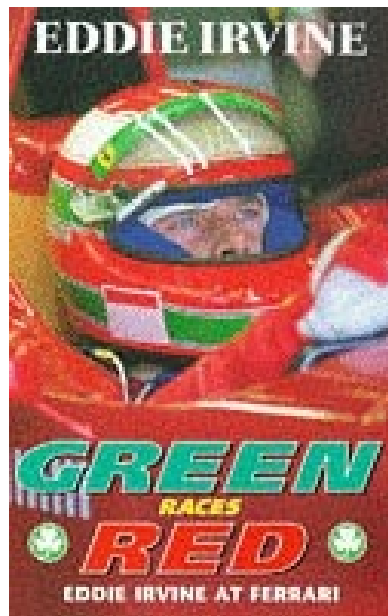


Информация о книге



ISBN: 000 218763 9

CollinsWillow

An Imprint of HarperCollinsPublishers

First published in hardback in 1996

by CollinsWillow

an imprint of HarperCollinsPublishers

London

Revised edition published in paperback in 1997

© Tidswell Ltd 1996, 1997

Перевод с английского: М. Корнеенков (yolz@zmail.ru) © 2000-2005

Предисловие

Перевод: Михаил Корнеенко

*Моим маме, папе, бабушкам и дедушкам.
Без их поддержки ничего бы этого не было.*

Последующие главы расскажут вам историю первых двух лет моего пребывания в "Феррари". Помимо этого повествование затронет и мои первые шаги в автогонках, а также многих из тех, кто помогал мне на протяжении всего пути. Я хочу воспользоваться возможностью высказать через эту книгу благодарность всем командам, за которые мне довелось выступать, и всем тем, кто помогал мне оказаться там, где я нахожусь сейчас. Их слишком много, чтобы называть поименно. Они знают, о ком идет речь.

Мне также хочется поблагодарить Жана Тодта и команду "Феррари" за их помощь и поддержку в издании этой книги. Спасибо моим издателям из "Харпер Коллинз", а также Морису Гамильтону и Киту Саттону с "Оллспорт" за помощь в подборе слов и фотографий соответственно. И я не должен забыть упомянуть свою сестру Соню и менеджера Рода Викери за то, что они присматривали за мной и помогли в том, чтобы все прошло гладко.

Глава 1. Ничего Особенного...

*Эдди Ирвайн
Херес, Испания
Октябрь 1997*

Спросите любого юного гонщика, и он признается вам, что место в "Феррари" для него является верхом мечтаний. Именно с таким настроением я гонялся в ирландской "Формуле-Форд". Мысли об этом помогают выжить во времена ограниченных возможностей и еще меньших бюджетов. Затроньте в разговоре "Формулу-1", и вы автоматически подумаете о "Феррари". А если гонщик сумел попасть за руль красной машины, значит, он сумел реализовать свою мечту.

Но когда это наконец произошло - я вошел в ряды "Феррари" в октябре 1995 года - оказалось, что реальность не так уж и трудна для восприятия. Точнее, я не был столь ошеломлен произошедшим, как ожидал.

Не знаю, может быть, я привык быстро осваиваться в новой обстановке, или другие гонщики чересчур преувеличивают свои эмоции от перехода в новую команду, сказать не берусь. Подобные события никогда не казались мне чем-то

особенным. И все же у меня не оставалось и тени сомнения в том, что контракт с "Феррари" станет самой крупной сделкой всей моей жизни.

Приблизительно так же я себя ощущал и по окончании первой гонки сезона-96 в Австралии. Я взойшел на подиум, но, честно говоря, третье место на "Феррари" не вызывало никакого повода для гордости. Оно не означало ничего особенного. Для меня суть происходящего заключается в исполнении хорошей, очень качественной работы - а я не ощущал, что достиг этого в Мельбурне, в основном потому, что ситуация не позволила мне выложиться на все сто процентов.

На этой машине третьим мог финишировать любой; главным достижением был тот факт, что Ф310 вообще смогла финишировать. После всех драм, мучавших нас в последние недели перед стартом сезона, это было сродни маленькому чуду. В какой-то момент, после, казалось, бесконечных задержек и проблем, я уже перестал верить, что мы успеем управиться до первой гонки, а если бы уложились в срок, то "Феррари" наверняка ожидало бы полное фиаско. Это может послужить еще одним доказательством тому, что в автогонках ни в чем нельзя быть до конца уверенным.

К примеру, в сентябре предыдущего года я был абсолютно уверен, что в 1996 году проведу свой третий сезон за команду "Джордан". Вообще-то, мне не очень этого хотелось, но из-за жестких условий подписанного контракта никаких других вариантов не предвиделось.

Да, именно Эдди Джордан дал мне шанс попробовать себя в "Формуле-1". В 1993 году он предложил мне выступить за его команду на ГП Японии в Сузуке, и я согласился. К тому времени я уже три сезона гонялся в Японии, и очень хорошо изучил эту трассу. Помимо этого, за время, проведенное на Дальнем Востоке, я подзаработал приличное количество денег - а вот Эдди Джордан равнозначного вознаграждения мне не предложил! Так что, по большому счету, в этой сделке не было ничего особенного. Но не могу отрицать, что это был хороший повод заявить о себе в "Формуле-1". И на "Сузуке" мне удалось это сделать - правда, не совсем тем путем, как я рассчитывал.

В первой своей гонке "Формулы-1" я финишировал на шестом месте, набрав таким образом одно зачетное очко. На лицах окружающих светились улыбки, в основном потому, что "Джордан" проводил достаточно бледный сезон, а поскольку мой напарник по команде Рубенс Баррикелло приехал пятым, команда впервые почти за год набрала вообще какие-то очки. Но что-то мне подсказывало, что настоящее веселье начнется чуть позже.

По ходу гонки в борьбе за четвертое место я преследовал Деймона Хилла. После проливного дождя трасса уже начала подсыхать, и Деймон перешел на "слики". Я же шел на дождевой резине, что на тот момент было определенно более правильным решением, поскольку трасса оставалась еще очень скользкой. Я хотел

по максимуму использовать свой опыт выступлений в Сузуке, поскольку знал, где сцепление покрышек с полотном лучше, и мне очень хотелось пройти Хилла, пока преимущество было на моей стороне.

Лидировавший Айртон Сенна обогнал меня на круг, но затем, вместо того, чтобы обойти и Деймона, стал чересчур осторожничать. Машину Хилла сильно мотало из стороны в сторону, и Айртон никак не решался пойти на обгон. А я решился. Обогнал Сенну, и вернулся в круг с лидером. В этом не было ничего особенного... по крайней мере, с моей точки зрения.

Оказалось, этот маневр буквально взбесил Айртона. Никто ранее не смел проделывать с ним подобные трюки. После гонки он пришел поговорить со мной, но вышла маленькая неувязочка, поскольку Сенна толком не знал, как я выгляжу. Однако вскоре он это выяснил, и мы подискутировали... в некотором роде.

Я объяснил ему свое видение ситуации; я не считал нужным каким-то образом извиняться, поскольку не сделал ничего предосудительного. Гоночные стюарды не нашли в этом эпизоде ничего криминального, но Сенну это не убедило. По-видимому, я не выказал ему должного уважения. Что ж, его точка зрения вполне понятна. Делу конец.

За исключением того, что напоследок он решил оставить мне своим кулаком черную метку. После удара я оказался на полу и... первых полосах мировой прессы. Все вокруг принялись смаковать этот эпизод, а я толком не понимал, из-за чего же разгорелся весь этот сыр-бор. На мой взгляд, забавней всего в случившемся было то, что Эдди Джордан проморгал драму, случившуюся в собственных владениях. Он не из тех, кто скрывает свои эмоции перед микрофоном или телевизионной камерой, и как только новость о произошедшем распространилась по паддоку, журналисты устремились в боксы "Джордан". Но Эдди там не было. Он уже отбыл в отпуск, упустив шанс сделать парочку важных заявлений.

В начале 1994 года я подписал с "Джордан" трехлетний контракт и принялся познавать "Формулу-1". Некоторые уроки оказались весьма болезненными. На первой же гонке я оказался вовлечен в столкновение четырех машин. Не буду сейчас вдаваться в подробности, скажу лишь, что я был абсолютно ни при чем. Аварию инициировал Йос Ферстаппен, пытаясь пойти на обгон в тот момент, когда мы приблизились к паре болидов, один из которых явно испытывал проблемы и замедлял свое движение. Ферстаппен мог видеть происходящее, но, тем не менее, не убрал ноги с педали газа - даже выехав на траву. Все остальные пытались избежать столкновения, но в это время на траве Йос потерял над машиной контроль, его вынесло прямо на меня - и мы все оказались вне игры. Авария была очень серьезной.

Официальные лица решили возложить всю вину на меня, и в итоге оштрафовали на три следующие гонки. Чудовищно строгое наказание. Какое-то время спустя, кое-кто в верхах попытался взять свои обвинения обратно, но, в конце концов, гонщик бесправен. Ты не в силах что-либо сделать; ты просто должен смириться с последствиями. В действительности этот инцидент вышел мне боком. Я лишился гоночной практики; ведь, как ни крути, ничто не заменит времени, проведенного за рулем болида. Происшествия подобного рода оказывают влияние на твою уверенность в своих силах, вне зависимости от того, насколько сильно ты пытаешься не обращать на них внимание.

Остаток сезона 1994 года я провел в изучении "Формулы-1", набирая время от времени очки, восстанавливая уверенность в себе и свою репутацию. К середине сезона 1995 года я понял, что пришло время оставить "Джордан".

Я сообщил Эдди Джордану, что если команда останется на том же уровне, как она есть, то в следующем году за его команду выступать я скорее всего не буду. В 1996 году мои заработки должны были зависеть от результатов, показанных в 1995-м. Но мой болид постоянно ломался, вследствие чего контракт оказывался крайне несправедливым; я не получал "призовых" в 1995-м, и теперь это должно было отразиться на моей зарплате в 1996-м. Разумеется, Эдди не согласился; он сказал, что это в порядке вещей. Спорить с ним смысла не было, и с этого момента я принялся рассматривать иные варианты.

На второй гонке сезона в Аргентине я повстречался с Лукой ди Монтеземоло, президентом "Феррари". После того, как я занял четвертое место в квалификации, он решил посмотреть, что я из себя представляю. "Хорошо сработано", - произнес он, а затем сообщил, что до него дошли сведения, будто у меня в гараже стоит "Феррари". Ему рассказывали, что я тестировал несколько спортивных автомобилей, и ни один из них по моему мнению не может сравниться с "Феррари-ГТО". Я ответил, что так оно и есть. Я расписывал свои впечатления в таких восторженных тонах - так почему бы ему не предоставить мне скидку на запчасти! Вроде бы он воспринял эту идею позитивно. Скидок я жду до сих пор...

И все же первый контакт состоялся. Вскоре после этого Майк Гризли, занимавшийся моими контрактными делами, переговорил с Ники Лаудой. Бывший чемпион мира выступал тогда в качестве советника "Феррари", и он заинтересовался моим положением в "Джордан". В моем контракте был пункт о возможности выкупа. Когда Лауда услышал, сколько "Феррари" придется за меня заплатить, он назвал эту сумму нелепой. Казалось, на этом все и закончится.

После бесплодных дискуссий с Джорданом я принялся рассматривать альтернативные варианты. Поговорил с Томом Уокиншоу, в то время довольно успешно руководившим командой "Лижье". Он сделал Джордану предложение - которое было отвергнуто, в основном из-за того, что предложенные деньги не устраивали Эдди, но еще и потому, что мой переход из "Джордан" в "Лижье" мог

рассматриваться, как пощечина Джордану, ведь он прекрасно понимал, что люди начнут интересоваться, почему это один из пилотов захотел его покинуть и присоединиться к команде, его не превосходящую. Ему также было известно, что, скорее всего, я расскажу об этом всем, кто меня спросит!

Тем временем, до меня доходили сведения, что на "Феррари" еще рано ставить крест. И с приближением осени положение дел стало стремительно меняться. "Феррари" определенно испытывала во мне сильную заинтересованность, но сперва нам нужно было утрясти детали сделки с "Джордан". К тому времени решение уйти стало нестерпимым.

В большинстве гонок я квалифицировался впереди своего напарника по команде Рубенса Баррикелло. Одно время его считали следующим Айртоном Сенной, но нынче он обесценился настолько, что побеждать его потеряло всякий смысл. Парень более не входил в чей-либо "Топ-10". Продолжение карьеры в "Джордан" также не могло способствовать дальнейшему укреплению моей репутации; поэтому переход в "Феррари" был оправдан во всех отношениях. Если бы только нам удалось все уладить.

Я спросил Джордана, сможет ли он посодействовать моему переходу в "Феррари". Он ответил, что, наверно, мог бы - и это означало: при соответствующей сумме компенсации возможно все. Мы полетели к юристам "Феррари" в Швейцарию, и соглашение было достигнуто. "Феррари" уже разорилось на кучу денег, чтобы получить из "Бенеттона" действующего чемпиона мира Михаэля Шумахера, и на мою долю оставалось не так и много. На самом деле, большая часть этих денег была израсходована на покрытие выкупа и осела на банковских счетах "Джордан". Но самым важным событием стало то, что я оказался в "Феррари".

Едва сезон-95 подошел к концу, я буквально перестал ощущать почву под ногами. Джордан, показывая свой норов, продолжал использовать меня в различных представительских акциях вплоть до самого окончания контракта. Между тем, я уже приступил к тестам "Феррари".

Мне сразу же бросилось в глаза, насколько этот мир отличается от того, к которому я привык. "Феррари" обладает всеми необходимыми ресурсами для работы. В "Джордан" практически со всеми проблемами приходилось разбираться мне и моему инженеру Эндрю Грину. В "Феррари" на помощь люди приходят отовсюду. И, естественно, большим подспорьем оказывалось наличие в компании действующего чемпиона мира! Они пригласили Шумахера, потому что он - лучший. Теперь им следовало оказывать ему поддержку, которую он по праву ожидал, и от этого я мог только выиграть.

Меня постоянно расспрашивали, как я собираюсь справляться с ролью второго номера при Шумахере. Будто я совершил суицид - все были уверены в том, что моя репутация будет полностью им уничтожена - но, по правде сказать, я не видел

в этом никаких проблем. Я отдавал себе отчет, что в этой команде мне предстоит "играть вторым номером". Шумахер дважды выигрывал Чемпионат, попутно выдавая весьма впечатляющие гонки! "Феррари" намеревалось предоставить мне все свои ресурсы, чтобы в конце каждой гонки я смог финишировать сразу позади Михаэля. Что ж, мне не позволят выиграть, если я буду лидировать, а он будет идти вторым. Но в этом был свой резон. "Феррари" собиралось сосредоточить все свои усилия на победе в чемпионате, и Михаэль представлялся лучшим на то кандидатом. Никакого криминала я в этом не видел. Как бы то ни было, с приближением сезона-96, у команды стали возникать куда более важные проблемы.

Модель Ф310 появилась на свет очень поздно. Сроки завершения работ постоянно сдвигались, сдвигались, и затем еще раз сдвигались. В конце концов презентацию болида отложили на 15 февраля, всего за две недели до того момента, когда машина должна быть готова к отправке в Австралию на первый Гран-при сезона в Мельбурне.

Мы с нетерпением ждали момента, когда наконец сможем сесть за руль Ф310. Но стоило Михаэлю приступить к тестам - и сразу же возникли проблемы. Из "прокладки", призванной отделять коробку передач от мотора, протекало масло. Из-за замысловатого устройства самой коробки эту проблему было не так-то просто устранить. Время поджимало. Это может показаться невероятным, но настроение было близко к паническому. Все работали, не покладая рук. Ни с чем подобным прежде мне сталкиваться не приходилось.

За неделю до вылета паниковать мы перестали, поскольку в этом уже не было никакого смысла - будь что будет. Но, тем не менее, команда была всерьез обеспокоена тем, что по прилету в Мельбурн нас может постичь полная катастрофа.

"Прокладки" продолжали течь. Мы переделывали одну - она снова протекала. С точки зрения инженерной мысли это было гениально, но чертовски сложно. Никто, кроме "Феррари", подобной детали не использовал, наш выигрыш заключался в том, что она была очень легкой - добейся от нее рабочего состояния.

В итоге "прокладку" следовало заново перепроектировать и изготовить. Тут-то и обнаружилось превосходство "Феррари". Команда подобного масштаба может попробовать рискнуть и воплотить какие-то догадки, а затем, в случае необходимости, оперативно внести необходимые изменения. К примеру, "Джордан" никогда бы не рискнул выпустить автомобиль на трассу столь поздно, потому что, если что-то бы пошло не так, им пришел бы конец. Это не критика. Это просто констатация факта. "Джордан" не мог позволить себе пуститься на такие эксперименты, то же самое можно сказать и о большинстве других команд.

Но, с другой стороны, "Феррари" казалась очень дезорганизованной, в основном потому, что у нас возникало столь большое количество проблем по столь многочисленным причинам. Каждый раз, когда я выезжал на трассу, что-то случалось. Если не "прокладка" - значит что-то другое. Мы устраняли эту неисправность, а сразу за этим "прокладка" снова могла дать о себе знать. Проблема за проблемой - нечто нереальное.

Мне было искренне жаль команду, ведь машина была прекрасно спроектирована и отлично сработана. Уму непостижимо, от чего происходило столько поломок. А с приближением начала сезона ритм жизни просто зашкалил.

Впервые спонсором "Феррари" стала ювелирная фирма "Аспрей". Естественно, им хотелось произвести впечатление, и однажды вечером в их апартаментах на Бонд-стрит в Лондоне было организовано весьма формальное мероприятие. Там должны были присутствовать и мы с Михаэлем. В своем ярко-красном обмундировании я ощущал себя разряженной куклой, поскольку все остальные оделись с убийственной элегантностью. Как бы то ни было, это являлось частью моей работы, но куда более серьезное испытание ожидало меня на следующий день на тестовой трассе "Феррари" во Фьорано.

Изначальный план (один из многих!) предполагал, что я закончу финальные тесты во Фьорано, полечу в Лондон на мероприятие "Аспрей", а на следующий день вылечу из "Хитроу" в Австралии, сделав остановку в Японии. Человек предполагает... При этом хаосе на следующий день меня ждали во Фьорано.

Чтобы успеть на рейс до Милана, мне пришлось встать в 6 утра и затем гнать в сумасшедшем темпе до Фьорано, поскольку мне нужно было успеть на четырнадцатичасовой рейс из Болоньи до Лондона, чтобы там пересесть на самолет до Токио. Находясь на автостраде, я позвонил своему инженеру, чтобы убедиться в том, что все подготовлено. Он сказал: "Угу, никаких проблем. Мы как раз готовимся выпустить машину на трассу".

Я прибыл во Фьорано только для того, чтобы обнаружить внезапную утечку топлива. Новая проблема возникла буквально из ниоткуда. Что ж, всяко бывает. Мне сказали, что ждать смысла нет. Впрочем, подобное развитие событий было мне даже на руку, ибо в таком случае я мог попытаться быстренько вернуться в Лондон. Я сорвался с места, но, как только въехал на территорию аэропорта Болоньи, меня застал звонок из Фьорано: "Срочно обратно".

О последствиях мне даже думать не хотелось. Всю неделю я бронировал билеты на рейсы и менял свои планы. Мой тур-агент уже отказывался отвечать на телефонные звонки, подозревая, что это опять звоню я, чтобы снова все переиграть. В какой-то момент я забронировал билеты сразу на несколько рейсов и понятия не имел, на котором из них собираюсь улететь - "Бритиш Эйрвейз", "ANA", "JAL"... назовите рейс на Токио, и я был на борту.

Я вернулся во Фьорано, прыгнул в болид, проехал 200 ярдов - и тут очередная проблема. Я перестал чему-либо удивляться или огорчаться. Мне уже практически ничего не хотелось. Я намеревался по прилету в Токио провести несколько встреч и дать пару интервью. Теперь об этом можно было забыть, потому что из Лондона мне удалось бы вылететь лишь на следующий день. Я задвинул эти мысли на дальний план и расслабился. Денек выдался очень приятным, и я понежился в лучах солнца, пока механики работали над машиной.

Машины привели в рабочее состояние перед самым наступлением сумерек. Я совершил пару выездов на трассу, которые оказались достаточно полезными, поскольку нам удалось обнаружить кое-что очень интересное в температурных режимах двигателя. По окончании работы мне нужно было повидать Монтеземоло и рассказать ему о поведении машины. Затем я должен был отчитаться перед главой команды Жаном Тодтом и обсудить полученные результаты.

В то же время, я понимал, что мне кровь из носа надо успеть на последний рейс из Милана. Я не хотел откладывать вылет на первый утренний рейс из-за высокой вероятности тумана в Милане. По той же самой причине мог быть закрыт аэропорт "Хитроу". Путешествие между двумя самыми туманными аэропортами мира Европы слишком многое вверяло в руки провидения, если я собирался успеть-таки на следующий рейс до Токио.

В течение краткого теста во Фьорано я не испытывал "Феррари" на полную катушку; поставленная задача заключалась не в этом. И вне всяких сомнений я находился в куда большей безопасности, тестируя Ф310, нежели в дикой ночной гонке до Милана. Должен признаться, той ночью я вел машину, как лунатик. Выданный мне маленький "Фиат-Купе" был способен разогнаться до 140 миль в час. И я выжимал их все - обгоняя, где только можно, ведя на абсолютном максимуме! Я должен был успеть на этот самолет. Это было полным безумием. Я следил за движением, понимая, что если какой-нибудь маленький "фиат" окажется на моем пути, от нас останется мокрое место. Я никогда не был так напуган. В аэропорту "Линате" я оказался за пять минут до окончания регистрации. Тормознул перед входными дверьми, вбежал в терминал, кинул ключи от машины на стойку "Алиталии" и сказал, что в понедельник кто-то из "Феррари" заберет машину. Это было в пятницу вечером! Вот вам еще один плюс от работы в "Феррари". Как только итальянцы слышат это имя, никаких проблем больше не существует. Меня быстро провели на борт, и из последних сил я рухнул в кресло.

Несмотря на то, что я прибыл в Японию на день позже, благодаря тому, что Токио для меня, словно родной дом, мне без особого труда удалось изменить свое расписание. Мне правда очень нравится приезжать сюда. После того, как я провел в японских гонках три года и жил при этом в столице, каждый мой приезд сюда - словно возвращение в детство.

Все европейцы или иностранцы - обычно здесь нас было с полдюжины - останавливаются в отеле "Президент". Это наш второй дом, и он намного лучше съемной маленькой квартиры. Меня здесь знают все, и я очень быстро окунулся в привычную атмосферу.

Сначала я зайду перекусить в "Хард-Рок Кафе", затем поиграю на автоматах в "Космических захватчиков" или же пролистаю свежие журналы. Затем вернусь в отель, наверно даже посплю перед ужином, а затем рвану в ночные клубы. У меня здесь есть свои нахоженные тропы. В Токио я чувствую себя очень комфортно и, в каком-то роде, мне здесь даже лучше, чем в Дублине. Более уютно, что ли. Живя не так далеко от Дублина, я, конечно же, частенько в нем бываю, но в посещении Токио есть нечто особенное, это все равно, что вернуться в любимый дом отдыха.

Данный термин здесь совершенно уместен, поскольку впервые на какое-то время мне удалось расслабиться. В Болонье я договорился о съемной квартире, но у меня совершенно не было времени развезтись, поскольку команда регулярно вызывала меня во Фьорано. В среднем дорога туда занимает 40 минут - я проезжаю ее за 23, но постоянно гонять на такой скорости не очень-то здорово. Я предпочитаю ехать не спеша. И по приезду сразу неизбежно возникают проблемы, и на какое-то время я могу вернуться в Болонью, но, живя в постоянном ожидании звонка, невозможно что-то либо спланировать, даже поход в гимнастический зал. Это очень сильно затрудняет жизнь.

Я постоянно должен быть готов приступить к работе. Команда работает над машиной вплоть до наступления темноты. Иногда выезжать на трассу требовалось и после захода солнца, может быть только для того, чтобы обнаружить следующую неполадку. Ночные тесты очень зрелищны: тормозные диски светятся ярко-оранжевым светом, ряд маленьких огоньков взбегает по бортовой панели, показывая наступление момента переключения передач; выхлопные трубы извергают языки пламени. Фантастическое зрелище.

И в этом кроется неповторимый шарм "Фьорано". Тестовая трасса, владелицей которой является "Феррари", находится на краю Маранелло, и за заградительными решетками постоянно находится внушительная толпа зрителей. Как гонщик "Феррари", ты постоянно находишься под микроскопом. Разговоры этих людей постоянно сводятся к времени, показанному тобой на круге. Им совершенно не важно, что в данный момент ты, возможно, проверяешь какие-то рабочие идеи, и в данный момент время на круге оценивать бессмысленно. Перед лицом "тифози" ты не имеешь права выступать спустя рукава. На первых своих кругах в "Фьорано" я пытался показать приличное время - и, могу сказать, команда это поощряла, поскольку постоянно давала мне свежие покрышки. Когда же появился Михаэль, все было наоборот. Они пытались замедлить его, поскольку качество его пилотирования и так всем известно, и им не хотелось, чтобы на новой машине он сразу же продемонстрировал свою силу.

Трасса "Фьорано" была построена в семидесятых годах, намного опередив свое время. На самом деле, "Феррари" остается единственной командой, обладающей своей собственной базой для тестов. Очень полезно иметь возможность выпустить машину тогда, когда тебе это нужно, а не бронировать загодя трассу, чтобы потом выезжать на трек в поисках ответов на вопросы. "Фьорано" настолько узка, что если ты допускаешь малейшую ошибку или отклоняешься от идеальной траектории, цена такого маневра многократно усиливается, и время на круге сильно падает. "Тифози" находятся там целый день. Однажды из-за возникших проблем, мы сумели проехать всего один круг, и случилось это в полной темноте. И все равно фанаты, ждавшие от самого рассвета и до заката, стояли, просто чтобы это увидеть. Такого больше нет нигде. Это просто невероятно.

Во время полета из Японии в Австралию я размышлял о давлении, вызываемом подобным вниманием. Токио - прекрасная остановка на пути в Мельбурн; одиннадцать часов из Лондона, затем десять часов до Сиднея, и оттуда еще чуть-чуть. У меня была уйма времени, чтобы поразмышлять обо всем, что шло не так, как хотелось.

Я знал, что команде предстоят нелегкие времена, но, скажу по правде, меня это не особо заботило. Критику я пропускаю мимо ушей. Если я не выполняю, как должно, свою работу, мне это прекрасно известно. Я не нуждаюсь в подсказчиках, делающих мне замечания. Я знаю, когда поступаю правильно, а когда нет, и меня не волнует мнение людей со стороны. Вот итальянцы очень темпераментны. Они очень болезненно реагируют на критику, а я знал, что в Мельбурне ее будет предостаточно.

И я действительно считал, что команде "Феррари" в скором времени предстоит осознать, почему фунт лиха.

Глава 2. Такое нам и не снилось

Свои ощущения от ГП Австралии я мог бы передать следующим образом: в Мельбурне находились две девчонки, с которыми я накануне познакомился в Токио, и мы договорились здесь встретиться. Мы поболтали по телефону, и... больше ничего. Мне так и не удалось улучшить минутку, чтобы с ними пересечься. Едва сойдя с трапа самолета, мне пришлось беспрерывно пахать от старта до финиша. Каторга, а не Гран-при!

Я приехал на трассу в среду утром и отправился прямиком на пресс-конференцию, оттуда - на трассу, где обговорил со своими инженерами все детали. Затем в отеле поужинал со спортивным директором Жаном Тодтом, после чего - отбой. На следующее утро началась практика: нам добавили еще один день тестов, поскольку эта трасса была всем в новинку. Затем еще более

продолжительные дискуссии с инженерами, обратно в отель, ужин и постель. И так каждый день без передышки. Я никогда не получал от Гран-при так мало удовольствия! После куда более расслабленной атмосферы в "Джордане", это слегка шокировало.

Мы были немного удивлены поведением машины, поскольку с самого начала Ф310 была относительно быстра, но ощущения были ужасны. При входе в поворот мы мучились с немислимой избыточной поворачиваемостью (когда болид пытается закрутиться), а затем, как только я дотрагивался до педали газа, болид норовил ехать прямо, не вписываясь в поворот. Тем не менее, времена на круге получались достаточно хорошими. Все это было очень странно.

Настройки подвески и аэродинамики этой машины являли собой один большой ребус, который мы пытались разгадать. Сначала я решил, что болид слишком "мягкий", и в пятницу вечером попросил своего инженера сделать переднюю подвеску очень, очень жесткой. После того, как он внес изменения, Ф310 стала лучше. Замечу, не идеальной, а просто лучше. Поскольку времена на круге были достаточно хорошими, у нас появилось чувство, что если нам удастся довести машину до разумного компромисса, мы сможем показать очень даже неплохой результат. Впрочем, как показала жизнь, "Вильямс-Рено" были на секунду быстрее, что дало мгновенную оценку уровню нашей конкурентоспособности.

Все жаждали посмотреть, как я буду смотреться на фоне Шумахера. Наши времена на круге становились все ближе, и, в один момент, когда мы выехали вместе, я был чуточку быстрее, и это радовало, поскольку, как мне кажется, все рассчитывали на то, что чемпион мира меня раздавит.

В целом, я не был столь стабилен, как Михаэль, хотя и чувствовал, что, когда дело дойдет до субботней квалификации, то смогу пройти достаточно быстрый круг. Я ощущал уверенность в своих силах. Но тут незадолго до окончания проходящих перед квалификацией субботних свободных заездов, у меня сторел мотор. Я сразу понял, что время, которое потребуется на его замену, съест какую-то часть из шестидесяти квалификационных минут.

Механики "Джордана" справлялись со сменой мотора очень быстро – рекорд, по моему, равнялся 35 минутам. Нашим парням на это потребовалось 2 часа, что вполне объяснимо по целому ряду причин. Одним из самых больших отличий было то, что у "Джордана" радиатор отсоединялся вместе с мотором, и соответственно новый мотор ставился с радиатором, как одно целое. В Ф310 же радиатор был интегрирован в шасси, поэтому сперва приходилось отсоединить его, после чего приходилось менять всю систему охлаждения.

И болид, и мотор, и много чего еще - все здесь было ново и незнакомо. В итоге я смог сесть обратно в кокпит только по истечении двадцати пяти минут квалификации.

В каком-то смысле, это еще не было полной катастрофой, потому что каждому гонцику на квалификацию отведено двенадцать кругов. Но и для того, чтобы проехать один единственный круг, после которого вносятся очередные изменения, подстраивающие машину под текущие условия, тоже требуется время. По сравнению с утренней сессией температура полотна немного выросла, и, как только я выехал на трассу, то сразу же понял, что болид уже не так хорошо держит дорогу, как раньше. Внезапно появилась очень сильная недостаточная поворачиваемость, и вследствие этого наши результаты не впечатляли.

Первое, что пришло в голову – увеличить угол атаки переднего антикрыла и создать больше прижимной силы. Передние колеса обретут больше сцепления с полотном, и это облегчит вход в повороты. Решение оказалось верным, и в результате я сразу же поехал намного быстрее. Но все же достаточно средне. А время поджимало.

Единственное, что оставалось - еще больше увеличить угол атаки переднего антикрыла и надеяться на лучшее. Да вот только времени у меня оставалось лишь на то, чтобы покинуть боксы и проехать один быстрый круг, не более того. В тот день у всех лучшим оказывался второй или третий быстрый круг, поскольку именно в этот момент покрышки начинали работать по-настоящему хорошо. Я себе такой роскоши позволить не мог.

В течение прогревочного круга я отчаянно пытался разогреть резину, нагружая ее в поворотах, и в какой-то мере в этом преуспел. В начале быстрого круга передние колеса были не столь хороши, как должны были быть. Но и не столь плохи.

Михаэль завершил свой быстрый круг как раз в тот момент, когда я выезжал из боксов. Сказать по правде, его время не было достаточно быстрым. Я подумал, что вот он, мой шанс, и я знал, что нужно делать.

Если рассматривать трассу с точки зрения хронометриста, каждый круг делится на три сектора. По завершении каждого из них, показанное промежуточное время отображается на дисплее панели управления. На первом секторе я шел на три десятых медленнее Михаэля – и это подтверждало мои подозрения, что покрышки еще "не готовы", то есть не дошли до оптимальной рабочей кондиции. Но на завершающих двух третях дистанции все пошло гораздо лучше.

В целом, мой круг был хорош, но не великолепен. Не на грани срыва, наоборот, круг очень точный, но лучшие круги и должны быть точными и чистыми. Как только я пересек финишную черту, Лука Баддизьери вышел на связь и сказал "Хороший круг!" Его голос звучал радостно. Я проверил показания на дисплее. Я был впереди Михаэля! Но пока не мог назвать своего общего места на стартовой решетке.

В течение квалификации маршалы проводят процедуру взвешивания болидов, и весы находятся при въезде на пит-лейн. Машины зазываются в случайном порядке, и, когда я въехал на пит-лейн, меня зазвали на контрольное взвешивание. Когда я вылез из болида, все вокруг говорили "Классно сработано! Молодчина!" И только тогда я обнаружил, что занял третью позицию на стартовой решетке! После всех тех неприятностей, с которыми мы столкнулись, в это было трудно поверить. Для меня это было равносильно завоеванию поула. "Вильямс-Рено" стояли на первом и втором местах, и мы знали, что они намного быстрее всех остальных. Я не мог удержаться, чтобы не помечтать, где бы я оказался, будь у меня возможность пройти два или три быстрых круга, но я понимал, что по своим характеристикам наша машина никоим образом не может приблизиться к "Вильямс" ближе, чем на полсекунды. Настроение у меня было прекрасным.

