. Хотя позициям в пятницу не стоит уделять слишком большое внимание, но, тем не менее, оказаться впереди основных соперников было приятно. Это позволило нам с оптимизмом смотреть на весь уик-энд. Как оказалось, до поула мне не хватило одной десятой секунды, и это нас расстроило, потому что я думал, что если и смогу где-то его завоевать, так это здесь. Но все же хорошо было оказаться на первом ряду, даже если это и означало старт с грязной стороны трассы. Я знал, что все зависит от старта.

Но Хаккинену удался лучший старт, и я остался вторым. Старт у меня был хорош настолько, насколько позволяла моя сторона трассы, но после двух или трех кругов у меня начался очень сильный износ покрышек, машиной стало трудно управлять, и у меня начались проблемы с передней и задней частью машины, которая дергалась по всему полотну. Это была нетипичная для нас проблема в гонке. Перед вторым пит-стопом я был осторожен, но на круге перед заездом поднажал, потому что готовился к визиту в боксы, и смог выехать перед ДиСи. Но это было трудно.

На 63 круге я потерял контроль над задней частью и очень широко зашел в пятый поворот, а потом поехал все медленнее и медленнее, потому что шины у меня были все хуже и хуже. Хотя я и расстроился от того, что финишировал третьим, полагаю, мне повезло, что при таких обстоятельствах я смог так хорошо выступить. Важным обстоятельством было то, что мы уезжали из Венгрии, сохранив лидерство и в чемпионате, и в Кубке Конструкторов. Я на два очка опережал Хаккинена, а "Феррари" опережал "Макларен" на четыре очка в Кубке Конструкторов.

Я знал, что следующие две гонки будут очень сложными, потому что для гонки в Нюрбургринге у нас были подготовлены аэродинамические изменения. Меня критиковали за то, что я не возглавил команду и не продолжал развивать машину, но мне непонятно, почему все думали, что мы обязательно должны хорошо выступить в Спа и Монце. В течение года машина развивается циклично. Вы ставите новую деталь, и она хорошо себя показывает; потом наступает стадия,

когда у нас нет новых деталей для машины, потому что мы их испытываем; потом мы делаем очередной шаг вперед и так оно и продолжается. То же самое происходит во всех командах, к каждой гонке готовить новые детали просто невозможно. Что же касается лидерства в команде в смысле ее развития, то я считаю, что это глупо. Есть технический директор Росс Браун и конструктор Рори Бирн. Большая часть развития аэродинамики происходит в аэродинамической трубе, так что просто стоя возле этой трубы и наблюдая, что там происходит, не знаю, как я смог бы им помочь. Если нужно что-то сделать, я всегда готов, и выкладываюсь на сто процентов, но есть предел тому, что гонщик может вложить в серьезный технический прогресс. Мы не можем создавать новые детали или следить за созданием нового двигателя. Нам по силам рассказать о поведении машины и указать на ее сильные и слабые стороны. После этого рабочие приступают к работе, что-то меняют, а мы после этого возвращаемся и проверяем то, что они сделали.

Уик-энд в Спа не был удачным. В пятницу мы поняли, что нужно очень сильно постараться, чтобы хоть чего-то достичь. Управляемость была ужасной. У меня были и недостаточная, и избыточная поворачиваемость, блокировались как передние, так и задние тормоза. Я сосредоточился на работе над настройкой машины на гонку, но, честно говоря, достиг немногого, и мне казалось, что в конце сессии машины была еще хуже, чем в начале. В конце сессии я попробовал новые шины, но сильно не упирался, потому что хотел сохранить их для субботы и квалификации.

Сильно мешали и слухи о возвращении Михаэля, и я думаю, что команда, следя за этим, слегка утратила концентрацию. Главной темой было то, вернется он или нет. Я боролся за чемпионат, а для них это было единственным, что имело значение. У Михаэля будет шанс в следующем году, но в 1999 для него уже все было кончено, и тем не менее я думаю, что "Феррари" приложила слишком много усилий для его тестов и тому, вернется он или нет.

Квалификация стала разочарованием. Не только потому, что мы проиграли полторы секунды времени поул-позиции, но и потому, что между нами и "Макларен" проскочил и "Джордан" с "Вильямсом". Машина была лучше, чем в пятницу, хотя на своей последней попытке я испытывал легкую недостаточную поворачиваемость. Я чувствовал, что мог бы проехать быстрее, но мне это не удалось, потому что попал в трафик. Стратегия всегда важна, и моей целью в этой гонке было попасть на подиум. Мне не казалось невозможным пройти "Вильямс", а потом побороться с Деймоном Хиллом, к тому же всегда существовала вероятность того, что "Макларен" нам снова поможет.

На самом деле они действительно оказали нам весьма любезную услугу. Для начала они опять ухитрились столкнуться. ДиСи стартовал лучше Хаккинена и защищал свою траекторию, и Хаккинен отступил, поняв, что если он будет продолжать настаивать, гонку они не закончат. Победа ДиСи в этой гонке очень

нам помогла. Мое четверное место принесло мне три столь нужных очка, и учитывая, что Хаккинен получил шесть очков за второе место вместо десяти за первое, это означало, что перед гонкой в Монце я отставал от него всего на одно очко, что было даже лучше, чем я мог ожидать. Благодаря хорошему старту и великолепной стратегии нам удалось удержать Ральфа позади, что не обрадовало "Вильямс", который обвинил нас в блокировке, но ведь это часть автоспорта. Мы не сделали ничего незаконного и ничего, что могло бы унижить наш спорт. Мы защищали нашу позицию, что от нас и требуется делать. В конце концов, предполагается, что у нас командный вид спорта.

После Спа президент "Феррари" Лука ди Монтедземоло собрал технический персонал команды и рассказал им, что он думает о нашей ситуации, поэтому я был уверен, что в Монце все будет гораздо лучше. Нет сомнений в том, что Росс привнес организованности в команду, потому что раньше мы пытались делать все сразу, и в результате не достигали ничего. Сейчас все находятся на своих местах, и Джорджио Асканелли выполняет великую работу, руководя фабрикой. Джорджио очень хорош в том, чем он занимается, он очень опытный инженер, и он следит за тем, чтобы все необходимое было сделано так, как полагается. Он следит за работой на основном заводе, и во время гоночного уик-энда когда нам может понадобиться что-нибудь с основной нашей базы, нам это помогает.

Также стало известно, что Михаэль не вернется до гонок на Дальнем Востоке, и на мой взгляд, это известие прояснило ситуацию и внесло спокойствие в команду. Было слишком неуютно от незнания, вернется он или нет - и особенно трудно это было для Мики Сало. Поэтому, учитывая все вышеперечисленное, в теории гонка в Монце должна была пройти лучше. Но я не мог заглянуть в будущее и узнать, что произойдет в команде на следующих двух гонках.

Глава 10. Девушки, девушки, девушки

У меня было так много женщин, что, полагаю, вам нужно признать их важной частью моей жизни. Но я очень независим. Фактически, я самый независимый человек из тех, кого я знаю. Нас с Соней воспитывали в таком духе, чтобы мы, встав на ноги, смогли быть самостоятельными. Я никогда не полагался на женщину и, возможно, никогда не буду. Мне всегда нравилось и продолжает нравиться общество женщин. Я завел себе много друзей среди тех женщин, с которыми мы были вместе, но я просто не вижу себя, женившегося и остепенившегося.

Для парня в моем положении очень легко начать ухлестывать девушками. Нет ничего особенного в том, чтобы увидеть новую девушку и пуститься за ней в погоню. У моей нынешней пассии Анук прекрасная внешность, она - сильная

личность, и на протяжении последних шести месяцев с тех пор, как мы вместе, я веду себя как хороший мальчик, но до этого казалось, что все свои богатства я должен был завоевывать. В конце концов это не так уж и здорово, и ты понимаешь, что просто бегаешь по кругу. И ты можешь оказаться с красивой девушкой в мире, но девушка напротив непременно окажется еще красивее. И когда ты ее получаешь, а девушка за соседним столиком выглядит еще лучше. И чем все заканчивается? Обычно слезами!

Я стараюсь дать очень четкое представление о своих намерениях, которые, определенно, не очень-то и благородны. Я всегда говорю, что не собираюсь жениться, поэтому девушки знают, что этого не будет. Но женщины отличаются тем, что слышат только то, что им хочется слышать, и думают, что могут тебя изменить, но у них абсолютно нет никаких шансов на то, чтобы изменить мой образ мыслей по этому поводу, по крайней мере, до тех пор, пока я занимаюсь автогонками. Это тот вид спорта, где жена и семья могут повлиять на твою отдачу, могут отнять несколько десятых секунды от твоего времени. Нужно быть предельно сконцентрированным на том, чтобы ехать так быстро, как только можно, без всяких сомнений или подспудных мыслей об опасности или необходимости быть дома и заниматься детьми. Просто сейчас у меня такая жизнь, и это не значит, что она всегда будет такой.

Анук, моя теперешняя девушка, является полной моей противоположностью. Она достаточно серьезная, а я очень несерьезный. Она - высокая голландская модель со светлыми волосами, умная, и с сильным характером. Я познакомился с ней в Милане. Моя хорошая подруга Уна, американская модель, одновременно была и ее близкой подругой, и однажды Уна позвонила мне, чтобы сказать, что она собирается приехать в Милан и побывать на вечеринке, и спросила, можно ли ей привести с собой подругу. В тот уик-энд я собирался в Милан, так как устраивал вечеринку вместе со своими приятелями Маркусом, Чиро и Максом. Честно говоря, я был занят другой девушкой в баре и болтал с нею, но Анук я заприметил сразу, как только она вошла. К сожалению, именно тогда я вел себя как ненормальный и менял девушек одну за другой. Нет необходимости говорить, что ее это не впечатлило. Но когда мы начали общаться, выяснилось, что она не имела понятия, кто я такой и ожидала встретить совсем другого Эдди. По всей видимости, Уна сказала Анук: "У меня есть друг в Милане. Почему бы нам всем вместе не провести уик-энд? Его зовут Эдди, он из "Формулы-1" и с ним очень весело. Мы можем пойти и присоединиться к вечеринке". Затем Уна произнесла: "Он тебе понравится, вы с ним поладите, потому что у вас много общего".

Как бы то ни было, Анук работала для "Некст" в Лондоне и Нью-Йорке, и в Лондоне она смотрела телевизор и там объявили о том, что Деймон Хилл уходит из гонок, и Эдди Джордан сидел в студии. Он ирландец, и работает в "Формуле-1". Она запаниковала и позвонила Уне: "Ты мне говорила, что этому парню Эдди тридцать лет. Господи, да о чем ты думала?".

Уна абсолютно ничего не понимала до тех пор, пока Анук не сказала, что она никоим образом не собирается проводить свой уик-энд в Милане с Эдди Джорданом, и что им, наверное, лучше об этом сразу забыть, потому что ей лучше тогда слетать в Голландию увидеться с семьей и друзьями. Потом Уна объяснила, что Эдди Джордан и Эдди Ирвайн - оба ирландцы, и оба работают в "Формуле-1", но это разные люди!

Мы долго над этим смеялись, она с Уной остались, но после моего поведения на той вечеринке, когда Анук проснулась на следующее утро и поняла, где она находится (в моей квартире, но не в моей постели!), она быстренько оделась и пулей вылетела из моего дома. Ну, а потом она приехала на мою яхту с группой друзей, когда у нас была вечеринка в Портофино. Мой друг пытался познакомиться с Анук поближе, пытался и пытался, и ничего не достиг. И я сказал, что теперь моя очередь, и я тоже попытался, очень и очень долго.

Она вернулась в Нью-Йорк, и я постоянно ей звонил. Она заинтересовалась, но женщины постоянно играют в игры. Я был вполне уверен, что рано или поздно получу ее, и я очень для этого постарался. Я всегда старался держаться неподалеку, ожидая, пока тучи рассеются, и, в конце концов, это сработало. Теперь мы вместе около шести месяцев. И эти шесть месяцев я был пайнкой, что для меня является рекордом. У нас потрясающие отношения, и нет никаких проблем. Она очень независима, делает то, что хочет, и не полощет мне мозги - то есть делает именно то, что мне нравится. Я терпеть не могу липучек. Мне на самом деле нравится быть с Анук, просто я не очень хорошо умею выражать свои чувства. В общем, быть с нею - это прекрасно.

Впрочем, порой я-таки пытаюсь заставить ее поступить по-моему. Она терпеть не может, когда я со своими друзьями говорю о женщинах и сексе, но я помогаю ей привыкнуть к этому. Как все красивые женщины, она достаточно избалована, и ей нужно смириться с тем, что если она пошла со мной и моими друзьями, то мы можем говорить на неудобные темы, как мы это обычно делаем.

Иногда языковой барьер создает проблемы. Часто она меня не понимает, и может, поэтому у нас все так хорошо - она не до конца понимает, что же я на самом деле из себя представляю! Она владеет американским вариантом английского языка, а ирландский акцент от него сильно отличается. Мы по-разному говорим об одном и том же, и иногда она не въезжает в смысл сказанного, и это бывает очень смешно.