Для того, чтобы вернуться в боксы "Феррари", мне нужно было пройти через всю пит-лейн. На своем пути я миновал боксы "Джордан", откуда все высыпали наружу. Можете вообразить, какие в мой адрес сыпались ремарки, но одна особенно привлекла мое внимание, и касалась она Эдди Джордана. Оказалось, он поспорил с боссом Venetton Флавио Бриаторе и хозяином "Формулы-1" Берни Экклстоуном, что я буду лучше Шумахера в квалификации. И каждый раз, когда это случится, они будут платить ему 20000 долларов. А каждый раз, когда Шумахер будет впереди меня, Джордан должен будет отдать 5000 долларов. Так что, Джордан уже вышел вперед. Я покинул его команду, а он все еще зарабатывал на мне деньги. Полагаю, вряд ли для кого-то это стало сюрпризом.

Когда я наконец добрался до боксов "Феррари", меня встретили широкими улыбками. Не могу достоверно ручаться, какие эмоции испытывал Михаэль; он сказал лишь - "хорошая работа" - или что-то в этом духе. Впервые за последние пару сезонов напарник по команде превзошел его в прямом сражении в квалификации. Его донимали свои проблемы с машиной – так что он был притихшим. В любом случае, вскоре нам предстояло идти на очередное совещание. Когда "Феррари" занимают третью и четвертую позиции на старте, всегда есть что обсудить.

Мы планировали провести в Мельбурне настолько быструю гонку, насколько будет возможно. Наверно, это звучит, как само собой разумеющийся факт, но нам приходилось принимать во внимание самые различные факторы, в особенности количество пит-стопов. Было ясно, что уровень "Вильямс" не чета нашему, в то же время я решил, что "Бенеттон" (шестая и седьмая позиция на стартовой решетке) возможно не столь быстры. Все упиралось в выбор подходящей стратегии. Попытаться перехитрить "Вильямс" смысла не было. Они могли делать все, что хотели – один, два, три пит-стопа – и все равно выиграть гонку. Компьютер посчитал, что "Феррари" лучше заезжать в боксы два раза, что ж, на том мы и порешили.

На мой взгляд, в 1995 году было сказано очень много чепухи по поводу тактики пит-стопов. Говорили, что "Бенеттон" был умнее всех остальных. Не думаю, что это стало основной причиной их успеха. Просто Михаэль Шумахер, бывший тогда в "Бенеттон", был быстрее всех нас. На борту его болида могло быть большее, нежели у гонщиков "Вильямс", количество топлива, и все равно он шел с ними в одном темпе. Затем, поскольку топливо у него еще оставалось, он меньше заправлялся на первом пит-стопе, и, благодаря этому выигрывал позицию. Все сводилось к тому, что Михаэль был быстрее всех остальных. И пусть так называемые эксперты рассуждали, что стратегии "Бенеттона" намного продуманнее, факты таковы, что если ты недостаточно быстр, то и победа тебе не светит.

Вернемся в день нынешний, где я, заняв место во втором ряду стартовой решетки, не испытывал ни малейших иллюзий по поводу того, что могу выиграть гонку. Так или иначе, но в этот момент случилась маленькая неприятность - когда машина уже стояла на стартовой прямой, что-то упало на переднее антикрыло моего болида. Это означало замену всего носового обтекателя. Перед этим, по пути из боксов до своей позиции на стартовой решетке, я обнаружил, что болид страдает от недостаточной поворачиваемости, и попросил увеличить угол атаки переднего антикрыла. Механики внесли изменения, но не думаю, что запасное крыло было настроено таким же образом.



Сезон-96 по-настоящему стартовал в тот момент, когда погасли красные огни светофора – они исчезли, сменившись на зеленый, по новой стартовой процедуре - и я наблюдал, как гонщики "Вильямс", Хилл и Вильнев, сразу же вступили в сражение. Деймон Хилл немного ошибся в первом повороте, и его "Вильямс" зарыскал из стороны в сторону. Помню, я подумал тогда, - "Сейчас быстренько сделаем Деймона", - поскольку увидел пространство и ринулся в него, зная, что Деймон калитку не захлопнет. Оказалось, что ошибкой Хилла воспользовался и Михаэль. Это мне начинало нравиться. Жак Вильнев лидировал, я шел вторым, и понимал, что Деймон, как минимум до первой дозаправки, никоим образом не сможет пройти Михаэля. Для начала все складывалось просто здорово.

И вдруг появились красные флаги. К моему глубочайшему разочарованию гонка была остановлена, а ведь я так удачно стартовал. Мне не была известна точная причина, но я предполагал, что где-то на первом круге произошла авария. Мы медленно вернулись на стартовую решетку, и где-то по пути я увидел повтор случившегося. На входе в третий поворот Мартин Брандл, стартовавший из хвоста пелетона, влетел в пару машин, которые, по-видимому, уже успели столкнуться сами. Цепная реакция была вызвана тем, что один болид наехал на другой, это вынудило Дэвида Култхарда попытаться увернуться. "Макларен", который в свою очередь подтолкнули сзади, наподдал "Зауберу" Джонни Херберта, и как раз в этот момент там оказался Мартин Брандл. Его болид врезался в машину Херберта, взлетел в воздух и пару раз перевернулся. Авария была ужасна. Учитывая то, как швыряло болид, Мартину крупно повезло, что он не получил никаких травм. Ирония судьбы состояла в том, что он пилотировал "Джордан".



То, как в "Вильямсе" и "Джордане" истолковали новые правила, касающиеся увеличения размеров боковых стенок кокпитов, призванных обезопасить головы гонщиков, вызвало множество споров. "Джордан" немного схитрил таким образом, что им не пришлось поднимать стенки кокпита настолько, как это сделали все остальные. И от этого они получили выгоду в аэродинамических характеристиках. Пускай небольшую, но тем не менее. Однако от этого пострадала безопасность пилотов, и мне кажется, подобное решение – абсолютно неверно.

"Формула-1" не нуждается в том, чтобы люди умничали в вопросах безопасности. В данном случае, им крупно повезло. А ведь голова Мартина могла оказаться за пределами кокпита. На их счастье болид закрутился таким образом, что не возникло сильных боковых перегрузок и столкновения с бетонной стеной.

Машина сразу же разломилась на две части, мотор отделился от шасси, и поэтому к моменту вращения болида не добавился еще и вес мотора. Это был "наилучший" тип аварии – если так конечно можно выразиться – из тех, что очень зрелищны, но в действительности проходят без особых последствий.

Если бы голова Мартина подверглась серьезным перегрузкам, мне страшно представить, что написали бы газеты в связи с теми комментариями, которые делали владельцы других команд, касательно интерпретации "Джорданом" высоты стенок кокпита.

Шеф "Макларена" Рон Деннис в интервью "Моторинг Ньюс" заявил (до инцидента), что конструкторы болидов, из-за различных дыр в правилах, должны самым строгим образом задать себе вопрос: "Собираешься ли ты для ради получения преимущества в гоночных характеристиках сделать болид явно менее безопасным, даже если выгода будет выражаться лишь в улучшенном боковом обзоре?"

Можете ли вы представить себе, чтобы раздули из этой фразы таблоиды, получи Брандл серьезные травмы головы?

В конце концов, это сфера компетенции технических делегатов ФИА, а они признали "Джордан" легальным. Тем не менее, остается тот факт, что в составлении этого правила принимали участие конструкторы команд "Формулы-1". И стало понятно, что двое из конструкторов знали, что смогут найти лазейку в этом правиле, которое сами помогали прописать. Руководство этого вида спорта должно консультироваться с конструкторами. И со стороны двух из них было очень некорректно затем лазейкой воспользоваться.

Как бы то ни было, главное, что Мартин пребывал в полном здравии. Когда на твоих глазах гонщик попадает в аварию, ты в первую очередь надеешься, что с

ним будет все в порядке. А когда так и происходит, просто вычеркиваешь это происшествие из головы.

Должен заметить, сделать это было намного легче обычного, поскольку я стартовал из головы пелетона. Старт из середины просто ужасен. Если ты в первых рядах - перед тобой стоит пара гонщиков, и все. Едва заметив, что Вильнев и Хилл начали движение, я мельком бросил взгляд в зеркала, чтобы посмотреть диспозицию позади, и затем полностью сконцентрировался на гонке. Чем ты ниже на стартовой решетке, тем труднее точно оценить происходящее вокруг. Основное правило гласит, что гонщик, который находится позади, должен следить за парнем, едущим впереди, и пытаться предугадать его намерения. То есть ты смотришь на свои передние колеса. Таков в моем понимании гоночный закон.

При повторном старте я снова тронулся лучше Деймона, однако на этот раз он прошел первый поворот без заминок. "Феррари" определенно не хватало ускорения и скорости на прямой. Было ли это связано с недостаточной мощностью мотора или возможно более сильной аэродинамической нагрузкой – точно не скажу. Знаю лишь, что я стоял на чистой стороне полотна (на гоночной траектории больше слой резины и меньше пыли и грязи) и дважды стартовал лучше Хилла, но каждый раз он оставлял меня далеко позади.

Коротая время на стартовой решетке, я раздумывал о том, как мне избавиться от недостаточной поворачиваемости. Мне не хотелось сильно менять настройки, поскольку это отдалило бы меня от того, что мы наработали во время практики. Вносить дальнейшие изменения было очень рискованно, поскольку недостаточная поворачиваемость могла быть вызвана тем, что покрышки на столь ранней стадии гонки еще не набрали должной температуры. В результате мы оставили настройки без изменений. Теперь задним умом я понимаю, что нам наверно все же следовало пойти немного дальше, поскольку, как только гонка началась, я понял, что у меня по-прежнему проблемы.

После первой пары кругов стало ясно, что никакого смысла в том, чтобы гнать из всех сил, нет, поскольку тогда из-за недостаточной поворачиваемости мои передние покрышки изнашивались бы значительно быстрее. Мне следовало соблюдать осторожность, поджидать свой шанс и сохранять позицию.

Раз впереди были лишь Вильнев и Хилл, стало быть, я шел третьим, а Михаэль постепенно меня нагонял. Перед гонкой мы условились, что если я буду быстрее его, он не будет мне мешать, и наоборот. Вполне здравое решение. Если я буду быстрее Михаэля, то смогу вести свою собственную гонку, но, если в последнем повороте я буду третьим, а Михаэль четвертым, я его пропущу. Никаких проблем. Михаэля взяли для того, чтобы он выиграл чемпионат. А я получу три очка вместо четырех. Тоже мне проблема. Кого интересуется статистика?

Мы договорились, что если Михаэль почувствует, что он может идти быстрее меня, то свяжется с боксами, а затем мой инженер выйдет на связь и просто скажет "Михаэль". Это послужит сигналом, и я постараюсь его пропустить. Поскольку я боролся с недостаточной поворачиваемостью, а Михаэль постепенно приближался ко мне, было понятно, что должно произойти. Но я хотел пропустить его так, чтобы одновременно меня не проскочил Алез на "Бенеттоне".

Я выбрал прямую на противоположной стороне от боксов. В этом месте Алез едва ли будет ожидать подобного маневра, и даже если он и попытается проскочить вперед, дальше будет пара крутых поворотов, где я смогу удержать его позади. Проблема заключалась в том, что, по-моему, своим маневром я поймал врасплох и самого Михаэля! Он вынырнул из-за спины в самый последний момент, но, к счастью, все сработало отлично. Алез свой шанс проморгал.

Я знал, что не смогу ехать в темпе Михаэля; я был просто слишком медленен. Было ли это вызвано недостаточной поворачиваемостью или он просто шел быстрее меня, сказать не берусь. Отмечу, что на утреннем "уорм-апе" (когда мы наматываем круги с гоночными настройками в последних приготовлениях перед Гран-при) нас разделяли сотые доли секунды, что меня полностью устраивало.

В любом случае, вдобавок ко всему, меня беспокоил износ тормозов. По своему опыту я знал, что имею склонность в течение гонки нагружать тормоза больше, чем в квалификации. Проведенный замер износа моих тормозов на "Феррари" показывал, что если это соотношение сохранится на том же уровне, у меня возникнут большие проблемы с финишем. Но то была теория, поскольку в течение тестов у меня не было возможности проехать на "Феррари" всю гоночную дистанцию целиком, и истинный масштаб проблемы мы не представляли. Мне не оставалось ничего иного, кроме как особо не переживать по этому поводу. Сказать по правде, даже если бы я гнал из всех сил, то все равно не смог бы догнать Михаэля. Я вел свою гонку против Алези и "Бенеттона", просто пытаюсь ехать помягче и не совершать ошибок. К сожалению, о чем думает Алез, не дано предугадать никому.

Приближаясь к зоне торможения перед очень медленным поворотом - одним из тех, где меня беспокоила недостаточная поворачиваемость - я взглянул в зеркала. Я заметил, что Алез подумывает - не пролезть ли по внутреннему радиусу - хотя он был очень далеко позади. Я предположил, что у него нет никаких шансов на успешный обгон, и не стал по этому поводу беспокоиться.

Затем я посмотрел в зеркала еще раз, и он был тут как тут, со своей "невыполнимой миссией". Фактически, он потерял контроль над "Бенеттоном" еще до того, как ударил меня. Столкновение могло закончиться намного печальней; я мог оказаться на обочине и покинуть гонку. В результате "Бенеттон" повредил часть моего заднего антикрыла, и на нескольких следующих кругах я немного снизил скорость, просто чтобы проверить, все ли в порядке.

Вполне типичное происшествие для Алези. По-моему, он умудряется попадать в подобные перипетии практически в каждой гонке. В первом повороте после старта предыдущего Гран-при Бельгии он, блокируя тормоза, влез внутрь. Я был впереди него и, если бы я повернул – на что имел полное право – он бы въехал в бок моего "Джордана", и, возможно, гонка была бы остановлена. И я знаю, кого бы в этом столкновении обвинили. В тот раз я освободил ему пространство, и потерял из-за этого несколько мест. Однако на этот раз он заплатил за свое нетерпение сполна.

И это было замечательно, поскольку после схода Алези я вплоть до самого финиша гонки ехал без малейшего давления извне. Я получил возможность ехать в собственном ритме; на самом деле, я смог даже прибавить в скорости, потому что все контролировал и выписывал круги, не заботясь о том, чтобы от кого-то защищаться. Я обрел около двух-трех десятых на круге, и, поскольку больше не заботился о позднем торможении ради удержания Алези позади, мог не беспокоиться об износе тормозов.

Остаток гонки прошел достаточно спокойно. После того, как Михаэль сошел из-за технических неполадок, я поднялся на третье место, но отнюдь не гнал во весь опор. В голове вертелось: "Мне надо финишировать, мне надо финишировать. Не верю, что это свершится".

И это, разумеется, была самая большая пройденная дистанция, которую я когда-либо накатывал на новом болиде. И это принесло свои плоды – например, я узнал, что слишком много двигаюсь по сидению. Сначала ложемент мне показался довольно уютным, но по прошествии длительного времени, проведенного в нем, я отметил, где мне требуется дополнительная поддержка. Я изучал поведение болида, то, как он управляется – крайне полезный опыт на будущее.

В один момент мне в голову пришла забавная мысль, что если пилоты "Вильямса" столкнутся, то я смогу победить! Как Найджел Менселл, который, вопреки всем прогнозам, в 1989 году выиграл свою первую гонку за "Феррари". Ситуация тогда была весьма схожа – новая "Феррари" испытывала массу проблем. Они поставили новую полуавтоматическую коробку передач, и Менселлу должно было очень повезти, чтобы на практике проехать какое-то количество кругов без поломок. На "уорм-ап" перед гонкой царил полный хаос. Полагаю, Найджел заказал себе тогда билеты на ранний вылет домой. Он в самом деле не мог поверить, что может финишировать в той гонке, не говоря уже о том, чтобы выиграть. И когда ему это удалось, Италия сошла с ума.

Я думал тогда: "Вот будет здорово, если то же самое случится со мной!" Но затем я вспомнил Гран-при Австралии конца 1995 года. Тогда я шел на спокойном третьем месте и рассчитывал покинуть "Джордан" на мажорной ноте. И тут сторел мотор.

Эта мысль вернула меня на землю. Каждый круг стал казаться все длиннее и длиннее. К моменту окончания 58-го при виде клетчатого флага моей радости не было предела. А что творилось в боксах "Феррари"!

Я искренне радовался вместе со всеми – команда своей упорной работой определенно заслужила это праздник. Но, сказать по правде, самым большим моим достижением в этот уикенд было третье место в квалификации; это позволило в гонке избежать неприятностей. Финишировать третьим в подобной ситуации мог любой. В этом не было ничего особенного. Но все же я заслужил одну или две кружечки пива. Затем я должен был спешить на самолет, чтобы в полночь вернуться обратно в Европу. А повидаться с теми двумя девушками мне так и не довелось.

Глава 3. Демонстрация цвета

Гул, сопровождавший меня после финиша на третьем месте в Австралии, не имел ничего общего с показанным результатом. В закрытом парке меня ожидал Михаэль. Кажется, он произнес "хорошая гонка, здорово сработано". Мне трудно было отчетливо слышать его слова из-за звона в ушах.

Для снижения шума мотора многие гонщики, садясь в болид, затыкают уши специальными затычками; они же используются в качестве наушников для радиосвязи. Увы, в течение гонки мои затычки из ушей выпали. Команда пыталась попросить меня ускориться, поскольку Жак Вильнев испытывал проблемы, но я этого не слышал. В моих ушах постоянно что-то жужжало. Я понимал, что мой инженер пытается что-то мне сказать, но я предположил, что у меня возникли какие-то проблемы, и поэтому я начал все больше и больше снижать скорость - и чем сильнее я замедлялся, тем больше мне говорили, чтобы я прибавил в скорости!

После гонки ко мне подходили люди, но я не мог отчетливо разобрать их слова. Мои затычки никогда прежде не выпадали. Должно быть, они выскользали постепенно, потому что я не заметил момент, когда это произошло. Меня только все больше и больше беспокоил мотор; под конец гонки его шум стал невыносимым. Я замечал, как другие гонщики перед стартом гонки приклеивают затычки пластырем; и с того дня я решил взять этот прием на вооружение.

Тем временем, после событий, произошедших на подиуме, стал нарастать шум другого рода. Всякий раз после гонки на подиум поднимаются пилоты, занявшие первые три места, и над ними поднимают флаги их стран. В моем случае был поднят флаг Ирландии, потому что я гоняюсь по ирландской лицензии, скорее из-за удобства, нежели по политическим соображениям. Флаг Ирландии – зеленый, белый и оранжевый - был создан для всей Ирландии; зеленый

символизирует Республику, оранжевый - Северную Ирландию, а белый олицетворяет мир между ними. Проблема кроется в том, что так называемый "триколор" в Северной Ирландии ассоциируется только с Республикой. Людям на Севере уже в течение многих лет твердят, что на самом деле цвета этого флага – зеленый, белый и золотой. Истинный смысл я узнал только год или два назад; и мне стало интересно, являются ли эти зелено-бело-золотые разговоры намеренной дезинформацией тех сил, которые хотят поднять над Северной Ирландией флаг Объединенного Королевства.

В любом случае, когда перед гонкой в Австралии официальные лица спросили меня, какой флаг я предпочитаю - ирландский или британский, вдаваться в ирландскую политику я не собирался. Я ответил, что мне все равно. Сказать по правде, я не придавал этому особого значения, потому что был уверен, что не доберусь до финиша. В идеале я бы предпочел не несущий в себе никакой политической подоплеки флаг с трилистником. Также, на тот случай, если я выиграю, официальные лица спросили меня о национальном гимне. Я подумал еще, не слишком ли они испытывают мою удачу, но, на всякий случай, попросил подготовить "Воздух Лондондерри ", очень популярную, очень ирландскую, но совсем не политическую мелодию.

Внезапно, стоя на подиуме, я вспомнил все эти разговоры. Я оглянулся, чтобы посмотреть на флаг, но с подиума его видно не было. К несчастью, некоторые зрители, сидя дома, смогли слишком отчетливо рассмотреть Ирландский Триколор.

Моему отцу несколько раз звонили домой, а газеты Северной Ирландии опубликовали ряд возмущенных писем. Я поднял этот вопрос в разговоре с руководящим органом - Международной Федерацией Автоспорта (ФИА). Они сказали, что это был или флаг Великобритании или Ирландский Триколор. Они не приняли во внимание всю деликатность ситуации, и ничего не хотели об этом знать. Итак, в Австралии у нас был поднят ирландский флаг, но затем, внезапно, несколько недель спустя, настроения заметно смягчились. Не знаю, почему; может быть, кто-то в ФИА получил какое-то письмо или телефонный звонок, и все проблемы, связанные с ирландским вопросом, были улажены. Кто-то сказал, что ирландцы слишком серьезно воспринимают эти вопросы. Это они мне будут говорить!

Я родился и вырос в графстве Доун, что в Северной Ирландии. Лучшее свое образование я получил в Риджент-Хауз, очень хорошей школе в Ньютоунардсе, что в 10 милях от Белфаста. Большинство мальчиков в Риджент-Хаузе были протестантами, и я помню, как однажды учитель спросил, хотим ли мы объединения Ирландии. Я никогда не понимал политической или экономической подоплеки ситуации; я просто подумал "это один остров, и это должна быть одна страна. Да, у нас должна быть объединенная Ирландия. Почему нет?" Не помню точное количество, но очень немного учеников разделяли мою точку зрения. Это

было тем более удивительно, поскольку, как я уже сказал, это случилось в большой протестантской школе.

Это имело смысл тогда, и это имеет смысл сейчас. Если вы живете в Северной Ирландии, и вы не ирландец, тогда кто вы? Сказать, что вы британец – не ответ. На обложке "британского" паспорта написано "Объединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии". Строго говоря, люди с севера Ирландии являются частью Великобритании. Некоторые говорят, что они - британцы и хранят верность королеве, но – и это только мое личное мнение – королева – это просто икона, она интересует в основном туристов. Я ничего не имею против ее наличия, но мне кажется, что остальные члены королевской семьи и их прислуга - пустая трата денег и ничего больше.

Я мог бы сказать, что я - ирландец, точно так же, как Дэвид Култхард говорит, что он шотландец. Шотландцу не обязательно говорить, что он британец, пусть даже в каком-то смысле у него на это прав больше, чем у любого выходца из Северной Ирландии.

Вне всякого сомнения, в последнее время ведется очень много разговоров о том, что Северная Ирландия теряет свои связи с Великобританией. Я слышал, как на Севере говорили, что люди с Юга хотят прийти и поглотить Северную Ирландию, потому что "это хорошая маленькая страна с хорошей маленькой экономикой".

Должно быть, они шутят. Северная Ирландия – прекрасное место, но, если посмотреть на ее инфраструктуру, то можно увидеть, что сама по себе она не самодостаточна. Основная промышленность очень сильно субсидируется Британским правительством; мы производим очень мало того, чтобы было бы само по себе жизнеспособно. Если Северная Ирландия потеряет свои связи с Британией, это обернется экономической катастрофой. У Республики Ирландии очень прогрессивное, молодое правительство. Но оно не сможет справиться с финансовой нагрузкой, которая ляжет на их плечи после объединения с Севером. Тут должен существовать какой-то компромисс, и я уверен, что он может быть найден, если образованным, умным людям дадут возможность разрешить эту проблему.

По-моему, более молодое поколение Севера и Юга на самом деле не очень-то беспокоится об этой старомодной догме, продолжающей разделять остров на две части. Я уверен, что улучшить пограничные транспортные системы – пустить более совершенные поезда или, например, автобусы, – то потоки людей смогут сгладить это разделение. Юное поколение не интересуется политикой. Они просто хотят жить по обе стороны границы, и в этом им могли бы помочь более хорошие коммуникации. И это содействовало бы укреплению связей между нашими странами. Должен подчеркнуть, что все высказанное является моим личным мнением, хотя мне было бы приятно знать, что в своих взглядах я не одинок.

Люди по обе стороны границы страдают из-за небольшой группки людей, живущей прошлым. По-моему, Преподобный Йен Пейсли отбросил процесс объединения Ирландии на столетия назад. Когда мы приехали на Гран-при Аргентины, я с несколькими своими друзьями смотрел телевизор, и в новостях показали беспорядки протестантов в Белфасте, которые хотели пройти по определенной дороге, а полиция не позволила им это сделать, поскольку католики, жившие в этом районе могли на это отреагировать негативно. Демонстранты кричали и бесновались; апеллировали к тому, что по этой дороге они ходили в течение приснопамятных лет, и почему им нельзя пройти на этот раз. Мои друзья захотели узнать, из-за чего, собственно, разгорелся сыр-бор. Я ответил: "Даже не спрашивайте, это очень трудно объяснить. Вы не поверите в то, что этим занимаются взрослые люди".

Должен признать, я подлил немного масла в этот огонь, когда пришел в "Формулу-1", и были сделаны определенные предположения об оранжевом и зеленом цветах на моем гоночном шлеме. Когда я только-только начинал участвовать в гонках, у меня был чистый, белый шлем, но вскоре мне посоветовали сделать его более заметным. И именно тогда я выбрал оранжевый цвет, потому что он выделялся. Ну ладно, совпало так, что оранжевый связывается с Северной Ирландией, но в этом не было никакой политической подоплеки. Если бы цветом протестантов был малиновый, на моем шлеме он бы не присутствовал. Я хотел выбрать яркий цвет. Желтый уже был кем-то занят. И я выбрал оранжевый.

Изначальный рисунок по бокам шлема напоминал раскраску шлема Айртона Сенны; тут же пошли предположения, что я пытаюсь ему подражать. На самом деле оттенок оранжевого, выбранный мной первоначально, на фотографиях больше смахивал на желтый. Я привнес в него больше насыщенного оранжевого, затем добавил зеленые полосы, просто чтобы отметить свое ирландское происхождение, и мой оранжевый не нес в себе никакой политической окраски.

Ну да, я немного подыгрывал журналистам, когда в интервью меня просили прокомментировать религиозные проблемы Северной Ирландии, после чего интервьюеры толком не понимали, как им следует воспринимать мои слова. Безусловно, это очень серьезная тема, и не они не были уверены, шучу я или нет, и вне всяких сомнений им не хотелось вызывать обиду по поводу, который, как ни грустно это признать, является вопросом жизни и смерти для людей по обе стороны ирландской границы.

На самом деле я не был в церкви с того самого момента, как стал достаточно взрослым, чтобы избежать походов в воскресную школу. И у меня нет никакого желания ходить в церковь, потому что в Ирландии религия вызывает слишком много проблем. Мои родители и прадеды тоже не ходили в церковь, несмотря на то, что большинство людей в Северной Ирландии церковь посещает. В последнее время число их снизилось, но все равно остается намного более высоким, чем в большинстве остальных частей Объединенного Королевства.

Ни по какому поводу я не испытываю очень сильных эмоций. Я считаю, что ты можешь быть или хорошим или плохим. Я не знаю, что правильно, а что нет. Найдется миллион людей, которые правы, но с другой стороны громадное число окажется неправыми. И кто может сказать, что является истиной? Правильно ли будет сказать, что любой живущий в джунглях, из-за незнания религии в том виде, в каком она существует в нашем понимании, автоматически попадет в ад? Логично ли это? И, если посмотреть на то, как развивается ситуация в Северной Ирландии за прошедшие двадцать пять лет, не надо мне говорить о логике!

Между Гран-при Австралии и Гран-при Бразилии выдалось несколько свободных дней, и я, сказать по правде, немножечко сглупил. Я решил прибраться на заднем дворе своего дома в Дублине. Я прошелся словно слон в посудной лавке, и в итоге ушиб плечо, что было крайне глупо. Мой дом находится в Далкей, очень милом местечке на юге Дублина. Сад простирается на пол акра, и парень, владевший им до меня, решил в целях улучшения вида на залив Киллини, спилить несколько деревьев. Соседи тогда вызвали полицию, чтобы попытаться его остановить, и мне очень жаль, что из этой затеи ничего не вышло. Мне бы больше нравилось смотреть на деревья, нежели на воду; а если я вдруг захочу насладиться видом на Ирландское море, то всегда могу спуститься в нижнюю часть сада. Нынче, после того беспредела с пилой, который учинил прежний хозяин, сад был оставлен в полнейшем беспорядке. Повсюду валялись остатки деревьев. Мне пришлось их разрубать, а затем тащить через весь сад. Мне по душе подобный род занятий: у тебя появляется чувство, что ты делаешь что-то полезное, а не просто едешь всю жизнь по кругу.

Мне не хотелось, чтобы у вас создалось впечатление, что мне очень нравится подстригать газоны или ухаживать за садом; на самом деле, совсем наоборот. Если бы у меня был выбор, я бы предпочел лес. Просто предоставил бы ему свободу расти, как растется, и забыл бы о нем. Но сначала я должен был убрать упавшие деревья. Именно тогда я и повредил свое плечо, после чего предстоящий перелет в Южную Америку грозил омрачиться ненужным мучением.

На самом же деле все прошло здорово. На самолетах "Британских Авиалиний" места в первом классе раскладываются, как кровати. Мне было очень неудобно спать на спине, но я вполне мог лежать на животе. Это было фантастично. Во время полета я не обедал, просто немного перекусил. Затем голову на бочок, сон, и никаких проблем. Проснулся я за полчаса до посадки в Бразилии.

И роскошь эта резко контрастировала с тем, что встретило меня по прибытии в Сан-Паулу. Просто удивительно, насколько счастливыми могут быть бразильцы, живя в таких ужасных условиях, ведь, если посмотреть на вещи логически, так могут жить только законченные оптимисты. Мне нравятся бразильцы, они очень веселы по натуре, но мне определенно не нравится Сан-Паулу. Река, протекающая вдоль дороги из аэропорта – темно коричневого цвета. Возможно, она не столь

плоха, как кажется, потому что птицы ловят в ней рыбу, так что, по-видимому, в ней даже поддерживается жизнь. Но купаться в ней я бы не стал.

В этой стране я ощущаю дискомфорт. Когда ты думаешь о деньгах, зарабатываемых своим трудом гонщиками, то начинаешь сопоставлять это с тем, как живут сотни тысяч людей в Сан-Паулу. Это приводит к конфликту эмоций. Я не люблю наблюдать подобные вещи; но с другой стороны, может быть, лучше, чтобы мы знали о существовании подобной бедноты. Мне сразу же вспоминаются настроения определенной части людей в Северной Ирландии, у которых нет работы, и им кажется, что жизнь их очень тяжелая. Несколько минут, проведенные в Сан-Паулу, могут радикально изменить их взгляд на ценность вещей.

Но, когда ты взбираешься в кокпит "формулы-1", проблемы мирового сообщества обычно уходят на второй план. Все остальное больше не имеет никакого значения, и с началом практики мне предстояло полностью сконцентрироваться на своей работе.

Впервые на моем болиде был установлен руль самой последней модификации. Он делал все. Помимо того, что на нем были рычаги для сцепления и смены передач, там были кнопки для радио, прокрутки сообщений на дисплее, включения ограничения скорости на пит-лейн, выбора нейтральной передачи и вызова таких дополнительных настроек, как изменение тормозного баланса. Поперек верхней части руля был размещен цифровой дисплей, выдававший времена на круге и прочую информацию, плюс лампочки, указывающие на момент переключения передачи, которые раньше располагались на бортовой панели болида. Использование руля для того, чтобы поворачивать болид, стало практически второстепенной задачей.

Я выехал из боксов и не мог поверить, насколько трудно удерживать руль. Все равно, что держать вибратор, учитывая, конечно, что я никогда не имел дел с вещами подобного рода! Вибрации происходили от мотора. Каждый раз, когда он набирал 16 000 оборотов в минуту, сквозь мои руки проходили 16 000 вибраций. Я никогда не испытывал прежде ничего подобного, и понял, что у мотора возникли какие-то проблемы. Я прошел первые два поворота, вышел на длинную прямую, но как только я начал поворачивать в третьем повороте налево (как раз перед этим я решил выйти на связь с боксами, чтобы рассказать им о вибрации), вдруг – бац! – задок машины наехал на кочку, и я вылетел с трассы прямо в ограждение. Именно так. Я не мог в это поверить.

Болид резко повернуло влево и закрутило внутрь поворота; обычно, когда ты едешь на приличной скорости, болид выбрасывает на внешнюю сторону, но на этот раз я ехал настолько медленно, что болид пролетел насквозь траву внутри поворота и стесал ограждение практически весь бок – колеса, подвеску, радиатор...

Я не знал, что и думать. Бывает, конечно, всякое. Других альтернатив, кроме, как возвращаться в боксы, у меня не было. Меня довезли прямо до бокса Сида Уоткинса, доктора ФИА. Со стороны моя авария выглядела достаточно серьезно, и врач осмотрел меня, но, в отличие от болида, со мной ничего страшного не произошло. До тех пор, пока не закончится практика, машину починить было невозможно, так что на этом пятница для меня была закончена. Пол круга и никакого прогресса.

Никто в команде не сказал мне и слова, поскольку по телеметрии было прекрасно видно, что я не шел на полной скорости. Это был легкий поворот, так что проблемы у меня были явно не в этом. В тот момент у трассы еще не было достаточного сцепления, и, возможно, покрышки еще не набрали свою рабочую температуру. И тем не менее, это меня изрядно шокировало.

Меня очень сильно беспокоила суббота. К тому моменту старта предквалификационной практики все остальные гонщики имели возможность проехать по тридцать кругов, так что они были подготовлены куда лучше меня. Однако, показав в течение четырех кругов вполне приличное время, я знал, что это не станет большой проблемой.

Я квалифицировался на десятом месте, что было вполне прилично, учитывая изменения, сделанные на болиде после тех проблем, с которыми мы столкнулись в Австралии. Мы вернулись к старой коробке передач, потому что новая продолжала ломаться, и ее нужно было конструировать заново. Это был неприятный момент, поскольку возвращение коробки 1995 года означало, что нам также следует вернуть и старый пол. Не знаю, это ли повлияло в Бразилии на управляемость болидом, но, определенно, он был не на высоте.

Направление движения по трассе в Интерлагосе - против часовой стрелки, и трасса эта обладает очень странной репутацией – те, кто преуспевает в Бразилии, по какой-то причине плохо выступают в остальных гонках, и наоборот. Вдобавок ко всем моим проблемам, у моей машины за несколько минут до начала квалификации обнаружилась утечка топлива. Мне пришлось пересест в запасной болид, на котором не стоял дифференциал последней модификации, а это очень сильно меняло поведение болида в медленных поворотах.