Недопонимание не ограничивается языком, пресса вносит свой вклад в неверное изложение фактов. В одной статье написали, что я во время квалификации - кажется, это было в Австрии - отправился в аэропорт, сел на свой самолет, полетел в Грецию, и там на вертолете добрался до ее гостиницы. Предполагалось, что я находился там на протяжении часа, во время которого мы усиленно изучали "Кама Сутру", а потом я проделал весь этот путь в обратном направлении, чтобы

продолжить свой гоночный уик-энд. Откуда они все это взяли? Это же просто нереально. Я на самом деле ездил в Грецию, но все было не так. После окончания гонки в Сильверстоуне у меня была небольшая вечеринка в Оксфорде. Анук в то время работала в Греции, и я подумывал направить туда свою яхту. Поэтому я слетал с Анук в Грецию, чтобы провести там один день и проверить, стоило ли посылать туда яхту. Все эти полеты я совершал в свое свободное время, а не во время гонки. Было бы абсолютно невозможно покинуть автодром и совершить такого рода путешествие, слишком много всего нам приходится делать во время гоночного уик-энда.

Была еще история, рассказывающая о том, что я отправился покупать новый "Мерседес" с чемоданом потрепанных пятифунтовых банкнот. Что эти люди делают? Может, журналист просыпается утром и говорит себе: "Я знаю, что есть такой Эдди Ирвайн, пришло время что-нибудь с ним сделать, что я могу придумать из того, что звучит действительно невероятно и заставит главного редактора обратить на меня внимание?"

АНУК

Как вы уже слышали, наше знакомство началось не очень хорошо, так как я думала, что мы собираемся провести уик-энд с Эдди Джорданом, а это в мои планы конечно не входило. Наконец, когда я с ним познакомилась, я думала, что у него слегка не все дома. Мы отправились в бар, а потом в клуб, но на самом деле он не сильно меня привлекал. Он был симпатичным, привлекал много внимания, и он подыгрывал этой ситуации, создавая шумиху вокруг себя. Позднее в тот же уик-энд мы очень хорошо поговорили, и нам действительно было хорошо вдвоем. Под маской я начала видеть человека. Когда мы завели беседу, он оказался не совсем тем человеком, которого я впервые встретила на том вечере в Милане. Меня это очень заинтересовало. Когда я вернулась в Нью-Йорк, он мне позвонил, я позвонила ему, и вот так все началось. С тех пор мы вместе.

В нем живет два разных человека, и это зависит от того, находитесь ли вы с ним вдвоем или в компании людей. Я думаю, что когда он делает свою работу и вокруг него много людей, он должен придерживаться определенного имиджа. Но когда мы проводим время вдвоем, он очень спокойный и расслабленный человек. Он обладает харизматичной личностью, и мне очень нравится быть с ним. Мне всегда нравилось, когда человек независим и живет своим умом. Это касается и меня, мне нравится быть независимой и действовать по своим интересам. А еще в его глазах есть искра, которая меня очень привлекает.

В самом начале многие мне говорили: "Боже мой, ну что ты связалась с этим парнем? Он помешан на женщинах, они тысячами крутятся вокруг него. Почему бы тебе не найти кого-нибудь, для кого ты будешь единственной, а не одной из сотен тех, кто ходит по нему с ума?". Конечно, он привлекает много внимания, и я это заметила, когда поехала с ним для участия в рекламных мероприятиях в

Дублин, женщины теряют разум, когда видят его, но у меня нет повода для расстройств. С самого начала я знала, что он находится в центре внимания для многих женщин, и что он является в некотором роде секс-символом. Мне это может не нравиться, но я могу или принять это или не принять. Я могу или уйти, или решить остаться, и я выбрала последнее. В конце концов, когда женщины к нему цепляются, я просто говорю себе "ты можешь флиртовать с ним, разговаривать, делать все, что тебе угодно, но сегодня ночью домой он пойдет со мной, а не с тобой".

Не думаю, что он когда-либо ревновал меня, по крайней мере, он никогда этого не показывал. Иногда мне кажется, его обижает, когда я разговариваю с некоторыми парнями, но на самом деле он не ревнив. Он слишком независим, чтобы ревновать, и он думает о людях не как о собственности, а как об независимых личностях. Что касается меня, ревновать смысла нет. Если я начну ревновать Эдди Ирвайна, этому конца не будет. Это может стать вашим основным видом деятельности.

Я была на благотворительном вечере с фотографом, с которым я вместе работаю, и я слышала, как он сказал одной девушке: "Это - девушка Эдди Ирвайна". Она посмотрела на меня так, как будто хотела испепелить, и сказала: "С этого момента я официально ненавижу эту девушку". Меня это впечатлило. Она сказала это якобы в шутку, но я бы сказала, что она была немного разочарована. И тогда я поняла, что Эдди действительно большая звезда. На самом деле, меня это слегка шокировало. Я не представляла, что он производит такой фурор среди женского населения.

Иногда меня беспокоит то, что он говорит о своих бывших девушках. Есть определенные ситуации, о которых мне необязательно знать, но если он провел пару лет с парой разных девушек, они стали частью его жизни. Мы говорим о его бывших подружках и моих бывших парнях. Может, нам стоит их познакомить. Некоторые ситуации меня немного расстраивают; но наверно, это потому, что я не хочу делиться некоторыми вещами. В самом начале было достаточно смешно, когда его друзья говорили о женщинах и сексе, но это быстро надоедает. Я просто вставала и уходила. Мне не нужно сидеть за столом с восемью мужчинами, слушая, что в жизни Эдди случилось два года назад. Я знаю, они просто шутили и веселились, но пару раз я чувствовала, что еще чуть-чуть - и будет достаточно, я просто выходила ненадолго или орала во всю силу моих легких. Но все-таки большую часть времени его друзья очень хорошие, спокойные и веселые ребята.

Эдди действительно очень нежно относится к своим друзьям, но на самом деле он не очень эмоционален. Ему нелегко показать свою любовь и привязанность. Мы об этом разговаривали, и я думаю, что это вполне ирландская черта характера - не показывать всю глубину своих чувств, особенно в присутствии других людей. Для меня гораздо проще показывать свою привязанность в компании. Поначалу, когда мы были в окружении других людей, он меня не обнимал, может, ему казалось,

что это не соответствует имиджу мачо, или может определенным образом унижить его мужественность, но сейчас он гораздо более привязан ко мне. Наверное, ему просто нужно было время, чтобы к этому прийти.

Он очень быстро мне доверился, и очень скоро поделился своими чувствами о том, что происходит в команде и тем, что его волновало, но он не эмоциональный человек. Сейчас мне смешно вспоминать, как я в первую нашу встречу сказала ему: "Единственный человек, о ком я слышала в автогонках - это Шумахер". Не самые лучшие слова, которые можно было бы сказать в первый день! Хотя он и Шумахер работают вместе и оба знают, что для дела лучше иметь хорошие рабочие отношения, мне не кажется, что они друзья. Хотя мы не так много говорим о гонках, иногда мы спрашиваем себя, что было бы, если бы Эдди стал чемпионом мира. Я думаю, что это было бы просто потрясающе!

С тех пор, как Шумахер ушел со сцены, Эдди стал немного более расслабленным, и для него это великолепная возможность наконец-то показать, чего он стоит. В Австрии на его плечи легла большая нагрузка, потому что многие говорили, что он просто болтун, но Эдди из тех людей, которые расцветают под такой нагрузкой, и он доказал это, выиграв гонку. Я смотрела гонку, находясь в Голландии, и там говорили, что хоть он был и остается болтуном, он все еще остается хорошим гонщиком. Я смеялась, потому что так оно и есть.

Я была на нескольких гонках, и в момент старта я всегда немного боюсь, потому что так много машин едут так близко друг к другу. Я не настолько хорошо знаю этот спорт, чтобы понимать, что на самом деле происходит, и я не думаю, что можно на самом деле расслабиться, если человек, которого ты любишь, занимается таким опасным видом спорта. В Сильверстоуне у меня чуть сердце не остановилось. Я видела, как две красные машины ехали очень близко друг к другу, а затем одна из них вылетела с трассы. Я понятия не имела, кто это был, потому что на экране очень трудно заметить разницу. Прошло около пяти секунд, прежде чем появилась надпись, что с трассы улетел Михаэль, не Эдди. Это были самые длинные пять секунд в моей жизни. Но я знаю, что он, сидя в болиде, уверен в своих силах. Он не играет в игрушки, он знает, что делает, и я ему доверяю.

У нас было несколько действительно прекрасных моментов. Я была с ним на его яхте, он учил меня кататься на водяном мотоцикле, это было здорово, потому что на самом деле он беспокоился и проверял, чтобы у меня все было нормально, и перед гонкой в Монреале он приезжал в Нью-Йорк, чтобы увидеться со мной. Когда он прилетел в Нью-Йорк, я поняла, что он действительно отдыхает, проводя время со мной, и осознала, как много всего произошло за такое короткое время.

Я ездила в Северную Ирландию и встречалась с его родителями. Я немного волновалась, потому что боялась их мыслей: "Вот модель номер 43, и на этот раз это блондинка. Еще одна безмозглая курица, которая виснет на нем, потому что ей нравится его имидж и мир, в котором он живет". Надеюсь, что теперь они

изменили свое мнение. Мне очень нравится быть с ним, и я люблю его. Я бы не старалась быть с ним как можно больше, если бы его не любила. Он настоящий человек, с головой на плечах, и я думаю, что такое редко встретишь среди тех, кто знаменит. Когда попадаешь в такую ситуацию, легко потерять голову. Но мне кажется, вне зависимости от того, что происходит, он останется самим собой.

Моей первой девушкой была Лесли Маккензи, мы вместе ходили в клуб заниматься плаванием. Мне было что-то около одиннадцати или двенадцати лет. Как только я начал обращать внимание на девушек, я с головой окунулся в новые ощущения и понял, что они лучше домашнего задания, и гораздо интереснее всего того, с чем мне приходилось сталкиваться ранее. Люди обвиняют меня в том, что мой лозунг "люби их и бросай их", но я их не бросаю, я позволяю им заполучить меня, а потом бросить. Так случилось с Моникой, девушкой, которая была у меня перед Анук. Я сказал ей, что нахожусь на Корсике, а она потом отправилась вслед за мной на другой яхте из Портофино. На верхней палубе моей яхты были три девушки топless, а сам я гонял по морю на водяном мотоцикле. На самом деле, ничего такого я не делал, но доказательства были очевидны, и это прикончило наш роман. Но она до сих пор остается моим другом. В сентябре мы вместе ужинали в Милане, и это было весело.

Я поддерживаю отношения со многими своими бывшими подругами. В конце концов, мы были вместе потому, что они мне нравились, а не просто потому, что мне хотелось с ними спать. Люди думают, что все дело в сексе, нет, еще и в том, что они мне нравятся, мне нравится быть с ними в компании и развлекаться. Я не рву отношений со своими подругами. Этим летом мы встречались с Николя, которая была моей подругой несколько лет назад.

Но есть одна, которая со мной не разговаривает, и это Ивонн Коннолли, которая сейчас замужем за Ронаном Китингом. Было много сплетен насчет того, что я - отец ее ребенка, но это чушь собачья. У меня с Ивонной был роман до того, как она вышла замуж за Ронана. Ивонна очень фотогенична, но любить - это не ее призвание. В то время я просто искал кого-то другого, и получалось, что каждый раз, когда я возвращался в Дублин, я встречал ее. Мне не казалось это правильным по многим причинам, в которые мне не хочется вдаваться. Я думаю, будет достаточно сказать, что ничего не получилось, она ушла и вышла замуж за Ронана, и я за нее счастлив.

В тот вечер, когда я ее встретил, я был со своим другом Доком. Мы пришли на вечер с участием моделей из разных стран, который проходил в клубе "Точка" в Дублине. Мы сидели в первом ряду, и за нашими спинами сидели все эти знаменитости, и после окончания мероприятия мы отправились в ночной клуб "П.О.Д." вместе с некоторыми моделями - Ясмин ле Бон, Карен Малдер, Наоми Кемпбелл, Кристи Тарлингтон, и Ивонна. Я положил глаз на Ивонну, и Док подошел к ней и сказал:

- Ивонна, у меня есть друг, который от тебя без ума.

- Я знаю.

- Откуда ты знаешь?

- Ну, он весь вечер смотрит на меня, не так ли?

Два дня спустя мы с друзьями отправились на пляж в Киллени-Стрэнд. На следующий день мы поехали в Корк на концерт "Оазис", где мы с другом остались, и здорово повеселились, и все вроде было замечательно. После этого уик-энда Ивонн стала постоянным членом нашей компании, до тех пор, пока мы не провели неплохой, но немного затянувшийся выходной по поводу нового 1998 года, катаясь на лыжах, и после нашего возвращения все просто разъехались заниматься своими делами. К нашему общему изумлению, несколько месяцев спустя Ивонн ушла из компании и вышла замуж за Ронана.

Ходили слухи обо мне и подруге Девида Култхарда, Хайди, но тут также ничего не было. Хайди была в нашей компании, пока не начала встречаться с ДиСи, но не со мной. На самом деле я не считаю себя таким уж плейбоем, я считаю, что плейбой - тот, кто прожигает деньги, им не заработанные; человек, который просто играет. Но это не обо мне. Я знаю плейбоев, которые проживают папины денежки, и они мыслят только в одном направлении. Я веселюсь от души, но и работаю в таком же режиме.

Честно говоря, я не думал о том, что именно для меня значат секс и любовь. Я просто провожу хорошо время и смотрю, куда это меня приведет. Все, что я знаю, это то, что это лучшее время в моей жизни. Я очень везуч, и в любви, и в жизни. Например, я должен был полностью посвятить себе проекту с "Хондой", я на это настраивался, а они ушли и затеяли свой бизнес с БАР. Затем "Форд" купил "Стюарт", и я получил место в "Ягуаре", а это еще лучше. То же самое с девушками. Я встречаюсь с прекрасными девушками, мы прекрасно проводили время. Иногда я просто не могу поверить, что мне так везет.

Но как-то раз, после того, как я покритиковал некую супермодель, у меня были проблемы. В то время я был в компании журналиста и нескольких очень красивых девушек. Подумав, что я мог бы постараться и быть хорошим парнем, я сказал что-то вроде: "Знаете, супермодели не всегда выглядят так потрясающе. Самые красивые девушки мира не всегда хорошо получаются на фотографиях, а самые фотогеничные не всегда так же здорово выглядят в реальной жизни". Я привел пример, и попался. Эта история попала в газеты, и теперь я уверен, что одна из супермоделей определенно не является моей фанаткой. На самом деле я не критиковал ее внешний вид, я просто хотел сказать что-нибудь приятное тем девушкам. На самом деле это действительно так, некоторые из супермоделей прекрасно выглядят в реальной жизни, тогда как другие - совсем наоборот.

Кристи Тарлингтон прекрасна на фотографиях и в жизни, у нее прекрасное тело. Я был как-то вместе с Карен Малдер в Париже, и она тоже очень красива. У нас есть несколько общих друзей.

Когда встречаешь так много красивых девушек, красота становится менее значимой. После того, как проведешь с девушкой три или четыре недели, уже не важно, насколько она красива, но она кажется уродливой, если у нее уродливая сущность. В любом случае, мои методы знакомства с девушками не всегда непогрешимо удачны. У меня было несколько неудач, но не очень много, не потому, что я самый лучший, а потому что перед тем как завязывать знакомство, я обычно чувствую флюиды, исходящие от нее, поэтому я стараюсь снизить риск того, что мне откажут. Если вы просто предпринимаете какие-то шаги, не беря в расчет обстановку, то вы рискуете проиграть; но если вы внимательны, то шансов на неудачу куда меньше.

Когда я первый раз занимался сексом, это было не так уж и здорово. Мне было 15 лет, и это продолжалось целую вечность. Не думаю, что ей это очень нравилось, она просто все время меня подгоняла. Она была гораздо старше меня, и нервничала, потому что все происходило в машине за домом моей бабушки. Она боялась, что бабушка выйдет из дома и обнаружит нас. Тем временем я просто долбил и долбил. Сейчас все по-другому. Обстановка может быть более роскошной и международной, но, черт, хотелось бы мне, чтобы это длилось столь же долго! Странные вещи происходят в жизни, я ни за что не мог бы представить, что у меня будет возможность встретиться и разделить постель с таким количеством красивых девушек. Это просто как прекрасный сон. Не знаю, изменится ли это когда-нибудь, но думаю, что изменится. Тот факт, что я был предан Ануку целых шесть месяцев, кое-что да говорит. Я не знаю что, потому как не пытался анализировать. Я не знаю, пришло ли время родителям устраивать праздник и выпускать своих дочерей из-под замков, или же Ануку решит, что с нее хватит, и уйдет, и я опять пушусь во все тяжкие.

Глава 11. Монца и Нюрбургринг

У меня не было возможности нормально поработать на тестах, проходивших перед Гран-при Италии в Монце, ни одного дня. Никогда прежде я не испытывал ничего подобного. Люди постоянно совали мне под нос какие-то бумажки, требуя, чтобы я их подписывал. Я не мог даже спокойно сходить в туалет. Я садился поужинать, и все равно люди продолжали приставать ко мне со своими листочками. На трассе дела обстояли не лучше. Во время тестов я был на полсекунды медленнее Мики Сало, и это меня очень угнетало. Вдобавок, каждый встречный-поперечный пытался указать мне, что следует делать, а я этого терпеть не могу. Три дня я жаловался на поведение своей машины, но переднее крыло,

днище и заднее крыло мне поменяли только в последний момент, и она поехала так, как мне хотелось. Внезапно вместо 1.25,1 я проехал круг за 1.23,8, быстрее всех других команд. Но поскольку мы внесли изменения в последний момент, это означало, что мы неправильно тестировали машину, и просто зря потратили эту неделю.

Странной эта неделя выдалась еще и потому, что "Феррари" решила сделать заявление о том, что в следующем году я за эту команду выступать не буду. К нам поступило огромное количество заявок от прессы на интервью, которые надо было как-то упорядочить. Мы с Энрико чувствовали, что их надо перенести на время после Монцы, что позволило бы нам сосредоточиться на главной цели - победе в чемпионате.

К счастью, мне удалось сделать перерыв на несколько дней, и провести его на яхте с дочерью Зоей, родителями, Соней и Марией. Мы совместили приятное с полезным, поскольку Джек и Энди снимали документальный фильм, а Джейн обсуждала со мной будущую книгу. Люди интересуются, зачем мне это нужно, но я считаю, что мне следует заработать как можно больше денег, прежде чем их поток иссякнет. Я не работаю так много, как раньше, я стал более разборчив. Сейчас, работая меньше, я зарабатываю больше, потому что стал круче. Мне кажется, порой куда заманчивей иметь 500 фунтов на руках, чем миллион в банке. Трудно представить себе миллион фунтов, но, имея на руках наличные, можно купить себе все, что пожелаешь.

Я живу прекрасной жизнью, и я не променял бы ее ни на какую другую. Помню, когда Джордж Бест завершил свою спортивную карьеру, он находился в постели с Мисс Мира, он только что выиграл деньги в казино, и усыпал банкнотами весь гостиничный номер. Он заказал себе в номер бутылку шампанского, и, когда вошел официант, он посмотрел на Беста и сказал: "Джордж, когда же все пошло не так?" Джордж знал, что официант имел в виду его карьеру, но он огляделся, увидел Мисс Мира в своей постели, деньги, раскиданные повсюду, и шампанское, и спросил: "Здесь что-то не так?"

Монца - привлекательное место для многих знаменитостей. Каждый год сюда приезжают Сильвестр Сталлоне, звезды футбола и другие очень важные персоны. Эти несколько дней очень нележки, но атмосфера в Монце всегда невероятна. Моей главной целью в этот уик-энд было победить Хаккинена, но если бы мне не удалось этого сделать, я должен был набрать очки и не отпускать его далеко, чтобы иметь возможность продолжить борьбу за чемпионат. Все говорили, что гонка в Спа была неудачной, но я привез оттуда три очка, поэтому у меня сложилось впечатление, что для меня это был успех.

К сожалению, с нашей точки зрения весь уик-энд в Монце выдался трудным. В пятницу мы сосредоточились на программе подготовки к гонке, работая с разным количеством топлива на борту. Я пробовал различные настройки, но не смог

найти той, которая бы меня полностью устроила. Трасса казалась более скользкой, чем на прошлой неделе. Я подумал, что если бы мы хорошо изучили телеметрию и работали на квалификацию, то могли бы оказаться на более высоких позициях, которые в итоге были ужасными.

Хаккинен стоял на поуле, и это не стало сюрпризом. Френтцену удалось разделить "Макларены", отодвинув Култхарда на третье место, тогда как Занарди стал четвертым, а Ральф Шумахер - пятым. Мика был шестым, следом стоял Рубенс Баррикелло, а я стоял восьмым, не очень впечатляющий результат, учитывая количество проведенных нами тестов и число команд, стоявших впереди нас. Похоже, "Вильямс" возрождался и становился сильнее от гонки к гонке. Думаю, Ральф стал своего рода открытием года, ему удалось обрести форму и сейчас он очень хорошо выступает в "Вильямсе". "Джордан" в последних гонках тоже выглядит очень сильно. Основной проблемой "Феррари" было то, что за последние три или четыре гонки мы не сделали в машине никаких значительных улучшений. Мы готовили некоторые новинки для Нюрбургринга, но сейчас нам это мало помогало, и фанаты были разочарованы.

На своей последней попытке я попал под желтые флаги, но на мое время это сильно не повлияло. Для этой трассы нам следовало бы улучшить аэродинамику. Но у нас была как минимум новая версия двигателя, что уже было шагом в правильном направлении. В тот момент в субботу мне казалось, что моим единственным шансом в гонке должен стать отличный старт. Моей целью было заработать как можно больше очков, и я думал, что нам в этом поможет Френтцен, расположившийся между "Макларенами", нашими основными соперниками.

В субботу вечером мы участвовали в нескольких рекламных проектах для "Филип Моррис", а еще в программе значился ужин с президентом "Феррари" Лукой ди Монтеземоло, на котором также присутствовала и пресса. В этом для нас нет ничего необычного, но в Монце всегда проходит очень много рекламных мероприятий. После всего этого был ужин у "Канди", на котором я также появился. Все было как обычно - позирование, ответы на вопросы итальянской тележурналистки Клаудии Перони, и подписывание автографов. И, наконец, после этого долгого вечера, я отправился на скутере в свою миланскую квартиру. Скутеры - вот единственный способ приехать и выехать из Монцы. На машине можно застрять на несколько часов. Вернувшись домой, я был совершенно разбит, но хорошо выспаться не удалось.

Проснувшись утром в день гонки, я ощущал себя довольно уставшим. Я чувствовал, что слишком многое зависело не от меня, и после Монцы моя позиция в чемпионате могла зависеть от ошибок других пилотов. Мне это не по душе, я люблю контролировать ситуацию, зная, что могу сделать, чтобы изменить положение вещей. Вдобавок к нашим низким позициям на старте нам приходилось принимать участие во всем том хаосе, которым обычно

сопровождается гонка в Монце - бесконечные визиты в наши гаражи и бродящие вокруг политические деятели. Это очень отвлекает в тот момент, когда нужно успокоиться и сосредоточиться на своей работе.

ЭНРИКО

Думаю, Эдди очень расстроило произошедшее в Монце. Машина была совершенно не такой, какой она должна была бы быть на этой стадии чемпионата, и Эдди был бессилён что-либо сделать. Для него эта ситуация оказалась трудной потому, что он - гонщик, который несёт ответственность за результат. Выигрывая гонку, он купается в славе, но ему приходится держать ответ, даже если от него зависит немного. Мне тоже трудно все улаживать и держать все под контролем.

День гонки мне никогда не нравился, это худший день недели. Мы с Соней стараемся удостовериться, что на него оказывается как можно меньше давления в смысле интервью для прессы и другой деятельности. В Монце было тяжело работать со спонсорами, хотя все могло бы выглядеть иначе, если бы он стоял на поуле, тогда бы он мог смеяться и обмениваться шутками, но машина была ужасной, и ему просто хотелось где-нибудь скрыться.

СОНЯ

Я знала, что Эдди расстроился по поводу своей позиции на старте, но я была уверена, что он все продумает и заставит ситуацию работать на себя. Это одно из его сильных мест, он обладает способностью всегда мыслить позитивно и воспринимать вещи в хорошем свете, и это как раз то, что ему нужно было делать в этой гонке.

В день гонки все было как обычно. Я приготовила ему завтрак, а потом смогла заняться приготовлением еды и напитков, которые понадобились бы после гонки, а так же проверила спонсоров и гостей, просто решала наши обычные послегонные проблемы, убедилась, что все пройдет по расписанию.

Для "Феррари" гонка обернулась разочарованием, но, к счастью, ещё большим разочарованием она стала для "Макларен". В то время я этого не знал, но Хаккинен совершил ошибку и вылетел. Я думал, у него сломалась машина или что-то вроде того, я просто не верил в то, что он повторил свою ошибку в Имоле. Для нас было бы здорово, если бы он смог сделать такой хет-трик в последней гонке чемпионата! С другой стороны, и меня эта гонка славой не увенчала. На старте я слишком поосторожничал, так как знал, что главное - закончить гонку, и, думая об этом, я чувствовал, что мне все равно надо поднажать, потому что эта осторожность могла стоить мне одного или двух мест. Но если бы я увлекся борьбой и кто-нибудь бы в меня врезался, я мог бы уехать из Монцы, не получив ни единого очка.

У Мики день был получше, и он закончил гонку на подиуме, поэтому он испытал на себе, какое это уникальное ощущение - стоять на подиуме в Монце. Правда, мне бы хотелось стоять там самому. Ему не было никакого смысла притормаживать, чтобы дать мне себя обогнать, так как он шел третьим, и между нами было две машины. На одной из них ехал Култхард и он мог набрать ценные очки, которыегодились бы и ему, и "Макларену", так что в смысле тактики у нас был небогатый выбор.

Мне было неудобно от того, что Сало оказался впереди, особенно в Монце. Но вообще-то я чувствовал, что он на самом деле не был быстрее меня, или так уж хорош в техническом плане, а когда после Монцы мы изучили и выяснили причины, по которым в гонке я был медленнее, мы внесли изменения в аэродинамику, чтобы исправить ситуацию. Мне кажется, что в этом смысле вклад Михаэля был бы весьма полезным. Мы оба работали вместе много лет, и у нас были свои собственные идеи, вместе мы могли бы решить вопрос лучшим образом, но на тот момент такого шанса у нас не было. Мика неплохой гонщик, но мы работали вместе не так долго.

Изменения, которые мы внесли в машину, означали, что она стала быстрее в плане скорости на прямых, но в поворотах она была плохой. Теперь наконец-то нам не надо было больше выступать на такого типа автодромах, хотя должен признаться, что шикана в Нюрбургринге слегка меня беспокоила. Это важный момент, потому что именно здесь в прошлом году "Макларен" был хорош. Им хорошо удается последний сектор, и нам нужно было это учитывать и придумать что-то свое. В Монце мы выложились полностью. Если бы Хаккинен не ошибся, мы бы оказались в глубоком дерьме. Если бы он выиграл, я отставал бы от него на девять очков, имея в запасе всего три гонки.