В течение своего первого квалификационного круга я был очень осторожен, и, тем не менее, оказался всего в одной десятой от показанного на тот момент времени Михаэля. Но времена других гонщиков постепенно улучшались, и моя позиция постепенно сползала вниз. Я выехал на другом комплекте резины и немного улучшил свое время, что немало меня удивило, поскольку мне не казалось, что я шел намного быстрее, нежели на первом круге. Оставалось лишь предполагать, что к этому времени улучшились характеристики трассы.

Я выехал в третий раз, и Мика Хаккинен на "Макларене" намеренно придержал меня, сбросив газ в середине быстрого правого поворота, так что мне пришлось сойти с наилучшей траектории. Про этот круг можно было забыть. Я дождался Хаккинена – если он думал, что поступил очень умно, то я могу быть еще умнее – и придержал "Макларен" в начале его быстрого круга.

У меня оставался всего один круг. Я гнал изо всех сил, но в последнем повороте задок болида сошел с траектории, и это стоило мне трех десятых секунды – очень большой разницы, как обнаружилось позднее. Михаэль стоял на втором ряду, а я на пятом. Между нами было всего пять десятых, но это были день и ночь.

Жаловаться смысла не было, поскольку я ехал на запасной машине, у меня не было правильных настроек, и я допустил ошибку. Но это никак не могло изменить тот факт, что на старте я стоял десятым, и на бумаге это выглядит совсем не здорово.

Мы провели кучу времени в обсуждениях всех деталей, и в гостиницу я вернулся лишь ранним вечером. Сюда в Бразилию приехал мой друг Джеймс Боулс, у которого я периодически останавливаюсь, когда бываю в Оксфорде. Я оставил администраторам гостиницы специальные инструкции, чтобы его пропустили в мой номер. Он прилетел в 8 утра, но в 7 часов вечера он все еще сидел у гостиницы, потому что его не впустили ко мне в номер. Он был не очень-то счастлив! То, что рядом был Джеймс, делало жизнь более веселой, чем это было в Австралии. В отличие от Мельбурна, где команды размещались в разных отелях, разбросанных по всему городу, в Сан-Паулу все жили в отеле Трансамерика, в основном потому, что он комфортабелен и расположен вблизи от трассы. И в результате местечко стало довольно тусовочным, особенно по ночам. Я же и на этот раз по ночам особо не гулял. Местной достопримечательностью был популярный ресторан Чураскариа, где подают столько мяса, сколько ты сможешь съесть. Его срезают огромными ножами, прямо на твою тарелку. Может быть, для одного раза это неплохо, но постоянное потребление огромных ломтей мяса не может довести до добра. Мне это было не по душе, и я предпочитал есть в отеле.

Когда я проснулся утром перед гонкой, у меня было такое чувство, что сегодня у меня мало что получится. На самом деле, это чувство не покидало меня весь уикенд. Даже перед тем, как поехать в Бразилию, я говорил людям, чтобы они не делали ставок на мои хорошие результаты в Интерлагосе. И пока что, выходило так, что я был прав, и мне не казалось, что могут произойти какие-то изменения к лучшему.

Уорм-ап прошел неплохо – но и не хорошо. Машина вела себя нормально, не более того. Я сказал себе, что в гонке на что-либо рассчитывать не стоит, надо просто ее проехать, довести болид до финиша, и, может быть, набрать какое-то количество очков.

Затем, когда мы уже собирались выезжать на формационный круг, разверзлись небеса. Лило так, что трасса была затоплена водой, и болид аквапланировал. Я думал: "Стартовать десятым по такой погоде – занятие не из приятных". Тут как раз и мотор стал сбойть, а на этой стадии с этим уже ничего нельзя было сделать. Я неплохо стартовал, но затем обнаружил, что не могу контролировать уровень нажатия на педаль газа, потому что из-за сбоев в моторе я не понимал, сколько мощности мне нужно добавить в отдельно взятый момент времени. И, когда в клубах дождевой пыли, мы выехали на прямую, народ начал меня обгонять.

Я был по-настоящему напуган. Я просто не мог ничего видеть - ни по сторонам, ни спереди, ни сзади. Когда такое происходит, ты просто ведешь болид, надеясь, что едешь достаточно быстро, чтобы в тебя не врезались сзади, но и не настолько быстро, чтобы поймать того, кто едет впереди.

Гонки в мокрую погоду являются самой опасной частью "Формулы-1". Самым ужасным местом трассы в Интерлагосе был конец длинной прямой. Деймон Хилл лидировал, и, если бы его развернуло посередине трассы, никто бы не смог разглядеть его. Мы бы все врезались друг в дружку, и это стало бы самой настоящей кровавой бойней.

Ты думаешь про себя: "Настало время принять по этому поводу какое-то решение", но проблема состоит в том, что официальные лица сидят не там, где мы. Они высоки во всех смыслах этого слова. Сами-то они могут видеть болиды, и делают вывод, что и мы тоже можем. Но если бы они проверили картинку с камеры, расположенной на болиде, то очень скоро бы они обеспокоились, насколько это на самом деле опасно. Ничего, по-видимому, не будет сделано до тех пор, пока не случится какая-то большая авария. В Бразилии это было сущим сумасшествием, и всем нам очень повезло, что с нами не случилось ничего страшного.

Из-за проблем в моторе я откатывался назад, но затем погода начала проясняться. Я изо всех сил пытался удержать машину на трассе; мне казалось, что сцепление с трассой у машины отсутствовало напрочь. Я шел на один пит-стоп, потому что, если вдруг асфальт бы начал подсыхать, это дало бы нам отличный шанс как можно дольше оставаться на трассе. В действительности же я заехал в боксы на три или четыре круга раньше, потому что нам показалось, что дождь будет продолжаться. Я одел еще один комплект дождевых покрышек, но вскоре после того, как вернулся на трассу, дождь прекратился и выглянуло солнце. Это означало, что мы потеряли еще 45-50 секунд на то, чтобы вернуться в боксы и одеть слики. Трасса подсыхала, но антикрылья на болиде были настроены на очень большую прижимную силу, рассчитанную на езду по, как мы рассчитывали, мокрой трассе. Это означало, что посуху я был очень и очень медленен.

Я был так расстроен. У "Феррари" дела не ладились, и мне было интересно, что по этому поводу думают люди. Я попытался прибавить газу, но как только это

сделал, болид начал испытывать избыточную поворачиваемость, и я предпочел уходить с сухой траектории на мокрую, теряя на этом кучу времени. Меньше всего в этот уикенд мне нужна была еще одна экскурсия по траве в ограждение безопасности. Это была одна из тех гонок, когда ты, вылетев, выглядишь полным идиотом. С дистанции сошло некоторое количество гонщиков, но я не мог себе позволить стать одним из них.

И только, когда трасса просохла практически по всей своей ширине, я смог по-настоящему ускориться; так, чтобы болид шел ровненько. Ближе к концу гонки я показал свои лучшие круги, но они были на секунду хуже оптимальной на тот момент скорости. Это было нереально, абсолютно нереально.

Деймон Хилл выиграл для "Вильямса" свою вторую гонку подряд. Я приехал на седьмом месте, отчего был очень расстроен. Команда же выглядела достаточно счастливой, поскольку Михаэль, проделав очень хорошую работу, смог финишировать на третьем месте. Конечно, этому во многом способствовал старт с первых рядов, но сам Михаэль был не очень-то весел. По ходу гонки он отстал от лидера на круг, и никто не смог вспомнить, когда в последний раз это с ним случалось, если вообще когда-либо было. Единственным для меня утешением служил мой лучший круг в гонке, который был всего на две десятых медленнее лучшего круга Михаэля.

Что ж, не менее приятно было и то, что на следующий день мы не спешили уезжать из Бразилии. Я взял шезлонг, разложил его перед бассейном, и стал размышлять о том, что неправильного произошло за этот уикенд. Сказать по правде, я был слегка расстроен. Мельбурн снял с меня очень большое напряжение. Теперь оно возвращалось обратно. Какой там флаг над подиумом, подумать только. Мне должно было так для этого повезти.

Глава 4. Пара зачетных очков

Немногие знают о том, что при рождении меня чуть было не назвали Стирлинг-Мосс Ирвайн. Мой отец, Эдмунд, был большим поклонником автоспорта. Я помню фотографию Стирлинга Мосса после того, как он выиграл гонку – кажется, это было в Северной Америке, на трассе "Уоткинс-Глен" или "Моспорт" – и рядышком, положив руку ему на плечо, стоял мой отец. Он совершенно серьезно намеревался назвать меня в честь своего кумира. Только представьте себе "Стирл Ирв". Спасибо, Боже, что мама вовремя остановила его!

Естественно, мы с отцом частенько вместе ездили на гонки. Регулярно бывали на "Киркистауне", местной трассе в двадцати минутах езды от нашего дома, а также периодически плавали на тот берег до шотландского "Инглистона" и "Крофта" в графстве Дарем. Самым ярким событием года становилась поездка на Гран-при

Великобритании, вокруг которого строились планы на все летние каникулы. Мы навещали моих двоюродных братьев, живших в Дареме, катались там на коньках, а затем ехали либо в Сильверстоун, либо в Брендс-Хетч.

Мне больше нравилось приезжать в Сильверстоун, потому что проникнуть на трассу "Брендс-Хетч" было куда сложнее! Я никогда не платил за то, чтобы пройти на Гран-при. Однажды пара полицейских застигла нас с моим двоюродным братцем в процессе выкапывания прохода под оградой "Брендс-Хетч". Они сказали, чтобы мы шли куда подальше, но затем, когда они первыми покинули место происшествия, мы приняли это, как разрешение продолжать наши действия!

Наша семья владела автомобильной свалкой, и отец покупал и продавал автомобили. Помню, однажды он пригнал "форд-капри", перекрасил его, а когда я его вычистил, машина стала как новенькая. В самом деле, будто только что с конвейера. Она стоила 800 фунтов стерлингов, и мы поменяли ее на гоночный "Кроссл-32Ф". Для нас эта сделка была чертовски выгодной, потому что хозяин "Кроссл" просил за нее 1400 фунтов стерлингов. Вполне разумная цена за "32Ф". Вот так в один прекрасный день взамен "форда-капри" мы получили гоночный автомобиль.

Предыдущий владелец "Кроссл" провел на ней всего пару гонок. Аккурат накануне старта второй гонки он установил на ней новые тормозные колодки, вошел в первый поворот – и по прямой вылетел с трассы. Это стоило поврежденного радиатора, но почти ничего остального.

Я получил свои водительские права, как только мне исполнилось семнадцать лет. Я несколько раз поехал на "Кроссл", но еще до того, как мне представился шанс испытать ее в гонке, мы пересели на "Кроссл- 50Ф". Эта машина, будучи новее "32Ф", и куда как лучше выглядевшая, на самом деле оказалась полнейшим дерьмом. На "50Ф" я ездил медленнее, чем на "32Ф". Может, это и было выгодной сделкой, но, сказать по правде, не самым лучшим шагом по карьерной лестнице.

Компания "Мондиаль", базировавшаяся в моем областном городке Бангор, приобрела для сезона 1984 года несколько новых машин. Эти "формулы-форд" приобретались либо в личное пользование, либо для сдачи в аренду солидными ирландскими бизнесменами. В "Монделло-Парке", трассе неподалеку от Дублина, проходил этап важного чемпионата, и я квалифицировался на четвертом или пятом месте, впереди всех "мондиальцев", и сразу позади чемпиона Ирландии. После этого ко мне подошли люди из "Мондиала" и сказали, что хотели бы заключить со мной специальную сделку!

Их план состоял в том, что я беру свой мотор, коробку передач и другую всякую всячину, а они мне дают шасси. На следующей гонке на своей новой машине я взял "поул", но в первом же повороте столкнулся с местным гонщиком Аланом

Мак-Гаррити. Затем я снова завоевал "поул" и лидировал на протяжении всей гонки, за исключением последних двух кругов. Каждый раз, когда я начинал тормозить, Мак-Гаррити подталкивал меня в зад, и, в конце концов, прошел меня. Я финишировал на втором месте. Конечно, мне очень хотелось выиграть, но, должен признать, я был доволен показанным результатом. В то время я и не мечтал о том, чтобы заниматься гонками профессионально. Об этом даже не могло быть и речи, поскольку у нас не было денег. Я гонялся исключительно ради удовольствия – или "торчка".

Закончив обучение в школе, я начал подрабатывать на нашей свалке, разбирая машины на запчасти. По воскресениям, когда свалка считалась закрытой, я все равно приходил туда и копался в стартерах моторов. Из трех нерабочих я мог собрать один рабочий. Это был мой маленький бизнес, поскольку я относился к свалке, как папиной "фабрике". И это занятие мне было по душе.

Я работал там в поте лица. Мой дед, который тогда тоже участвовал в деле, говорил, что я самый лучший работник в округе. Он пытался взять меня в оборот, но я был столь же хитер, сколь и он, и я видел его насквозь. К сожалению, мой кузен Стефан, также работавший на этой свалке, воспринимал слова деда слишком серьезно и запросто позволял себя обвести вокруг пальца. Дед частенько над ним куражился – упрекая его в том, что он лентяй и все такое – и подмигивал мне в ту же секунду.

Все это было достаточно весело, за исключением зимы, когда там царили ужасный холод и слякоть. Можно было ручаться, что именно в такой промозглый день кто-нибудь попросит снять ему стартер с машины, покоящейся под четырьмя-пятью другими. Для этого мне приходилось брать кран и отрывать всю эту грудку от земли.

Я работал со Стефаном и моим другом Дерекком, жившим неподалеку. Веселились мы от души. Когда надо было складывать машины в одну кучу, мы экономили время, переноса подцеплявшего машины Дерекка на крюке крана, вместо того, чтобы он карабкался по сваленным машинам. Помню, шли мы как-то с парой приятелей по дороге и увидели, как над крышами болтается Дерек. Это Стефан подвесил Дерекка на крюк большого крана. Дерек раскачивался из стороны в сторону, и затем Стефан мог резко опустить стрелу, не нажав прежде на педаль тормоза и не натянув веревку. Если бы Дерек свалился, он бы сломал шею. Но в тот момент мы животики от смеха надорвали.

Работа на свалке заключалась в том, чтобы снять с машины все хорошие детали. Затем можно было бросить в нее несколько старых покрышек и поджечь. Теперь бы у вас из этой затеи ничего не вышло. Зрелище было сродни кувейтским нефтяным пожарищам во времена войны в Заливе. Мы ждали, пока ветер перестанет дуть в сторону развешанного соседского белья, и после этого запалили костер. Иногда ветер менял свое направление, но если уж покрышки разгорались,

потушить их было невозможно. Соседям приходилось постоянно держать ухо востро.

После этого мне следовало разломать все, что осталось от автомобиля - но делать это нужно было очень осторожно. Дед имел привычку отрывать со сгоревшей машины всю медную проволоку, но никогда не предупреждал нас о том, что собирается это сделать! Как-то раз я сидел в кране, уже готовясь обрушить на одну из машин груз весом в три тонны, и вдруг заметил бегавшего вокруг машины дедушкиного пса. А дед был внутри, снимал медную проволоку...

Запчасти можно было очень выгодно продать, но все равно у нас на руках не было достаточного количества денег, чтобы участвовать в гонках в полном объеме. Самое большее, что мы когда-либо потратили за год, равнялось 7000 фунтам стерлингов. "Мондиаль" на пару с Мюрреем Тейлором – новозеландцем и бывшим журналистом, владельцем собственной команды - предложил мне принять участие в гонке, проводившейся в Англии. Нам нужно было заплатить 7000 фунтов, а они бы доплатили оставшуюся часть. Мы с отцом решили, что дело того стоит.

Отец взял в банке ссуду, и заплатил требуемую сумму. В своей первой гонке я финишировал на третьем месте, и, в течение трех или четырех этапов все шло просто замечательно. Затем мои результаты стали ухудшаться. Сегодня я понимаю, что "Мондиаль" не был достаточно хорош, да и моторы были слабоваты. Возможно, шасси не было достаточно жестким, и это влияло на характеристики мотора. Я более, чем уверен в том, что именно в этом крылась причина снижения результатов – шасси нагружало мотор, и из-за этого он не мог работать в полную мощность.

Очень неприятно осознавать, что ты выходишь на гонку, а твой автомобиль, по независящим от тебя причинам, не будет конкурентоспособным. И не важно, идет ли речь о "Формуле-Форд" или "Феррари". Я снова вспомнил об этом, когда приехал в Аргентину на третий этап чемпионата Мира сезона 1996 года.

Единственным приятным воспоминанием об уикенде, проведенном в Буэнос-Айресе стали два заработанных очка за финиш на пятом месте. Все остальное, начиная прямо с квалификации, стало полнейшей катастрофой. Машина была ужасна. На ее поведение влияли все те кочки, что были на трассе, и она не вписывалась в повороты. Я не знал, что в следующий момент собирается предпринять "Ф310"-я, потому что это зависело от того, передней частью я наезжаю на кочку или задней. Я все время шел на грани возможного. И еще я обнаружил, что, по всей видимости, на Михаэля Шумахера эти проблемы не оказывали столь большого влияния, как на всех остальных, но радости от этого мне было мало.

На самом деле мне очень хотелось погоняться в Буэнос-Айресе. Мне нравится этот прекрасный город. Может быть, здешние девушки не столь красивы, как все об этом твердят, но в них определенно что-то есть. Они очень привлекательны, и это привносит свою особую нотку к теплоте, производимой этим космополитичным городом. О здешних людях говорят: "Итальянцы, говорящие по-испански, и считающие себя англичанами" – и, возможно, это высказывание очень близко к истине.

В среду вечером, мы были приглашены в резиденцию президента страны Менема. В его коллекции живописи находится ряд очень прелестных картин, нарисованных никому неизвестными художниками, но вполне приличных с художественной точки зрения. По-моему, Карлос Менем - клевый парень. Его дочь очень мила, приветлива и ненапряжна. Нас угостили пиццей и "кокой", очень мило с их стороны – атмосфера была неформальной и расслабляющей. Президент Менем является настоящим фанатиком автоспорта. Поучаствовав в гонках, он, так же, как и его дочь, знает, о чем говорит; и оба они, в отличие от большинства политиков и высоких чинов, обладают чувством юмора.

Там был и Михаэль, а также люди из компаний "Шелл" и "Мальборо", спонсировавших "Феррари", плюс аргентинские бизнесмены, один из которых являлся крупнейшим экспортером вин во всей Аргентине. Он сказал, что у него есть дилер в Оксфорде, и пообещал мне прислать образцы его лучших вин. Я ответил, что буду очень рад сделать то небольшое, что в моих силах, чтобы поспособствовать развитию аргентинского экспорта. На самом деле, три дня спустя, по окончании квалификации я был готов испить бутылочку чего-нибудь покрепче.

Автодром в Буэнос-Айресе из тех, что мне по душе - в прошлом году я квалифицировался здесь на четвертом месте. Но нынче, из-за всех проблем с "Феррари", я боялся машины, причем до такой степени, что порой мне было страшно поворачивать руль.

И в этом заключается разница между хорошей машиной и плохой, неважно, о какой "формуле" сейчас идет речь. Когда ты начинаешь входить в поворот и поворачиваешь без всяких задних мыслей – такой автомобиль может считаться хорошим, и ты показываешь приличные времена на круге. Если ты не можешь этого сделать, значит, твой автомобиль нехорош. И точка. Я видел разницу между собой и выступавших на "Вильямс-Рено" Деймоном Хиллом и Жаком Вильневом. Благодаря тому, что "Вильямсы" вели себя очень предсказуемо, они могли уверенно входить в повороты. В этом кроется и обратный эффект, поскольку ты начинаешь думать, что очень хорошо выполняешь свою работу и прекрасно водишь машину.

Просто удивительно, как все может измениться в один момент. Например, ты целый день наматываешь круги где-нибудь в "Снеттертоне" в Норфолке, и машина

ведет себя не так, как тебе нравится. Ты начинаешь думать, что водишь, как извозчик, и сразу же возникает вопрос: в машине ли дело или в тебе. После этого ты что-нибудь меняешь в настройках и тут же проезжаешь круг на полсекунды быстрее. Внезапно ты едешь хорошо, и снова считаешь себя хорошим гонщиком, а машина делает все, что ты от нее требуешь.

Настроение могло быть как-то скрашено тем, что на аргентинской трассе нет высокоскоростных поворотов, способных еще более усложнить мои проблемы. И, тем не менее, вести машину было столь затруднительно, что я никак не мог придумать, где же смогу отыграть время; я просто не мог идти быстрее.

Я квалифицировался на десятом месте, и был этим немного разочарован. Мой быстрый круг был испорчен, а по данным телеметрии мы видели, что мое ожидаемое время могло потянуть на шестое или седьмое место. Впереди меня шел Дэвид Култхард, который, чтобы пропустить меня, ушел с траектории. Деймон, шедший сразу же перед Дэвидом, меня не видел, и он замедлялся для того, чтобы на своем быстром круге получить впереди чистый отрезок трассы. На короткое время я был зажат между двумя машинами, и этого оказалось достаточно, чтобы мой быстрый круг был испорчен. Неприятно конечно, но с кем не бывает.

Михаэль по итогам квалификации стоял на первом ряду стартового поля рядом с Деймоном. Понятно, почему ему платят так много денег. Хороша ли машина, плоха или ни то ни се - он все время едет быстро. Он обладает "фактором Сенны"; другими словами, даже плохую машину он может вытянуть на первый ряд стартового поля. Можно поменять настройки, и Михаэль скажет, что это повлияло в лучшую сторону. В результате же, вне зависимости от качества машины, он просто выдавит из своих собственных ресурсов лучшее время на круге. И еще одним примером тому стал Буэнос-Айрес.

С моей точки зрения, по ходу "уорм-апа" утром в воскресенье дела складывались все хуже и хуже. Я проехал всего один круг, после чего машина сломалась. Возникли проблемы с мотором, и мне пришлось припарковаться на обочине трассы и сторонним наблюдателем взирать, как все остальные выполняют свою работу. Мы внесли несколько изменений в настройки: смягчили заднюю подвеску, чтобы на входе в поворот машина вела себя более устойчиво; немного увеличили угол атаки переднего антикрыла для того, чтобы она лучше вписывалась в поворот.

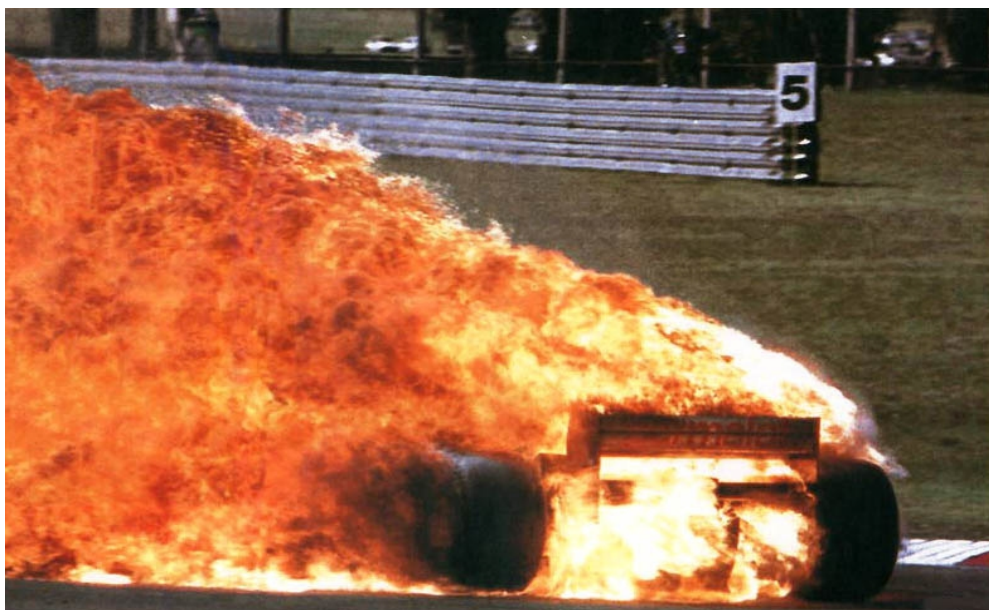
Не имея возможности опробовать эти настройки в течение "уорм-апа", прежде, чем занять свое место на стартовой решетке, я проехал парочку кругов. И внезапно поведение машины стало намного лучше, впервые на подобной стадии гоночного уикенда. Обычно он управлялся лучше с меньшим количеством топлива на борту, на этот же раз бак был полон. Я готовился к гонке с куда большей уверенностью, чем когда-либо.

Стартовал я хорошо. Во втором повороте я попытался обойти по внешнему радиусу Жака Вильнева, но он пошел шире и вытолкнул меня на траву. Сказать по правде, на месте Жака я бы попытался сделать то же самое! В результате меня обогнал Хайнц-Харальд Френтцен; затем я снова оказался впереди "Заубера". И все. Приехали. Там я и застрял.

Шедший на седьмом месте Баррикелло очень сильно тормозил пелетон, и стало понятно, что смена мест может случиться только в случае различной стратегии дозаправок и более быстрых пит-стопов.

К примеру, к тому моменту, как Мика Хаккинен поехал на свою дозаправку, я ехал прямо позади него и удерживал девятую позицию. Поскольку на следующих восьми кругах заезжать в боксы я не собирался, у меня на борту было меньше, нежели у него, количество топлива, и, следовательно, "Феррари" шла быстрее. Учитывая это обстоятельство, будь у меня на нескольких следующих кругах возможность взвинтить темп, теоретически, после своего первого пит-стопа, я мог бы оказаться впереди "Макларена". Я достаточно быстро догнал Баррикелло, но, к несчастью, он шел с тактикой одной дозаправки, что объясняло его медленную скорость. Соответственно, мой план был испорчен, потому что при невозможности обгона на этой трассе, моя скорость была продиктована медленным "Джорданом". Поняв, что далеко я так не уеду, команда зазвала меня в боксы на первую дозаправку – оказавшейся достаточно медленной – и я выехал на трассу позади Френтцена. Я откатывался назад!

Затем, незадолго до того, как количество пройденных в гонке кругов подошло к середине, гонка совершила свой новый поворот. Один из гонщиков перевернулся, и для того, чтобы маршалы смогли провести работы по эвакуации, на трассу был выпущен автомобиль безопасности. Машины выстроились за ним рядком. Но когда инцидент был уже практически исчерпан, случилась другая неприятность – на этот раз с "Лижье", который вспыхнул и вылетел с трассы.



Пилоту Педро Диницу к счастью удалось избежать серьезных травм, лишь на одной руке он получил ожоги. На следующий день газета "Сан" опубликовала, как мне кажется, заголовок года, подписав фотографию Диница, сидящего в своей пылающей машине: "Диниц в жаровне". Всем остальным же было не до шуток.

Расположенный сбоку машины дозаправочный клапан не закрылся правильно, топливо начало расплескиваться на раскаленные части подвески, воспламенилось - и "Лижье" превратился в пылающий факел. На прошлом Гран-при Бельгии со мной случилось практически то же самое.

Я в самом деле не понимаю, зачем в Гран-при были введены дозаправки. От них один вред. Когда команды пытаются выработать свои стратегии, пытаюсь перехитрить всех остальных, это лишь чрезмерно усложняет процедуру гонки. Зрители порой не понимают, что происходит - и все это очень глупо.

Предполагается, что это гонки Гран-при. Надо просто залить топлива по полной и пуститься в гонку. Таким образом, на первый план выйдет умение гонщика, которому в то время, как он будет ехать с полными баками, придется следить за состоянием покрышек; ему придется думать об этом куда больше времени. Ему в самом деле придется обгонять парня, едущего перед ним, нежели полагаться на тактику пит-стопа. Если ему повезет, он сможет обогнать его в течение остановки для смены покрышек, но шансы на то, что это случится, будут гораздо меньше, и так это должно и быть. Суть автогонок не в том, чтобы обгонять в боксах.

Но помимо всего этого, самой серьезной проблемой дозаправок является опасность пожара. Этот вид спорта и без того достаточно опасен, чтобы вносить в него добавочный риск. Мне бы хотелось, чтобы среди разбирающихся в "Формуле-1" людей по этому вопросу был проведен опрос. И знаю ответ, который, я подозреваю, совпадает с мыслями участвующих в действе людей. Спросите любого механика, стоящего там со 100 литрами топлива под давлением прямо за его плечом, и ожидающего, когда раскаленный красный автомобиль заедет в боксы. Без дозаправок нельзя провести Ле-Ман; они являются необходимой частью гонок на выносливость. Но в "Формуле-1" им не место.

Как я уже сказал, Диницу повезло. К счастью, это происшествие случилось в тот момент, когда на трассе уже находилась машина безопасности. Это означало, что еще три-четыре круга мы провели за ней, и в течение этого времени температура воды поднялась до критической точки, и это скажется позже по ходу гонки.

На этот раз появление "пейс-кара" сыграло на руку Рубенсу Баррикелло, потому что ему удалось провести свой единственный пит-стоп и потерять очень мало мест. Остальные тем временем понимали, что после возобновления гонки им предстоит заехать на второй пит-стоп.

Когда машина безопасности ушла с трассы, я оказался позади Френтцена и попытался атаковать по внутреннему радиусу. Он сделал попытку перекрыть траекторию, чтобы мне помешать – и потерял контроль над машиной в точке торможения в следующем повороте. Как я был этому рад! После своего второго пит-стопа я начал преследовать Култхарда, и сидел у него на хвосте в течение нескольких следующих кругов. Наконец он совершил ошибку, и я проскользнул на пятое место. Я знал, что на последних десяти кругах мне лучше сбавить обороты. Йос Ферстаппен шел на шестом месте, но, если даже он и приближался ко мне, шансов на то, чтобы догнать меня, у него не было. По крайней мере, мне так казалось.

За четыре поворота до финиша коробка передач моей "Феррари" застыла на шестой передаче. Казалось, я практически остановился, потому что, каждый раз при торможении мотор делал "блааааауууу". Я думал "Вот, дерьмо! Ну все, приехали. Четыре поворота до финиша, и прощайте два очка". После такой хорошей гонки все шло прахом; а ведь после всех испытаний и неприятностей практик и квалификации я по-настоящему ей наслаждался.

Ферстаппен очень быстро догнал меня. Я нажимал на рычажок на руле, отчаянно пытаюсь перейти на пониженную передачу. Проблема состояла в том, что сломалась выхлопная труба, и это, в свою очередь, перегрело ту часть, что отвечает за переключение передач, и она слишком сильно "схватилась". Внезапно мне удалось переключить передачи вниз.

Ферстаппен поравнялся со мной – и перетормозил сам себя! Он зашел слишком широко, а я, чтобы помочь ему, отжал "Арроуз" еще пошире. На самом деле, от меня в общем-то этого даже не требовалось, потому что он сам себе все испортил. Он настолько обмишурился, что сильно отстал. Не знаю, что там с ним произошло, но я смог включить первую передачу и поехать в сторону финишной черты.

Теперь я застрял на низшей передаче, ожидая, когда Ферстаппен пронесется мимо меня. Но он так и не появился. Я довел машину до клетчатого флага на пятом месте, и два поворота спустя она встала. Я был очень доволен тем, что смог набрать два очка в этой полной событиями гонке, не предвещавшей ничего хорошего.

Глава 5. Формула-Форд и Фрей Бентос

Добрые люди как-то нашептали, что мне не сделать карьеры в автогонках до тех пор, пока не иссякнут шланги Мюррея Тейлора. Да вот только сам Мюррей, будучи достаточно грубоватым новозеландцем, в подобном духе не выражался. Я встречался с ним во время Гран-при в Мельбурне, и мне его отношение

показалось вполне нормальным – или настолько нормальным, насколько ему вообще удастся быть – поэтому, принимая во внимание столь неточное предсказание о моем будущем, возможно, нет ничего странного в том, что его гоночная команда прекратила свое существование в Великобритании вскоре после того, я стал профессиональным гонщиком.

Впрочем, тогда-то я жил на пособие. После того, как Мюррей получил от моего отца взятые в кредит 7000 фунтов стерлингов и предоставил мне право участвовать в гонках, а затем меня уволил, я пополнил ряды миллионов Тетчеровских безработных. По моим прикидкам никаких ошибок я не совершал. Проблема, как я уже говорил, была в том, что я не был быстр в "Мондиале". Так же, как и мой напарник Тони Уолш, который выиграл соревнование "Мальборо Челлендж", целью которого было привлечение молодых водителей в ряды гонщиков. Призом Тони стало место в "Формуле-Форд", невзирая на отсутствие у него опыта управления гоночным автомобилем. Вспоминая сейчас те дни, у меня возникает чувство, что наверно я подпортил ему карьеру. Все вокруг считали меня ни на что не годным, и то же самое они решили и про Тони, потому что он был еще медленнее. На самом деле, он отстал всего на две или три десятых секунды от моего времени на круте, что в его первый год, возможно, было весьма неплохим результатом. Но, раз уж я казался пустой тратой времени, то что же они должны были думать о Тони!

Мне удалось принять участие только в семи этапах, что вылилось в 1000 фунтов стерлингов за гонку. Мой отец мог бы подать иск, но мне не очень хотелось ввязываться в разбирательства по этому делу. У нас был контракт с Мюрреем Тейлором, но тот, на мой взгляд, тратил слишком много денег на неправильные вещи. Он пытался вести дела, как владелец большой заводской команды, но "Мондиаль" таковой не был. Слишком большое внимание Мюррей уделял эстетической стороне дела. Он восхищался Роном Деннисом и его организации дел в "Макларен"; но на мой взгляд пытаться копировать Рона – не самое лучшее занятие для "Формулы-Форд". Когда приходится работать в рамках ограниченного бюджета, ставку надо делать на то, чтобы собрать машину и вывести ее на трассу, а не заботиться о том, как она будет выкрашена. Основная цель – гонки.

Благодаря скромной команде "Квест", некоторое время спустя в том году мне удалось принять участие в паре этапов, но машина мне совсем не понравилась. Такая нервная, словно уж на сковородке. Шел мой третий сезон. В течение первого года я принял участие в семи гонках; во втором – в одиннадцати: когда я прибыл в Англию и связался с Тейлором, у меня за плечами не было никакого опыта. В Ирландии машины обычно настраивают очень мягко. "Квест" был жестким, и вел себя очень нервно – мне просто не удавалось с ним справиться. Но этот опыт оказался крайне полезным. В "Квесте" мне довелось поработать с приятными парнями, с которыми мы неплохо проводили время. Они предоставили мне возможность участвовать в гонках, не взяв с меня ни цента, поскольку я никак не мог найти денег.

Как я уже упоминал, тогда я был безработным и, сказать по правде, с поисками работы не торопился. Благодаря бонусным выплатам мне перепадало 18 или 19 фунтов. Пока я работал на отца, то привык жить на 15 фунтов в неделю – мне даже удавалось с этих денег что-то откладывать на черный день. Поэтому, когда после оплаты съемного жилья у меня от этих 19 фунтов еще что-то оставалось, я этому не сильно удивился. В то время мне довелось тусоваться в крайне необычном месте - в Стивенейджском общежитии с медсестрой, приходившейся Тони Уолшу двоюродной сестрой, и, если честно, я жил там на нелегальном положении и открыл, что медсестры те еще штучки!

Это по крайней мере хоть как-то компенсировало недостаток везения на гоночной трассе. Я уже не знал, стоит ли мне всерьез мечтать о гоночной карьере, или просто жить день за днем, как бог на душу положит. Должен признаться, в тот момент жизнь меня не баловала, а после того, как я арендовал дом в Уидоне в Нортamptonshire, ситуация стала еще хуже.

Большую часть суток я оставался в постели - однажды я не вылезал на улицу четыре дня кряду. В гостиной стояло дерево, выглядевшее так, словно засохло сто лет назад. При нем была палка-подпорка. В те дни телевизорам не полагались пульта дистанционного управления, и я день-деньской валялся на софе и при помощи палки переключал каналы – металлическим набалдашником на одном из ее концов. Это спасало меня от лишних телодвижений. А вы говорите, высокие технологии.

Уидон славился тем, что здесь был изобретен радар. Видимо восемьдесят лет назад после попадания в лучи радара птицы сыпались на улицы города и вид у них был такой, словно их вытащили из микроволновки. Нас же донимал жуткий холод. Я снимал квартиру на пару с Марком Годдардом, еще одним гонщиком-любителем, и мы не могли себе позволить включить отопление. Холодина стояла невероятная. Марк водил знакомства с кем-то на заводе "Фрэй Бентос" и каждый день таскал оттуда жратву. Марку не нравились тамошние пирожки, зато он обожал запеканки. Поскольку у меня были ровно противоположные предпочтения, я лопал все пирожки, а Марк – все запеканки...

В то время я умудрился немножко приподняться в финансах, купив-продав дорожный автомобиль. Обожаю чувство азарта и волнения, возникающее при хорошей сделке! Постепенно у меня скопилось 4500 фунтов стерлингов, и я смог приобрести старенький "Ван Дьёмен Формула Форд". Тюнинг-компания "Аурига" в качестве бонуса отдала мне халявный мотор, понимая, что я оплачу все работы по восстановлению машины.

До приезда в "Брендс-Хетч" я даже ни разу не успел попробовать свою машину, но на трассе, где проходят Гран-при, и где я ни разу до этого не выступал, я квалифицировался на десятом месте. Все мне было в новинку, ведь эта гонка была одним из этапов чемпионата "Эр-Эй-Си" 1986 года (лидирующая серия

"Формулы-Форд" в Великобритании), и я еще ни разу не выступал на таком уровне. Как только гонка стартовала, я прорвался на третье место. Я буквально летал и настиг лидеров в тот момент, когда гонка из-за аварии была остановлена. На рестарте мне пришлось вернуться на ту позицию, на которой я находился на предыдущем круге, и это означало откат на пятое место. Невелика проблема, поскольку, как раз перед остановкой я показал лучшее время круга. Я снова обогнал парней, шедших на четвертой и третьей позиции, и размышлял, насколько все легко складывается.

А затем я вылетел с трассы в "Паддок-Бенд", быстром, спускающемся вниз повороте в конце главной прямой. На этом для меня гонка закончилась, но, тем не менее, я был очень впечатлен. Ральф Фирман, владелец "Ван Дьёмен", тоже впечатлился, только по-своему. Когда кто-то на старой модели едет быстрее обладателей последних версий "Ван Дьёмен", это не способствует росту продаж, и он предложил поставить на мою машину новую переднюю подвеску!

Я финишировал четвертым в Трактоне, а затем прибыл на следующий этап Чемпионата "Эр-Эй-Си" в Сильверстоун. Не скажу точно, на каком именно месте я квалифицировался, но зато помню, как легко держался на третьем месте вслед за Джейсоном Эллиотом и Филом Эндрюсом, лидировавшими звездочкам той серии. По моим меркам, эти парни зарабатывали на заводских машинах мега-баксы – а я сидел у них на хвосте в своем секунд-хенде.

Все шло своим чередом вплоть до самого конца гонки. Юнец из Австрии, шедший на две машины позади меня, решил одним махом прорваться на третье место. В середине поворота "Копс" он заехал на поребрик, влетел в мой бок и вынес нас обоих. Прибежал доктор и стал спрашивать, все ли со мной в порядке. Когда я ответил, что все нормально, он спросил, все ли в порядке с моей головой. Я ответил: "Вам стоит беспокоиться не о моей голове. Вам следовало бы обратить внимание вон на того придурка!"

Так произошла моя первая встреча с Роландом Ратценбергером, и наши карьеры долгое время шли бок о бок, пока бедный "Ратци" не погиб в тот же самый ужасный уикенд, когда в 1994 году в Имоле разбился Айртон Сенна.

Несмотря на столкновение с Роландом, гонка благоприятно сказалась на моей уверенности в собственных силах. Она стала лучшей с тех пор, как я впервые принял участие в фестивале "Формулы-Форд" в 1984 году, который венчает сезон и все стремятся на нем отметить, а победителя вспоминают потом всю зиму. Список участников обычно столь велик, что гонка разбивается на несколько групп, и, если ты достигаешь финала, то сражаешься с лучшими из лучших. Помню, я тогда вышел в финал и финишировал седьмым, и это стало лучшим результатом, которого когда-либо добивался гонщик из Ирландии. Чему я был крайне рад.

Приезжая из Ирландии, поначалу по сложившейся традиции думаешь, что англичане и иностранные гонщики – это суперзвезды. Поэтому финиш на седьмом месте среди 160 участников вызывает большое воодушевление. В следующем 1985 году ирландец по имени Гектор Лестер одолжил мне для участия в фестивале свою "Формулу-Форд Мондиаль", и я в своей группе взял поул. Я дошел до четвертьфинала, где столкнулся с другим гонщиком, раскрутившимся на масляном пятне. Но даже старт с первой позиции на достаточно древнем авто в своей группе – мое время равнялось 49,4 секунды, я помню его очень четко – вызывал очень приятные чувства. Следующим поводом для гордости стали результаты, показанные на "Ван Дьемене" на этапах чемпионата "Эр-Эй-Си" в 1986 году. Я ощущал, что начинаю восхождение по автоспортивной лестнице.

Затем, внезапно, я стал терять скорость. Раз за разом я финишировал за пределами первой шестерки, не участвуя в сражениях с лидерами. Все вроде бы делал правильно, но никак не мог взять в толк, отчего так происходит. Малколм Пуллен – известный как "Падди" – работал тогда главным механиком в "Ван Дьемене". У нас были хорошие отношения и он помогал мне с какими-то секундхендовыми запчастями, если у меня в них возникала необходимость. От Падди не могли укрыться мои мучения – на круге я отставал на полторы секунды – и он предложил помочь в настройках машины, если я приеду на гонку в Снеттертон, где находится база "Ван Дьемен".

Я не был таким уж хорошим механиком и с удовольствием принял предложение Падди. На самом деле, я был настолько плох, что наверняка к тому времени мой "Ван Дьемен" был намного легче положенного веса, поскольку я не заботился о замене каких-либо сломанных деталей! К примеру, когда Ратценбергер въехал мне в бок, я просто выбросил поврежденную панель и продолжил выступления. Другие части сломанного фибerglassа я так и не заменил. Организация дела была моей не самой сильной стороной.

Зато у меня в помощниках ходил младший брат моего кузена Стефана по имени Филип, который приехал со мной в Снеттертон на грузовике с болидом на борту. Когда дело дошло до выгрузки машины, Филип подумал, что я придерживаю болид, а я решил, что он. Машина просто выкатилась сверху и – бац! – сверзлась на землю с высоты около 6 футов [180 см]. Мы оглянулись по сторонам. Кажется, никто не заметил. Стало быть, все в порядке!

Я поставил аккумулятор "Ван Дьемен" заряжаться на ночь на кухне – и забыл его там. Еще я забыл взять свой шлем! Пришлось попрошайничать. За несколько лет до этого я одолжил свой шлем гонщику "Формулы-Форд" по имени Перри Маккарти; без особых проблем, поскольку мы участвовали в разных гонках. В Снеттертоне Перри принимал участие в заезде "Формулы-3", и я попросил одолжить мне шлем. Он ответил: "Нет, у меня всего один". Я подумал: "Спасибо большое!" Перри наконец получил крупную спонсорскую поддержку и стал немного заносчив. Он будет наверно немного удивлен, узнав, что я до сих пор

помню тот эпизод, но я никогда подобных вещей не забываю. В любом случае, нынче я постараюсь не говорить ему, что я в "Формуле-1", а он все еще пытается как-то обустроить свою карьеру!

В итоге мне одолжил шлем Мартин Донелли - очень быстрый парень из Белфаста, у него были все шансы оказаться в "Формуле-1", не попади он в крупную аварию по ходу тренировочных заездов накануне Гран-при Испании в 1990 году. Впрочем, тогда он мог бы и не утруждать себя. Мне опять не хватало скорости, и я ничего не мог с этим поделать.

Единственным приятным воспоминанием об этой гонке был великолепный обгон, когда я на входе в "Эссес" обошел по внешней траектории тогдашнего лидера Гари Айлса. На торможении мой болид пошел боком; удерживая машину, я полностью выкрутил руль в противоположную сторону; одно из моих передних колес оказалось между передним и задним колесами на машине Гари. Пусть даже на прямой Айлс оставил меня с носом, на мой взгляд то был один из самых впечатляющих когда-либо совершенных мной обгонов. Вот чем так хороша "Формула-Форд"; здесь подобные маневры проходят. В отличие от "Формулы-1", где попытайся совершить подобное, и машина внезапно уйдет в сторону, а ты мгновенно потеряешь над ней контроль. Никакого удовольствия.

Впрочем, общее впечатление от управления моим "Ван Дьеменом" было достаточно скверным. Падди согласился с тем, что у моей машины какие-то серьезные неисправности, и взялся ее посмотреть. Сперва нам показалось, что мы нашли источник проблемы. В свое время я обновил пару больших болтов, которыми часть задней подвески крепилась к коробке передач. К сожалению, мне выдали болты неправильного размера (они подходили к последней модели "Ван Дьемена"), и я закрутил их настолько, насколько они влезали. Да только болты эти на самом деле ничего не закрепили, и моя задняя подвеска болталась словно резиновая. И вот мы нашли эту задачу, или так нам по крайней мере казалось, вставили правильные болты, и я вернулся в Снеттертон – и не прибавил в скорости! Загадка по-прежнему оставалась неразгаданной, и на самом деле нам потребовался еще один год, прежде чем я обнаружил источник проблем. Но к тому времени я уже стал заводским пилотом "Ван Дьемен".

Ральф Фирман пытался уговорить Пола Уорвика (брата тогдашнего гонщика Формулы-1 Дерека Уорвика) сесть за руль "Ван Дьемен Формулы-Форд", но Полу хотелось подняться на ступеньку выше и участвовать в "Формуле-Форд-2000". Падди настойчиво пробивал мою кандидатуру, также, как и менеджер по продажам Джон Апричард, который, как оказалось, был родом из Белфаста. Я был более или менее согласен на сделку с Ральфом, да только ничего подписано не было. Сперва меня хотели отправить на тесты в Снеттертон, просто чтобы сравнить с Ратценбергером, выигравшим фестиваль 1986 года. Увидев, что мои времена лучше Ратценбергеровских, Ральф сдался. Он сразу же попросил меня поставить свою подпись под контрактом и внести наличными где-то около 12

тысяч фунтов стерлингов. От покупки и продажи машин я выручил около 5 тысяч фунтов, которые ему и отдал. Он не настаивал на доплате, потому что по ходу 1987 года мы просто летали. У меня была лучшая машина. Я заявил, что если в подобных условиях не выиграю чемпионат, то вернусь обратно в Ирландию.

Естественно, я принял участие в чемпионате "Эр-Эй-Си" и, несмотря даже на то, что это означало пропуск одного или двух этапов чемпионата "Эссо", я одержал достаточное количество побед, чтобы взять титул. То был фантастический год. Единственная неприятность случилась за три или четыре гонки до конца сезона. Точно так же, как и год назад, я внезапно обнаружил, что без всяких видимых причин начал терять скорость. Я никак не мог понять, в чем же дело.

Машина управлялась хорошо, но я просто был недостаточно быстр. В один момент я прыгнул в машину напарника по команде и внезапно опять обрел скорость. Затем вернулся в свой кокпит, и не мог повторить этого времени. Мы поменяли коробку передач. Без разницы. За один день мы сменили три мотора и всякий раз, когда выезжал на трассу, я показывал одно и то же время: 1 минута 9,9 секунды. Оно врезалось мне в память. Что бы мы ни делали, ровно 1 минута 9,9 секунды - на одну секунду хуже, чем нужно было.

Затем мы сменили шасси. На следующей гонке я взял поул с отрывом в полсекунды, а затем выиграл гонку. Я принял участие на фестивале "Формулы-Форд" и одержал легкую победу. Получалось, загвоздка крылась в шасси. То, с которым я начинал сезон, постепенно изнашивалось, и тогда-то и стало понятно, что именно по той же причине я терпел неудачу годом ранее. А чем еще это можно было объяснить?

Мне повезло. Подобные вещи могут легко оборвать карьеру гонщика, а он так и не поймет в чем же дело. Люди, покупающие старые машины, часто бывают биты еще до первого старта. Если кто-нибудь попросит совета при покупке подержанного автомобиля, я отвечу, что прежде, чем задуматься о трате денег на что-либо еще, им следует купить новое шасси. После этого машина будет столь же хороша, как и новая. Недосмотрите с шасси, и будете биться головой о кирпичную стену. Впрочем, в конце 1987 года я-то как раз сидел на вершине этой стены. Я стал тем человеком, которого надо было победить в "Формуле-Форд". Я больше не собирался возвращаться в Ирландию!

На самом деле, даже по окончании сезона дел было невпроворот. В "Формуле-Форд-2000" была так называемая "Зимняя Серия". Там гонялись на продвинутых машинах "Формулы-Форд", со сликами и антикрыльями, и Ральф спросил, не хочу ли я попробовать заводскую машину в Зимней Серии в Брендс-Хетче. "Нет проблем", - таков был мой ответ. Вспоминая сейчас, насколько неплохо у нас обстояли дела, я жалею, что не поставил тогда вопрос о зарплате!

Я выиграл пару гонок, и, перед стартом финального раунда, моим главным соперником был Джонатан Бенкрофт на "Рейнарде". Для победы в чемпионате, мне надо было побеждать. Он стоял на поуле, я знал, что на сухой трассе "Ван Дьемен" не сможет состязаться с "Рейнардом". Я лучше стартовал и немного перекрыл Бенкрофту траекторию. Тот не уступил. Я зацепил "Рейнард", и Бенкрофт вылетел в ограждение. Гонку я выиграл.

Бенкрофт подал протест, и на основании видеозаписи официальные лица наложили на меня штраф. У них не было на то никаких прав, потому что на других этапах видеозаписи не было, и, как записано в правилах, ее нельзя было принимать к сведению и в этот раз. От официальных наблюдателей не поступало никаких записей о каких-либо нарушениях, поэтому, строго говоря, никаких свидетелей нет. Я согласен, что совершил ошибку, даже несмотря на то, что достаточно опередил Бенкрофта, чтобы он смог решиться и уступить мне дорогу. Я пытался оказать на него давление, но при данных обстоятельствах это обычная тактика в "Брендс-Хетче". В результате я упустил чемпионство, и решил, что у меня есть более чем веские основания для протеста. Меня убедили этого не делать.

Джон Уэбб, главный на "Брендс-Хетче", намекнул Ральфу Фирману, чтобы я отказался от мысли о протесте. В это время года наиболее перспективным молодым пилотам присуждалась премия "Груввуд" (или "Целлнет", как она потом стала называться). Фирма "Груввуд Секьюритис" являлась владельцем "Брендс-Хетча", и Уэбб был связан с этой премией. Было высказано предположение, что если я намерен выиграть главный приз премии "Целлнет", то о протесте мне лучше забыть. И я не стал ничего затевать. И награды не получил.

Все вокруг твердили, что на самом деле Уэбб оказал мне большую услугу. Премия "Груввуд" присуждалась в течение двадцати лет, и ставила крест на карьерах лауреатов. В 1987 году главный приз достался Дереку Хиггинсу. С тех пор о нем едва ли кто слышал, и я не имею никакого представления о том, где он был в апреле 1996 года. Я же находился в Германии, принимал участие в Гран-при Европы будучи гонщиком "Феррари".

Глава 6. Отставание увеличивается в Германии

Мне обещали, что летом в Ирландии будет прекрасная погода. Предсказание основывалось на популярной метеорологической примете, типа раннего прибытия дельфинов в залив Бентри. И дельфины не заставили себя ждать – Ирландия готовилась встретить замечательное лето.

По моим ощущениям дельфины приплыли все-таки недостаточно рано. Мои тщетные попытки между Аргентиной и первой гонкой в Европе понежиться на

солнце успехом не увенчались. Сразу по возвращении из Буэнос-Айреса я отправился на тесты в Монцу, а затем полетел в Дублин, где в течение трех дней наблюдал непрекращающийся дождь. В принципе, потусовался я в те выходные неплохо, но погода действовала на меня удручающе. Всякий раз, когда я выходил на улицу, дождь лил стеной. Это начинало действовать на нервы. Я вернулся в Болонью и решил остаться там до тех пор, пока мне не позвонит кто-либо из Ирландии и не скажет, что примета о раннем прибытии дельфинов все-таки сработала.

До отъезда в Германию на трассу "Нюрбургринг" никто мне так и не позвонил. На Гран-при Европы народ приехал в ожидании плохой погоды, поскольку в октябре прошлого года стояли ужасные холода. Именно в тот уикенд по паддоку разнеслась неожиданная новость о том, что я подписал контракт с "Феррари". Шесть месяцев спустя это событие уже не вызывало такого ажиотажа. Над трассой светило солнце, и все ожидали результатов. В то время как мы изо всех сил пытались заставить машину работать.

Тесты, состоявшиеся после Аргентины в Монце, принесли очень мало ценной информации. У нас сразу же возникли проблемы с коробкой передач, и это серьезно сократило время пребывания на трассе. Мы опробовали новый пол, сделав шаг в правильном направлении – благодаря этому нам удалось стабилизировать поведение задней части болида при входе в повороты. Но из-за нехватки времени, проведенного на трассе, больше нам ничего выяснить не удалось. Помимо проблем с коробкой передач плодотворной работе мешало еще и то, что с зимы "Монца" очень редко использовалась, и трасса была очень грязной. После этого пару дней на тестах провел Михаэль, он испытал измененное переднее антикрыло, которое предполагалось поставить на мой болид на "Нюрбургринге".

На мой взгляд, это крыло решило одну проблему и создало другую. Задняя часть болида при входе в повороты стала менее нервной, но на выходе я получил ужасную недоворачиваемость. Иными словами, машина стремилась пойти прямо, вместо того, чтобы следовать траектории выхода из поворота. Для того, чтобы с этим справиться, мне приходилось слишком сильно сбрасывать скорость и пытаться выйти из поворота по прямой, стараясь не перегружать переднюю часть машины, что в противном случае приводило к недоворачиваемости. Что и говорить, это был не самый быстрый способ прохождения поворота.

Из-за нехватки тестов мы не успели получше изучить эту новую головную боль, и потому недостаточно быстро отреагировали на ее появление на "Нюрбургринге" по ходу тренировочных заездов. Для исправления этого недостатка нам пришлось пойти на значительные изменения в настройках, но мы не были точно уверены – кроется ли проблема в моем пилотировании, в трассе или же в машине. К сожалению, у нас было слишком мало времени, чтобы это узнать. В квалификации мне удалось пройти по-настоящему хороший круг и занять

седьмое место на стартовой решетке. Еще каких-то пара десятых, и я был бы четвертым, что, в данных обстоятельствах стало бы великолепным достижением.

Седьмое место было тоже неплохо – за исключением того, что Михаэль был намного быстрее, и я никак не мог понять, почему. Он много тестировал машину, и может быть поэтому его настройки были куда лучше. Вдобавок он выступал на своей "домашней" гонке – а этот фактор никогда нельзя сбрасывать со счетов. Пусть так, но все равно я отстал от него намного сильнее, чем ожидал.

Не беря в расчет Аргентину, на всех остальных этапах я держался в половине секунды от времени Михаэля. Я могу понять, откуда возникла та разница в Буэнос-Айресе, поскольку тогда Михаэль выжал из машины максимум. Но на "Нюрбургринге" я был разочарован; я списал это на проведенное Михаэлем количество тестов. Его результаты все улучшались, в то время как мои становились все хуже.

У меня не было причин жаловаться на обстоятельства, к этому приведшие. Мы оказались заложниками ситуации из-за проблем с коробкой передач; у нас попросту не было их в достаточном количестве – и как только мы получали исправленный вариант, Михаэль обладал приоритетным правом. Ставить новинки на мою машину смысла не было.

В любом случае я пытался совладать с проблемами, не оказывавшими никакого влияния на Михаэля. Всякий раз, когда я наезжал на кочку, педаль газа смещалась где-то на 20 мм, что, естественно, было крайне нежелательно. Приходилось двигать ногой вперед, и начинались качели. То же самое происходило и в момент переключения передач. Мы опробовали различные сиденья и в "Нюрбургринге" испытывали уже девятую модификацию подставки под пятку, чтобы улучшить угол наклона стопы на педали газа. Особенно явно это проявлялось на полной кочек трассе в Аргентине, а к моменту гонки в Германии мы, скорее случайно, нежели преднамеренно, начали с этой проблемой справляться. Положение, которое мы в итоге подобрали для моей ноги, не было логичным. Оно не было и комфортабельным, зато работало. К тому же у нас не было иных альтернатив.

В течение уикенда мы с Михаэлем испытывали проблемы со сцеплением – на выезде из боксов у нас постоянно глох мотор, поэтому перед гонкой я находился в крайне беспокойном расположении духа. Меня очень беспокоил старт – и, как оказалось, не напрасно. Я отпустил сцепление, машина тронулась с места, и тут обороты упали. Я попытался плавно отжать сцепление, но оно отсоединилось полностью, обороты взлетели до максимума, после чего, стоило мне включить следующую передачу, мотор издал "блааааааа"... Это был самый худший старт из всех возможных.

Когда я наконец начал движение, то оказался на девятом месте, застряв за "Джорданом". Учитывая, что Деймон Хилл, находившийся в паре мест впереди

меня, на своем "Вильямсе" не мог справиться с другим "Джорданом", то "Феррари" – одной из самых медленных машин на прямой – оставалось не так много шансов на успех. Ну а в тот момент, когда мой мотор зачихал, их стало еще меньше, и я потихоньку начал откатываться назад. Меня попытался обогнать Оливье Панис, но сделал это настолько неудачно, что ударил мой болид. В общем-то, это было неплохо, поскольку моя гонка и так была закончена, а эта авария вывела гонщика "Лижье" из гонки и не позволила набрать ему пару очков.

Жак Вильнев на "Вильямсе" одержал свою первую победу в Формуле-1. Жаль, что ему не удалось выиграть свою первую же гонку в сезоне, поскольку в Мельбурне он чертовски хорошо поработал. Но, если судить в целом, мне трудно сказать что-либо конструктивного о его показателях. Из-за того, что остальным командам требовалось какое-то время, чтобы довести свои машины до ума, у гонщиков "Вильямс" первые гонки выдались очень простыми. По-моему, находясь в "Вильямсе", побеждать смогли бы очень многие. Иное просто трудно было себе представить. Мое третье место в Мельбурне было из той же серии: при сложившихся обстоятельствах этого мог добиться любой.

Почему людей удивляло то, что Жак показал свою состоятельность в Австралии, а затем победил в Германии? Интересно, насколько беспомощным они его считали? Он занял поул-позицию в Мельбурне и стоял на первом ряду "Нюрбургринга". Он сидел в "Вильямсе", так что ему предстояло финишировать или первым или вторым. Чему тут удивляться? Примитивность мышления в Формуле-1 порой очень утомляет.

Я гонялся против Жака в Японии, и, по-моему, с тех пор он немного изменился, стал что ли более серьезным. В Японии у него на первом месте шли развлечения, а в Формуле-1 он стал больше концентрироваться на своей работе. Но, в целом, было очень трудно сказать, стал ли он лучше, как гонщик, или нет. Все, что я могу про него сказать - он очень умно осуществлял свои шаги сначала в "Индикаре", а потом в Формуле-1. По моим ощущениям, он не лучше и не хуже всех остальных гонщиков, за исключением Михаэля Шумахера.

На "Нюрбургринге" Михаэль снова предстал во всем своем блеске. Переход в "Феррари" позволил ему опровергнуть несколько бытовавших на тот момент мнений. Во времена пребывания в "Бенеттоне" Михаэлю постоянно предъявлялись претензии, мол, "Бенеттон" – команда одного пилота - Михаэля. На первых гонках 1996 года Жан Алези постоянно был быстрее Герхарда Бергера, но почему-то никто не говорил о том, что Алези в этой команде отдается какое-то предпочтение.

Я мог бы сказать, что "Феррари" – команда одной машины, если бы Михаэль проводил все тесты в одиночку. Но в моем распоряжении был настолько же хороший автомобиль, как и у Михаэля, а вся остальная работа лежала на моих плечах. Как я уже говорил, в Германии мне было труднее, чем обычно, в основном

потому, что Михаэль буквально летал. Он выглядел очень хорошо, и люди начали думать, что в плане машины мы сделали очень большой шаг вперед. На самом деле, "Вильямс-Рено" были слишком медленны, что сыграло на руку Михаэлю, и он финишировал вторым в непосредственной близости от Вильнева. Конечно, это опять вынудило людей задаться вопросом о наших рабочих взаимоотношениях. Казалось, все вокруг считали, что разница в наших результатах должна была вызывать какие-то трения между Михаэлем и мной.



Наши взаимоотношения с каждой гонкой становились все лучше и лучше. Мы не тусовались вместе после работы, потому что Михаэль либо тестировал машину, либо отбывал в свои апартаменты в Монако. Может быть, мы бы и встречались почаще, если бы я тоже жил в Монте-Карло, но, даже тогда, светский контакт был бы ограничен, поскольку между нами не так много общего, и у нас совершенно разный образ жизни.

Безусловно, на гонках мы говорим в основном о делах, и между нами нет никаких секретов. К примеру, у Михаэля не было никаких возражений против того, чтобы я смотрел распечатки телеметрии с его машины. Там есть абсолютно все: движения рулем, давление на педаль тормоза, ход педали газа, обороты, боковые и фронтальные перегрузки, все. Это можно читать, как книгу, там нет никаких ребусов. Я мог видеть почерк Михаэля, и я попытался воспроизвести его в Австралии. Тогда это не составило мне труда, но в последующих гонках я уже не

смог этого сделать, поскольку болид реагировал не так, как мне того хотелось. Я списал это на недостаточное знакомство с "Ф310". Как я уже объяснял ранее, перед началом сезона я провел всего два или три тестовых дня во "Фьорано". Я не занимался ничем особо важным, но, по крайней мере, в течение какого-то времени находился в болиде, и мне удалось его почувствовать. После первых четырех гонок мне так и не представился шанс попытаться понять, почему я больше не могу приблизиться к временам Михаэля.

Михаэль работает в поте лица, его отдача феноменальна. Не думаю, что ему обязательно следует столько трудиться, поскольку вне зависимости от того, где мы находимся, он моментально начинает ехать очень быстро. Для того, чтобы выйти на свои лучшие времена, ему не требуется большое количество времени; он моментально выходит на пик скорости и остается на этом уровне. В конце концов, этот парень просто очень быстр. Он выполняет большой объем работы, и способен проверить огромное количество мельчайших деталей, но, так или иначе, он выезжает на трассу и за один круг показывает отличное время.

Несмотря на беспокойства наблюдателей вне команды, я не был разочарован столь большой разницей в наших результатах. Меня это обстоятельство, конечно, не радовало, но я знал, что нормальные два-три дня, проведенные на тестах, могут исправить положение. К несчастью, я понимал, что из-за нехватки запчастей в ближайшие пять-шесть недель мне это не светит. Меня могли позвать на денек, но этого было недостаточно. Требуется два или три дня, чтобы полностью понять машину и начать прогрессировать. Тогда на каждую гонку ты приезжаешь с уже найденными настройками, а не начинаешь работу с нуля. На "Нюрбургринге" мне все время приходилось играть в угадайку; мне просто не от чего было оттолкнуться.

Но, тем не менее, должен признать, что Михаэль, возможно, стал еще лучше ездить, хотя в это было трудно поверить. Если он всегда с первой же секунды был быстр, то очень мало могло измениться с тех пор, как мы, перейдя в "Феррари", приступили к зимним тестам. Я мог успокаивать себя мыслью о том, что зимой я был всего на три десятых секунды медленнее Михаэля. Во "Фьорано" я был немного быстрее. Я квалифицировался впереди него на первой гонке; нас разделили три десятых на воскресном "уорм-апе", хотя в самой гонке, из-за того, что у меня было повреждено переднее антикрыло и мой болид испытывал ужасную недостаточную поворачиваемость, у него возникло преимущество. Без сомнения, в Михаэле есть что-то особенное, но никогда еще это не было так заметно, как в Германии.

У меня было время поразмышлять над всем этим, когда несколько дней спустя на трассе "Мюджелло" в Италии я принимал участие в съемках рекламы для компании "Шелл". С моей точки зрения сами съемки не составили особого труда. Большую часть времени я въезжал в боксы - сказать по правде, занятие наискучнейшее. Я просто не верю тем людям, что говорят, будто им нравится

играть перед камерой. В рекламе для того, чтобы один и тот же эпизод вышел так, как нужно съемочной группе, его требовалось отснять же бесчисленное количество раз. Я могу понять актера, наслаждающегося своей игрой на сцене в Вест-Энде или Бродвее; мне понятен его адреналин. Ты играешь спектакль на одном дыхании, и тогда тебе действительно нужно лицедействовать. Что же касается телекамеры, это ужасно утомительно. Возможно, на съемках кинофильма дела обстоят по-другому, но это не для меня. Я играл свои эпизоды точно так же, как водил машину. Мне показалось, что это легко. Я мог быть звездой, никаких проблем! Но, основываясь на этом опыте, нет уж, спасибо, я лучше буду гонщиком "Формулы-1".

Одной из неприятных особенностей моей работы является необходимость поддерживать хорошую физическую форму, то, что никогда не приводило меня в восторг, даже в детском возрасте. Раньше я очень много занимался плаванием, каждый день час до и час после школы, но я не особо сильно старался, потому что не получал от этого особого удовольствия. Но, в принципе, я был достаточно хорош. Я стал чемпионом района, вторым в Ольстере, шестым в Ирландии, победил во многих соревнованиях. Но, несмотря на успехи, радости от этого мне было мало.

Куда больше мне нравилось кататься на велосипеде. Я гонял по окрестностям вместе со своим приятелем Вильямом, с которым у нас было очень много общих интересов, и мы могли всю ночь носиться по маленьким тропинкам, элегантно бросками вписывая велосипеды в повороты. Благодаря этому, я был в прекрасной форме. Когда ты находишься в нежном возрасте, вся та энергия, которую ты не знаешь куда девать, переполняет тебя. Свою я сжигал либо в бассейне, либо на велосипеде, но только не на школьных игровых полях. Я, конечно, бегал кросс, играл в регби, но без особого энтузиазма. Если говорить начистоту, терпеть не могу тренировки.

Даже придя в гонки, я не уделял своей физической подготовке никакого внимания. И оглядываясь на те времена, я понимаю, что был крайне неподготовленным. Когда я начал заниматься, помню, решил пробежать три мили, и мне пришлось пять раз остановиться. На следующий день я останавливался дважды, день спустя – один раз, а затем не останавливался вовсе. Моя фитнес-программа началась только в момент прихода в Формулу-3. Мне наемкнули, что следует лучше готовиться к гонкам. Говорили, что раз я встал на путь профессионального гонщика, то вести себя нужно соответствующим образом. И тут я повстречал Джеймса Ханта...

Глава 7. Тяжелые Времена

Впервые я познакомился с Джеймсом Хантом в его бытность консультантом "Мальборо". Естественно, я видел, как Джеймс гонялся. Однажды я даже умудрился забраться на вершину контрольной башни на трассе "Брендс-Хэтч" в

тот знаменательный день в 1976 году, когда он оказался вовлечен в заварушку на старте Гран-при Великобритании. Организаторы хотели исключить его из гонки, но зрители взбунтовались, и судьи сообразовали выпустить Джеймса на повторный старт. Гонку он выиграл, после чего был дисквалифицирован, но позже выиграл чемпионат с перевесом в одно очко.