Казалось, что гонка в Нюрбургринге сложится для нас лучше, потому что мы внесли некоторые изменения в аэродинамику, которые, как мне казалось, улучшат нашу машину. Я был оптимистично настроен на этот уик-энд, но все оказалось куда хуже. Из-за погоды квалификация превратилась в хаос, большинство машин не выезжало с пит-лейн до последних двадцати минут. Я выехал, потому что трек подсыхал, и мое время было лучшим до тех пор, пока не выехали все остальные, и квалификация превратилась в лотерею. Вышло так, что быстреешим оказался Френтцен, вторым ДиСи, третьим - Хаккинен. Я чувствовал, что место во втором ряду мне вполне по силам, но я не закончил свой предпоследний круг из-за большого количества машин на трассе. На последнем круге мне не хотелось врезаться в Паниса, и поэтому я замедлился. Я знал, что если не выберу подходящего времени, мне ничего не светит, потому что трасса высыхала. Я выехал на свой последний круг, а потом заблокировал тормоза на сыром участке трассы, вылетел в траву и на этом все закончилось. Я мог быть на поуле, а вместо этого оказался девятым, проигравшим. Мы могли быть королями, а стали неудачниками. И опять нам оставалась только надеяться, что наши соперники из "Макларен" совершат какую-нибудь ошибку.

Я не сдался, потому что погода оставалась нестабильной, и мне показалось, что мы выбрали правильные покрышки. В квалификации мы пострадали из-за того, что выбрали жесткий тип, но для гонки они должны были подойти. Остальные испытывали бы проблемы с мягкими покрышками на протяжении первых десяти или пятнадцати кругов, поэтому это могло стать нашим шансом оказать на них давление. В ситуации, когда погода все время меняется, команда должна выбрать наилучшую стратегию, а я всегда думал, что "Феррари" в этом смысле работает отлично. Я надеялся, что наш главный стратег Росс Браун сможет что-нибудь придумать.

Но у нас просто ничего не получалось. К счастью, ничего не случилось и у "Макларена". Хаккинена зазвали на пит-стоп, чтобы он одел дождевые шины, когда он шел на втором месте за Френтценом. Дождь только начинался, и закончился достаточно быстро. Конечно, сначала им надо было попробовать на Култхарде. Потом Хаккинену пришлось останавливаться через четыре круга, чтобы одеть сухие покрышки. Нами было принято много решений, которые поначалу казались верными, но в ходе гонки выяснилось, что это не так. Мы выбрали стратегию с тремя пит-стопами, так как думали, что в начале гонки у "Макларен" будут проблемы с их покрышками, и мы сможем давить на них. Но потом выехал пейс-кар, и наша стратегия пошла прахом. Шесть кругов мы просто ехали друг за другом, не имея возможности обгонять.

Мика заехал на пит-стоп, поскольку повредил переднее крыло. У него не было иного выбора, потому что если бы он вылетел, это могло стать причиной большой аварии. То, что он сломал крыло за два круга до моего заезда в боксы, было невезением чистой воды. Это означало, что команда ждала меня и была готова заменить мне покрышки. В итоге они отложили мои покрышки и схватились за его комплект. Они поменяли ему шины и опять взяли за мои, но в этот момент кто-то, кто увидел лежащую покрышку без чехла, запаковал ее и положил обратно на полку.

Кроме того, мы слишком долго оставались на трассе, ожидая, когда можно будет поставить мокрые покрышки. Вообще-то выбирать должен я. Предполагалось, что когда посчитаю нужным, я заеду на пит-стоп и переодену покрышки. Росс говорил: "Оставайся на трассе, оставайся на трассе", а мне следовало бы пойти наперекор. Трудно не подчиниться такому влиятельному человеку, как Росс, но я должен был это сделать, но, возможно, я не настолько силен. Затем мне показалось, что он слишком поздно зовет меня для смены на сухую резину. Я должен был сказать, когда хочу дождевую резину, он должен был сказать, когда настало время для сликов, поскольку он мог видеть времена, показываемые теми, кто обул слики раньше нас. Я просто перечисляю те мелкие ошибки, приведшие к нашему проигрышу. Как только Росс увидел, что мы облажались с пит-стопом, он подумал: "Черт, мы действительно облажались, давайте снижать потери", и он продолжал следить за Хаккиненом, говоря: "у Хаккинена нет проблем, и он прямо за тобой, просто ездай, нам надо его задержать". После гонки я ему сказал:

"Забудь про Хаккинена, они облажались, нам нужны очки, чтобы выиграть чемпионат, какой смысл постоянно предохраняться от ошибок".

Я думаю, что после гонки он со мной согласился, но, по-моему, тот пит-стоп его действительно поразил, а это большая редкость. Росс не только очень хорош, но обычно он еще и очень спокоен. Мы анализировали, обсуждали случившееся, и потом оставили тот случай в покое. Нужно сосредоточиться на следующей гонке. Впрочем, помню, как во время пит-стопа сидел в машине и думал: "Черт!". Я смог добраться до пятой позиции и думал, что у меня еще есть шанс. Очень надеюсь, что такое больше не повторится. На самом деле не следует всю вину возлагать только на механиков - это было просто одно из событий, разворачивавшихся в неправильную сторону. Это был кошмар случайных совпадений.

Но все равно я продолжаю придерживаться мнения, что это неправильно - иметь на пит-стопе только одну команду механиков. Каждая команда "Формулы-1" должна иметь две бригады механиков. Так будет гораздо честнее, поскольку при существующей системе, предпочтение всегда отдается только одному пилоту. Если я заезжаю на пит-стоп под желтыми флагами, то я вынужден ждать, пока они дозаправят Михаэля. Если я продолжаю оставаться на трассе под желтыми флагами - я теряю время. Это нелепая система. К тому же это создаст хорошую соревновательную атмосферу в команде, потому что каждая бригада будет стараться обслужить своего гонщика быстрее, чем другая, и сделать наиболее удачный пит-стоп.

Но все-таки мне казалось, что кто-то там, на небесах, хотел, чтобы у меня все еще оставался шанс на выигрыш чемпионата. То, что Михаэль вернулся, дает нам большое преимущество, и этот факт может напугать "Макларен" в последних двух гонках. Может, все будет так, как было с "Манчестер Юнайтед" в финале Лиги Чемпионов. Сыграв 90 минут, они проигрывали 1:0, и забили два гола в дополнительное время. И их имена написали на Кубке. Хотелось бы мне, чтобы мое имя написали на Кубке чемпиона мира. Я думаю, мы дождались нашего часа. Мне очень этого хочется, но в некотором смысле наша судьба не всегда зависит только от нас, потому что как она зависит от нас, так же она зависит и от "Макларен". В последние четыре года все ждали, что Михаэль Шумахер завоюет титул. Было бы здорово, если бы я стал чемпионом в "Феррари", ведь Формула-1 полна прекрасных сказок. Будем надеяться, что эта сказка станет былью.

Глава 12. Поездка на Восток

Я решил отправиться на Дальний Восток на своем самолете, по пути совершая остановки от Малайзии до Японии. Мой самолет способен совершать перелеты до 1500 морских миль, поэтому мы могли бы долететь за три приема, и постепенно

акклиматизироваться к разнице во времени. Это было бы лучше, нежели сесть на коммерческий рейс и пролететь несколько часовых зон в один прием. Энрико Дзанарини назвал это "путешествием Марко Поло", а "Филип Моррис" спросил разрешения отправить с нами фотографа, который бы нас пофотографировал, и чтобы я вел ежедневные записки о путешествии.

Мы вылетели из Болоньи во второй половине дня 7 октября и вечером приземлились в Каире. На следующий день во время ленча мы глазели на Пирамиды и Сфинкса. Я был до глубины души потрясен их размерами - пирамиды оказались намного больше, нежели я предполагал. Уровень инженерного мастерства построивших их людей был очень и очень высок. Думаю, после строительства Пирамид цивилизация определенно сделала шаг назад. Потребуется еще очень много времени, чтобы выйти на тот же уровень (если нам вообще когда-либо удастся это сделать).

Следующей остановкой стал Дубай, и мы достигли аэрокондиционированного холодка нашего пятизвездочного отеля в середине раскаленного полудня. Мы договорились встретиться с живущими там нашими друзьями, с которыми познакомился в Сан-Тропезе, и они организовали для нас с Энрико специальный вечер. Все было великолепно, начиная с шампанского, еды и заканчивая развлечениями.

Впрочем, в Дубаи стояла ужасная жара, а влажность воздуха приближалась к отметке в 88%. Я искренне надеялся, что подобного не случится в Куала-Лумпур. В тот вечер я вышел на пробежку и обнаружил, что при подобных условиях мне требуется куда больше усилий для своей обычной дистанции. Тебя изнуряет не жара, а именно влажность. Очень важно следить за потенциальным обезвоживанием организма и поддерживать баланс жидкости в норме. Если такая же погода будет стоять в Куала-Лумпур, то мою диету, и в первую очередь поступление жидкости в организм, придется подвергнуть коренному пересмотру.

На следующий день мы вылетели в Нью-Дели. Туда мы прибыли около полуночи и направились прямо в "Шератон" для долгожданного отдыха. На следующее утро мы совершили небольшую прогулку по городу, который я нашел очень зеленым и благодушным. Я ожидал, что он будет более хаотичным, нежели он оказался на самом деле. Конечно, движение там было достаточно сильным, но оно и близко не напоминало тот хаос, который я ожидал увидеть. Я был ангажирован на ряд рекламных встреч, одна из которых включала в себя поездку на слоне. Это не было похоже ни на что. Конечно, то был прекрасный опыт, но я бы ни за что не сделал это своей работой. Может быть, это средство передвижения больше, серее и медленнее, но, сидя на спине у слона, я ощущал себя куда менее стабильно, нежели управляя "формулой-1".

Последней частью нашего путешествия стала поездка в Фукет через Калькутту, где мы провели три ночи на Лагуна-Бич, и именно там мне наконец удалось по-

настоящему отоспаться. Тамошние люди просто фантастичны, они все время улыбаются. Я привык, что в Европе люди улыбаются мне, милы со мной и игнорируют моих друзей потому, что я знаменит, а те - нет. Но в Фукете они улыбаются всякому, и они понятия не имеют, кто я такой, так что это было просто замечательно. Я обязательно постараюсь вернуться в эти места. Говорят, что со мной трудно сблизиться и поговорить, но я не терплю фальшивых людей, тех, которые будут милы с тобой только потому, что они считают, что им это нужно. Я буду говорить только с теми, кто, по моему мнению, хорош внутри, а в Фукете таких полно. Еда также была на высоте. Тайская кухня - одна из самых моих любимых, и мне представился шанс хорошо поесть, поспать, почитать, проделать упражнения на пляже и немного поиграть в теннис. Там было очень, очень тихо - прекрасное место для отдыха перед отбытием в хаос Малайзии.

Мы прибыли в Куала-Лумпур в среду 13 октября и направились напрямиком на пресс-конференцию с Михаэлем. Конечно, я знал, что Михаэль возвращается - сам ли он решился на этот шаг или его попросили - мне не известно, да, в общем-то, мне это безразлично. Главным вопросом, занимавшим умы людей, было то, насколько возвращение Михаэля сможет помочь команде. Уж я-то за прошедшие четыре года помогал ему предостаточно.

По правде сказать, я чувствовал, что на мне, вне зависимости от того, удачным ли сложится возвращение Михаэля или нет, оно особо не скажется. С точки зрения настроек последние пару лет я настраивал машину по-своему, так что в техническом плане я на него не полагался. Я рассчитывал на своих механиков и свою команду, я знал, что могу рассчитывать на Росса Брауна, и я не обращал никакого внимания на политические интриги, который порой имеют место в крупных командах типа "Феррари".

Однако, это вовсе не означает, что я не был рад возвращению Михаэля обратно в строй. В течение почти четырех лет мы были партнерами по команде, а появление сильного напарника, к тому же понимающего ситуацию, в которой находились наши соперники, означало дополнительное усиление команды. Мика Сало был великолепен, и я не хочу ничего сказать против него, он пришел, приложил массу усилий и сделал это расчудесно - но, мне кажется, учитывая ситуацию с "Маклареном", Михаэль мог бы нам очень и очень помочь. Теперь им бы приходилось учитывать мощное, властное присутствие в команде Михаэля, что означало бы разработку ими иной стратегии на гонку. Ники Лауда считал, что Михаэль смог бы вывести Мику Хаккинена из равновесия, и это было бы для нас очень ценно. На данной стадии игры нам нужно было использовать любой имеющийся на руках козырь, а психологический выигрыш возможен всегда. Однако никто еще не принимал решения по поводу того, какой будет наша стратегия, и, думаю, пресса изрядно помуссировала возникшую неопределенность. Мне же следовало сконцентрироваться на своей главной цели в этот уик-энд - оставить шансы на титул до "Сузуки", и сражаться до победного конца.

В "Формуле-1" новые трассы - большая редкость. За прошедшие двадцать пять лет к нашему календарю добавились лишь Япония, Австралия и Венгрия, хотя порой мы возвращались обратно в те страны, что когда-то много лет назад принимали Гран-при. Трасса в малайском Сепанге очень трудна, но великолепна. На ее строительство ушло около двух лет, и работа проведена на высшем уровне. Здесь много разнообразных поворотов - быстрые, слепые, длинные - и к этому добавляется до трех поворотов на первой/второй передачах, четыре на третьей, четыре на четвертой и два на пятой. Перед гонщиками встает нелегкая задача найти наилучшую комбинацию, собрать все воедино. На первый взгляд это может выглядеть легко, но периодически трасса сужается, профиль меняется, и это еще больше усложняет задачу.

Так как вам требуется найти оптимальный баланс, поиск наилучших настроек превращается в нелегкую задачу. Мы решили, что лучше остановиться на средних настройках, типа сильверстоуновских, в отличие от высокоскоростных монцевских или хоккенхаймовских, или тех, что используются на трассах, требующих большой прижимной силы, как, например, в Монако. В добавок, очень важно сцепление покрышек, и мы знали, что их выбор будет здесь очень критичным. В "Формуле-1" обгоны затруднены, но я считал, что главная прямая и последующий первый и второй повороты достаточно крутые, но с положительным уклоном, и могут предоставить хорошие шансы для обгона.

Перед тем, как отправиться на гонку, мы проделали домашнюю работу. В наши дни, обладая самыми передовыми технологиями, познакомиться с новой трассой достаточно легко. К "Нюрбургрингу" мы подготовили ряд новинок, и в аэродинамическом плане проделали большой шаг вперед. На "Нюрбургринге" у нас так же появился новый пол, впрочем, из-за событий, произошедших в гонке, наш прогресс был не очень-то и заметен. Тем не менее, я был уверен, в "Нюрбургринге" мы прогрессируем, и что в Малайзии в квалификации нам нужно было постараться завоевать первый ряд стартового поля, затем отлично стартовать и пусть "Макларены" гонятся за нами. К счастью, более или менее, так все и случилось.

Михаэль взял поул, показав впечатляющее время 1мин 39.688 сек . Все остальные пилоты к этому времени были уже достаточно измотаны, Михаэль же вернулся после трех месяцев отдыха и просто не оставил нам никаких шансов. Никто не ожидал, что времена опустятся ниже отметки в 1мин 40 сек., но он опередил меня, занимавшего второе место со временем в 1 мин 40. 635 сек, почти на секунду. За пятнадцать минут до окончания сессии "Макларены" ненадолго разделили наши стартовые позиции, Хаккинен занял второе место, но я умудрился снова вернуться на первую линию стартового поля. ДиСи доставил мне еще больше удовольствия от квалификации, когда отобрал у Мики Хаккинена третье место, в результате чего финн оказался четвертым.

Приятно было стоять на первом ряду стартового поля, это прекрасная позиция для старта, но мы уже усвоили урок, что в гонке все может пойти совсем по-другому. Я выиграл и Австрию, и Германию, стартуя гораздо дальше, так что никогда не знаешь, что ждет тебя впереди.

У нас была стратегия двух остановок, с возможностью пойти на одну, если мы решим, что ситуация потребует такого выбора. Некоторые критикуют тактику "Феррари", но они забывают, что это командный вид спорта. За Кубок Конструкторов сражаются два гонщика, и я не понимаю, в чем состоит проблема, если команда придерживается тактики, позволяющей им завоевать это трофей, и в то же время бороться за чемпионат в личном зачете. Впрочем, в данном случае, у меня сложилось впечатление, что только перед началом этой гонки команда решила, что она действительно хочет бороться и за личный зачет, и за Кубок Конструкторов. Я не позволял неопределенности себя беспокоить. Я знал, что собирался делать, и поэтому просто следовал своему плану, а другим предоставил возможность разбираться со своими заботами самостоятельно.

В гонке Михаэль отлично на меня поработал. О лучшем напарнике я не мог и мечтать. Он великолепный первый номер, но и потрясающий номер второй! Интересно, сколько денег потребовалось бы, чтобы затащить его в "Ягуар" работать на меня? Михаэль пропустил меня на четвертом круге, а затем тормозил Мику. Единственной неучтенным нами моментом стал авантюрный маневр ДиСи, когда он во втором повороте обогнал Михаэля. Это угрожало перевернуть гонку с ног на голову, и я не мог гнать так сильно, как мне бы этого хотелось. К счастью, удача была на нашей стороне, и ДиСи припарковал свой болид на 15 круге.

Как только ДиСи выбыл из игры, все остальное зависело только от нас. Пока я отрывался все дальше и дальше, Михаэль сдерживал Мику. "Макларен" выбрал жесткие покрышки, и не думаю, что это был лучший вариант. После своего второго пит-стопа Мика оказался позади Джонни Херберта, и это было для нас идеально. Если бы Мика финишировал четвертым, он бы набрал всего три очка вместо четырех за третье, а это означало бы, что я могу победить его в Японии, если он выигрывает, а я приеду вторым. Но Джонни зашел слишком широко, и Хаккинен его обогнал.

Я решил поставить на втором пит-стопе использованные покрышки, поскольку они были лучше. Все шло по нашему плану, Михаэль пропустил меня, я выиграл, Михаэль приехал вторым, Мика - третьим. Это было именно то, что я хотел, и теперь все зависело от Японии. Мне кажется, это результат устраивал всех. Михаэль был фантастичен, и я не мог бы просить его о большем. Он не только пропустил меня, но и защитил мою позицию, пилотируя очень аккуратно и удерживая позади себя Хаккинена. Но его скорость, когда он получил свободное пространство перед своим пит-стопом, и прямо перед тем, как он пропустил меня, чтобы я выиграл гонку, снова доказала, что он - потрясающий гонщик. Его выступление снова подтвердило, что он лучший пилот, и он был счастлив. Я также

был доволен тем, что у меня все еще был шанс бороться за чемпионат, "Феррари" была довольна тем, что лидирует как в личном зачете, так и в командном. Мы все чувствовали, что жизнь не может быть прекрасней.

В таком фантастическом настроении я поехал в аэропорт, где меня ожидал самолет - мы с Энрико собирались отбыть на несколько дней в Макао, чтобы повидаться с Марией и Зоей. Я был на вершине мира. Смешно, как за несколько часов ты можешь упасть из князи в грязь. Не успели мы добраться до аэропорта, как мне позвонил Жан Тодт. "У нас проблема", - произнес он.

ЭНРИКО

Нам обоим очень понравилась гонка, все прошло так, как мы рассчитывали. Михаэль прекрасно поработал и помог Эдди, чему я был особенно рад, ведь Эдди помогал ему в прошлом, и было здорово посмотреть на работу команды в ее лучшем проявлении. Вдобавок Михаэль своим пилотажем доказал, что он - лучший гонщик, поэтому он так же должен был быть доволен, а Эдди лидировал в личном зачете.

В аэропорту у Эдди зазвонил телефон, но тогда я не подумал, что он говорит с Жаном Тодтом. На самом деле, ничего в его поведении не показывало, что что-то пошло не так. Я думал, он болтает с приятелем. Когда мы взлетели, он сказал:

- Это был Жан Тодт, что-то не так.

- Не беспокойся, наверно, ничего страшного, - ответил я. Я и представить себе не мог, что что-то может быть не так.

Но он произнес:

- По-моему, там и правда какие-то неприятности.

И мы поспорили. Мы всегда спорим на пиццу, и в этот раз я проиграл, что, в общем-то необычно, поскольку обычно я выигрываю. Я утверждал, что "Феррари" не дисквалифицируют. Мы приземлились в Бангкоке, чтобы дозаправиться, и я поговорил с Жаном Тодтом, а Эдди с Россом Брауном. Те в деталях поведали, что именно случилось. Оказалось, что боковые закрылки отклонялись от нормы на 1 см. Правила слишком сложны, чтобы вдаваться сейчас в подробности, но по видимому "Макларен" послал протест, а технический делегат ФИА Джо Бауэр измерил детали и обнаружил, что они не соответствуют правилам на 10 мм или 1 см.

Остаток путешествия до Макао мы провели, анализируя и обсуждая, как такое могло случиться, и что за этим последует. Мы позвонили нескольким людям, оставались на связи с "Феррари", и ежедневно говорили с Жаном Тодтом. Все вокруг находилось в глубокой депрессии. Даже в "Феррари" реакция была очень

негативной, люди очень сильно переживали и думали, что сезон уже закончен. Мы - нет. Мы отнеслись к этой ситуации так: "нам нужно всего лишь подождать и посмотреть, что произойдет. "

Мы приземлились в Макао, и Эдди провел три или четыре дня с Марией и Зоей, своей дочерью, и это было самое лучшее, что он мог сделать. Тогда впервые у меня была возможность понаблюдать за ним в роли семейного человека, и это стало в какой-то мере откровением. Этот холостяк, абсолютный плейбой, любящий женщин и знающий толк в вечеринках и наслаждающийся жизнью на полную катушку, другими словами последний человек, от кого вы бы могли ожидать, что он может быть хорош, играя в счастливую семью, и тем не менее, он счастливо вошел в роль отца.

Без сомнения он вполне гармонично стал отцом, и ему нравится быть с Зоей. Он все четыре дня просто с ней играл. Помимо того, что я менеджер Эдди, он мне нравится, и если он счастлив, тогда счастлив и я, я видел его счастье, когда он был частью семьи. Мария - прекрасная девушка, она вот уже долгое время хорошо знает Эдди, и умеет с ним справляться. Если вы его беспокоите или раздражаете, он вас не полюбит. Как мне пришлось уяснить, не стоит давить на него, ему нужна свобода и возможность обращаться ко мне. Я ему не звоню - если я ему понадобится, он мне позвонит. Марии это известно, и потому их жизнь очень комфортна, как в качестве друзей, так и родителей.

Я провел достаточно много времени вместе с ними - они могли пойти в бассейн при отеле, и я мог быть там, или перекусить, или плавать. Он ходил с Марией за покупками мебели для ее новой квартиры. Мы с Эдди играли в гольф и это было очень расслабляюще, именно то, что требовалось во время этого болезненного недоумения, царившего в Италии. Ему не нужно было находиться в той круговерти.

С приближением пятницы и дня заседания суда мы получили несколько сообщений от Жана Тодта, который пытался связаться с Эдди. Он хотел, чтобы Эдди приехал в Париж на слушания. Эдди и сам хотел быть там и узнать, что происходит. Он ощущал свою беспомощность в борьбе за титул, поскольку решение лежало в руках "Феррари" и судей, назначенных ФИА для разбора протеста. Единственное, что он мог сделать, это прилететь в Париж и оказать моральную поддержку команде. Мне кажется, это показывает, насколько он - командный игрок. Это заняло 36 часов: 12 часов на "Эйр Франс" до Парижа, 12 часов в Париже и затем 12 часов обратно на "Джапан Эйрлайнс" в Токио, но, я думаю, за эти 36 часов он показал, кто он есть на самом деле. Команда нуждалась в нем, и он был там. Большого от гонщика вы просить не можете.

Обычно я полагаюсь на инстинкты, которые мне скажут, если что-то идет не так, и мне никак не удавалось избавиться от этого щекотания в животе, что все идет абсолютно не так. Народ впал в ужасную депрессию, но мы с Энрико находились в

достаточно приподнятом настроении. Я не видел никакого смысла в том, чтобы опускать руки и впадать в отчаяние. Мне не оставалось ничего иного, кроме ожидания решения судей. Честно говоря, не думаю, что вообще должно было случиться. Мне кажется, все это было высосано из пальца. Помимо всего прочего, если, как утверждалось, эта деталь была нелегальна и была замечена на Нюрбургринге, то почему они ждали окончания этой гонки, прежде чем подать протест или измерить это? Все это выглядело как-то странно. По-моему, протестовать после гонки было неразумно. В Малайзии мы надрали задницу "Макларен" по полной программе, и у меня сложилось такое ощущение, что им это не понравилось.

Я решил полететь в Париж, потому что хотел быть с командой, и они хотели видеть меня там. Когда я возвращался в Европу, я мог надеяться только на то, что здравый смысл возобладает. Если дисквалификация состоится, "Формула-1" станет похожа на бокс, и потеряет все свое уважение. Следует думать о спорте, а если все обратится в фарс, то вы потеряете огромное количество болельщиков. В Малайзии Берни не было, но он дал ясно понять, что не был в восторге.

Я прибыл в Париж в шесть, и встретился там с Жаном, Россом и адвокатами. Затем мы сели и ждали, и ждали... и ждали. Я решил выйти из зала суда, если это можно так назвать, и лопал сэндвичи, пока остальные представляли сторону "Феррари". Росс объяснил, что они вернулись в Маранелло и измерили боковые элероны, затем изучили правила и ограничения, и что они верят в то, что все было в пределах правил. В настоящий момент правила настолько сложны, что мне кажется трудно быть 100% уверенным, удалось ли тебе их соблюсти или нет. Следует помнить, что мы ведем речь о миллиметрах и сантиметрах. Я работаю с Россом и Рори вот уже несколько лет, и определенно они не делали этого преднамеренно. Какой смысл выступать с нелегальным болидом. Ты можешь потерять слишком многое, и поэтому никто в эти игры не играет, и вот почему я считаю, что в Малайзии по отношению к нам была допущена ошибка.

В конце концов меня позвали внутрь, и судьи задали мне пару вопросов, типа является ли это обычной практикой для команды подавать после гонки протесты, и я объяснил, что протесты обычно подаются в четверг перед гонкой, когда происходит осмотр болидов. Жан очень нервничал, и я не могу его за это винить, он висел на волоске. Как я уже говорил до этого, у него невыносимая работа; если что-то идет не так - это его ошибка; если что-то идет хорошо, то вознаграждение получает команда. Наши адвокаты, руководимые Генри Питером, подумали, что слушания прошли хорошо, в отличие от меня. Я помню протест по поводу отстранения меня на одну гонку в 1994 году, и это закончилось пропуском трех гонок. Так что у меня остались не очень хорошие воспоминания о слушаниях ФИА.