Я был его большим фанатом. Мне нравился его подход к жизни - Джеймс был крайне самостоятельным в своих поступках. Когда меня пригласили принять участие в тестах "Мальборо Формула-3" в 1988 году, на самом деле я сначала хотел испробовать свои силы в "Формуле-Форд-2000". Но подвернулось это предложение, и Джеймс и все прочие стали убеждать меня пойти сразу в "Формулу-3", и я совершил гигантский шаг вперед.

Я оказался в команде, которой руководил Дик Беннеттс. Выиграв борьбу за вакансию "Мальборо", я добился некоторого уважения, а также парочки комплектов одежды красного цвета! Все более или менее было оплачено, хотя предполагалось, что я отыщу некоторое количество денег, чего я так и не сделал. Мне дали лучшую машину, лучших инженеров – но не лучший двигатель. "Альфа-Ромео" была менее мощной, нежели "Тойота", принеся Джэй-Джэй Лехто титул. Шесть раз я приезжал вторым, но, если не брать в расчет донимавшие меня проблемы в гонках, я получил огромное удовольствие. В команде Джека Беннеттса работали хорошие парни, и я значительно пополнил свой багаж знаний, как настраивать машину, и как гоняться. На самом деле, я понял, сколь многого еще не знаю.

В конце сезона я поехал в Макао на самую важную гонку сезона Ф3. Гран-при Макао – очень помпезное мероприятие, а для меня оно стало к тому же хорошим предлогом отправиться в заграничный вояж. До этого я лишь однажды на выходные ездил во Францию, а еще раньше в восьмилетнем возрасте побывал в Канаде. И только-то. Я собирался предпринять свое первое настоящее путешествие и сразу в такое потрясающее место.

Посадка в гонконгском аэропорту Каи-Так, когда самолет скользит над самыми крышами - крайне захватывающее зрелище, особенно, если ты ранее видел только аэропорты Белфаста и Хитроу. Затем нас ждала часовая поездка до Макао - волшебное в то время место. Постепенно оно, конечно, испортилось, но тогда, в 1988-м, оно показалось мне удивительным. Трасса "Гуия" длиной в 3,8 мили некоторым образом напоминает Монако, только намного быстрее. Она представляет из себя комбинацию длинной, гладкой как стол, равнины вдоль побережья, и петляющего участка вдоль холмов - дух захватывает. Организаторы под руководством Тедди Йиппа - очень солидным бизнесменом, большим поклонником автоспорта - делали все возможное и даже больше того. Все расходы были оплачены.

Я ехал на своем обычном болиде, подготовленном Диком Беннеттсом, но в протокол меня внесли за команду "Теодор Рейсинг" под предводительством Сиднея Тейлора, ирландца, варившегося в автоспорте уже более двадцати лет. Сиду выпала сомнительная честь стать первым человеком, который когда-либо платил мне за выступления в гонке. Я получил 1000 фунтов стерлингов, в то время, как топ-пилоты, типа Бертрана Гашо и Мартина Донелли, зарабатывали около 8000 фунтов, а Лехто в районе 5000 фунтов. Несмотря на дискриминацию в зарплате, я занял поул.

Внезапный скачок результатов нашей "Гальт-Альфа Ромео" объяснялся тем фактом, что в Макао мы получили возможность использовать авиационный бензин. В Британии всем был предписано топливо с октановым числом 99, а мы обнаружили, что нашей "Альфе-Ромео" определенно больше по вкусу 106-й! Впервые в сезоне я почувствовал, что могу ехать так же быстро, как и все остальные!

В первый день практики никто не обратил на меня никакого внимания, в основном потому, что я был семнадцатым, и отставал от лидера на три секунды. Помнится, я думал: "Боже, три секунды! Как же мне их отыграть?" Мы смягчили настройки автомобиля – он слишком жестко реагировал на кочки – и на следующий день я одел новые покрышки. И это сработало: поул-позиция в свой первый же визит на трассу со временем на круге 2 минуты 22,99 секунды. А затем я разбил машину.

Я как раз выехал из боксов для еще одной попытки, когда Сид Тейлор показал мне табличку, на которой было написано 2:32.1. В действительности, таково было мое время на самом первом круге по выезду из боксов – совершенно бесполезная информация! Не осознав этого, я не правильно воспринял увиденное и подумал: "два двадцать-два точка один... кто-то опередил меня! Мне нужно проехать еще один круг!" Я влетел в первый поворот и зацепил барьер на выезде из него. Бац! Удар пришелся на левый передний угол. Я очень сильно расстроился, поскольку до того момента ни разу за весь сезон машину не повреждал.

Гонка состояла из двух частей, и первую я легко выиграл. В начале второго заезда старт мне не удался. Жан Алези - чье место в "Феррари" я займу семь лет спустя - вошел в первый поворот вместе со мной. Туда же втиснулся шведский гонщик Рикард Райдел, занявший внутреннюю траекторию и пытавшийся извлечь из моего плохого старта максимум. У нас с Райделом случился контакт, из-за чего я уткнулся в ограждение. На этом моя гонка закончилась. Но, по крайней мере, я занял поул-позицию, и время моего быстрейшего круга в гонке во время второго заезда побито не было. И даже если я был разочарован конечным результатом, мне удалось произвести нужное впечатление под конец унылого во всех иных отношениях сезона.

За несколько недель до поездки в Макао я получил приглашение в Имолу на организованные "Мальборо" тесты "Формулы-3000". Я должен был соревноваться с Эмануэлем Наспетти и Эриком Кома, чемпионами итальянской и французской серий "Формулы-3". Я видел эту трассу впервые, в то время, как Наспетти жил неподалеку от нее в Анконе. Ставки были высоки, поскольку разыгрывалось всего одно место в команде "Пасифик", команде переходившей в Ф3000 после победы Лехто в чемпионате Формула 3. Естественно, Джей-Джей поднимался вверх по лестнице вместе с командой.

Каждому из нас отвели по 25 кругов, и моя очередь была последней. У меня не возникло никаких проблем при переходе на более мощный двигатель, и, к своему удивлению, я показал наилучшее из нас троих время. Люди из "Мальборо" сказали: "Поезжай в Макао; гонка там, конечно, сродни лотерее, но если покажешь хорошие результаты в квалификации, окажешь себе хорошую услугу." И вот я еду Макао и беру поул. К концу ноября 1988 года стало более или менее ясно, что на следующий сезон я буду участвовать в "Формуле-3000" за команду "Пасифик".

Не считая этих тестов, мой опыт в "Формуле-3000" ограничивался просмотром финальной гонки этого чемпионата в Дижоне во Франции. Извлечь какую-либо пользу в тот уикенд мне практически не удалось, за что я должен благодарить своего учителя и наставника Джеймса Ханга.

Я встретил его в Хитроу. И первое, что он сделал, это пошел в магазин Дьюти-Фри и купил бутылку голубой водки. Когда мы приземлились в Париже, он помчался встретить двух девушек на железнодорожном вокзале. Выяснилось, что экспрессы "ТГВ" отменили из-за забастовки, и нам не оставалось ничего иного, кроме как погрузиться на обычный пассажирский поезд, забитый морячками-призывниками, направлявшимися в Марсель. До Дижона мы добирались часов пять – и к этому времени от водки ничего не осталось.

Мы тихонько прокрались сквозь двери отеля. К счастью, время было позднее, и весь автогоночный народ разбрелся по своим номерам. Мы добрались до номера Джеймса, где он решил послушать на своем переносном магнитофоне Бетховена, причем на полной громкости. Он игнорировал последовавшие за этим стуки в стены и потолок до тех пор, пока не пришел кто-то из администрации и не попросил нас прекратить вечеринку, поскольку часы показывали уже три утра. А ведь предполагалось, что Джеймс будет инструктировать меня, как стать профессиональным гонщиком...

На следующее утро я спустился на завтрак и встретил Волкера Вейдлера, выступавшего в этот уикенд за команду Ф3000, спонсируемую "Мальборо". Волкер сказал:

- Прошедшая ночь была невыносима. Я едва ли сомкнул глаза. Люди в соседней комнате всю ночь сходили с ума, и мне пришлось вызвать портье, дабы он прекратил это безобразие.

- Боже, Волкер, - ответил я. - Это ужасно.

Он так и не понял, кто же были те преступники, пока четыре года спустя мы не оказались в Японии, и я не подошел у нему и не рассказал, как было дело. Его реакция меня потрясла. Он произнес:

- Я так и знал! Я догадывался, что "Мальборо" хочет от меня избавиться. Они подослали вас, чтобы вы своей вечеринкой испортили мне сон накануне гонки.

Он правда в это поверил.

В то время Волкер выступал за "Оникс". В 1989 году эта команда с поддержкой "Мальборо", перешла в "Формулу-1", и это стало одной из причин, по которой деньги "Филип Моррис" перешли к "Пасифик", что и заставило Волкера поверить в то, что приключения Джеймса в Дижоне были частью тщательно разработанного плана. Но причиной тому стал пятичасовое путешествие на поезде и распитая бутылка водки; ничего больше, но и не меньше.

"Пасифик Рейсинг" преуспевала во всех сериях, в которых принимала до этого участие. Предполагалось, что у команды из Норфолка будет шасси "Рейнард", японские моторы "Мюген", поддержка "Мальборо" и мы с Лехто в качестве пилотов. По большинству предсезонных прогнозов команда "Пасифик Рейсинг" выглядела превосходно.

На первой гонке я обошел Лехто в квалификации и, как оказалось, для всех это стало сюрпризом, особенно внутри команды. Это осложнило жизнь, потому что "Пасифик" строился вокруг Лехто, и, даже несмотря на то, что я опережал его чаще, чем он меня (по-моему, соотношение в том сезоне было 6:3), он оставался фаворитом, и это меня слегка огорчало.

Мое настроение еще больше ухудшилось, когда я был наказан черным флагом на третьем этапе, проходившим во Франции по улицам По. По официальной версии я заблокировал другого гонщика, которым – так вышло – был француз. Их послушать, можно было подумать, что я вилял по трассе из стороны в сторону. На самом деле, каждый круг я проходил по одной и той же траектории. Мой болид столь плохо вел себя на кочках, что у меня даже в мыслях не было перейти на внешнюю траекторию перед торможением на входе в поворот. Парень позади меня может и был быстрее, но пути обгона он должен был найти сам.

Я предстал перед стюардами и был оштрафован на 5000 долларов – невероятно! Непостоянство, выказываемое представителями ФИА, руководящим органом этого вида спорта, было типичным для системы того времени. По ходу Гран-при

Монако за неделю до этого Рене Арну заблокировал лидеров, пытавшихся обогнать его на круг. Я сражался за позицию, круговым не был, а Арну удалось испортить Гран-при Монако, привезя Алену Просту, шедшему тогда на втором месте, на пяти кругах десять секунд в ходе его погони за Айртоном Сенной. И Арну едва ли получил какое-либо внушение. Я же был оштрафован на солидную сумму денег, которой у меня не было.

Вообще-то, в то время я жил на деньги, зарабатываемые от продажи и покупки подержанных машин. "Мальборо" пыталось надавить на меня, чтобы я прекратил подобную практику - они не были в восторге от того, что как-то раз я чуть не опоздал на гонку, потому что по пути на трассу перегонял автомобиль потенциальному покупателю! "Мальборо" аргументировало свою позицию тем, что мне следовало найти себе спонсора. Они предоставляли мне бесплатное место в кокпите и места для спонсорских наклеек на болиде и униформе. Большинство пилотов умудрялись находить какие-то деньги, а я нет. Я в самом деле пытался – впрочем, должен признать, не с очень большим усердием – но проблема состояла в том, что у меня не было связей. Меня внезапно перекинули из "Формулы-Форд" в систему "Мальборо". Они пытались мне помочь, и еще Дэвид Маррен, представитель "Филип Моррис", живший в Дублине, но, в конце концов, кто захочет спонсировать кого-либо из Северной Ирландии?

Многие полагали, что у меня свободный бюджет, некоторые верили, что я зарабатываю около 40-50 тысяч фунтов в год! Из трудной ситуации мне помогли выбраться Гектор Лестер, агент по недвижимости из Портадаун, одолживший мне в 1985 году свой автомобиль на фестивале "Формулы-Форд", и приятель моего отца Ян Адамсон, доктор из Кенлига, нашей местной деревеньки, написавший очень удачную книгу и великодушно поделившийся доходами. Вот из этого и складывалась вся моя финансовая поддержка. Была еще парочка бизнесменов, обещавших помощь, но денег от них так и не поступало. Я только и слышал: "в следующем году, в следующем году".

1989-й выдался крайне неудачным. Я добрался до подиума всего один раз, но зато набрал больше очков, чем Лехто, даже если это означало, что в итоговом протоколе я был на убогом девятом месте, а Джей-Джей на тринадцатом. Лехто, работавший одно время тестером "Феррари", ушел гоняться в "Формулу-1" с командой "Оникс". Я же остался в подвешенном состоянии. И тут позвонил Эдди Джордан.

Алези на "Джордан-Рейнард" выиграл чемпионат 1989 года, и мы быстро оформили сделку, означавшую, что отныне я буду носить не бело-красные цвета "Мальборо", а желтый "Кэмел". Как обычно, Эдди переполняли грандиозные идеи. Он рассчитывал на трех пилотов: меня, Хайнца-Харальда Френтцена и Эмануэле Наспетти. Френтцен был очень молод, и вообще в то время ухаживал за Корриной Бетч, впоследствии ставшей женой Михаэля Шумахера. С Наспетти же

было очень весело; мы пережили с ним много веселых моментов. По крайней мере, это как-то скрасило хандру первой половины сезона 1990 года.

В первых четырех гонках я набрал всего одно очко. Перед пятым этапом мы отправились на тесты в Монце, и испытали машину с установленной на ней передней тягой поперечной устойчивости. Это принесло свои плоды, и чем жестче мы эту тягу делали, тем лучше были мои результаты. Финишировав вторым в Монце, в следующей гонке я приехал четвертым, а затем одержал победу в Хоккенхайме. С Монцы я набрал больше очков, чем кто-либо еще, но после ужасной первой половины сезона ловить было нечего. По итогам чемпионата я занял третье место, которое, учитывая все обстоятельства, было не так и плохо, потому что "Рейнард" не шел ни в какое сравнение с "Лолой", на которой Энрике Кома практически прогулялся в том году до титула. Когда гонщик понимает, что его болид уступает остальным в скорости, не так-то и много он способен сделать. Единственной радостью в моем случае могла стать победа над напарником по команде и получение максимального удовольствия на протяжении всего сезона. Я преуспел в обоих случаях.

В Оксфорде мое место проживания можно лучше всего описать, как "крысиная нора". Эмануэле, чьи родители были достаточно богаты, остановился в пентхаузе, в который он меня пускал на время своего отсутствия в стране. Это было очень мило с его стороны, учитывая, что ему были известны мои планы на досуг.

Как-то раз мы отправились в Японию, чтобы принять участие в гонке спортпрототипов. Эту поездку нам организовал Эдди Джордан, что, естественно, послужило ему источником небольшого дохода. Мы с Наспетти остановились в шикарном отеле. Эмануэле врубил порноканал и решил, что ему хочется массажа. До этого момента у меня не было подобного опыта. Я спросил, что он будет делать, если массажистка окажется старой коровой, он уверил меня, что она будет очень миленькой. Я ответил, что впусти леди, а сам на какое-то время исчезну.

Раздался стук в дверь. Я открыл, и в номер вошла 80-летняя старуха! Я попытался улизнуть, но Эмануэле, быстро оценив ситуацию, затащила меня обратно. Несчастная поинтересовалась, что здесь происходит: по телевизору идет порно, а мы вдвоем пихаемся у двери, пытаясь просочиться в коридор.

Наспетти не мог позволить мне уйти. Он вызвонил еще одну женщину, которая бы занялась мной. Вот так мы оказались в достаточно щекотливой ситуации - нам обоим делали массаж под характерные звуки, доносившиеся из телевизора в соседней комнате. Эти леди отнеслись к своей работе очень серьезно, мы же животики надорвали.

Парень из рекламного агентства, сотрудничавшего с нашей командой, позвал нас в один из клубов Токио, где, по его словам, нам будет сделан правильный массаж -

не старушками. Я был достаточно наивен и сказал, что не хочу этого. Наспетти же ответил, что пойдет первым. Появилась его девушка – и она не была старой, но и красавицей я бы ее тоже не назвал. Когда он поднялся по лестнице, я подумал: "Что ж, по крайней мере, ему досталась уродина". Прибыл мой эскорт. Моя оказалась не лучше. Естественно, если бы мы отказались, это выглядело бы грубо, и со спонсором, оплатившим наши счета, случился бы инсульт. Я получил свой массаж, а затем, как это обычно говорится в передаче "Мировые Новости", принес свои извинения и быстренько смылся. По пути я встретил Эмануэле! Японцы наверно решили, что мы – парочка незрелых европейских эякуляторов!

Выступать мы должны были на "Порше-956". Ни один из нас не питал по этому поводу особой радости, потому что с точки зрения безопасности этот спортивный автомобиль не обладал хорошей репутацией. Помню, я спросил как-то одного механика, есть ли в передней части машины что-то еще. Со стороны казалось, будто гонщику приходится размещать свои ноги в консервной банке; никакой защиты, о которой стоило было бы упомянуть, не было. Он ответил: так оно и есть. Мне совсем не улыбалось пережить на этой машине лобовое столкновение, но, к счастью, перед самым стартом гонки на трассу спустился туман, и все отменилось. Это был один из самых счастливых дней в моей жизни.

Я с радостью вернулся в Европу и продолжил мучаться с машиной "Рейнард-Ф3000". В том году "Лола" выиграла семь гонок против четырех, в которых первенствовал "Рейнард" – ситуация, сравнимая с доминированием "Вильямс-Рено" в чемпионате Ф1 1996 года. При виде того, как пилоты "Вильямс" одерживают победы в первых четырех гонках сезона, казалось, не было никакого смысла верить в то, что они не сделают этого и в пятом раунде на домашней трассе "Феррари" в Имоле. Нам был крайне необходим некто, кто прибыл бы в отель, где остановились пилоты "Вильямс", с водкой и Бетховеном в три часа утра...

Глава 8. Большой вопрос

В своем стремлении отыскать дополнительную десятую секунды гонщики могут зайти очень далеко. Мы с Михаэлем пытались как-то справиться с тем, что наши шлемы прикрывают отверстие верхнего воздухозаборника. На фотографиях видно, что наши головы не совсем блокируют отверстие, но даже малейшие помехи на пути потока воздуха оказывают значительное влияние на режим работы двигателя. Это может стоить вам пары километров в час. Когда времена на круге измеряются тысячными секунды, а длина круга составляет примерно 3 мили, за эти несколько дополнительных километров в час стоит побороться.

Даже на прямой, вместо того, чтобы держать голову ровно, мы пытались наклонить ее в ту или иную сторону. И это действительно помогало, даже если поначалу езда на 170 милях в час с наклоненной головой слегка нас дезориентировала. Вскоре мы к этому привыкли, правда со стороны казалось, будто гонщик попросту заснул, прикорнув на боковине кокпита. Если бы нам пришлось ездить в таком состоянии постоянно, то по паддоку бы мы ходили с перманентно свернутой шеей, не говоря уже о том, что нас могли привлечь к ответственности за завлекающие позы. Я пытался немного исправить ситуацию, изменяя положение тела - спустившись хоть немного пониже.

Во время гонок я испытывал постоянный дискомфорт в области спины, в частности потому, что моя спина длинновата для моего роста. Такого рода проблемы вообще достаточно распространены среди гонщиков. Дерек Дели, дублинец, гонявшийся в "Формуле-1" и "Индикаре", посоветовал мне подложить под спину дугу, чтобы на нее облокотиться, мол, это мне поможет. Мне было невдомек, каким образом это могло мне помочь, но в Ф3000 я этим советом воспользовался, и это сработало. С тех пор спинки моих сидений изготавливаются в виде буквы "S", но сейчас я был готов избавиться от дуги, лишь бы сесть немного пониже. Когда я испробовал новое кресло, сидя в неподвижной машине, все было превосходно. Но на практике появилась небольшая боль, впрочем, недостаточная для того, чтобы я придал ей значение. В любом случае, мне и без того хватало проблем, поскольку я отчаянно пытался улучшить свои результаты.

На Нюрбургринге проблема с недостаточной поворачиваемостью "Ф310" встала в столь острой форме, что мы решили избавиться от нее любыми способами. Мы сделали зад болида куда более жестким, настолько, что пружины задней подвески были в три раза жестче тех, что стояли на машине Михаэля. Это сделало зад болида более нервным, но зато – никакой недоворачиваемости!

В целом, автомобиль оказался достаточно хорошим, чтобы позволить в квалификации занять шестое место. На самом деле, вплоть до последней попытки я был четвертым, и пребывал в полной уверенности, что мне удастся сохранить этот результат, поскольку свои последние силы я сберегаю на финальный быстрый круг. Но тут машина повела себя очень странно. Моя скорость упала, но куда хуже было то, что Дэвид Култхард и Жан Алези смогли улучшить свои результаты. Когда механики проверили машину, они обнаружили, что сломался задний амортизатор, после чего я был рад и шестому месту. С другой стороны, радость моя была бы еще больше, не завоюй Михаэль на последних минутах квалификации поул-позицию.

Михаэль проехал фантастический круг. Зрители обезумели от счастья, поскольку это был первый поул "Феррари" в Имоле с 1983 года. Что до меня, то 1,3-секундная разница между двумя машинами "Феррари" еще раз продемонстрировала увеличивающуюся пропасть между Михаэлем и мной. Круг Михаэля еще долго смаковали в боксах, но мы знали, что в какой-то степени наши места на стартовой

прямой особого значения не имеют, поскольку нас донимали проблемы со сцеплением. Помня об ужасном старте две недели назад, на хороший рывок с места я не рассчитывал, да и Михаэль не питал особых иллюзий по поводу того преимущества, которое могло бы ему дать первое место на старте.

Попросту говоря, сцепление на "Ф310" не работало так, как следовало бы. Оно было настолько непредсказуемо, что точка схватывания могла в любой момент сместиться, а затем очень резко дергало. Такое положение вещей меня очень расстраивало, ведь на протяжении всей карьеры я гордился своими стартами. В этом же сезоне мне удалось только один полуприличный старт, да и тот в Мельбурне. С тех пор сцепление было ужасным. И Имола не стала исключением.

Через несколько секунд после старта я уже отвалился на девятое место. Как только гонка вошла в рабочий ритм – во втором повороте возник небольшой переполох, и я ничуть не удивился тому, что там был замешан Алеззи – я поднялся на одну позицию вверх, а затем сосредоточился на том, чтобы найти приличный ритм. Мне это удалось, и впервые за сезон я ощутил, что действительно хорошо еду. Затем я догнал Алеззи. Очевидно, он испытывал какие-то проблемы, и мне удалось его обогнать только когда он отправился в боксы, после чего я проехал семь чистых кругов перед своей плановой остановкой. Вернувшись на шестом месте, я быстренько догнал Баррикелло, чему был страшно рад. Кстати если взглянуть на время круга, то быстрее меня по Имоле гнали лишь Деймон Хилл и Михаэль.



Вторая и последняя остановка на пит-стопе позволила мне опередить "Джордан" и выйти на то, что окажется четвертым местом. Я всерьез намеревался превратить его в третье, поскольку нагонял "Бенеттон" Герхарда Бергера. И тут я застрял за Педро Диницем, который на своем "Лижье" проигрывал круг. Как ни печально, но он сдерживал меня в течение четырех или пяти кругов, и это стоило мне нескольких секунд. В конце концов, мне пришлось смириться с четвертым местом, Хилл выиграл, Михаэль – второй, Бергер – третий. Пересекая финишную черту я наивно решил, что на этом мой гоночный уикенд закончился. На самом деле, мне предстояло пережить еще одно сражение.

Мне ничего не было известно о том, что Михаэль испытывал серьезные проблемы с тормозами. Я заметил, что после финиша он сразу поехал на обочину. Поскольку толпа уже перелезала через ограду, я предположил, что и другим машинам следует там парковаться. Я и понятия не имел, в чем тут дело.

Пока я вылезал из кокпита, толпа уже окружила машину. Не успел я встать на ноги, а меня уже рвали на куски. Они пытались снять с меня шлем, даже не удосужившись расстегнуть ремешок. Народ благодарил меня за гонку, пожимая руку, но я ощущал, что с меня хотят стащить перчатку. На секунду мне показалось, что они хотят поднять меня на руки, но затем я понял, что на самом деле они стараются залезть мне на плечи. Они прыгали на меня, взяв в плотное кольцо. Полное безумие.

К этому времени я внезапно вспомнил про новое сидение и проблемы со спиной. После пяти кругов гонки я пребывал в абсолютной агонии. Мне приходилось поднимать левую ногу, и я пытался перемещать ее в сторону в попытках найти хоть небольшое успокоение. После двадцать пятого круга боль стала такой невыносимой, что спина онемела. После чего проблема исчезла – я просто ничего не чувствовал. Под конец гонки две главных мышцы, идущие вдоль спины, превратились в подобия силиконовых имплантантов. Через несколько мгновений после того, как я выбрался из кокпита, мышцы напряглись и заболели, как черти. А тут еще эти народные гуляния. Это в моей голове не укладывалось. Если они такие энтузиасты, так зачем на меня прыгать-то? Было в этом что-то зловещее.

На предгоночном брифинге нас предупреждали о возможности прорыва людей на трассу. Все, что в этой ситуации может сделать гонщик – свернуть на обочину, вылезти из машины и надеяться на лучшее. По крайней мере, Михаэль находился неподалеку, и я знал, что кто-нибудь вскоре нас спасет.

Естественно, вскоре подъехала машина и забрала Михаэля – оставив меня посередине толпы. Затем показалась другая машина – официальные лица посмотрели на меня и уехали дальше. Очевидно, они меня просто не узнали! Все стремились подобрать Михаэля, который после своего потрясающего выступления стал для них Самым Лучшим. Тем не менее, меня это мало радовало. "Что за сборище бестолочей!", - подумал я, правда несколько в иных выражениях.

Я попытался было пробраться в боксы, но это не представлялось возможным. Мне пытались помочь двое охранников, но их усилия в этом все увеличивающемся хаосе, успехом не увенчались.

Такова обратная сторона фанатического боления за "Феррари". Перед стартом гонки, когда гонщики совершают перед трибунами круг почета в открытых машинах, толпа сходит с ума. Это наводит на мысли, что я делаю действительно нечто стоящее, и все равно меня это немного смущает. Я чувствую, что за то, чтобы находиться здесь, мне приходится бороться. Они приветствуют меня, и тем не менее, я не могу выполнять ту работу, которую должен был бы.

Нельзя отрицать, что этому еще и не способствуют - с моей точки зрения – успехи Михаэля. Он выполняет работу по-своему, а у меня складывается такое впечатление, что от меня не ждут, что я способен и на половину подобных вещей. Как уже было сказано, у меня нет уверенности в том, что если начать разбираться по сути, его способ работы приносит столь большую выгоду. Он способен ехать быстро с самой первой минуты пребывания на трассе, и после намного быстрее он уже не поедет. Так для чего же нужны все эти длительные беседы с инженерами и дизайнерами? Мне это не кажется правильным. Это не дает ничего сверх. Я же, наоборот, не могу делать какие-либо выводы, не побывав перед этим на приличных тестах. Правда, как раз с этим у нас возникали проблемы, поскольку в нашем распоряжении находилось слишком малое количество коробок передач в рабочем состоянии. Прежде в календаре стояло Гран-при Монако.

Приятно изменить привычный способ путешествия на гонку, и вместо суматохи, связанной с аэропортами и полетами, добраться до места назначения на автомобиле. Полагаю, это прекрасно демонстрирует произошедшие изменения - тридцать лет назад добраться до трассы на собственном "ягуаре" или "фордезефире" было обычным делом; полеты на самолеты были роскошью. Теперь же полеты стали сродни поездкам на автобусе - за исключением того, что они не столь просты. Поэтому я с большим удовольствием проехал из Болоньи до Монте-Карло за рулем своей "альфы". Местами пейзаж очень даже впечатлял, и, разумеется, я мог слушать на полную громкость компакт-диски, среди которых были мои любимые "Кренберис", "Оазис" и Ван Моррисон.

Кстати, как-то раз я встретил подружку Вана Моррисона в ночном клубе "Лили'с Борделло", и она мне рассказала, что они собираются поселиться неподалеку от тех мест, где жил я. Можете себе представить, что я испытывал, когда Ван Моррисон прикупил большой участок земли прямо под моим домом. Мне так и не довелось с ним увидеться, но в один день я испытал настоящий шок. Мы с моей подружкой Николая слушали заголовки местных радионовостей, и тут диктор произносит следующее: "Подружка Вана Моррисона состоит в секретной связи с местным асом-гонщиком".

Мы с Николя молча переглянулись. Моя совесть абсолютно чиста, но вы никогда не знаете, что в следующий момент выдумает пресса. Когда же они перешли к подробному освещению новостей, то обнаружилось что по слухам Мишель Роча крутила шашни с кем-то из мира лошадиных гонок – т.е. скачек. Мы с Николя взорвались от смеха. Не думаю, что Ван Моррисон и его подружка увидели в этом что-то смешное. В общем, вскоре после этого они съехали.

У меня всегда найдется время для ирландской фольклорной музыки. Люблю я это дело. По мне нет ничего лучше, чем сидеть в баре, окруженным музыкантами со скрипками, гитарами и дуделками. Даже в такой дали, как Токио, я нашел местечко, специализирующееся на том, что я называю "дидли-ди" музыкой. Это было здорово. И по пути в Монако я уделил внимание записям этой музыки, ибо по прибытии на место, времени на релаксацию у меня практически не осталось.

По поводу того, что в Монако проводятся гонки, существуют различные мнения. Одни говорят, что этой устаревшей и опасной трассе нет места в современной "Формуле-1"; улицы слишком узки, а стены и барьеры слишком близки; обгоны невозможны. Мне эта трасса кажется великолепной. Она очень трудна по всем вышеперечисленным причинам, но она также накладывает очень высокие требования на гонщика. Здесь постоянно нужно ехать на пределе. Но с другой стороны, гоняться здесь очень весело. Местечки, типа связки у бассейна просто великолепны. Слепой вход с высокими стенами и барьерами по обе стороны. Очень быстрые повороты, требующие от гонщика высокого самообладания.

После первого дня практики в четверг я был крайне рад тому, что столь же быстр на отрезке у бассейна, как и Михаэль. К сожалению, на всех остальных участках я проигрывал; он был куда быстрее на входе и выходе очень быстрого участка у "Площади Казино", что на вершине холма. По окончании квалификации в субботу Михаэль снова оказался на поул-позиции, я же оказался седьмым – с отставанием в 1.2 секунды. И снова разрыв между нами был куда больше ожидаемого, но причины оставались все теми же.

С самого начала в четверг мой болид был очень хорош. Мы сделали несколько изменений в настройках, и это сказалось в лучшую сторону. Мы попробовали зайти в наших изменениях еще дальше, но неудачно; вне зависимости от последующих настроек я проезжал круг приблизительно с одним и тем же временем. Тем не менее, нам удалось стабилизировать заднюю часть машины. Мы знали, как исправить одну или две проблемы, но не знали, как вылечить все. Это еще раз подтвердило мои слова о необходимости тестов для получения общей картины.

По ходу уикенда я был приглашен на официальную пресс-конференцию. Один из журналистов, специализирующийся на трудных и провокационных вопросах, захотел узнать, разочаровывает ли меня нехватка тестов, и что я, в который раз, медленнее Михаэля.

По-моему, нет никакого смысла задавать вопрос, если только он не из разряда каверзных; с этими у меня проблем нет. Куда труднее отвечать на одно и то же, причем, когда в ответ я могу сказать немного. Я провожу мало времени на тестах, потому что у нас мало коробок передач, и изменить это я не в силах. Я подписал контракт с "Феррари", осознавая, на что иду. Да, я не рассчитывал, что в действительности все окажется настолько плохо, но таковы факты; так случилось, и изменить это я не в силах. Вся команда нацелена на завоевание очков, и пока настроение ее будет оставаться таким же, мы будем получать удовольствие от своей работы.

На самом деле у меня сложилось впечатление, что эта ситуация заботит журналистов больше меня самого. Мне кажется, они рассчитывали услышать мою критику в адрес Михаэля, что я разотру его в порошок. Но у меня не было никакого повода ругать его, поскольку в конце концов он работает в своих интересах, так же, как я – в своих.

Еще меня спросили о том, мол, если оглянуться в прошлое, доволен ли я, что решил перейти из "Джордана" в "Феррари". Да, сейчас "Джордан" выступает лучше прежнего, но к началу Гран-при Монако на моем счету было больше очков, нежели у обоих пилотов "Джордана", вместе взятых. Конечно, дела в "Феррари" обстоят не лучшим образом, но я должен оценивать ситуацию в перспективе, какой она была раньше, и какой стала сейчас. В "Феррари" мой контракт намного лучше, и я набрал больше очков, чем если бы я остался в "Джордане".

Команда "Джордан" мне симпатична, и когда мы были вместе, то время было прекрасно. По моему мнению, Ян Филлипс – ихний коммерческий директор – просто звезда; Эдди Джордан очень забавен, а вся команда – единое целое, веселилась так же хорошо, как и работала. Но, на мой взгляд, нет никакого сомнения в том, что им необходимо больше технически подкованных людей.

Мне всегда говорят, что Михаэль выступает так успешно потому, что он очень много работает, отсюда они делают вывод, что если я буду действовать так же, то стану похож на него. Я не верю, что дело только в этом. Порою мне становится интересно, действительно ли ему для того, чтобы добиваться успеха, необходимо влезать во все подробности. Могу ошибаться, но по-моему Михаэль просто быстр. И всех делов.

Мне удалось немного отвлечься от технических разговоров "Формулы-1", когда я принял участие в показе мод от "Чарутти" - спонсора "Феррари" - где юные актеры и актрисы дефилировали в нарядах этого модельера. Туда меня пригласила сама Шантал Чарутти - очень, очень милая женщина. До этого я участвовал в рекламной фотосъемке для нее и журнала "Класс", проходившей на пляже в Каннах; я наряжался в различные одежды и позировал перед камерой. Фотограф у них прекрасный, и мне все очень понравилось.

Наверно, такие события прекрасно вписываются в гламурный образ, складывающийся у людей в отношении пилотов "Формулы-1", тем более в Монако. Люди считают эту гонку одной большой тусовкой. Может быть, для большинства народа это и так, но не для гонщиков. Во вторник вечером мне удалось поужинать с Яном Филлипсом. Поболтать с ним всегда приятно, характер у него прекрасный, а уж сколько он всего знает! Не важно, насколько его истории близки к правде; рассказывает их он с таким энтузиазмом, что все слушают его с большим удовольствием.

В четверг вечером в Монако приехала Николя с друзьями. Я пообещал встретиться с ними в "Звездах и Полосах", популярной забегаловке на набережной, расположенной прямо за паддоком. Пришло время встречи, а я так устал, что в итоге все веселились до упаду, а я отправился в постель. Спать. Никакой романтики.

Может быть, выступай я до сих пор за "Джордан", я бы еще и подумал, не присоединиться ли мне к вечеринке, поскольку Эдди Джордана мало интересовало, чем я занимаюсь в свое свободное время, пока это не вредит моим выступлениям. Но сейчас в своей новой роли в "Феррари" я решил, что будет лучше мне там не появляться. Я должен принять, что сейчас, находясь в топ-команде, я больше нахожусь на виду, и забывать про это не стоит.

Такова жизнь пилота "Феррари". Разумеется, я ограничивал себя в своих поступках. Всегда найдется тот, кто наблюдает за тобой; ждет, когда ты совершишь ошибку. Чувствуешь себя обезьянкой. Не очень приятное чувство. На самом деле, это даже причиняет боль, правда, иного рода, нежели та, имольская. Мне надо играть в эти игры до тех пор, пока не придут результаты. И только тогда мне удалось бы вздохнуть спокойно. Но по пути на стартовую решетку Гран-при Монако, все это казалось слишком далекими мечтами.

Глава 9. Монако: Дом в лодке

Я начал гонку, искренне веря в то, что проведу ее, фигурально выражаясь, как на собственном корабле... К несчастью, после того, как мне пришлось оставить свой поврежденный автомобиль на дальней стороне трассы, именно так она для меня и завершилась, когда я на катере пересекал залив в направлении паддока. С кем не бывает... Это был день постоянно меняющейся фортуны. Как говорится, типичное Гран-при Монако...

Прогревочная сессия в воскресенье с утра выдалась сухой, и болид вел себя хорошо. Никто не обращал на меня никакого внимания, поскольку я показал десятый результат и не мог никому угрожать. Но я-то чувствовал скрытый потенциал.

В начале сессии я шел наравне с Михаэлем, после чего мы внесли в настройки ряд изменений. Это решение оказалось ошибочным, но, прежде, чем мы смогли вернуться к первоначальному варианту, мотор напрочь отказался запускаться. Тем не менее, после проделанной работы я почувствовал, что поведение болида стало намного лучше. Так как нам удалось избавиться от избыточной поворачиваемости, он слушался руля, чего мне так не хватало во время квалификации.

В субботу меня это раздосадовало, поскольку на утренней практике я был достаточно быстр, и мне удалось показать 1.22,6 на старых покрышках, в то время как лучшее время Михаэля равнялось 1.22,0 на новых. Деймон Хилл установил ориентир на 1.21,5, и я полагал, что мне по силам с ним сравняться. Я искренне надеялся, что у меня есть шанс.

Я приберег свои новые покрышки до квалификации, но мы совсем упустили из виду погодный фактор. Обычно на Гран-при в субботу между утренними практиками и квалификацией после полудня температура поднимается. В Монако она осталась на той же отметке, и мы не смогли быстро перестроиться. Из-за этого болид испытывал ужасную недоворачиваемость. Мы внесли небольшие изменения в настройки, но этого оказалось недостаточно, и проблема осталась. В результате на стартовой решетке мне пришлось довольствоваться седьмым местом. И теперь, в начале утренней прогревочной сессии в воскресенье, болид вновь вел себя прекрасно, и это внушало оптимизм. К несчастью, в автоспорте не все так просто, и маятник уже готовился совершить обратный скачок.

После окончания воскресной практики, ближе к началу гонки, на трассу обрушился сильный ливень. Поскольку это произошло впервые за уикенд, перед стартом гонки по правилам положена пятнадцатиминутная акклиматизационная сессия – она очень важна, ведь таким образом гонщикам предоставляется возможность перед началом дождевой гонки опробовать мокрую трассу. К несчастью, в это время команда меняла на моем болиде мотор, и в отведенный отрезок я выехать на трассу не смог.

Это был гигантский шаг назад. На трассе было полно воды, а нам приходилось стартовать с чистого листа, и только в гонке осознавать, насколько быстро можно идти, не вылетая при этом с трассы. Ты уже не можешь позволить давить на газ, надеясь справиться с полуразворотом, пока ищешь пределы сцепления. Другой альтернативы, кроме как выстрадать свой путь - нет.

Планируя нашу тактику, мы немного загнали себя в угол. Не зная точно, как поведет себя погода по ходу гонки, мы решили пойти на один пит-стоп, но при этом залили топлива, больше обычного. Предполагалось, что если дождь в течение гонки будет продолжаться, то я смогу пройти ее без остановок, поскольку в дождь мотор работает не столь напряженно и расходует меньше топлива. Нас

так увлекла эта идея, что мы даже не подумали о том, что если дождь будет идти всю дорогу, то лучше было бы все же один раз остановиться. Но мы настолько сильно пытались быть умными и рассчитать то количество топлива, которого хватило бы до финиша, что мы совершенно забыли, сколько я буду проигрывать, везя этот лишний вес.



Я занял свое место на старте с большим количеством топлива на борту, хорошо тронулся и обнаружил себя на четвертом месте, отрываясь при этом от "Джордана" Баррикелло. Тогда я был даже способен держаться за Бергеровским "Бенеттоном", шедшим третьим. Неплохая позиция, учитывая, что обгоны на этой узкой трассе практически невозможны. Помню, я тогда еще думал "ха, это легко". Знать бы, что случится дальше!

Внезапно сцепление с дорогой исчезло, может быть из-за того, что упала температура в покрышках, поскольку я не был способен поддерживать достаточно высокую скорость. Удерживать идущих позади не составляло большого труда. Но парни, шедшие впереди, буквально испарились из виду. Пусть так, на этой стадии я был рад своему четвертому месту, считая, что пит-стоп мне не потребуется. Я выглядел достаточно хорошо. Подумалось даже, что Алеззи, шедший вторым, может в кого-нибудь врезаться, кто-то может сойти с дистанции; может быть случится так, что "Вильямс" лидировавшего Хилла сломается; и к тому же Михаэль сам вычеркнул себя из гонки, врезавшись на первом круге в барьер ограждения. Мое чувство оптимизма возросло еще сильнее. Я, помнится, думал: "а здесь можно выиграть".

Сзади меня шел Хайнц-Харальд Френтцен, и я знал, что в этом нет никаких проблем. Френтцен – быстрый гонщик, но, вместо того, чтобы оставаться

спокойным и разрабатывать планы того, как бы меня обогнать, он вел себя, словно клоун. Постоянно болтался в моих зеркалах, настолько часто, что я начал подозревать, что в конце концов он либо врежется в отбойник, либо в меня. Теперь, тормозя перед поворотами, я начинал заходить в них пошире, чтобы, после того, как он неизбежно попадет в аварию, у меня по крайней мере была возможность попытаться вернуться на трассу. Однако, несмотря на все мои предосторожности, Френтцен таки в меня врезался, предприняв свою "все-или-ничегошную" атаку, не принесшую никаких дивидендов с того самого момента, когда он втиснул свой "Заубер" в пространство размером с половину его "гонки".

Он вынудил меня пойти широко, но я умудрился разминуться с отбойником и продолжить движение. Мелькнула мысль: "Это радует. Теперь он мне не помеха." После того, как "Заубер" избавил меня от своего присутствия, я смог сконцентрироваться на лучшем прохождении поворотов. Перед стартом Михаэль посоветовал мне уходить с траектории, потому что именно так можно было добиться лучшего сцепления с мокрой дорогой. На самой траектории было слишком много резины, и там могло быть слишком скользко, поэтому, по крайней мере в начале гонки, мне удавалось смещаться в сторону, к тому же это приносило дополнительные плоды в борьбе с Френтценом, пока он еще пытался меня обойти.

Однако, по ходу Гран-при болиды постепенно высушивали траекторию, и это стало работать против меня, поскольку, Френтцен сразу же сел мне на хвост. Я больше не мог позволить себе продолжать эксперименты с внешними траекториями, и был вынужден тормозить намного раньше, чтобы понять, где же лучше сцепление, и Френтцен, получив половинку шанса, мог попытаться сунуться внутрь и пройти меня. Я знаю, это может звучать слишком по-ирландски, но на самом деле Хайнц-Харальд, даже находясь позади, очень сильно меня сдерживал!

На этой стадии гонки на траектории в самом деле было куда больше сцепления. Идя по чистой трассе в какой-то момент я даже начал отрываться от Дэвида Култхарда, но тут встал следующий вопрос – возможно самый главный на этой гонке – когда же мне заехать в боксы и сменить дождевую резину на слики. Единственное, что мне было известно точно – я не собирался делать это первым. Поскольку Алеззи является одним из лучших ездоков на сликах по мокрой трассе, я рассчитывал на то, что я подожду, пока он заедет в боксы, а затем посмотрю на его времена на круге. Я связался с командой по радио и объяснил им ситуацию - решение нам предстояло принимать сообща.

Первым в боксы поехал Френтцен, и, оценивая его времена по секторам на первом круге из боксов, команда увидела, что едет он на две секунды быстрее, чем кто-либо до этого. Стало понятно, что нам следует сделать.

Команда тут же зазвала меня в боксы, и это было очень правильным решением. Мой пит-стоп прошел быстро, поскольку у меня на борту уже было достаточно топлива, а это означало, что на дозаправке мы потеряем очень мало времени. Я вернулся на трассу на спокойной третьей позиции. Поблизости в тот момент никого не было, и тогда я допустил тактическую ошибку. Вместо того, чтобы действительно поднажать, я попытался сохранить свою позицию. Давление в шинах немного упало и, поскольку трасса была холодной, покрышки не производили достаточно тепла, чтобы поднять давление. Все это привело к тому, что я не мог теперь ехать в хорошем темпе – и тем самым поднять температуру и давление.



И в это время меня – и всех остальных - начал догонять Оливье Панис - с невероятной скоростью по две секунды на круге. "Лижье" буквально летел по трассе, Оливье не щадил никого. Он появился позади меня и в шпильке за отелем "Левс" просто убрал меня с пути. Внезапно я обнаружил себя уперевшимся в ограждение. Это стало уже второй гонкой из трех (если вы помните, в Германии Панис выпихнул меня из шиканы, и единственной радостью тогда служил тот факт, что в тот момент я уже направлялся в боксы и особого значения это не имело) и теперь, сидя с внешней стороны "шпильки" с заглушим мотором я не мог не осознавать, что теперь он мой должник.

Я не мог сдвинуться и было очевидно, что маршалам придется подтолкнуть меня – что приведет к мгновенной дисквалификации. Правила гласят: как только маршалы дотрагиваются до твоего болида, то, даже если ты умудрился вернуться в гонку, ты уже из нее выбыл.

Я пытался понять, как они смогут убрать "Феррари". Вне сомнения, для этого им придется воспользоваться краном, и я заранее расстегнул свои ремни безопасности, чтобы потом побыстрее выскочить из кокпита. В Монако маршалам ни на секундочку не приходится расслабляться. Если на такой узкой трассе в опасном месте застыл болид, времени терять нельзя. Если вы не будете достаточно быстры, они подцепят твой болид на крюк еще до того, как ты вылезешь из кокпита. Как когда-то миллион лет назад мой кузен Стефан на крюке крана катал Дерека над свалкой автомобилей...

Внезапно, я ощутил, что болид тянут назад. Я смог вывернуть руль и покатиться вниз с горки. Затем мне удалось запустить движок. И я поехал! Я тут же связался с боксами и стал кричать "Ремни! Ремни!" в качестве предупреждения, на что им следует обратить внимание, когда я заеду в боксы.

Команда наблюдала инцидент по телевизору, и они решили, что я наверняка разбил носовую часть болида. Мысль была здравая, принимая во внимание то, как бесцеремонно я был припаркован у ограждения, но в действительности никаких повреждений не было, все было в порядке. За исключением моих ремней. Если бы я мог затянуть центральный замок, то может быть я бы и сам справился. Но современный кокпит "формулы-1" настолько узок, что сделать это в одиночку просто невозможно (одев шлем, пилот не может даже _увидеть_ замок, висящий где-то в районе диафрагмы), и у меня не было иной альтернативы, кроме как заехать в боксы.

На некоторых трассах очень трудно отчетливо услышать, что говорится по радио. Монако в этом отношении хуже всего. Когда команда слушала, что я кричу по радио, они были уверены, что я должно быть говорю "Нос! Нос!" или что-то в этом духе, и это было вполне естественно. Мне кажется, у такого умственного синдрома должно существовать особое название. Проблемы подобного рода постоянно возникали при войне в Заливе, когда люди слышали только то, что они ожидали услышать. Я мог бы сказать "резиновый утенок", а они бы все равно поклялись, что я сказал "новый нос".

И вот я прибыл в боксы, а они были столь заняты заменой покрышек и носовой части, что никто даже не обратил внимания на то, что я бешено указываю руками на кокпит. Это стоило мне кучи времени. Затем, чтобы добиться максимального ущерба, я заглушил мотор!

Должен признать, на этой стадии я уже не видел смысла в продолжении гонки. Если я умудрюсь попасть в первую шестерку, то команда, финишировавшая за мной, подаст протест на помощь маршалов, и меня дисквалифицируют. Мне, как и всем остальным, это правило было прекрасно известно. Но до того, как у меня появилось время поразмышлять на эту тему дальше, мотор был запущен, и меня проводили из боксов. "Что ж", - подумал я – "буду продолжать ехать до тех пор, пока мне не скажут обратное".

И только я выехал на трассу, как позади меня оказался не кто иной, как Панис собственной персоной, он шел на твердом третьем месте. Моем третьем месте! Я серьезно стал рассматривать возможности небольшого разворота и блокирования его на трассе. Счет тогда бы стал 2-1. Затем я подумал: "тот, кто проделает это с французом во Франции будет дисквалифицирован на две гонки. Эдди Ирвайн, блокировавший французского гонщика во Франции, получит от трех до четырех гонок штрафа, как минимум." И мне пришлось его пропустить!

Я проследовал за "Лижье", пытаюсь заставить его понервничать и допустить ошибку. Но Панис в этот день определенно был на коне; он провел отличную гонку и заслуженно победил. Когда после гонки я поздравил его, было бы здорово в ответ услышать: "Извини за то, что выпихнул тебя". Он промолчал. Я взял это на заметку.

Тем временем, я побывал на быстрой дозаправке. И все еще никакой дисквалификации. У меня стояла свежая резина, терять мне было нечего, так почему бы мне не попытаться показать лучший круг. Я стал гнать до тех пор, пока мое заднее правое колесо не наткнулось на поребрик внутри того же самого поворота, где полтора часами ранее сошел Михаэль.

Машины закрутило, и я обнаружил себя сидящим посередине трассы, как раз на выходе из слепого поворота. Я был практически на гоночной траектории – и смотрел в противоположную сторону. Маршалы размахивали желтыми флагами, но я не собирался сидеть там дольше, чем это было необходимо. Мой мотор все еще работал, так что я быстренько развернул болид на 180 градусов, чтобы повернуться в нужную сторону. И только я подумал, что все обошлось, из поворота вылетел Мика Сало и вмазался прямо мне в зад. Я знал, что он борется с Микой Хаккиненем за четвертое место, и, что вы хотели, через несколько секунд я ощутил еще один удар. "Не иначе Хаккинен", - подумал я.

Когда маршалы размахивают желтыми флагами, они сигнализируют "Замедлись! Будь готов остановиться". Понятно, что эти двое боролись за место, но, когда лидирующий гонщик видит желтые флаги, на секунду или две он может почувствовать себя в безопасности, поскольку в той области, где вывешены желтые флаги, обгоны запрещены. Фактически, даже лучше, если преследующий гонщик обгонит тебя в этом месте, поскольку в конце гонки он будет дисквалифицирован. Насколько я мог судить, Хаккинен, влетев в нас на порядочной скорости, даже и не подумал о том, чтобы замедлиться. И никакого наказания за это не последовало.

Незадолго до этого, Лука Бадоев вынес Вильнева и был оштрафован на 5000 долларов. Жак на пару с другим гонщиком обгонял "Форти" на круг, и Бадоев на торможении в повороте "Мирабо" пропустил первую машину, а затем попытался войти в этот поворот сам, и повернул он как раз в тот момент, когда мимо пытался проскочить Вильнев. Совершить такую ошибку очень легко, и тем не менее Бадоев был оштрафован, в то время, как Хаккинен и Сало, оба успешно

проигнорировавшие желтые флаги, что в моем кодексе правил считается более серьезным нарушением – никакому штрафу не подверглись. И мне совсем не хотелось думать о том, что бы случилось, если бы я в это время выбирался из болида.

Теперь мне больше всего хотелось вернуться в боксы до того момента, когда после окончания гонки трасса откроется, и все это превратится в зоопарк. В повороте "Портъе" собралось некоторое количество гонщиков, ожидавших, когда же их подкинут до боксов. Там припарковался Бадоев, там же после инцидента разминал ноги и я с двумя Миками. Вскоре стало понятно, что машину за нами не пришлют, и мы поймали грузовичок, в кузове которого доехали до катерка.

Прогулка по заливу прошла в хорошей, дружеской обстановке. Несмотря на различные проблемы, по-моему, все были довольны тем, что эта трудная и утомительная гонка закончилась. И конечно же, Сало и Хаккинен не были настолько огорчены, как вы могли подумать. Благодаря тому, что до финиша добралось всего четыре болида, они были классифицированы на 5 и 6 местах. Врезаться в друг друга за пять кругов до финиша и получить за это очки - вряд ли может повезти больше.

Я оказался на седьмом месте – небольшая радость от гонки, обещавшей временами столь много. Что ж, по крайней мере этой ночью мне будет о чем поговорить. Выяснилось, что по окончании гонки домой можно не торопиться. Мы отправились на вечеринку в ночной клуб "Джимми", затем переместились в "Звездно-Полосатый" бар, сотрясавшийся с того самого момента, как механики закончили паковать имущество и отправились смочить горло. Это была великолепная ночь.

Как я говорил ранее, у людей из мира "Формулы" мало шансов пообщаться в нерабочей обстановке, и как только столь редкая возможность появляется, каждый старается использовать ее по максимуму. Это напомнило мне времена из прошлого, когда я гонялся в японской "Формулы-3000". В те дни удовольствие чаще прерывалось гонками, нежели наоборот.

Глава 10. Восточная роскошь

Прежде, чем в автоспорте решиться сделать шаг назад, надо все тщательно взвесить. После того, как изо всех сил ты пытаешься подняться из одной "формулы" на следующую ступеньку вверх, видится несколько неразумным год спустя повернуть свою карьеру вспять, пусть даже всего на одну гонку. Это, кстати, может выйти еще большим боком, если во время "камбека" вы попадете впросак, это останется черным пятном на вашей карьере вне зависимости от того, насколько

правдоподобно вы озвучите причины неудачи. От вас ждут только победы. И точка.

Естественно, если вы совершите карьерный шаг назад и там положите всех на лопатки, это может придать вашей карьере нужное ускорение, столь необходимое после разочаровывающего сезона. Отныне можно во всеуслышание заявить: "А что я вам говорил! Я отнюдь не потерял своей скорости. Отсутствие результатов не имеет ничего общего с моими способностями управлять машиной". И после того, как весь год каждая гонка оказывалась сплошной пыткой, возвращение на подиум весьма способствует поднятию настроения. Но элемент риска все же остается.

Именно такие мысли крутились в моей голове в конце моего в общем-то среднего сезона в "Формуле-3000" в 1989 году, когда меня пригласили принять участие в Гран-при Макао "Формулы-3". Мой первый визит – в конце 1988 года – оставил хорошее впечатление, несмотря на то, что гонку я не выиграл. Решиться на возвращение было крайне непросто. Но я согласился.

И я снова выходил на старт под знаменами "Теодор Рейсинг" под предводительством Дика Беннеттса. Меня мучила простуда, машина тоже не впечатляла, и ни разу за уикенд я не почувствовал себя комфортно. На стартовой решетке мне пришлось довольствоваться седьмым местом, но по моим ощущениям в гонке можно было неплохо проявить себя, при условии, что в первом повороте не возникнет заварушки.

Я хорошо стартовал и удерживал четвертое место, когда пелетон приблизился к первому повороту. Гонщика, стартовавшего с "поула" – Отто Ренсинга – никто не прессинговал на входе, но на выходе его машину понесло, и в итоге его "Рейнард" замер поперек трассы. Первые пять машин сошли там же, поскольку нам попросту некуда было деваться, мы врезались вдруг в друга. Сказке конец.

Столь же противоречивые эмоции одолевали меня и в конце 1990 года, когда я ездил за команду "Эдди Джордан Рейсинг" в "Формуле-3000", а меня вновь позвали на Гран-при Макао. Этот сезон проходил чуть получше предыдущего, что по большому счету ни о чем не говорит, но у меня в памяти все еще были живы воспоминания двенадцатимесячной давности. В итоге на этот раз все вышло куда лучше, и моя поездка имела далеко идущие последствия.

Я финишировал третьим, а затем вместе с весьма многочисленной компанией гонщиков из Европы решил съездить на одну гонку (с неплохими призовыми!) в Японию на трассу "Фудзи". Эта трасса, благодаря нескольким быстрым поворотам и длинной прямой, неплохо подходила "Формуле-3". Проблемы по ходу квалификации и первой части гонки вылились в тринадцатое место на старте финального заезда, но сама гонка удалась на славу. Я прорвался на третье место, обгоняя машины и слева, и справа, и по центру; это была почти "Формула-Форд", только немного быстрее. Мне удалось воспользоваться длинной прямой для того,

чтобы садиться на хвост впереди идущим машинам. Мне даже удалось как-то раз одним махом обогнать сразу четыре машины. Они боролись друг с другом, а я изловчился поймать поток воздуха позади одной машины, "слипстримом" обогнал ее и сел на хвост следующей. И так далее. И я раз за разом "слипстримил" себе дорогу, и в итоге финишировал на отличном третьем месте.

Сейчас интересно отметить, что обе гонки на трассах "Макао" и "Фудзи" выиграл Михаэль Шумахер. Если бы тогда мне сказали, что в 1996 году мы оба будем выступать за "Феррари", я наверно попросил бы этого "провидца" немного полежать в тенечке. Конечно, в автоспорте возможно все, но в то время мое будущее виделось в крайне туманном свете. Что же касается Михаэля, его разумеется посчитали очень быстрым, но, тем не менее, он озадачил немало число людей, решив сделать ход конем и в 1991 году выступать в чемпионате спортпрототипов за команду "Мерседес-Бенц".

Нам не дано предугадать, что день грядущий нам готовит. В том же номере журнала "Автоспорт", в котором был напечатан отчет о гонке в "Фудзи", была размещена фотография с презентации самой первой машины "Джордан", готовившейся принять участие в чемпионате "Формулы-1". Наши пути пересекутся в Японии три года спустя, мне же в тот момент была уготована участь практически безвылазно осесть на Востоке.

Я получил парочку предложений провести еще один сезон в европейской "Формуле-3000", но воспринял я их без энтузиазма. Какой в этом смысл? Тем не менее, иных вариантов не наблюдалось. Но вдруг представители команды "Церумо" спросили у меня, насколько мне было бы интересно погоняться в Японии. А когда они назвали цену, которую готовы были за это заплатить, внезапно японская серия "3000" показали мне весьма привлекательной альтернативой! Одновременно ко мне обратились представители команды "Нова", которая также принимала участие в японской "Формуле-3000". Их предложение было гораздо скромнее. Поэтому я выбрал "Церумо". Прошло не очень большое количество времени, прежде чем выяснилось, что я дал промашку.

В тот момент я не осознавал, насколько критичным фактором в японской "Формуле-3000" является марка ваших покрышек. "Церумо" пользовалась "Йокогамой", и я понятия не имел, что на самом деле надо было стремиться заполучить "Бриджстоун" (стоявшие на "Нове"). С другой стороны, мне повезло в том, что "Нова" являлась дистрибутором машин марки "Лола", и поэтому была вынуждена выставлять на гонки наипоследнюю модель. Вариант "Лола-Ф3000-1991" оказалась ни на что не годной рухлядь. В "Церумо" мне позволялось ездить на "Лоле" прошлогоднего образца. Я даже умудрился выиграть одну гонку, правда, в основном благодаря тому, что было мокро, и недостатки покрышек "Йокогама" были не столь заметны. В сухую погоду у нас не было ни единого шанса, правда следует отметить, что в команде "Церумо" сложился прекрасный

коллектив, и мы намного опережали остальных клиентов "Йокогамы". На большее рассчитывать не приходилось.

В 1992 году мы перешли на покрышки "Данлоп", но без особой выгоды. Вместо седьмого места по итогам предыдущего чемпионата, на этот раз я финишировал восьмым! Было очевидно, что нам надо заполучить "Бриджстоун", но все попытки были тщетны, и команде не удалось подписать с ними соглашение. Свою роль тут сыграли политические течения, и наше будущее выглядело туманно, учитывая, что главный спонсор команды "Космо Ойл" всерьез подумывал об уходе. И тут нам удалось совершить крутой поворот.

По ходу тестовой сессии в конце года нам удалось убедить "Данлоп" внести серьезные изменения в конструкцию покрышек. Они просто переделали резину, которую мы использовали во время гонок. Квалификационные покрышки "Данлоп" всегда были хороши – я занял четыре "поул-позиции" в девяти гонках – но их гоночные собраты теряли в характеристиках слишком быстро. После внесенных в конструкцию изменений, гоночные покрышки предстали совсем в ином свете. У меня не было никаких сомнений в том, что мы нашли выход из создавшегося тупика.

"Космо Ойл" осталась с командой, и я занял второе место по итогам чемпионата 1993 года. Я мог бы его с легкостью выиграть, если бы не ломал пару раз на старте первую передачу, и не столкнулся бы с неисправностью мотора, лидируя на трассе "Суто". Теперь я понимаю, что мне повезло в том, что я решил выбрать "Церумо". Будь у меня время набраться хоть какого-нибудь опыта, скорее всего, я бы предпочел "Нову", и итоговый результат был бы не столь удовлетворительным. Во всем этом наверно скрывается некая мораль.

В конечном счете, жизнь в Японии была прекрасна, даже несмотря на разочарования первых дней. В первое время я остановился в достаточно невзрачном отеле, просто потому что он был расположен неподалеку от дома начальника команды в токийском районе Шинджуку. Европейские гонщики обычно останавливались в "Президент-Отеле", который был куда дороже и престижней моего. В конце концов, туда перебрался и я. И с этого момента началось истинное веселье.

Ситуация складывалась, лучше не придумаешь. Меня считали одним из топ-пилотов, и это означало, что я могу запрашивать ту цену, которую мне захочется – а как было приятно, что "Церумо" соглашалась ее платить! Призовые деньги тоже весьма впечатляли – получить 100000 американских долларов за победу в гонке было обычным делом.

Представьте себе толпу молодых гонщиков, зарабатывающих неплохие деньги и живущие в космополитическом городе. Это было нечто. Естественно, каждый год кто-то уезжал, кто-то приезжал, но в конце концов ближе всего я сошелся с

Роландом Ратценбергером и скандинавами Эйе Элгом и Микой Сало. Какое-то время с нами провел и Джонни Херберт. Иногда нам составлял компанию Хайнц-Харальд Френтцен, а порой и итальянский гонщик Мауро Мартини. Впрочем, большую часть времени я проводил с гонщиком из Калифорнии Джеффом Кросноффым. Он был таким забавным; беспечным типом, наслаждавшимся жизнью, но тем не менее в поте лица работавшим над тем, чтобы сделать себе имя.

Можете себе представить, на какие ухищрения приходилось идти гонщику после очередной вечеринки, когда в конце концов он оказывался в компании очередной спутницы. Руководство отеля настаивало на том, чтобы мы, возвращаясь с кем-то, брали двухместный номер. За это надо было доплачивать еще 50 долларов, поэтому фокус заключался в том, чтобы тихонько просочиться в одноместный номер. Однажды ночью меня поймали – в номере раздался телефонный звонок, и мне сообщили, что им все про меня известно – впрочем, на этой стадии они уже мало на что могли повлиять. Следующей ночью я вернулся с другой девушкой – настоящей красавицей, наполовину француженкой, наполовину японкой – и ночной портье увидел меня. Пытаясь вставить мне палки в колеса, он перекрыл проход и произнес: "Прошлой ночью вы были у себя в номере с другой девушкой! Вы не можете так поступать!" Естественно, это вызвало некоторую напряженность в определенных сферах! Но я выкрутился.

Разумеется, после подобных происшествий нам было о чем поговорить следующим вечером. Это была вечеринка нон-стоп. Мы могли зарулить в "Хард-Рок Кафе", а затем отправиться в такие клубы, как "Королева Лексингтона" или "Мотаун". Парень, заправлявший "Королевой Лексингтона" был большим поклонником автогонок. Он не требовал от нас входной платы, наливал бесплатные "дринки" и знакомил с нужными людьми. Лучше не придумаешь! Все равно, что отпуск с кучей денег в кармане, проживанием в комфортабельном отеле, тусовками каждую ночь и морем удовольствия. Единственным, кто не вписывался в нашу веселую компанию, был Росс Чивер, брат бывшего пилота Больших призов Эдди Чивера. Росс был одиночкой, немного со странностями. Я так и не смог понять, что он из себя представляет.

Именно во времена моей японской карьеры я познакомился с 24-часовой гонкой в Ле-Мане. Через знакомых мне предложили место в "Тойоте", и, если говорить начистоту, поначалу я принял предложение исключительно по финансовым соображениям. Я отправился в Ле-Ман с надеждой, что машина сломается. Оттуда я вернулся, переполненный самыми приятными воспоминаниями.

На мой взгляд, эта гонка являла собой образец истинного автоспортивного праздника, вбравшем в себя все возможные аспекты. По сравнению с Ле-Маном, "Формула-1" мне кажется немного ущербной. В Ле-Мане события длятся целую неделю с момента регистрации, практики проходят днем и ночью – в непрерывной подготовке к этому марафону. Атмосфера просто потрясающая. В

те дни от вида этих совершенных спортивных автомобилей у меня срывало крышу. Их проектирование и содержание впоследствии было признано несколько дороговатым, вследствие чего регламент несколько изменился, но все равно они были потрясающи.

На этой гонке вам на самом деле приходилось ехать на грани своих возможностей. Можно рассуждать о том, что надо всего лишь ехать в своем ритме и главное - привести машину в целости и сохранности. Полная чушь. Ты все время жмешь на полную катушку. Ну да, порой бывает, что гонщик не может ехать в таком ритме, как ему хотелось бы. Я выступал там три раза, и каждый год у меня случался один слабый отрезок, когда я истощался ментально – я отставал в среднем на полторы секунды от обычного ритма. Затем у меня открывалось второе дыхание, и я вновь обретал скорость.

Даже при отставании в два круга, у тебя все равно остается шанс на победу. В 1994 году моими напарниками в "Тойоте" были Джеф Кроснофф и Мауро Мартини. Мы лидировали большую часть дистанции, и за девяносто минут до финиша опережали остальных где-то на полтора круга. И тут сломался рычаг переключения передач – тогда была очередь Джеффа, и он умудрился доехать до боксов. Рычаг был починен, и на последнем отрезке дистанции я сел за руль. Мы откатились на третье место, но в самом последнем повороте самого последнего круга я вырвал второе место у "Порше" Тьери Бутсена. Мы могли бы одержать легкую победу – что было бы очень здорово – но финишировать вторыми при подобных обстоятельствах было фантастикой. Чувства, которые ты испытываешь, когда вырываешь второе место в последнем повороте двадцатичетырех часовой гонки, неописуемы. Я слышал, как беснуются трибуны. Подобное не часто случается в "Формуле-1". И конечно при том, что в последнее время происходило в "Феррари", я не сомневался, что мне вряд ли грозят схожие эмоции по ходу седьмого этапа сезона-96, проходившего в Испании.

Впрочем, не все так было плохо. На самом деле мне разрешили провести пару дней на тестах! После столь долгого бесполезного времяпрепровождения, тест в "Мюджелло" был очень кстати. Мы поработали над различными вариантами настроек и узнали много полезного в работе автомобиля. Конечно, нам не удалось за столь сжатое время быстро исправить недоработки. Но мне было крайне приятно получить возможность поработать над этими проблемами без лишней спешки и ненужного прессинга. Я выходил на восьмичасовой рабочий день, и, вдобавок ко всему, погода стояла прекрасная. Тускани – замечательный район, немного похожий на солнечную Ирландию, а трасса "Мюджелло" – бесподобна. Сюда приятно приезжать на тесты, единственная проблема состоит в том, что в жаркую погоду покрышкам здесь крайне нездоровится. Это немного удорожает тесты, поскольку для того, чтобы можно было проводить сравнительный анализ при различных экспериментах, покрышки надо все время приводить в одинаковое состояние. Поэтому, когда столь жарко и уровень сцепления с трассой сильно падает, необходимо всякий раз ставить новые покрышки.

На мой взгляд, работа, проделанная по ходу тестов, позволила мне лучше познакомиться с машиной и почувствовать куда большую уверенность по прибытии в Барселону для участия в Гран-при. Я квалифицировался шестым – а по моим ощущениям должен был быть пятым, но "Бенеттон" Герхарда Бергера обскакал меня в самом конце. Михаэль вывел свою "Феррари" на второй ряд, всего в 0,75 секундах впереди меня, так что результат вполне радовал.