Я полетел обратно в Токио и стал ожидать результата. Когда мне позвонил Жан Тодт, я смотрел, как на "Си-эн-эн" Макс Мосли зачитывал свое заявление. Это

было невероятное облегчение, справедливость восторжествовала. Спорная деталь была признана легальной. Это означало, что болид был легальным и Чемпионат Мира остается незапятнанным. В Токио мы с Энрико вышли прогуляться и как следует это дело отметили.

Что бы ни случилось в воскресенье - это будет честным и справедливым. Я собирался отдать все силы в борьбе за титул и реализовать свою мечту.

Я ни на одну минуту не сомневался, что эта тяжба в Париже не нарушит подготовку команды к Сузуке. Они на 100% концентрировались на гонке, и мы должны были отдать все, что у нас было. Теперь, когда нам помогал Михаэль, я рассматривал свои шансы, как 50 на 50. Правда состояла в том, что если Хаккинен выигрывал, титул его, если выигрываем мы, титул - наш. Несмотря на то, что четырех очковое преимущество придавало уверенности в психологической схватке, я был настроен достаточно трезво. Маятник мог качнуться в любую сторону, и мне это было известно.

МАРКУС ПЕКЕЛЕР

Впервые я встретил Эдди два года назад в Сан-Тропезе. Я был со своей девушкой на пляже, она была очень мила, и мы проводили прекрасное время. Потом она сказала:

- В три дня мне нужно встретиться с этим парнем. -- Окей, окей, давай пойдём и встретим его, - ответил я.

- По-моему, его зовут Эдди Ирвайн, - произнесла она.

Тогда я подумал, что кто-то ее разыгрывал. Я не думал, что настоящий Эдди Ирвайн может предстать перед нами. У нее не было ни малейшего представления о том, кто он такой, но пять минут спустя появился Эдди с Чиро. Они ждали еще друзей, и мы все сели кружком у бухты, взяли бухло, и около полуночи нарисовались остальные парни, и в итоге Эдди затащил мою подружку к себе на яхту!

Но, несмотря на это, он стал одним из самых близких моих друзей. У меня есть трое или четверо по-настоящему близких друзей, и он - один из них. Он очень естественный и очень нормальный, совсем не испорченный. Большинство моих друзей такого типа, поскольку я не люблю людей, которые, становясь знаменитыми, начинают думать, что они - нечто особенное, принимают третировать людей и ведут себя заносчиво. Он просто говорит то, что думает, и мне это очень нравится в людях. Честность - хорошее качество, особенно в друге. У Эдди осталось множество друзей с той поры, когда он не был известным, и мне кажется, это очень хорошо. Его двоюродные братья в Ирландии просто фантастичны, это все равно, что быть частью большой семьи. Если вы принадлежите семье, вы входите в этот круг, и они впускают вас в свое сердце.

Когда Эдди не гоняется, я часто вижу его по выходным, и мы зависаем в Милане, или встречаемся в Париже или Дублине, или где бы там он не очутился. Мы делим квартиру в Милане. Она была очень маленькой, и обычно он спал на софе, а я - в постели. Затем мы решили занять квартиру побольше, и мы дали Чиро поручение найти то, чтобы нас устраивало, и он сделал это. Когда нас нет в городе, Чиро присматривает за вещами, но он самый ленивый смотритель дома, который когда либо жил. Прекрасный парень, но не самый лучший смотритель. Эдди беспорядочен, поэтому его это не очень беспокоит, но мне нравится держать вещи в порядке. Мне кажется Чиро - типичный мужской шовинист. Он расслабляется, хлещет пиво, в то время как его подружка корпит над горячим ужином или стирает. Может, в его жизни так и должно быть.

У меня происходили с Эдди забавные моменты. Год назад он спросил у меня "Что ты делаешь в субботу?" и я ответил "Ничего", и он сказал "Окей, поехали в Монте-Карло". Мы сели в мою машину, прибыли в отель вечером, поспали, потом пошли на обед и в "Джимми'з". В последний раз, когда я был в "Джимми'з", у нас были проблемы, чтобы туда войти, поэтому в этот раз я позвонил им и сказал "Я хочу зарезервировать ваш самый лучший столик где-то с часа". Они были очень вежливы и ответили "Ага, окей, нет проблем". Когда мы пришли туда после обеда, мы поняли, почему заказать столик было так легко. Это никак не было связано с именем Эдди, место было абсолютно пустым. Вот что такое Монте-Карло в ноябре.

Около двух ночи Эдди сказал "Пошли домой". Я думал, он имеет в виду возвращение в отель, но он подразумевал Милан. Я сказал: "Шутить изволишь, уже почти два, ехать где-то полчаса, и это будет слишком". Он ответил: "Я поведу. Мы отбываем в Милан". И мы тронулись в путь. Где-то полтора часа спустя мы уже были в ночном клубе в Милане. У меня гоночный "Порше", но даже я не знал, что моя машина может ехать так быстро. Все были очень удивлены, увидев нас в клубе. "А мы-то думали, что вы поехали в Монте-Карло", говорили они один за другим. "Мы были там", - отвечали мы.

Единственный совет, который я могу дать его приятелям-парням, что, если вы влюблены в прекрасную девушку, то держите ее подальше от Эдди. Ранее в том году я поехал в Париж, и Эдди сказал: "Ты должен позвонить моей подружке Уне, она - модель из Америки, у нее полно друзей, и с ней очень весело." Я позвонил Уне и пригласил ее встретиться. Она сказала: "Я бы с удовольствием, но сейчас со мной приятельница, она немного расстроена, и у нее проблемы с ее бойфрендом", Я ответил: "Тащи ее с собой, я ее развеселю". Подружку звали Анук. Мы пошли в ночной клуб, напились и весело провели время. Мы ушли из клуба около шести, и вскоре после этого Анук вернулась в Нью-Йорк. Я начал ей названивать, и она вернулась обратно в Европу, а Уна привезла ее с собой в Милан. Мы с Эдди сидели у стойки в ожидании, когда появятся Уна и Анук. К тому времени я уже не мог вспомнить, как же она выглядит.

Они опаздывали, и Эдди сказал: "Окей, пошли отсюда, они опаздывают. Я не собираюсь тут сидеть вечно." Я ответил: "нет, нет, ты должен их дожидаться", когда внезапно Эдди занервничал. Он ткнул меня под ребро локтем, и сказал: "не оборачивайся, там по лестнице спускается фантастическая девушка". Я обернулся, он снова ткнул меня, и сказал: "Не смотри, она подумает, что ты на нее пялишься". Но затем, разумеется, Анук подошла прямо ко мне и сказала: "Привет". Эдди буквально онемел. Ошарашенный, он сказал мне: "Как ты мог забыть, как она выглядит?"

На следующий день мы отправились на его яхту. Я вез Анук и Уну, он - еще несколько девушек. Он только что избавился от своей подружки, или, в общем-то, она ушла от него, когда обнаружила его на яхте с пятью девушками, загоравшими топлесс. Затем он сконцентрировал свое внимание на общении с Анук. Я пожаловался ему, что он влезает на мою территорию, но он просто ответил мне: "Маркус, не пытайся кушать стейк в логове у льва". И все. Вскоре после этого он начал встречаться с Анук, что продолжается и по сей день.

На Гран-при Эдди очень похож на себя, каким он бывает в частной жизни, за исключением того, что, естественно, он более сконцентрирован на трассе. Некоторые думают, что он не относится к гонкам серьезно, но это не так. В Милане мы в течение получаса занимались бегом, и несмотря на то, что мы дурачились, он был очень сфокусирован. Такое ощущение, что у него складывается все очень просто: пока что его карьера фантастична, и он определенно обладает ирландской удачей. Когда он победил в Хоккенхайме, мы все находились на юге Франции, ожидая его приезда. Когда он появился, он просто сел и сказал: "Не знаю, что случилось, но кому-то там наверху я определенно по нраву". Его песня - "Счастливец", и он несомненно прав в том, что победит ли он или проиграет, он все равно счастливый человек. Он обладает уникальным жизненным опытом, и он испытывает такие напряженные эмоции, которые многим никогда не доведется ощутить. Он проживает жизнь на полную катушку, и большего вы не можете желать.

Я прибыл в Токио на неделю раньше, поэтому у меня была неделя на то, чтобы сосредоточиться и успеть пересечься с некоторыми из моих друзей, которые там живут. Я провел в Японии некоторое время, гоняясь в чемпионате Ф3000, и я знаю свой маршрут по городу, и мне всегда нравится сюда возвращаться. Кажется меня очень заряжало то ощущение, что на следующей неделе в этом городе должно было определиться, стану ли я чемпионом мира 1999 года или нет.

Глава 13. Борьба за титул

В Японии я чувствую себя, как дома. Здесь я впервые вышел на старт Гран-при за рулем "Джордана" в 1993 году, и именно здесь я набрал свои первые очки. Это все равно, что выступать на домашнем стадионе - я знаю все рестораны, ночные клубы, бары, людей и образ их мыслей.

Большинство моих старых друзей типа Джеймса, Чарли Кемпбелла, Филиппа Рыбы и Маркуса не могут приехать в Японию по причине занятости по работе, к тому же для того, чтобы сконцентрироваться, мне лучше побыть в одиночестве, но я был очень рад тому, что один из моих старейших болельщиков, Доктор Ланфранчи из "Лампо", компании по производству зажигалок, проделал весь этот путь из Италии до Японии исключительно ради гонки.

Сюда же приехала и пара моих японских друзей - Шигта и Бобби: и Соня; и мои родители, путешествовавшие в то время по тем местам, которые им хотелось посмотреть.

ДЖЕЙМС БОУЛЗ

Я познакомился с Эдди около шести лет назад. Мы были в одном клубе, я пришел туда с несколькими девчонками, мы объединились и неплохо развлеклись. После этого мы начали встречаться, играть в гольф или ходить в местный итальянский ресторанчик за пастой. В его обществе приятно находиться, а его близкие друзья представляют из себя очень тесную компанию, и веселятся они от всей души.

Много лет назад мы были в Аргентине на Гран-при. Я жил в "Алвер Паласе", находившемся в самом центре Буэнос-Айреса, в одном номере с Эдди. В общем, после гонки, когда я, Ирв и Бранда что-то обсуждали, к нам подошел ДиСи и спросил, что мы делаем этой ночью. Мы ответили, что собирались просто пойти куда-нибудь перекусить. Тут к нам присоединился нарисовавшийся Мика Сало и мы пошли в "Хард-Рок Кафе", прямо напротив отеля, и, пока мы поглощали еду, туда вошли две обалденные аргентиночки. Одна из них решила пристроиться к ДиСи, с которым у нее не сложилось, и последнее, что мы видели, это как она исчезает в лифте отеля вместе с Микой Сало.

Мы с Ирвом направились в ночной клуб "Черная Кошка", вроде как один из самых популярных ночных заведений. И очень скоро мы поняли, почему это так. Мы вошли туда, менеджер отвел нас в сторонку и сказал: "Позвольте мне показать вам свои владения". "Странно" - подумали мы, - "это же всего лишь ночной клуб". В следующий момент мы прошли сквозь потайную дверь, затем по секретному коридору - прямо как Джеймс Бонды, - подошли к стене и сквозь крохотное отверстие мы увидели комнату с большой круглой кроватью посередине, на которой уже развлекалась парочка. Нам стало ясно, какие сюрпризы скрыты в этом клубе, и мы тут же ретировались обратно в отель.

К моменту возвращения, находясь в уже достаточно приподнятом настроении, мы решили немножко поразвлечься. Я спустился к стойке и сказал, что, по-видимому, моя входная карточка от номера не работает. Они спросили мою фамилию, и я ответил "Мистер Сало". Они опробовали мою карточку, она не подошла, и они сказали, что наверное, код неправильный, и выдали новую. Ирв и я ворвались в комнату 441 и обнаружили Мику Сало вместе с прелестной аргентинкой. Он был немного удивлен, увидев нас, и сказал, что наверное нам лучше уйти! Но мы уселись в кресла, исследовали его мини-бар и ответили, что он может не обращать на нас никакого внимания. Затем забросали его арахисом и ушли восвояси.

Эдди купил свою яхту в 1998 году прямо накануне Гран-при Монако, и попросил меня приехать последить за ней, пока он гоняется. Я не виделся с Эдди, поскольку он участвовал в гонке, но по ее окончанию мы встретились в баре "Париж". Уже по приходу туда Эдди был с приятелями, мы пошли в бар "Звезды и Полосы", и немножечко там выпили. На выходе оттуда нам встретился большой белый лимузин, откуда вылез Майк Хакнелл [вокалист "Симпли Ред"], он позвал нас с собой, мы все погрузились и поехали в ночной клуб "Джимми'з". Я подумал, насколько это здорово - халявные билеты на самолет, халявное проживание в отеле, пропуска на Гран-при. Мне стало так хорошо, что я решил купить всем выпивки, и нам принесли четыре бутылки шампанского "Дом Периньон", а когда нам выставили счет, то выяснилось, что это удовольствие стоит 1240 фунтов стерлингов. Неплохо для дешевого уик-энда!

Конечно, с Ирвом жизнь полна сюрпризов. На прошлый Новый Год мы - я, Ирв, Джон Фолей, Филипп Рыба, Ронан, Чарли Шампань, Гарри из фирмы "Очки Оаклей", Купермен и Чарли Кемпбелл - собирались вместе. Мы заказали длинный белый лимузин и поехали в "Лилис Борделло", затем потусовались в "Библиотеке", где наш американский приятель Джетбой угощал всех шампанским "Кристалл". Спустя около 700 фунтов стерлингов мы ушли на вечеринку Лайзы Стенсфилд. Та ночь была великолепна, настоящее зажигалово, и окончилось все тем, что Ирв в доме Лайзы принялся играть на гитаре. Мы решили, что Миллениум будем праздновать точно также.