Работа спорилась. Отель, в котором остановилась команда "Феррари", не был выдающимся, но его преимущество заключалось в том, что он был расположен в тихом месте среди холмов всего в пяти минутах от "кольца". Во времена "Джордана", мы ночевали в здании чуть лучше придорожного кафе, а по обе стороны проходили шоссе. Выспаться ночью не было никакой возможности. На этот раз такой проблемы не существовало, пусть даже мы и находились в стороне от увеселительных мест. Но меня это, в общем-то, волновало мало.

Все прошло по обычному сценарию. К тому моменту, как мы с командой закончили подводить итоги прошедшего дня и я пообщался с прессой, было уже 7 вечера. Когда час я спустя вернулся в отель, никакой речи о планах на вечер уже быть не могло. Мне оставалось только принять душ, заказать ужин, съесть его в своей комнате, а затем прилечь с книжкой.

Во время пребывания в Испании я изучал руководство по управлению вертолетами. Я уже было оставил мечты о том, чтобы обзавестись вертолетом, особенно после того, как перешел в "Феррари" – сумасшедший ритм жизни свел мои уроки вождения к трем часам полета за шесть месяцев. Первоначальный план, разработанный в те времена, когда по всему выходило, что в 1996 году я останусь в "Джордане", предполагал, что я буду совершать полеты между Дублином и заводом "Джордан" в Сильверстоуне. Я прикинул, что перелет от площадки на заднем дворе моего дома до Сильверстоуна составит около двух часов.

И я начал брать уроки летного мастерства. Я решил изучать только то, что мне будет полезно. За исключением водных лыж, я не делаю ничего ради простого удовольствия. Вертолеты стоят приличных денег, и, в то время, мне казалось, они того стоят. Затем, после перехода в "Феррари", вертолеты не казались мне уже столь насущной необходимостью, поскольку до Италии, несомненно, долететь куда труднее. На это понадобится что-то около пятнадцати часов. Однако, потратив на занятия столько времени, я хотел отыскать время, чтобы получить свою лицензию.

Я сотрудничал с "Финикс Геликоптерс", компанией расположенной в западной части Дублина. Сперва мне было нелегко, я жутко уставал, но пройдя через этот этап, мне уже казалось глупо бросать начатое, даже несмотря на то, что первоначальный план после перехода в "Феррари" пришлось полностью пересмотреть.

Сказать по правде, меня весьма привлекала мечта заполучить такую классную игрушку, как вертолет. Я не видел смысла в зарабатывании денег ради простого их накопления, когда все, что мне надо – это несколько инструментов для работы в саду и некоторого количества денег для покупки определенного количества цветов. Чем больше я размышлял об этом, тем больше меня привлекала мысль о покупке симпатичного вертолетика. Поэтому я и принялся читать документацию по нему в Испании. В книге расписывалось множество полетных правил, законы аэродинамики, с большинством из которых я уже был знаком благодаря обучению в школе и постоянной работе с гоночными автомобилями.

В ночь перед гонкой мне позвонил приятель из Мадрида, сообщивший, что там льет дождь. Когда я закончил чтение и задернул шторы, на этом прекрасный день в Барселоне закончился. Больше я о нем не думал.

На следующий день прошло некоторое количество времени, прежде чем мне удалось выглянуть в окно. Когда я наконец сделал это, увиденное меня шокировало. С неба лило напропалую, и конца этому видно не было. Гран-при Испании начинался заново.

Первые предположения об уровне нашей конкурентоспособности в мокрую погоду могли быть сделаны во время тридцатиминутного "уорм-апа". По его итогам я был пятым, что на бумаге выглядело совсем неплохо. Но в душе я не был особенно доволен своей машиной; я не чувствовал себя комфортно и, поскольку дождю не было видно конца, я не был настолько уверен в себе, как мне бы того хотелось. Затем, спустя несколько секунд после старта, я решил, что все складывается вполне пристойно!

Я достаточно прилично стартовал и вышел на пятое место, аккурат за Бергером, который отчего-то не спешил. Но я не хотел рисковать на столь ранней стадии, в основном потому, что Михаэлю старт не удался и он находился в шлейфе брызг где-то позади. Помимо всего прочего, мне нужно было держать его в поле своего зрения. Я знал, что Михаэль будет быстр в дождь (на "уорм-апе" он был на секунду быстрее меня) и мне меньше всего хотелось войти в поворот и обнаружить его сбоку от себя. Было практически невозможно рассмотреть, где же он. Могу сказать точно, что по завершении первого круга он не предпринимал никаких попыток меня обогнать.

В следующий момент я понял, что вылетаю с трассы. Именно так. Мне не известна причина, по которой это произошло. Может, там была лужа, но, откровенно говоря, просто не знаю. Внезапно я вылетел с трассы и очень быстро закрутился на мокрой траве. Когда наконец машина прекратила вращение, ее нос уперся барьер из покрышек. Я пытался развернуться в три приема, но в итоге заехал в большую яму, откуда машина уже не могла сдвинуться. На этом все и закончилось. Я вылез из кокпита и вернулся обратно в боксы, по пути вымокнув до нитки.

Мое настроение, мягко говоря, было достаточно скверным, особенно, когда я наблюдал, насколько фантастически ехал Михаэль. К пятому кругу он вышел на третье место; к двенадцатому уже лидировал. Мы выбрали для наших машин полностью дождевые настройки (Деймон Хилл по какой-то причине решил настроить свою машину посередине между "сухим" вариантом и "мокрым", в надежде, что по ходу гонки трасса начнет подсыхать) и мы заложились на две остановки в боксах, в отличие от большинства, шедших на одну дозаправку. Стало ясно, насколько великолепна наша тактика, и я не мог удержаться, чтобы не помечтать, как "Феррари" бы обрадовалось нашему дублю, не вылетел я с трассы.



Я переоделся в гражданскую одежду и досмотрел остаток гонки по телевизору в моторхоуме, поскольку не хотел попадаться никому из команды на глаза. Михаэль провел замечательную гонку. Эта победа сняла огромное давление и с него и с команды, пускай она пришла не совсем в обычных обстоятельствах, это все равно была победа. Трибуны пришли в неописуемый восторг, ведь Хилл вылетел, и борьба в чемпионате возобновлялась с новой силой.

После окончания гонки я еще немного покрутился в боксах, а затем отправился в аэропорт. Я был очень рад за команду, но, сказать по правде, не ощущал себя причастным к этому празднику. Я не сделал ничего, чтобы помочь им в достижении этого результата. На самом деле, мне надо было бы остаться и насладиться этой победной атмосферой подольше. Фортуна собиралась повернуться к "Феррари" спиной, причем весьма неприятным способом.

Глава 11. Щелчок по носу

Всякий раз, приезжая на Гран-при Канады, не могу удержаться от мысли, что мне следовало стать фотографом или журналистом. Вот где легкая жизнь. Фотографы жмут на кнопку, отдают кому-то проявлять пленку, после чего отправляются в ночные клубы. И на следующий день они говорят только о стриптизе и симпатичных девчонках. Порой это может очень сильно напрягать, особенно после того как большая часть предыдущего вечера была проведена за исследованием телеметрии и изучением всяческого рода цифр. Монреаль сюрпризов не преподнес. В первый вечер я не ушел дальше Хард-Рок Кафе. На этом все развлечения для меня закончились, поскольку у нас в команде было очень много тем для обсуждения.

Настроение царило приподнятое. Все еще сказывалось воодушевление, вызванное результатом прошедшего две недели назад Гран-при Испании, плюс к этому мы неплохо поработали над улучшением характеристик болида, и самым заметным изменением стал высокий нос, достаточно сильно изменивший внешний вид Ф310. Меня мало волновало то, как это выглядит; на мой взгляд, новый нос был хорош хотя бы потому, что приносил пользу.

Михаэль протестировал его в Имоле и сказал, что новинка ему не понравилась. Были проведены дальнейшие изменения, и меня призвали в Мюджелло на испытания следующей версии. И сразу же стало ясно, что по сравнению с носом опущенным машина стала вести себя куда лучше. Не знаю, почему Михаэль нашел столь мало различий между двумя носами; возможно, чувствительность болида не является для него большой проблемой. Но для меня новый нос определенно стал полезным улучшением.

Как я уже говорил ранее, в Мюджелло очень сложно добиться от покрышек сохранения оптимальных характеристик в течение длительного времени. С низким носом они теряли свои качества уже после пары кругов. С новым носом этого не происходило. Мы проделали сравнительные тесты, и вне всякого сомнения новая версия была намного лучше. Болид более динамично входил в повороты и на выходе не испытывал недостаточной поворачиваемости. Мы испытывали также и другие новинки, но видоизмененный нос стал самым важным элементом. Управление болидом сразу же стало приносить мне удовольствие. Сроки исполнения заказа были сокращены, дабы к Канаде изменения были готовы для обеих машин. Мы отправлялись в Монреаль, задрвав нос и преисполненные надежд.

В итоге высокий нос достался мне лишь на второй день практики. Правда жизни состояла в том, что именно на этой трассе его появление было практически незаметно, но как бы то ни было, между квалификационными отрезками я вносил в машину изменения (как потом оказалось, неудачные), и мне не удалось извлечь максимум из покрышек, пока они были абсолютно новыми. Тем не менее,

Михаэль занял на старте третье место, а я - проиграв менее полсекунды - пятое. Всю практику я показывал времена, близкие к секундам Михаэля, и, даже несмотря на то, что в квалификации ему удалось собраться чуть лучше, я был достаточно счастлив. Я опередил "Бенеттон" Бергера и "Макларен" Мики Хаккинена. Казалось, ситуация начинает меняться в нужную сторону.

Куда больше меня беспокоила растущая боль в спине. Увеличение изгиба сидения не помогало, и, в конце концов, мы пришли к выводу, что эта проблема возникала из-за того, что я столь мало ездил в болиде. При нажатии на педаль тормоза задействуется определенная группа мышц, в последние несколько месяцев практически не подвергавшаяся у меня нагрузке.

Проблема усугубилась после того, как я все-таки попал на тесты, поскольку в Мюджелло нет зон с тяжелым торможением. В Монреале же я сразу почувствовал их на своей шкуре. Эта трасса построена в виде нескольких шикан, соединенных короткими прямыми, что приводит к резким ускорениям и очень резкому торможению: постоянный газ-тормоз, газ-тормоз. Трасса имени Жиля Вильнева продемонстрировала мою недостаточную степень готовности к гонке. Но, как показали события, произошедшие в нескольких следующих гонках, физическая неготовность была самой меньшей из моих проблем.

Воскресная разминка перед гонкой подтвердила тот факт, что я не выжал из автомобиля максимум, пока ехал на новых покрышках. На старых покрышках машина вела себя прекрасно. Все складывалось вполне удачно, и я искренне верил, что гонка удастся на славу, при условии, конечно, что мне удастся хорошо стартовать.

Поскольку понять, в какой же момент схватится сцепление, все еще не представлялось возможным, можно было попробовать принять полунормальный старт, держа правую ногу выжатой до упора в пол и бросив сцепление сразу же, как только начнут гаснуть фонари светофора. Правда, при такой технике старта могут пробуксовать колеса – как оно и случилось в Монреале. К счастью, стоявшим позади машинам старт тоже не удался. Стоявшим впереди удалось уйти в отрыв, но самым главным итогом стало то, что на старте меня никто не обогнал.

На этой стадии мои проблемы были куда менее серьезней тех, с которыми столкнулся Михаэль. Его мотор отказался заводиться, а когда его наконец запустили, остальные уже отправились на прогревочный круг. В этом случае правила не разрешают пилоту занять свое завоеванное на квалификации место, и Михаэлю не оставалось ничего иного, кроме как стартовать из последнего ряда. Внезапно я выиграл позицию, пусть даже и за счет своего напарника по команде.

Я шел четвертым, вися прямо на хвосте Алезы, и подумывал о том, где бы мне его обогнать, но, поскольку это был Алезы, я решил не рисковать. После неудачи в

Испании мне было необходимо добраться до финиша. В начале второго круга я шел на стабильном четвертом месте, и тут передняя часть болида внезапно ударилась об асфальт. Треснула часть передней подвески – толкатель с правой стороны. Произошло это абсолютно неожиданно, и мы так и не узнали причину столь необычной поломки. Мы предположили, что толкатель поймал болт или какой-нибудь иной подобный предмет, находившийся на трассе. Я ушел с траектории, освободив путь остальным, и медленно вернулся в боксы. Я знал, что моя гонка закончилась. Гонка Михаэля продлилась две трети дистанции, его коленвал развалился в момент разгона при выезде из боксов после пит-стопа. Деймон Хилл и Жак Вильнев принесли Уильямсу третий дубль в сезоне, при этом Хилл значительно упрочил свое лидерство в личном зачете.

Дорога от трассы до монреальского аэропорта приятно отвлекла меня от мрачных мыслей. Мой приятель Денис Лакруа, работающий в компании "Белл Геликоптерс", забрал меня с трассы и разрешил сесть за штурвал их последней 407-й модели. Этот вертолет просто великолепен - потрясающий образец инженерного мастерства. Мы отправились в администрацию канадского отделения фирмы "Белл", где я все как следует осмотрел, а затем они подбросили меня в аэропорт. По пути домой я переварил цены. Должен признать, мне ужасно хотелось обладать таким вертолетом, но, взглянув повнимательнее на цифры, я решил, что пока не готов выложить полтора миллиона американских долларов за свой первый вертолет! Я не видел в этом смысла. Люди бы решили, что я свихнулся. Но вряд ли парень из "Белл" осознавал, насколько он был близок к совершению сделки, когда мы летели на скорости в 140 узлов. Настолько это было впечатляюще.

К всеобщему изумлению я прибыл в отель "Остров Далкей" в 10.30 утра – по телевизору только что закончился обзор лучших моментов Гран-при Канады, а я уже стою в дверях и умираю от желания покататься на собственном водном мотоцикле. Вот уже год, как я приобрел мотоцикл "Ямаха", а мне никак не удавалось опробовать его в действии. Погода стояла прекрасная, и я не желал тратить ни минуты.

На этом моцике катаются стоя. Он очень быстр, но из-за моей неопытности мне было нелегко с ним совладать, особенно на сильных волнах. Конечно, я повел себя, как слон в посудной лавке, и попытался пуститься вскачь прежде, чем научился ходить. При этом я заработал несколько синяков на голенях, но как только уловил ритм, сразу же начал получать немеренный кайф. В моем контракте не было ничего, что запрещало бы эксперименты подобного рода, хотя, если бы посмотреть повнимательней, я мог бы отыскать нечто подобное в своей страховке. Но я скорее предпочел бы не знать об этом - моя философия состоит в том, что ты живешь для того, чтобы жить.

Во время свободного выходного между Канадой и Гран-при Франции, я участвовал в демонстрации "Феррари" – и сломал ее, попытавшись прокатиться на

ней, как на драгстере! В последние два года граф Марчский успешно проводит "Фестиваль Скорости" в Гудвуде, что в Суссексе. Со временем это мероприятие выросло в весьма светское событие, и граф попросил Луку ди Монтеземоло привезти в 1996 году одну из машин. Президент "Феррари" решил, что это хорошая идея, поскольку среди британцев всегда было много болельщиков, и покупателей, "Феррари". Мне было очень приятно, когда меня попросили сесть за руль. Я подумал, что это будет веселый уикенд...

Они подобрали меня в Дублине и отвезли на частном самолете на, как оказалось, милую вечеринку в саду. Что же касается так называемого маршрута, по которому мы должны были ездить... Проложенный по узким дорожкам в окрестностях усадьбы Гудвуд, вряд ли он может считаться идеальным, если ты управляешь семисот сильной формулической машиной.

Граф Марчский много потрудился над организацией праздника. Это прекрасный повод встретиться. В конце концов, это все, что необходимо авто-энтузиастам. Им просто хочется полюбоваться на машины. Зачем на них еще и ездить? Когда я не был столь циничен по отношению к автобизнесу, мне вполне хватало простого осмотра припаркованной "Феррари" или какой-нибудь другой машинки. Как только я слышал, что где-то по соседству стоит "Лотус-7", то сразу же мчался на него посмотреть.

"Феррари" прислало одну из машин 1995 года. Из-за неадекватности маршрута, у меня не было никаких намерений носиться по нему сломя голову. Я решил, что исключительно ради общей потехи покручусь на месте, дымя покрывками. Я так и поступил – и тут полетел ведущий вал. Не думаю, что какой-либо болид "Формулы-1" смог бы вынести такое наказание!

Фестиваль был двухдневным, и я заночевал в усадьбе Гудвуд. Меня пригласили на "Вечеринку Черных Галстуков", но, как гость, я воспользовался возможностью не одевать смокинг. Ненавижу вырядаться. Может, кто-то и чувствует неловкость от того, что на них только брюки и рубашка, когда все остальные вырядены по последней моде. Я же чувствовал себя как дома, меня это ни капельки не беспокоило. Я сидел рядом с Лили, сестрой графа Марчского – в прекрасной компании замечательного обеденного собеседника. Места за столом были тщательно распланированы, и Лили, которая оказалась адвокатом, большую часть вечера тихонько изучала меня – или пыталась это делать. Думаю, я был выше ее способностей.

Схожее чувство я испытал по отношению к своей машине, стоило мне проехать несколько кругов в первый день практики на Гран-при Франции. Я сразу же понял, что в Маньи-Куре меня ждут неприятности. Просто удивительно, насколько быстро до меня дошло. В Канаде машина вела себя хорошо. Во Франции – плохо. Вот так просто. Я понимал, что любые вносимые нами изменения не приведут к достижению желаемой скорости. Мы работали,

работали, работали, но во Франции наша машина ни разу не приблизилась к конкурентам.

Михаэль завоевал поул – как ему это удалось, я никогда не узнаю. Я списал это на более глубинные знания Михаэлем машины, которую он в течение года постоянно совершенствовал. Ему она должна была подходить куда больше, нежели мне. Я квалифицировался на десятом месте, но вскоре это оказалось уже неважным.

По ходу практики мой болид выбрали для случайной технической проверки. Официальные лица обмерили всю машину, включая так называемые направляющие плоскости воздушного потока или дефлекторы, расположенные у передних колес. Когда выяснилось, что они на 15 миллиметров превышают допустимый предел, болид был объявлен незаконным, а мои времена – аннулированы. Мне надлежало стартовать с последней линии. Сказать по правде, я не впал в отчаяние. Какая разница – десятое место или двадцать второе. Если бы я находился в первой пятерке, тогда бы я рвал и метал. Но в данной ситуации я понимал, что возвращение обратно на десятую позицию не займет много времени.

Ни разу за свою карьеру я не стартовал с последнего места, так что этот опыт был для меня внове. Я знал, что обгоню сколько-нибудь машин, и это будет весело. В каком-то смысле стартовать позади других машин приятно, ведь терять тебе абсолютно нечего, а вокруг стоят гонщики на слабых машинах. Они наверняка уже наполовину смирились с тем, что я их вскорости обгоню.

Необычность ситуации заключалось еще и в том, что одна "Феррари" стояла на поуле, а другая – в самом конце. Но длилось это не долго. Когда мы выехали на прогревочный круг, я увидел паркующуюся на обочине красную машину. Сначала я подумал, что это один из "Арроузов", но вот они оба ехали передо мной, и я осознал худший вариант. Михаэль выбыл из гонки еще до того, как она вообще началась. У него сторел двигатель. Помню, я подумал: "О, Боже, какой же это вызовет резонанс. Итальянская пресса своего не упустит. В субботу дисквалифицировали Ирвайна, а Шумахер сошел на прогревочном круге." Теперь на меня легла ответственность за хороший результат.

Из-за проблем, мучавших нас на старте предыдущих гонок, "Феррари" решило перейти на другой тип сцепления. Оно сработало прекрасно, и мне удался прекрасный старт, один из лучших в моей формулической карьере. Я обогнал пять машин, но затем мне пришлось сбросить газ, поскольку середина пелетона стартовала плохо, и мне не осталось места, куда бы я мог направить машину.

В течение нескольких следующих кругов я упрочил свое положение. Как только я вышел на пятнадцатое место, у меня начала пошаливать коробка передач. Каждый раз при смене передач вниз на входе в шпильку, я оказывался на нейтральной передаче. Внезапно колеса стали вращаться самопроизвольно, и я

едва не вылетел с трассы. Я подумал: "Чего-чего, а им меньше всего хочется увидеть, как я вылетаю с трассы, стартовав с последней линии. Не сильно-то они порадуются".

Тут коробка ожила. Я умудрился остановить машину, вписаться в поворот и продолжить движение. Затем практически сразу же ситуация повторилась. И мне пришлось ехать в боксы, закончив тем самым день разочарований "Феррари".

Лучшим словом, описывающим атмосферу в боксах, стало бы "тишина". Даже несмотря на фоновое жужжание гонки, ощущалось отсутствие разговоров. Мне было жаль Жана Тодта. Он столь напряженно работал, но в данной ситуации ничего поделать не мог. Но это не конец мира. Команда приуныла, но в депрессию не впала.

Механическая поломка – не преступление, но на следующее утро итальянская пресса подвергла нас жестокой критике. Это было ужасно. Ситуация еще больше усугублялась тем, что сборная Италии неудачно выступала на чемпионате Европы по футболу. Теперь журналисты призывали к отставке Жана. Обсуждать подобные варианты не было никакого желания. Всего лишь несколько недель назад мы, одержав победу в Испании и внедрив полезные нововведения в передней части машины, были полны надежд. А теперь получали щелчки по носу.

Глава 12. Кошмарные новости

Если я думал, что во Франции "Ф310" плоха, то в Сильверстоуне она меня просто шокировала. Никогда прежде мне не доводилось сидеть за рулем машины, которая бы была столь трудна в управлении. На самом деле, это даже пугало. Я просто не мог понять, почему гоночный автомобиль должен быть таким. Команда тратила столько времени на тесты, и все равно мы привезли на арену десятого этапа чемпионата нервную и абсолютно непредсказуемую машину.

На втором круге практики меня раскрутило в "Бридж-Бенд". Вообще-то там контроль над машиной не теряют, уж поверьте мне. "Бридж" – очень быстрый правый поворот, который проходится на 160 милях в час. Я особо не выкладывался, но внезапно машину понесло. Я решил, что сейчас врежусь в стену, но отпустил тормоза и умудрился выкрутить руль так, чтобы избежать столкновения с бетоном. На этот раз пронесло.

Все два дня практики я просто пытался обуздать свой автомобиль. Могу сказать напрямую, я абсолютно не представлял, что машина собирается выкинуть в следующий момент. Я направлял "Феррари" на апекс поворота, и иногда она могла туда попасть, а иногда – нет. Она могла попробовать поехать прямо; в

другой раз сорваться в избыточную поворачиваемость. Мне приходилось тащить машину сквозь каждый метр дистанции, нежели позволять ей лететь в своем ритме. В итоге, после того как я свернул машине шею на единственном банзай-круге, я отстал от времени поул-позиции Михаэля всего на одну секунду. Но тот факт, что после всех этих усилий я оказался на десятой позиции, говорит сам за себя.

Я готовился к Британскому Гран-при, осознавая, что мне придется очень тяжело. Трасса быстра и весьма кочковата, и ни одно из этих качеств по идее не должно было понравиться "Феррари". Вдобавок ко всему, команды, базирующиеся в Британии, постоянно накручивали километры тестов в Сильверстоуне, поскольку это их родная тестовая трасса. "Феррари" ангажировало Монцу, поэтому позже наше преимущество должно было там сказаться, но сейчас я не горел особым желанием принять участие в этой гонке.

Перед тем, как оказаться на "Сильверстоуне", я отработал в Лондоне - посетил супермаркет "Верджин" и провел переговоры с "Шелл". Затем у нас были планы встретиться с Михаэлем и Жаном Тодтом в Баттерси, откуда мы собирались добраться до "Сильверстоуна" на вертолете. Я немного опоздал и, прибыв на вертолетную площадку, обнаружил, что они были вынуждены взлететь в назначенное время, и мне не оставалось ничего иного, кроме как два часа рулить по шоссе. В следующий раз не буду надеяться на пунктуальность звукозаписывающих компаний.

Проблемы, которые досаждали нам во время практик, просто наложились на общее уныние. Если говорить глобально, по моим ощущениям машина не должна была вести себя так, как в то время. Я поговорил с Жаном Тодтом и главным конструктором Джоном Барнардом и они отнеслись к моим словам с сочувствием. В ответ они сообщили лишь, что команда находится под сильным прессингом, и от нее ждут быстрее достижения тех результатов, на которые мы знаем, что способны, и я должен засучить рукава и работать с той же отдачей, что и все остальные.

В любом случае, настроение внутри команды оставалось радужным, и за это время произошли и более веселые события. В четверг вечером "Шелл" в своем секторе "Паддок-клуба" провел пресс-конференцию: мы с Жаном вышли на сцену, а перед нами рядами сидели журналисты и различные приглашенные гости. Я заметил среди зрителей одну очень симпатичную девушку, которая привлекла и внимание Жана. Он наклонился ко мне и произнес: "Посмотри-ка на эту из третьего ряда". К несчастью для Жана он не понял, что микрофон, прикрепленный к моей рубашке, уже был включен. Его совет услышали все находившиеся в комнате. Включая и ту крошку в третьем ряду...

Казус случился забавный, и Жан нашел в себе силы посмеяться. Впрочем, мне было его немного жаль, поскольку на его долю выпало достаточно забот и без

этой промашки перед лицом прессы. На мой взгляд, он – один из самых ценных кадров в нашей команде, и он не заслужил того унижения, которому его подвергала итальянская пресса. Проблема Жана, как мне казалось, состояла в том, что он слишком много времени тратил на заботы о делах, за которыми должен присматривать кто-то другой. Жан, не покладая рук, работал над тем, чтобы собрать команду правильных людей. Работа, которой не позавидуешь. Не знаю, какой была в середине 1996 года его зарплата, но учитывая лежавший на его плечах груз проблем, подозреваю, она была занижена где-то раз в десять.

Жан работал лучше большинства политиков. Я вспомнил об этом, когда был представлен Тони Блэру, лидеру "Лейбористской партии", когда тот утром перед гонкой обходил с супругой боксы. Как все политики, он что-то говорил, ничего при этом не произнося. Я так работать не могу. Если я с кем-то разговариваю, то именно этим я занимаюсь. Если мне сказать нечего, я не трачу ничего времени. По-моему, у важных людей, в чьих руках находится власть, имеется привычка искать общения ради шанса запечатлеть свою персону на фото. Тони Блэр оказался из их числа, хотя его жена казалась вполне искренней. Но она и не была политиком.

По ходу этой предгоночной подготовки меня постоянно расспрашивали о перспективах на хороший результат на моем домашнем Гран-при. Я сказал команде, что для того, чтобы надеяться на шанс зацепиться за лидеров, в конце первого круга мне надо пробиться на позицию не ниже седьмой. Если же мое место будет в глубине пелетона - шансов нет.

На самом деле я был вполне уверен в том, что мне удастся это сделать. Единственное, меня беспокоили Дэвид Култхард и Мартин Брандл – оба хорошие стартеры – на старте они стояли бок о бок и впереди меня. На старте я их обогнал. Как же я был горд собой! Вдобавок в первом повороте я почти прошел и Баррикелло. Наши машины шли рядом, но затем, когда мы вышли из поворота к связке "Беккетс", "Джордан-Пежо" оказался на более хорошей траектории.

Мне пришлось довольствоваться седьмым местом, и я знал, что так оно будет лучше. Я был быстрее Рубенса, но обогнать его не представлялось возможным, поскольку наши машины были приблизительно одинаковы и на близком расстоянии излишне аэродинамически чувствительны. Как только машина приближалась к впереди идущей на достаточно близкое расстояние, лидер этой группы лишал передние антикрылья преследователя столь необходимого потока воздуха. В результате ты словно попадаешь на лед – поворачиваешь руль, а ничего не происходит. Это еще раз доказывает, что следует предпринять какие-то решительные меры, чтобы улучшить качество гонок. В итоге Британский Гран-при грозил предстать крайне унылым зрелищем. Гонщикам с первых рядов просто надо было хорошо стартовать, и на этом гонке придет конец. Если, конечно, их машинам удастся держаться поблизости друг от друга.



В конце первого круга я отставал от Михаэля на три позиции. Когда я увидел дым, поднимающийся от задней части его машины, я подумал: "Бог ты мой, снова здорова!" Я глянул в зеркала заднего вида, но с моей машиной вроде все было в порядке. Михаэль продержался еще один круг, после чего сошел из-за сломавшейся коробки передач.

Теперь я шел шестым, все еще застряв за Баррикелло. От меня меньше, чем на секунду отставал Бергер, но я знал, что ему мало что удастся из этого извлечь. Я был рад подождать до первой остановки в боксах, потому что знал, что "Феррари" сработает быстрее "Джордана", и Рубенс обычно очень медленно заезжает в боксы и выезжает из них. Он станет легкой добычей.

Так далеко я не протянул. К окончанию пятого круга из задней части моей машины вырвались гигантские клубы дыма. К тому времени, как я вышел на связь с боксами и сообщил им, что у меня проблемы, я уже проехал въезд в боксы. Я продолжал ехать, ожидая, вдруг дым прекратится или телеметрия в гараже даст какие-то ответы. Поскольку дым не прекращался, я сбавил скорость и поехал по обочине, спрашивая команду о дальнейших указаниях. Мне сказали остановиться в боксах, что я и сделал. Сломался подшипник в дифференциале. На этом моя гонка закончилась. Представители прессы готовились съесть нас с потрохами.



Я пошел к Жану Тодту и сказал ему все, что я по этому поводу думаю. Жан со мной согласился. Мы оба понимали, что нам необходимо предпринять, но мне было ясно, что сказать мало, надо сделать, а это совсем другая история. Задача была не из легких. Всем известно, что требуется для того, чтобы одержать победу в гонке "Формулы-1", но в реальности добиться этого очень трудно. Тут завязано слишком большое количество факторов. Это комплексный бизнес.

Я провел здесь достаточное количество времени, чтобы понимать это. Но я ощущал, что мне не хочется держать это внутри. Изначально я думал: "Мне повезло попасть в "Феррари". Но когда первоначальное восхищение прошло, я понял, что ничуть не хуже всех остальных, ну может за исключением Михаэля. Я стремился получить шанс, чтобы это доказать, и именно поэтому мне хотелось большей вовлеченности в дела команды. Мы перевалили через середину сезона, а я практически не участвовал в работе над развитием этой машины. Понятно, почему так происходило, но трудно уйти от того факта, что я остался практически на том же уровне, как и в начале сезона. Жан дал мне понять, что "Феррари" понимает мою позицию.

Должен признать, в прошлом Британский Гран-при по сравнению с остальными этапами не имел для меня какой-то особой значимости. Но не в 1996 году. На зрительских трибунах развевалось большое количество ирландских флагов, и я слышал, как люди скандировали мое имя. Мне показалось, что в этом году моих болельщиков стало намного больше.

Конечно же, эта медаль о двух сторонах. Выяснилось, что теперь я уже не могу себе позволить стоять и болтать столько, сколько мне того бы хотелось. Проблема в том, что фанаты ни на минуту не оставляют гонщиков в покое, и в результате гонщики вынуждены избегать общения. Я никогда не мог взять в толк, почему люди так стремятся получить на свой клочок бумаги чей-то автограф. А еще меня раздражает, когда кто-то постоянно вмешивается в мои беседы. Может, это и неправильно, но мне в это время просто не нравится давать автографы такие минуты. Я ничего не имею против одного-двух, но когда вся твоя жизнь превращается в беспрерывную раздачу автографов, это уже чересчур, мне хочется поскорее куда-нибудь скрыться. В итоге народ обижается на то, что не видит гонщиков.

Это какое-то сумасшествие. Единственной отдушиной на "Сильверстоуне" становится послегоночная рок-вечеринка, устраиваемая в паддоке "Джорданом", и вот тогда гонщики могут слегка расслабиться. Но в тот раз меня достали даже там. Я пытался пообщаться с небольшой группой друзей. Мы стояли кругом, и мне казалось, этого достаточно, чтобы показать остальным, что разговор носит частный характер. И все равно меня постоянно пихали и толкали в бок, пытались всунуть на подпись какие-то вещи. Мне никогда не понять, как можно быть такими невежами. Если вы стоите к кому-то лицом, раскрыв свои объятия, то язык тела красноречив. В этом же случае мы с приятелями стояли плотной группой, но этот посыл был полностью проигнорирован. Впрочем, вскоре все это стало абсолютно неважно.

Я спокойно потягивал пиво, когда в комнату для прессы вошел британский журналист Адам Купер – он писал репортажи о японских гонках во времена моих там выступлений – который сообщил, что в чемпионате "Индикар" на гонке в Торонто произошла крупная авария, в которую попал Джефф Кроснофф. Адам видел репортаж по "Евроспорту" и сказал, что машина разлетелась в клочья. Выглядело это ужасно. Адам очень опытный репортер и у него нет склонности к преувеличениям. По его поведению я понял, что дело действительно серьезно. И у меня сразу же появились неприятные предчувствия.

В сознании всплыло множество воспоминаний. Например, когда я впервые оказался в Японии, то никого не знал. На моем первом тесте ко мне на пит-лейн подошел этот парень из Калифорнии, протянул руку и сказал: "Привет. Как дела? Меня зовут Джефф Кроснофф". Так все и началось. В итоге Джефф стал моим лучшим другом в Японии. О том, чтобы встретить более искреннего и честного человека, нельзя было и мечтать. Джеффа любили все – не думаю, что во всем мире у него существовал хотя бы один враг.

Мы были в одной команде, когда наша "Тойота" взяла второе место в Ле-Мане, но, разумеется, мы дружили не только во время работы. Однажды мы вместе съездили в отпуск на остров Гуам. Я познакомился с его женой и пожил какое-то время у них в Калифорнии – нам было хорошо и очень весело. Его отец пару раз

наведывался в Японию, и мне довелось повстречаться и с ним, и с матерью Джеффа. В этом году мы поболтали по телефону и я, как и все вокруг, порадовался за него, узнав, что он будет гоняться в "Индикаре". После всего этого воспринять новости из Торонто было еще труднее.