Мы периодически здорово развлекаемся в Дублине. Однажды мы вылезли из одного бара и обнаружили парня с коляской рикши, и мы взобрались туда вчетвером. Я крутил педали, владелец толкал сзади, а Чиро, лорд Харвуд и Ирв сидели позади. Мы проехали по Рейнардс, вниз по улице Св. Стефана, мимо раскрывшей рты очереди на такси, по Графтон-стрит, задели несколько зеркал заднего вида и уперлись прямо в толпу итальянских телевизионщиков, которые даже не узнали Ирва! Затем мы заметили Камерон Диас, и я на кураже выставил себя полным идиотом, сказав: "Вы - мой лучший друг моего лучшего друга моего лучшего друга" (она только что снялась в фильме "Свадьба Лучшего Друга") неудивительно, что практически сразу после этого мы ретировались.

Одно из моих лучших воспоминаний об Ирвайне относится к прошлому году, когда мы вместе выехали на недельный отдых. В начале декабря 1998 года Эдди позвонил и спросил: "Что делаешь?" Я ответил: "Да в общем ничего". У меня на самом деле было свободное время, и мы условились встретиться на следующей неделе, он только сказал: "Захвати паспорт, и неделю нас тут не будет".

Я встретил его в Лондоне, где он принимал участие в обсуждении последних игрушечных моделек "Формулы-1", затем мы сели в поезд до Биггин-Хиллс, где нас ждал самолет. На следующий день мы слетали в Белфаст, там нас встретил отец Эдди, и мы провели пару дней в Северной Ирландии, слоняясь по барам с кучей его друзей. После этого ненадолго остановились в Фарнборо по пути в Милан, там мы собирались посмотреть на найденную для него приятелем "Феррари Дайтона". Затем мы снова поднялись на борт самолета и полетели в Милан, чтобы встретиться с его тогдашней подружкой Моникой и его приятелем Маркусом.

Маркус пребывал в небольшом унынии после того, как купил пару невероятно дорогих туфель для модели, за которой ухаживал, только для того, чтобы быть обойденным богатым арабом, подарившим ей дорожущее ожерельем. Ожерелье перевесило туфли, но мы все надорвали животики, представляя араба, разгуливающего с моделью, обутой в туфли Маркуса! Впрочем, Маркусу было не до смеха. Но все равно это станет для него хорошим уроком не влезать впредь в аукцион против богатого джентльмена с Востока, очевидно изголодавшегося по красивым девушкам. Мы отправились в клуб под названием "Голливуд", а затем нам пришлось вытаскивать себя из кровати в 6 утра, дабы отправиться в Болонью, где Эдди нужно было появиться на болоньевском Автошоу. Обратном мы вернулись в 11 вечера, затем я рулил из Болоньи до Милана, естественно, пропустив поворот! На следующий день я пошлялся по миланским магазинам, в то время, как Ирв оставался в отеле и смотрел "Евроспорт".

Затем мы поехали в Херес, где он должен был принять участие в трехдневных тестах. Мы покинули миланский аэропорт "Мальпенза" утром, на улице было ужасно холодно. Пару часов спустя мы приземлились в Хересе, где на голубом небе светило яркое солнце. Пока Эдди был на тестах, мы с Аланом поехали в Гибралтар, чтобы заняться яхтой.

Мы вернулись обратно в Херес и обнаружили, что там появился Михаэль - работать с болидом на третий день тестов. И нам пришлось ломать голову, чем бы заняться дальше. Я предложил отправиться в Лиссабон, чтобы остановиться в отеле "Пенналонга", расположенном на верху холма с отличным видом на трассу и поле для гольфа. Эта идея пришлась всем по душе, Ирв вылез из болида, мы сели в самолет, долетели до Лиссабона, доехали до отеля, зарегистрировались и сидели в баре отеля спустя всего 44 минуты от начала путешествия!

В тот момент я решил, что тоже хочу личный самолет, настолько это было фантастично. Как еще можно было бы, едва выйдя из болида "Формулы-1", прилететь из одной страны в другую и оказаться в баре меньше, чем за три четверти часа. Теперь все, что мне осталось сделать - это добыть необходимое количество денег!

И вот настало время возвращаться мне в холодный старый Лондон. Я собирался лететь в Хитроу, но Ирв попросил меня слетать в аэропорт Сити, забрать там из автосалона того парня "Дайтону" и привезти ее в Оксфорд. Когда я приехал туда, она еще стояла в салоне, и им пришлось пригонять кран и разбирать фасад, дабы я смог забрать машину. К этому времени вокруг собралась приличная толпа, затем я сел в машину и был таков. Это не самый простой автомобиль для управления. К тому времени, как я добрался до Лондона, я ужасно вымотался, а ведь предполагалось, что это будет моим отпуском. Сам Эдди, разумеется, прекрасном развлекся, для него это было отдыхом. Я же чувствовал себя марафонцем. Затем он позвонил мне и попросил перегнать автомобиль в Ирландию. Но я решил, что это уже слишком и отказался!

Должен сказать, Эдди не сильно изменился. Его жизнь стала более напряженной и у него остается не так много времени на личную жизнь, но так будет не всегда, и я уверен, что, когда однажды он уйдет из гонок, он будет развлекаться игрушками, другим образом жизни, станет удачливым бизнесменом и будет играть на бирже. Он всегда будет оставаться потрясающе великодушным человеком.

Квалификация прошла не так хорошо, как я рассчитывал. По-видимому, нам не удалось правильно настроить машину. Затем я попал в довольно большую аварию, отчего на гонке у меня разболелась шея. Михаэль взял поул, и я подумал, что если Михаэль выигрывает, мы все еще можем добиться цели. Тогда для завоевания чемпионского титула мне достаточно было бы приехать на четвертом месте, но, увы.

Должен признать, Мика провел великолепную гонку. В тот день он был просто лучшим, и полагаю, если вспомнить весь этот сезон, у нас обоих были свои взлеты и падения. Можно сказать, что если бы мы не облажались на Нюрбургринге, то набрали бы по крайней мере два очка, которых нам хватило бы для завоевания титула. Можно еще припомнить, что если бы я не остался на шестом месте во Франции, мы тоже выиграли бы, но с другой стороны и Мика дал нам предостаточно шансов, как, например, вылеты в Имоле и Монце. Мы оба отбирали и теряли шансы, и, в конце концов, в этом и есть суть происходящего. Вы получаете свои шансы и боретесь за победу, иногда кубики выпадают, как вам хочется, иногда - нет.

Когда Михаэль потерял на старте лидерство в гонке, я подумал, что мы попадаем в трудную ситуацию. Мика был так быстр, что, очевидно, Михаэлю будет очень трудно догнать его. Моя гонка была скучна - я просто наматывал круги по трассе,

и смотрел на телевизионные экраны, надеясь увидеть, как над болидом Мики появятся облачка дыма, но этого не случилось. Не думаю, что очень честно надеяться на то, что твой напарник по команде выиграет за тебя чемпионат, ведь, в конце концов, это твоя проблема. И в тот день мы просто не показали достойного результата.

Мне кажется, маневр ДиСи был немного не по правилам. Он отставал на круг. Ему показывали голубые флаги, и ему повезло, что его не наказали. Некоторые интересовались, правильно ли поступил "Макларен", оставив ДиСи на следующий сезон, но это их дело. Я перехожу в "Ягуар" и надеюсь на новые сражения.

При подобных обстоятельствах мне было бы очень трудно остаться в "Феррари". Я уже боролся за чемпионат, и мне бы не хотелось возвращаться на прежние позиции. Теперь я присоединяюсь к "Ягуару" и надеюсь, что мне еще раз представится возможность побороться за титул. В этом году я понял, что в этой игре никогда не стоит ничего загадывать наперед. Надеюсь, в течение следующих нескольких лет мое имя появится на главном трофее чемпионата мира, и тогда я достигну своей самой заветной мечты.

"Феррари" выиграло Кубок Конструкторов, и меня греет мысль, что в этом есть и моя заслуга. Значит, в следующем году у них будут первые боксы, что является большим подспорьем, и это будет отражением великолепной командной работы в 1999 году. Парочку раз ситуация выходила из-под контроля, но в целом весь год команда работала великолепно. Сейчас в "Феррари" сложился прекрасный коллектив, и мне будет жаль расставаться с ним, но жизнь не стоит на месте, и я надеюсь, что очень скоро меня ждет успех.

Я приступаю к работе в "Ягуаре" с 1 января. До тех пор я хочу отдохнуть, чтобы повидаться со своими друзьями и семьей, и просто расслабиться. Моя голубая мечта - это встать по утрам, не имея никакого распорядка на день, никаких встреч, полная свобода - хочешь, вскочи в самолет, хочешь - оставайся дома, иди ли на вечеринку или смотри телевизор.

Сразу же после Гран-при я поехал в Макао к Марии и Зое. С ними я себя чувствую просто прекрасно, они являются моей семьей, и это прекрасное место побыть самим собой. Зоя с каждым днем становится все лучше и лучше, и я хочу проводить с ней в 2000 году все больше времени. Мне надо только уговорить Марию переехать в Ирландию, но скорее гора придет к Магомету, так что нам остается только ждать. Мне бы хотелось видеть их в Ирландии, поскольку я, в основном, живу в Европе. Теперь, покидая "Феррари", я надеюсь, что смогу жить в Италии с чуть большей свободой передвижений без боязни быть третируемым.

На то, чтобы осознать все произошедшее в этом году, таком близком и таком далеком, мне потребуется какое-то время, но уже после нескольких недель я возьму себя в руки, соберусь с мыслями и продолжу жить дальше. Как я уже

говорил раньше, я - счастливый человек... У меня великолепная жизнь, и надеюсь, в дальнейшем она будет только лучше.

Комната 205

Комната 205 Сузукского пэддока ничем не выделялась среди других подобных. Единственное отличие - маленькое заднее окошко, которое служило напоминанием, кому-то может быть нужным, что Сузука является одной из старейших гоночных трасс. Малайзия, с ее кондиционерами воздуха, застекленными комнатами, казалось, осталась в другом мире.

Передние окна, разумеется, были закрыты жалюзи, поскольку с одной стороны соседствовал "Макларен", с другой - "Бенеттон". Только здесь, в Сузуке, командный персонал с каменными лицами проходит мимо друг друга снаружи по деревянному помосту. Главное здесь - смотреть куда-то посередине и всем своим видом выражать "занятость, глубокую занятость". В Формуле неприлично быть счастливым или удовлетворенным, если, разумеется, ты не сотрудник одной из топ-команд. Нужно казаться занятым проблемами куда более важными, чем у твоих соседей, особенно, если ты проходишь мимо них по узкому деревянному помосту.

Внутри комнаты - длинный стол - или, скорее, три маленьких стола, соединенные вместе - свободного места остается не так и много. На стене - гигантская доска для заметок, на которой рукой одного из механиков "Феррари" изображен Микки Маус. Рядом с доской, пронесенная сквозь весь сезон в целях небольшой добавки к мотивации, висит цветная фотография с фиоранской презентации "Феррари-399" перед началом сезона. Михаэль и Эдди сидят на колесах, между ними Лука ди Монтеземоло, президент "Феррари". На заднем плане расположился по-видимому весь персонал, разодетый в фирменные куртки, улыбающийся в камеру и всем находящимся в 205 комнате напоминающий, что вся Италия надеется на них.

Впрочем, на этот раз Лука на финал обоих чемпионатов в Сузуку не приехал. Он был тут в прошлом году, когда случилась та коллизия на стартовой решетке, он был в Сильверстоуне и в Монце в этом году, когда "Феррари" провела две свои самые худшие гонки. Он решил остаться дома, надеясь, что удача будет на стороне команды.

Первое плановое собрание было созвано в четверг ближе к вечеру. Все расселись по своим местам - Михаэль и Эдди рядышком со своими гоночными инженерами, Росс Браун в центре, остальные распределились равномерно вокруг - парни, отвечающие за мотор, за коробку передач, за электронику и т.д. Когда они расходились, уже стемнело. И, хотя прогноз на пятницу обещал теплую погоду,

вечерний воздух заметно охлаждал. Предстояла ночь горячих ванн, массажей и специально приготовленной пищи.

Михаэлю и Эдди не потребовалось много времени, чтобы осознать наличие проблем. Даже на более мягком из двух типов покрышек "Бриджстоуна" им не хватало сцепления с трассой. Ф399 в течение первых двух кругов чувствовала себя как на льду, и после этого положение вещей все равно не улучшалось. Как и следовало ожидать, "Макларенам", повторяя ситуацию в Монце, покрышки подходили великолепно, и это беспокоило. Но тут Дэвид Култхард вылетел во второй сессии в стену, предоставив Михаэлю возможность быстренько принять душ в башне контроля.

Михаэль закончил этот день третьим, позади обоих "Макларенов". Эдди, с его 1.43:375 остался на 10-м месте. Мика легко делал 1,41; Михаэль быстро достиг отметки в 1,42, но в этот момент - только на втором своем быстром круге - он понял, что дальнейшее увеличение скорости должно идти от машины, но не от гонщика. У нее - по крайней мере сегодня - ее не было. Конечно, оба гонщика Феррари на обоих пятничных сессиях использовали по одному комплекту покрышек... но то же самое проделали и гонщики МакЛарена. Эдди, тем временем, боролся в районе 1,43, опять столкнувшись со старой проблемой в середине поворота "недостаточная поворачиваемость-газ-избыточная поворачиваемость". И пускай у него на борту находилось большое количество топлива, не оставалось никаких сомнений, что Эдди, увы, вне игры.

В комнате 205 на доске появился ксерокс подделанного на компьютере Култхардовского "Макларена" (пост-малазийский "Ф1-Рейсинг" растянул покрышки этого болида до границ полотна и подписал, мол, этот болид немного превышает десятимиллиметровый лимит - прим. пер.). Этот болид был слишком широк для обгона и служил напоминанием, что Эдди предстоит победить обоих гонщиков "Макларен", вне зависимости от того, испытывает ли он проблемы в пятницу или нет. Времени на размышления о других сценариях уже не осталось. Вместо этого - мозговой штурм и анализ данных: "Феррари" необходимо заставить покрышки работать. Разговор перетек на проблемы настроек и возможные варианты решения - там убавить, тут прибавить, два килограмма балласта убрать из-под мотора и перенести вперед, выставить седьмую передачу на 19/22, а шестую на 20/25, и все в таком духе. И, разумеется, надеяться, что появится сцепление с трассой. Улыбка на лице Микки Мауса начинала раздражать.

В блокнотах "Феррари" трасса в Сузукэ была поделена на куда более мелкие части, нежели стандартные засечки времени. В то время, как гонщики описывали поведение болида в каждом из 16 поворотов, инженеры записывали их замечания на специально подготовленных копиях трассы. Первый сектор на этих листах представлял из себя первый и второй повороты. Здесь Михаэль был немного, совсем чуточку, быстрее. Второй сектор покрывал идущие в горку эски, переходящие в левый поворот, там, где вылетел Дэвид Култхард. Только на этом

участке Михаэль был в среднем на 0,4 секунды быстрее. Третий сектор - длинный левый поворот и короткая последующая прямая; Четвертый - под горку правый поворот под мост - там, где Мика был особенно быстр. Пятый сектор - прямая, ведущая к шпильке. Шестой сектор - сама шпилька, поворот, где Михаэль обнаружил, что внешняя траектория держит болид лучше. Здесь он снова был значительно быстрее Эдди. Седьмой сектор - ускорение от шпильки и очень быстрый правый поворот. Восьмой - левый поворот "Ложка" перед длиной прямой. Девятый сектор - та самая прямая плюс супер быстрый поворот "130 градусов" - тут Мика был быстрее почти с самого первого круга. Десятый сектор - шикана и правый выход под горку на прямую старт-финиш. К тому времени, как все 10 секторов были полностью разобраны и проанализированы, механики "Феррари" уже практически собрали моторы "048С" на обоих болидах. На двух запасных машинах остались более тяжелые и менее мощные "048В".

Для Михаэля Шумахера суббота оказалась намного удачливее. Изменения сработали. Наконец-то он обрел баланс. И, с улучшенным сцеплением с трассой, подъемом средней температуры на пять градусов, он был быстр. К концу второй утренней сессии он одел новые покрышки, показав в результате 1,39:0 - на полсекунды впереди Хаккинена. Эдди в это время расстраивался все больше. Его болид вел себя немного иначе. Было ли это различием в стилях вождения? Трудно сказать. В течение всего сезона в квалификациях Эдди был близок к Михаэлю. Ныне болид вел себя безобразно. Три раза он вылетал в гравийные ловушки. В конце он оказался двенадцатым, хотя мог быть быстрее, если б не срезал шикану. Мои близкие друзья, по имени Джон Уотсон и Ян Филлипс, заметили, что они никогда еще не видели Эдди, находящимся настолько на грани своих возможностей.

Еще раз в комнату 205 - Эддино убежище от разочарований, связанных с болидом и боксами. Может быть все изменит иной набор покрышек? Еще один массаж? Легкий обед из пасты? Все вышеперечисленное?

Эдди вышел на свой квалификационный круг на грани всех своих пределов, которые он только мог в себе открыть, когда внезапно потерял болид на торможении перед шпилькой. Показалось, что он зацепил белую полосу, или возможно подхватил немного грязи. Машину рвануло вправо, он заблокировал тормоза и фактически влетел носом в острый угол отбойника. Это была первая серьезная авария Эдди в этом сезоне, заставившая Джона Уотсона высказать предположение, что она не выглядит ошибкой гонщика, подразумевая, что, может быть, случилось что-то странное в области дифференциала. В "Феррари", напротив, оставались непреклонными: это в самом деле было ошибкой гонщика. Эдди слишком много хотел от болида.

Квалификацию, для того, чтобы убрать обломки Эддиной машины, остановили. Эдди подбросили обратно в боксы, и он сел в сменный болид, настроенный под Михаэля. "Феррари" предпочли сосредоточиться на Кубке Конструкторов, нежели

на проблемах Эдди. В основном, изменения происходили в задней части болида. Михаэль, в поисках более лучшего сцепления, предпочитал более мягкую настройку, в то время как Эдди, как обычно, обнаружил, что болид в такой конфигурации слишком "прыгуч". И вот, в последние решающие семь минут, он собирался на этом болиде попытаться встать хотя бы на второй ряд стартового поля. Его 1,38:9 был всего лишь на 0,1 секунды впереди Френтцена и на 0,7 секунды медленнее Култхарда, который был третьим.

Так вышло, что Френтцен единственным из гонщиков смог улучшить свое время в этой серии из двух быстрых кругов. Он показал отличное время - 1,38:6; Эдди же, потрясенный инцидентом и начинающей болеть шеей, сражался в районе 1,39:2. Он оказался пятым.

В то время, как Михаэль взял поул! Он был быстрее, когда квалификация была остановлена и поджидал Мику, чтобы сразиться с ним на рестарте. В это время, немного комично, Жан Алези сам себя перетормозил у шиканы и развернулся перед носом у Мики. Михаэлю и выезжать-то не пришлось.

В официальном пресс-релизе Шумахер быстренько отмел все намеки на то, что Эдди внезапно стал вторым номером: "Мы - одна команда, и очень напряженно работаем друг с другом в том, что касается настроек. Какую бы информацию он ни захотел, она ему предоставляется. Естественно, он обладает лучшими компонентами, и это нормально. Все лучшие части идут к нему, я езжу вторым классом... если вы конечно можете так это назвать, поскольку все наши запчасти первоклассные. Посмотрим, как сможем улучшить завтра ситуацию. Если я выиграю, ему нужно всего-навсего прийти четвертым: вот одна из стратегий, и на данный момент все этому благоприятствует".

Стратегия, безусловно, являлась главной темой разговора в Комнате 205. В конечном счете решили, что Михаэль стартует с большим количеством топлива - позволяющим ему совершить один пит-стоп, обеспечивая ему настолько медленное вождения, чтобы он смог сбросить покрышки и топливо. И это, безусловно, означало, что Михаэль должен был выиграть старт и сдерживать Мику, повторив малазийскую историю. Если же он не сможет этого сделать, он должен попытаться оказывать на Мику столь сильное давление, насколько это возможно, и затем сменить тактику на две остановки в боксах.

В это время Эдди должен будет вести гонку, которая, рассчитанная на компьютере, должна была стать быстрее - две остановки в боксах, с достаточным количеством топлива на первой части, чтобы остановиться позже "Макларенов". И он должен был ехать на сменной машине, с более жестким задом.

В эту ночь Михаэль был удивительно расслаблен. Соня Ирвайн (сестра Эдди) попросила его уделить 20 минут, чтобы побеседовать с ним для фильма об Эдди. Михаэль немедленно дал свое согласие и в 9 часов поприветствовал толпу в холле

отеля. В течение 10 минут он пробирался сквозь нее, раздавая автографы, пожимая руки, пока наконец он не продрался в мезонин, в импровизированную студию.

На трассе, в это время 300-400 зрителей зачарованно наблюдали с трибуны, противоположной боксам. В "Феррари" и "Макларене" ярко сверкали огни. Спустя это вечер им станет известен чемпион мира 1999 года.

Им оказался Мика. Он выиграл старт и, таким образом, с самого начала сломал стратегию "Феррари". В течение двух первых кругов "Макларен" осознал, что Михаэль идет явно медленнее, чем ему следовало быть. Или сказывалось большое количество топлива, или у него были какие-то проблемы. Предпочтя мнение о большом количестве топлива, они проконсультировались со своим компьютером и тот выдал, что, основываясь на потреблении топлива "Феррари" и средних кругах Михаэля, Мика должен поддерживать разрыв в пять секунд, и это оставит его впереди.

Тем временем в боксах "Феррари" Росс Браун пересматривал стратегию Михаэля. Теперь, когда старт был потерян, не было никакого смысла в том, чтобы использовать одну остановку в боксах. Самое лучшее, что оставалось, это минимизировать потерю и сделать ультрабыструю первую остановку. Эдди в это время был крайне медленен. Панис, очевидно, шел на пустом баке, но Эдди не мог оторваться от Култхарда и терял уйму времени по отношению к Мике на каждом круге.

После первой остановки на менее загруженном болиде и на великолепном втором комплекте покрышек - все три комплекта Михаэля были новенькими; второй же комплект Мики был использованным - Михаэль сократил отставание до 5,5 секунд. Тут-то и началась бы гонка... если бы "Феррари" не выбрали этот момент для того, чтобы позвать Эдди в боксы. Он уступил третье место Култхарду и потерял уйму времени позади навязчивого "Макларена". Единственным вариантом был ранний зазыв Эдди и освобождение его таким образом от трафика.

Впоследствии Дэвид бросил свой болид в стену и вернулся на трассу впереди Михаэля. Лидерство Мики внезапно стало увеличиваться до двух, трех, пяти секунд. Он уходил от погони. Гонка переходила в финальную стадию. Идя на третьем месте, Эдди оставалось лишь надеяться, что Мика вновь выберет не в тот момент первую передачу, или потеряет болид на поребрике, как он это сделал в Имоле.

Однако, на последних кругах, "Макларен" заметил, что Мика догоняет "Феррари", намереваясь, если их вычисления были точны, обогнать его на круг. Они начали замерять отрыв Мики от Эдди - от первого до третьего. В голову полезли различные сценарии: за два круга до финиша Мика зажат между Эдди и

Михаэлем, которого ничто не сдерживает от въезда в заднее антикрыло "Макларена". В такой ситуации могло случиться все.

Но в тот же момент проблема исчезла. Удивительно, но "Феррари" предпочла сохранить свои шансы на Кубок Конструкторов. Они зазвали Михаэля в боксы.

Ошибочное решение? Ведь, ничуть не рискуя болидом, Михаэль мог догнать Мику, который в свою очередь был бы придержан Эдди. Может быть, это не сработало бы... но попытаться-то стоило.

Или, быть может, "Феррари" даже не рассматривало подобную возможность? Когда, спустя значительное время после гонки, Росса Брауна спросили о том, беспокоились ли они по поводу того, что Эдди обгонят на круг, ведущий стратег команды выглядел удивленным и отвечал отрицательно. Насколько ему известно, Эдди находился в 80-ти с небольшим секундах позади Михаэля и посему в игре не участвовал. Но именно потому, что он был настолько медленен - он мог участвовать в игре. В самое минимальное между ними расстояние, когда Эдди пересекал линию старт-финиш, Мика как раз тормозил перед шиканой.

Михаэль, вылезая из своего болида в закрытом парке, думал об этом в последнюю очередь. Вместо этого он сделал замечание Рону Деннису по поводу тактики Култхарда. Он считал, что в Малайзии, когда он явно сдерживал Мику, он защищал свою позицию. В Японии Култхард был круговым. Своим инженерам Михаэль объяснил, что на прогревочном круге он почувствовал какие-то проблемы с болидом, поэтому колеса слишком сильно провернулись на старте. Много позже, когда Михаэль побаловался шнапсом и надел на себя самодельную корону, он сказал, что той проблемой на прогревочном круге был всего-навсего перегрев сенсора педали газа. К тому времени, как болид замер на старте, он уже охладился. И вместо проворота колес, телеметрия показала, что напротив, когда погасли огни светофора, случился чрезмерное проскальзывание сцепления.

Может ли гонщик уровня Михаэля допустить ошибки такого уровня? Возможно. Проскальзывание сцепления может ощущаться, как проворот колес.

Затем прошла другая мысль: может быть Михаэль хотел сосредоточиться на Кубке Конструкторов, и, потом уже на чемпионстве Эдди. Если так, никто не может обвинить его за это. Эдди, вне всякого сомнения, в течение сезона получал значительную помощь от своих напарников по команде. В любом случае, победа Мики не стала полным провалом "Феррари". На послегоночной конференции Михаэль не сомневался: "Это справедливый исход. Феррари заслужило Кубок Конструкторов, а Мика - титул Чемпиона". И после этого: "Конечно, было бы очень мило, если бы победил Эдди, но это не следовало из логики вещей".

Эдди? Поражение он принял спокойно, прямо признав, что закончить сезон одним из лидеров и быть соучастником победы в Кубке Конструкторов - не столь

плохо. Особенно, если по итогам этого сезона вы заключили очень даже недурной в денежном отношении контракт с командой-конкурентом. Жаль, конечно, что он так выступил на Сузуке, но...

- Что означает для вас победа гонщика и последующий уход его в другую команду?, - спросил я у механика Феррари, в то время как он паковался субботним вечером.

- Мы хотим кубка Конструкторов. Он останется в нашей памяти. Мы боремся за него, несмотря на то, что Михаэль отсутствовал в течение семи гонок. И мы этим гордимся.

Опустела 205-я комната. Отключены телефоны, убраны факсы. Вновь заботливо упакована картинка с презентации "Феррари". Остался только Микки Маус, и его улыбка наконец была к месту.

Перевод М. Корнеенков (с) 2000, 2005