Я ушел на задворки моторхоума, просто чтобы побыть наедине. Я сидел в одиночестве, склонив голову, и тут кто-то подsunул мне под нос ручку и листок бумаги. Я нецензурно выругался, послав его куда подальше, что, конечно, было не очень вежливо. В общем-то, этого человека трудно винить в его поступке – он не мог заглянуть мне в душу. Но именно в тот момент мое терпение лопнуло. Мне хотелось поскорее убраться из Сильверстоуна. Все вокруг пребывали в таком прекрасном немного пьяном расположении духа. Мне же от этого было тошно. Я вернулся в Оксфорд, в дом, который делил с парой друзей. Той же ночью в новостях по телевизору пришло подтверждение, что Джефф умер.

Какова реакция гонщика при подобных обстоятельствах? В моем случае, первым, что мне захотелось сделать – это увидеть произошедшую аварию своими собственными глазами, не по каким-то сентиментальным причинам, а потому, что необходимо понять, из-за чего это случилось. Это своего рода самозащитный механизм. Я хотел понять, какие уроки можно из этого извлечь, чтобы после этого сказать себе: "Ну, я бы так не поступил". После этого наступает самоуспокоение. Хотя это может показаться странным, когда кто-то хочет увидеть смерть своего друга, но это важная часть лечебного процесса. Мне хотелось с уверенностью сказать, что аварии можно было избежать так или эдак. В результате это всегда принесет свою пользу, особенно, если позже ты окажешься в подобных обстоятельствах. Тогда ты сможешь сказать себе: "Остынь. Это до добра не доведет".

Авария Джеффа стала шоком. К сожалению, для меня подобные эмоции уже не были в новинку. Мне трудно было смириться с тем, что уже не один и не два гонщика из числа тех, с кем я был знаком лично, потеряли свои жизни за те десять или сколько там лет, которые я провел в гонках. Когда я гонялся в "Формуле-Форд" в 1987 году, английский гонщик Пит Роджерс погиб в "Донингтоне". Мы достаточно часто общались, потому что "Квест", команда за которую он выступал, обычно разбивала свой лагерь в паддоке неподалеку от "Ван Дьемена". В течение очень небольшого отрезка времени в одном месяце в 1992 году погибли знакомый мне голландец Марсель Алберс и Хитоши Огава, мой напарник по японской "Формуле-3000". Затем Роланд Ратценбергер получил смертельные ранения по ходу того же уикенда, когда в Имоле погиб Айртон Сенна.

Я не могу утверждать, что не знаком с рисками, ассоциирующимися с этим видом спорта, и все равно люди обычно утверждают, что на трассе я веду себя, словно сумасшедший. Не думаю, что для этого есть какие-либо основания. Мне кажется, что я предпринимаю все возможное, чтобы избежать попадания в неприятные ситуации. Существует предположение, что опасность является частью

привлекательности этого спорта – "игра со смертью" и "ух ты! это было круто, но я с этим справился". Все это чушь. Мне это чуждо. На самом деле, как я себе это представляю, фактор опасности является одним из неприятных свойств автогонок.

Ты отгораживаешься от этой мысли, предполагая, что с тобой этого не случится. И тем не менее, очень странно, что никому из тех гонщиков, которых я перечислил выше, не был присущ безрассудный риск. Джефф любил автогонки, но не до безумия, и он не рисковал без нужды. То же самое можно было сказать и про Огаву – за всю жизнь он ни разу не предпринял рискованного маневра. Хитоши был одним из самых аккуратных гонщиков на трассе, прямо Ален Прост, тот, кто никогда не будет участвовать ни в чем сомнительном.

Трудно объяснить, чем вызвано такое количество аварий с гонщиками данного стиля. Возможно, они подвержены таким ситуациям, потому что не испытали подобного, пока гонялись в низших формулах. Может, они не знали, каких ситуаций надо избегать. К примеру, со мной по ходу моего первого сезона в автогонках случилась авария, схожая с той, в которую попал Огава. Мой соперник пытался помешать совершить мне обгон. Мы оба виляли вправо и влево, и в конце концов он затормозил перед поворотом и я перелетел через него. Я изучил подобный вид аварий, когда это было "безопасно". С этой точки зрения, "Формула-Форд" является хорошей тренировочной площадкой. Ты можешь совершать ошибки и осознавать, что ты сделал неправильно, и при этом не пострадать. "Формулы-Форд" очень крепки и не особо быстры, и достаточно легки, вследствие чего по ходу аварии рассасывается не очень большое количество кинетической энергии. В итоге ты наматываешь на ус, какие ситуации опасны. Вот почему мне так хотелось узнать, что же произошло с Джеффом.

Я посмотрел аварию по телевизору всего один раз, но все произошло настолько быстро, что я не смог как следует уяснить причины инцидента. Единственное, что я успел понять - авария была ужасна, и единственным утешением служило лишь то, что вряд ли Джефф успел что-то понять. Я лег спать, но сон не шел. Я поднялся, какое-то время поглазел в телевизор, затем принял две таблетки "мелатонина", вернулся в постель и мгновенно уснул. Большую часть понедельника я пытался безуспешно проснуться, что было обидно еще и потому, что я принимал участие в благотворительной игре в гольф ради британского "Фонда Проблем Головного и Спинного Мозга". Единственно, что можно придумать хорошего, это то, что за прошедшие двадцать четыре часа проблемы "Феррари" ушли в тень.

Глава 13. Жернова Фемиды

Я уже было приготовился вылететь в Калифорнию на похороны Джеффа Кросноффа, когда понял, что меня ждут во Фьорано для усердных приготовлений к Гран-при Германии. Я очень сожалел о том, что не смогу отдать последние почести, но зато мой отец смог воспользоваться моим билетом и выступить там от моего лица. Моя мама, кстати, тоже поехала с ним в Штаты. Они рассказали мне, что похороны получились очень большими, и на них собрались люди со всего мира.

Так или иначе, я думал о Джеффе. Он был супер-подтянут, великолепный атлет. Когда мы жили в Токио, гончики в качестве одного из этапов своей подготовки частенько бегали вокруг Императорского Дворца. Не знаю, какова была протяженность маршрута, но Джефф поставил рекорд круга, который равнялся 11 минутам; следом за ним шел Мауро Мартини со временем 13 минут. Когда мы с Джеффом поехали на Гуам, то первое, что мне попадалось на глаза, едва я успевал проснуться, был он. "Давай, Эд", - говаривал он. – "Ты уже встал?" (Я только вошел!) Затем он мчался на свою пробежку и тренировку, возвращался к полудню, а затем мы обычно играли в теннис. Я не знаю, у кого было бы больше сил и энергии.

Как я уже упоминал ранее, мы с Джеффом выступали в "Ле-Мане" за одну команду "Тойота", и это навело меня на мысли о далеко идущих последствиях того уикенда. Да, не всем "Ле-Ман" нравится, но у меня с этой гонкой связаны только хорошие воспоминания. "Тойота" мне отлично подходила. По ходу отрезка посреди ночи в 1993 году я проходил свои круги на шесть или семь секунд быстрее всех остальных.

В том году "Ле-Ман" посетил Эдди Джордан. После того, как я покинул его команду в серии "Формула-3000" и переехал в Японию, мы виделись не очень часто. Мы поговорили о "Формуле-1", и Эдди упомянул о возможности тестов. Ничего из этого не вышло, но через какое-то время мне был задан вопрос, не хочу ли я проехать последние три гонки сезона "Формулы-1" за "Джордан". В том году Эдди никак не удавалось найти приличного второго пилота. Иван Капелли протянул две гонки, а Терри Бутсен, его заменивший, оказался сущим разочарованием. Михаэль Шумахер потрясающе дебютировал в "Формуле-1", выступив за "Джордан" в августе в Бельгии; на самом деле, дебют оказался настолько удачным, что "Бенеттон" умыкнул Михаэля прежде, чем Эдди успел понять, что собственно происходит! Как бы то ни было, Джордан искал кого-то еще – и должен признаться, меня это заинтересовало.

Я поговорил с командой, за которую выступал в японской серии Ф3000. Они ответили: "Никоим образом". Меньше всего им хотелось, чтобы я вернулся обратно в Европу; я лидировал в чемпионате и они хотели, чтобы я в нем победил. Их спонсор "Космо" вот уже три или четыре года пытался выиграть титул, и они

еще никогда не были к нему столь близки. В итоге мы пришли к соглашению, что я могу принять участие в двух Гран-при, потому что они не пересекаются с нашими этапами, хотя, если быть до конца честным, если бы я решил настоять на своем, они бы меня не остановили. На самом деле меня раздирали двойственные чувства. С одной стороны, эта идея меня увлекла – и все-таки не настолько, как наверно должна была бы, ведь мне представилась такая возможность, за которую другие пилоты перегрызли бы глотку. Я решил поехать только ради удовольствия. После этого я смог бы сказать: "Я был в Формуле-1". Вот и все мои мотивы, правда-правда. Я ведь не рассчитывал на то, что Джордан заплатит мне достаточное количество денег; мой план был таков: я выступаю на двух Гран-при, наслаждаюсь моментом, а затем сваливаю.

Моя первая гонка прошла на трассе "Сузука" в Японии. Как только об этом стало известно широкой общественности, немедленно пресса сделала предположение, что я получил место в кокпите, потому что уже хорошо знаю эту трассу. Это один из самых длинных и сложных кругов в календаре "Формулы-1", и конечно, знание трассы не помешает. По правде говоря, я не думал, что именно в этом все дело, хотя, с позиции нынешнего дня, я понимаю, что наверно оно было достаточно полезно. Я подошел к выступлению в крайне расслабленном состоянии, поскольку, как я уже сказал, для меня это было всего лишь еще одно развлечение.

К концу первых тестовых заездов мое имя располагалось неподалеку от вершины списка. Я опробовал новый комплект покрышек прежде всех остальных, и мгновенно начал показывать приличные времена. Мое имя соседствовало с такими фамилиями, типа Прост и Сенна. Весьма впечатляюще. Внезапно в попытке нанести редкий визит в боксы "Джордана" парни из британской прессы понеслись по головам друг друга. Насколько я себе это представлял, в происходящем не было ничего особенного. Я классно оторвался; на мой взгляд, все это было ужасно смешно.

Я квалифицировался на восьмом месте – совсем неплохо для новичка! По прошлым выступлениям я знал, что в первом повороте "Сузуки" можно проехать по внешнему радиусу и выиграть несколько мест. Я хорошо стартовал и, как планировал, и в первом повороте обогнал гонщиков вроде Хилла и Шумахера. И прежде чем понял, что происходит, я уже оказался на пятом месте! Но недолго музыка играла.

В 1993 году самым модным устройством в конструкции гоночной машины была так называемая "активная" подвеска, то есть когда движением подвески управляет компьютер. В двух словах, машина с активной подвеской идет быстрее той, у которой такой примочки нет. И на "Джордана" активной подвески не было. Вскоре меня обогнал Шумахер и еще несколько пилотов. Помимо этого, я испытывал ужасные боли. Эта машина была слишком мала для меня, и я еле втиснулся в кокпит. Я понимал, что скоро моей спине придет конец. Я дойду до

стадии, когда боль станет настолько сильной, что просто не смогу продолжать гонку.

И тут ливануло! Снизившийся темп и тот факт, что перегрузки вообще и нагрузка на рулевое управление уменьшились, означало, что мне стало легче рулить. Теперь я мог сконцентрироваться на том, когда мне заехать за дождевыми покрышками. Но попросившись в боксы, я услышал в ответ, чтобы я оставался на трассе, поскольку там ждали моего напарника Рубенса Баррикелло. Команда хотела позвать его первым, даже несмотря на то, что на трассе он шел позади меня. Впрочем, после небольшой неразберихи было решено, что я могу наконец заехать в боксы. К сожалению, об этом мне сообщили по радио как раз в тот момент, когда я проезжал въезд. Что означало длинный и относительно медленный круг на сликах – в проливной дождь, который стоил мне около 25 секунд.

В итоге я все-таки поставил себе дождевые покрышки, и следующей проблемой стало то, когда выбрать правильный момент вернуться обратно на слики, едва дождь закончится. По своему опыту я знал, чего ждать от "Сузуки" в дождь, и я понимал, что могу остаться на дождевых покрышках подольше. Хилл вернулся к сухим покрышкам достаточно рано, и именно в этот момент у меня произошел инцидент с Айртоном Сенной, который я во всех подробностях описал в открывающей роман главе.

Совершив второй пит-стоп, я вернулся на седьмом месте. Ближе к концу гонки я нагнал Дерека Уорвика по две секунды на круге. Я приготовился проплыть мимо него, и тут он преподнес мне самый ужасный и неприятнейший сюрприз, который когда-либо случался в моей автогоночной карьере. На выходе из "130R" – очень быстром левом повороте, проходимом на 170 милях в час – он попытался выдавить меня в стену. Я глазам своим не поверил. Мягко говоря, мне это не порадовало. Не этого я ждал от опытного пилота Больших Призов; это был крайне грубый маневр самого худшего толка.

В следующем повороте, очень медленной шикане, я слегка подтолкнул задницу его машины и выпихнул его с трассы. Когда я заканчивал следующий круг, он стоял у обочины, грозя мне кулаком. После гонки он заявил британской прессе, как по-свински с ним обошлись. Бедный Дерек! Ну ладно, допустим, я его выбил с трассы. Но никто не видел, что случилось за 200 ярдов до этого. Из-за его поведения могла случиться страшная авария, в то время как я просто вывез его с дороги.

Стучать в зад в этом повороте – широко-известная практика. Это лучший поворот "Сузуки", но я пошел на этот маневр не ради того, чтобы выиграть место. Впрочем, если другой гонщик хочет поиграть в грязные игры, я тоже умею в них играть. Я не жалею, нет, но меня весьма расстроило, каким невинным ягненком показал себя Дерек прессе. Как бы то ни было, я финишировал шестым, набрал зачетное

очко в своей первой же гонке, а инцидент с Уорвиком быстро забыли – особенно благодаря моему послегоночному интервью с Айртоном Сенной!

На следующий день после Гран-при Японии я вылетел в Макао. Мой сосед по самолету читал газету. Краем глаза я увидел заголовок: "Гоночный ас избит Сенной". Внезапно я сильно смутился. Я и представить себе не мог, что вокруг этой стычки разгорится такой сыр-бор. Сразу после гонки я попал на большую вечеринку. Я набрал очко в своем первом Гран-при. Я был сам Мистер Счастье. Мы еще шутили об этом происшествии с Сенной, но потом я выкинул это из головы. Тем не менее, для всех остальных это было нечто. Чуть позже меня удивило то, что данная история попала на первые полосы многих британских газет. Я бы не особо против этого возражал, если только они бы не присовокупили к ним выкопанные неизвестно откуда ужасные фотки с моим изображением.

Я оставался в Макао, в своей квартире без телефона. Было понятно, что мировая прессы сбилась с ног, разыскивая меня. Неделию спустя я вылетел в Австралию на финальный Гран-при этого сезона. О Сузуке я и думать забыл, пока не сошел с самолета в Аделаиде. Вокруг сплошняком вились репортеры, фотографы и телевизионщики. Одна из стюардесс поинтересовалась, кто же я такой. Ей хотелось знать, не боксер ли. На это я ответил, мол, как мило, что она выразилась именно таким образом...

Но стоило Гран-при набрать обороты, как шумиха сошла на нет – тем более, после того, как в квалификации мне удалось занять лишь девятнадцатое место (из-за перебоев в работе мотора), а в самой гонке я вылетел с трассы.

Тем временем мне надо было сконцентрироваться на последнем этапе японского чемпионата Ф3000 в Сузуке. Забавно, но мне почему-то кажется, что я бы выиграл этот титул, если бы не принимал участие в гонках "Формулы-1". Я вернулся в Японию сразу же после Австралийского Гран-при. На тесты времени уже не было, и я практически сразу же попал на квалификацию. В японской "Формуле-3000" разрешалось использовать специальную квалификационную резину, которая показывает свои лучшие качества всего два круга кряду. Если на этих двух кругах тебе не удастся показать хорошего времени, это твои проблемы. Я квалифицировался на шестом месте, которое - в Сузуке – не очень радует, если ты собираешься выиграть гонку. Уровень соперников очень близок, поэтому, чтобы получить шанс приехать на подиум, нужно квалифицироваться в первой тройке. Мне нужно было финишировать третьим. Я приехал четвертым. Команду "Церумо" постигло жестокое разочарование. Но они хотели, чтобы я остался у них на следующий сезон.

В то же время я вел переговоры с "Джорданом", чтобы продолжать выступать в "Формуле-1". В предыдущем контракте Джордан внес пункт, по которому, если бы он захотел видеть меня в своей команде, я должен был подчиниться его воле. На это я ему ответил, что собираюсь вернуться обратно в Японию, если взамен он не

предложит мне чего получше. Он изменил условия в лучшую сторону, но не намного, и затем воспользовался своим правом. Я стал полноправным гонщиком Больших Призов на 1994 год.

И опять-таки, я испытывал смешанные чувства. Оставшись в Японии, я смогу заработать от 1,2 миллиона до 1,3 миллиона американских долларов. Выбрав "Формулу-1", я добровольно лишу себя кучи денег. Я подумывал даже о том, чтобы вообще завязать с гонками, если соглашусь жить, что называется, обычной жизнью. Но если бы я повесил шлем на гвоздь, мне бы не удалось жить на всю катушку, и поэтому я также лишал себя в своем роде умировотворенности. В конце концов я осознал, что, благодаря своей хорошей здесь репутации, всегда смогу вернуться в Японию. Я не учел лишь экономический спад, который постигнет Японию. И в итоге всего через год я бы заработал всего каплю от предполагаемой цифры. Никогда не знаешь, что день грядущий нам готовит.

Впрочем, у меня были достаточно четкие предположения, чего стоит ждать "Феррари" по прибытии в Хоккенхайм на Гран-при Германии. Я знал, что машина по идее должна быть лучше той, на которой мы выступали в Сильверстоуне. Иначе и быть не могло! В первый день практики я был достаточно быстр. Мои времена в сравнении с михаэлевыми, были близки в финальной, извилистой части трассы; я терял лишь на длинных прямых, из которых практически весь Хоккенхайм и состоит. Как результат, я расстроился своему восьмому месту на стартовой решетке.

Моя вовлеченность в техническую сторону была минимальна вследствие продолжающихся проблем с изготовлением запчастей, из-за чего страдали мои тесты. У меня не было четкого чувства, что я понимаю, в каком направлении движется команда. Я не мог ничего сказать путного, когда речь зашла о том, что мы собираемся делать с настройками. Однако сама гонка оказалась вполне пристойной. Я приблизился к Михаэлю и в отсутствие каких-либо инструкций, сел ему на хвост. Пит-стопы прошли без приключений. Затем у меня полетела коробка передач. Михаэль домучился до четвертого места. Едва ли гонку можно было назвать с большой натяжкой.

Поскольку наш прогресс сводился к рутинной работе на тестовой трассе, я вдруг осознал, что провожу достаточное количество времени в недавно обустроенной качалке во "Фьорано". Ее установили после того, как я предложил эту идею Жану Тодту. Я слонялся без дела, ожидая, когда же меня пригласят сесть в новую машину. Я сказал Жану, что я с таким же успехом могу проводить это время в спортивном зале, и он распорядился переделать одну из комнат во "Фьорано". Работа была проделана фантастическая. Получился отличный зал, где можно классно потренироваться. Я не особо хорош в самомотивации, но я знаю, что этим надо заниматься. В этом есть разумное зерно и это не лишено смысла.

Я не особо задумывался над фитнесом, пока гонялся в младших "формулах", но с этим пришлось считаться, как только я перешел в "Формулу-1". Я немного бегал, пока был в Японии, но в конце 1993 года, когда я дебютировал в "Формуле-1", на самом деле я был в отличной физической форме, благодаря большому количеству гонок, в которых я принимал участие. Я гонялся в Ф3000 и спорт-прототипах, а также выполнял тесты для "Данлоп". Тесты, тесты, тесты. Я был подтянут, как скрипка, и очень резв.

То же самое с Михаэлем: он постоянно гоняется. Если он не участвует в тестах, то ездит в картинге. Всякий раз, когда он садится в "формулу-1", он немедленно выходит на пик скорости. Я понимал это в конце 1993 года и я знал, что мне по крайней мере надо поддерживать такой же уровень и в следующем году. Я начала плавать и ходить в качалку. Эдди Джордан заставил меня этим заняться. Он угрожал штрафовать меня на 1000 долларов всякий раз, когда я пропущу тренировку. Несколько раз я сачканул – но он об этом не ведал! Потрудиться пришлось как следует – но дело того стоило.

"Формула-1" физически очень требовательна, намного больше любой другой формы автогонок, благодаря большим перегрузкам, которые воздействуют на твою шею, тело и верхний плечевой пояс. Стороннему наблюдателю трудно понять, сколько усилий требуется для того, чтобы просто удержать рулевое колесо. Машина никогда не хочет ехать прямо, а когда дело касается поворота, она не хочет поворачивать. Гонщик сражается с машиной на протяжении всего круга. А в гонке эта борьба длится 1 час и 45 минут. Твои руки становятся очень сильными, настолько, что я обратил внимание, как мышцы на моих руках уменьшились в размерах, спасибо усилителю рулевого управления "Феррари".

Очень трудно подобрать идеальное упражнение для развития мышц шеи. На самом деле, самое лучшее – это сама езда. Я обнаружил, что когда пытаюсь тренировать шею, то как правило она начинает болеть, потому что у меня шея достаточно длинна, а это не очень хорошо для гонщика. Управление автомобилем – вот лучший ответ, а в 1996 году в "Феррари" мне этого, к большому сожалению, крайне не хватало. Но в первые несколько месяцев моего первого полного сезона в "Формуле-1" за два года до этого дела обстояли куда хуже.

Тот сезон начался ужасно, и я так и не оправился от тех потрясений. Перво-наперво мне пришлось приехать на слушания по поводу инцидента с Сенной. То, что произошло во время гонки, было очевидно, и я никак не мог взять в толк, почему мне надо ехать из Японии, где я работал на важных тестах, в Париж, просто чтобы констатировать очевидное. Только потому что руководящий орган – ФИА - требовал моего личного присутствия на заседании Международного Автоспортивного Совета, я должен был все бросить и мчаться к ним.

Я прибыл из Токио и отправился к ним, одетый в повседневную одежду – джинсы, кроссовки и футболку – то, что я обычно одеваю во время перелетов. Я не

понимал, почему мне надо выражаться только для того, чтобы дать показания. Как только я вошел в комнату, официальные лица принялись обсуждать Гран-при Японии, и крутить видео с записью гонки. Я спрашивал себя: "Какое это имеет отношение к тому, что меня ударил участник соревнований?"

Конечно же, там присутствовал и Сенна. Он заявил, что я вытворял на трассе всякие штуки. Я не мог поверить своим ушам. Попросту говоря, Сенна врал. Он утверждал, что я выпихнул его с трассы три раза, но это полная чушь. Никаких тому доказательств, лишь его слово против моего. Помню, я смотрел на него и поражался: "Как же ты можешь вот так сидеть и нести явную чушь?" В течение многих лет мы слышали, как Сенна рассуждает о своих религиозных и моральных ценностях – и затем показывает себя с такой стороны. Меня это сильно расстроило.

Затем на повестку дня вынесли наше "интервью" в офисе "Джордана" на "Сузуке". Оно говорило само за себя. Сенна проявил себя как агрессор. Я ни разу не ругнулся, он же постоянно на меня матюкался. В итоге Сенна получил штраф на две гонки, отложенный на шесть месяцев. Я подумал, что этого более, чем достаточно; наказание должно быть соразмерно преступлению. К сожалению, то был не последний мой визит в штаб-квартиру ФИА. События, произошедшие в первой гонке сезона 1994 года привели меня обратно в Париж, где я получил суровое наказание за аварию, в которой, как я продолжаю утверждать по сей день, моей вины нет.

Минуло 33 круга ГП Бразилии, и я шел на восьмом месте. Меня преследовал Йос Ферстаппен на "Бенеттоне", и мы догоняли на круг Эрика Бернарда. Впереди нас на "Макларене" Мартина Брандла внезапно возникли неприятности. Брандл замедлился, но, поскольку я уткнулся в задний спойлер "Лижье", я понятия об этом не имел. Мы шли примерно на 200 милях в час, когда Берnard внезапно сбавил газ задолго до точки торможения. У меня был выбор либо уйти вправо – и вылететь с трассы, прямо – и въехать в задницу "Лижье", либо дернуться налево. Я выбрал последнее.

На таких скоростях все происходит очень быстро, и у меня не было времени посмотреть, где же находится Ферстаппен. Он шел слева от меня, и ему удалось от меня увернуться. Он не убирал ноги с педали газа, потому что думал, что я пытаюсь помешать ему обогнать себя. Как и я, он не ведал о замедлившемся "Макларене". Но даже вырулив с трассы, скорости он не сбавил. Его заднее колесо попало на грязь, машину понесло – в мое переднее колесо, из-за чего "Бенеттон" совершил серию кульбитов и машина перелетела через брандловский "Макларен" – Мартин получил удар по голове, но к счастью никто сильно не пострадал. То была весьма впечатляющая авария.

Официальные лица гонки посмотрели видеозапись аварии. При показовом просмотре создавалось впечатление, будто у меня была куча времени, чтобы

избежать заварушки. Но на 200 милях в час все сводится к голому инстинкту. Поворот руля – самый быстрый и наиболее очевидный путь избежать аварии. Было решено, что виновным следует признать меня, после чего лишили возможности участия в следующей гонке в Японии, плюс оштрафовали на 10 000 долларов.

Джордан решил подать протест. Мы думали, что у нас очень хорошие шансы на победу. Мы привезли всю телеметрию, которая показывала, что в моем поведении не было никакого злого умысла. Судьям объяснили, насколько машина сбрасывает скорость (благодаря прижимной силе, создаваемой антикрыльями) на таких скоростях, едва гонщик снимает ногу с педали газа. Если б даже я просто нажал на тормоз, то к тому времени, как я сделал это, уже бы въехал в зад "Лижье". Но они не приняли наших объяснений. Мой штраф был увеличен с одной до трех гонок. Это было очень странно; чудеса в решете, да и только.

Один из официальных представителей ФИА на самом деле провел параллель с аварией на автостраде, заявив, что водитель должен быть наказан за опасную езду, если он мечется из полосы в полосу. Единственно, почему вы можете так ездить по обычной дороге, это если вы слишком близко приблизились к впереди едущей машине. Это опасно, спору нет. Но этот закон не распространяется на автогонки, и как они умудрились не понять этого, выше моего разумения. Если б Ферстаппен убрал ногу с педали газа, все бы обошлось, и мы бы обогнали "Макларен". Но у официалов было свое мнение на этот счет.

Никто никогда не получал столь строгого наказания, особенно за маневр, выполненный при смягчающих обстоятельствах. Быть оштрафованным на три гонки в начале карьеры равносильно выбрасыванию из этого спорта. Вот так я это воспринял. Они пытались сразу же поставить крест на моей карьере.

Эдди Джордан был великолепен. Он всегда оставался на моей стороне – что стало небольшим сюрпризом, потому что, если говорить на прямоту, кому захочется знаться с гонщиком, от которого столько проблем? В своей первой гонке я ввязался в большую заварушку с Сенной; во второй гонке вылетел после 12 кругов; в третьей гонке меня признали виновным в завале нескольких машин. Меня оштрафовали на четвертую, пятую и шестую гонки. Но в седьмой я набрал зачетное очко. Ну-ка, вспомните какой-нибудь более звонкий дебют в "Формуле-1"?!

Гран-при возвращения, Испанское, выдалось крайне трудным. Мне следовало быть чрезвычайно осторожным, потому что я знал, что каждое мое движение будет подвергаться пристальному вниманию; у меня сложилось впечатление, что официальные лица задались целью спустить на меня всех собак, они затаили зуб после случая с Сенной. И, конечно же, остальные гонщики прекрасно это понимали. Они были в курсе, что я не могу себе позволить попасть ни в какую передрагу. Они могли атаковать, а мне приходилось очень внимательно следить за

тем, как я на это отвечу. Если б возникла хоть малейшая проблема, даже несмотря на то, что я мог быть вообще не при чем, официальные лица набросились бы на меня, словно тонна кирпичей.

Другой проблемой стало то, что мое отсутствие за рулем означало ужасную нехватку накрученных миль и гоночного опыта. Что ж, по крайней мере, шестое место в Испании стало небольшим утешением. На самом деле, остаток сезона прошел достаточно пристойно, пусть даже в начале сентября я въехал в зад Джонни Херберта в первом повороте Итальянского Гран-при. Я достаточно хорошо стартовал и вырвался на четвертое место. Джонни затормозил слишком рано, а я нажал на тормоза, чтобы попытаться от него увернуться. Он более-менее остановился, а я всего-то цепанул "Лотус" под зад и вынес его с трассы. Вокруг образовалась туча дыма от покрышек, и со стороны казалось, что я в горячке эпизода изо всех сил жал на тормоза. На самом же деле заблокировалось только левое переднее колесо, но выглядело это куда серьезней. В любом случае, то была моя ошибка.

Гонку остановили и дали повторный старт, а меня отправили на последний ряд стартового поля – что, на мой взгляд, испортило мне гонку. Не думаю, что в правилах есть пункт, по которому маршалы могут так поступать. Опять-таки, мне кажется, они превысили свои полномочия. Но мало того, я также получил отложенный штраф на одну гонку. На самом деле, меня дважды оштрафовали за одно преступление. Опять-таки, ранее таких прецедентов не возникало. До меня начало доходить, что за всеми этими наказаниями стоит один человек. Этого оказалось достаточно, чтобы у меня возникла мания преследования.

Я начал подумывать о том, чтобы вернуться обратно в Японию. Дело дошло до того, что я вышел на контакт с бывшей командой и узнал их ситуацию. Но на этом все застопорилось. Джордан уговорил меня остаться, и у меня было еще несколько хороших гонок, особенно в Японии, где я финишировал пятым. Как только тебе удастся прекрасный результат, все вокруг расцветивается розовым. В свете моих последних "подвигов" в "Феррари" в 1996 году, мне очень нужна была подобная встряска перед следующей гонкой в Венгрии.

Глава 14. Инженерный успех

В те несколько дней, что я провел дома между ГП Германии и ГП Венгрии, мне пришлось весьма поволноваться. Поломался мой водный мотоцикл. Сильно поломался.

Причем сломал его я сам. Мне нравится вылетать из воды и проноситься по пляжу, единственной проблемой является то, что галька попадает в рабочий механизм и наносит урон наносу и лопастям. Я поставил новый комплект

лопастей, и один день мотоцикл снова был как новенький. Затем опять сломался. И тут я призадумался, дело во мне или в аппарате. Казалось, все, до чего бы я ни дотрагивался – от "Феррари" до водного мотоцикла – ломалось. И я засомневался в разумности полетов на вертолетах!

Я сдал последние экзамены на частную пилотскую лицензию за несколько дней до отбытия в Венгрию. И сделал это в Англии с Майком Смитом, фантастическим пилотом. Это было достаточно сложно, и самым трудным для меня оказались радиопереговоры. До этого я летал только в Ирландии, где, помимо рутинных вызовов, особой нужды в использовании радиоэфира нет. Когда ты летаешь в Англии, здесь куда больше трафика, и практически все время надо общаться по радио.

И это требует особого внимания. Необходимо привыкнуть произносить вещи в правильном порядке. Конечно, это приходит с опытом, но поначалу показалось весьма и весьма замысловатым. Необходимо произнести свой регистрационный номер. Обычно я произносил "Эхо Индия Чарли Гольф Униформа", что является опознавательным знаком того вертолета, на котором я летаю в Ирландии, но экзамен я сдавал не на своей машине. Поэтому каждый раз мне необходимо было вспоминать разные номера. Если, скажем, я сообщал о возникшей опасности, то мне следовало предварить вызов словами "Мэйдей, Мэйдей", а затем произнести "Вертолет Робинзон R22 с повреждением мотора, авторотация на высоте 3000 футов, позиция три мили на юго-восток от Бэнбури, направление 288 градусов, частный пилот ППЛХ", - это мой статус, а затем - "один человек на борту, летит соло". И, естественно, произнося все это, мне еще надо было как-то пытаться управлять этой штуковиной! Но сообщение по радио должно было быть сделано именно в таком порядке.

Я сдавал тесты в английской деревенской местности, которую я впервые видел, на вертолете, который был мне в новинку. С переговорами по радио я справился не очень, зато достиг пункта назначения ни в кого и ни во что не врезавшись, а затем также без происшествий вернулся. И благодаря этому получил лицензию. Теперь мне нужно было раздобыть собственный вертолет.

Я встретил Майка Уитли, агента по продаже вертолетов с репутацией торговца, который не будет ходить вокруг да около. Другими словами, меня вряд ли надули бы! Я посмотрел несколько вертолетов в Англии, но все они были слишком дороги. Мы нашли шестиместную "Белку" в Германии. Цена выглядела разумной, и по пути в Венгрию на тамошний Гран-при я взвешивал все за и против. Мне нужно было как-то поднимать свой моральный дух, потому что ужасно хотелось покончить с серией сходов.

Когда я квалифицировался на четвертом месте, народ воспринял это крайне восторженно, типа, я классно поработал. Может, они пытались меня утешить, или не воспринимали сути данной ситуации. На самом деле, я отстал от Михаэля

почти на 1,4 сек. - причем он взял поул. С машиной приходилось сражаться примерно также, как и раньше, и я оказался на втором ряду лишь потому, что "Бенеттонам" не удалось как следует настроиться на Хунгароринг. Но, тем не менее, лучшего автодрома, на котором мне бы повезло оказаться на четвертом месте, я придумать не мог.

На такой узкой и извилистой трассе обгонять практически нереально. Стартуя со второго ряда вслед за Михаэлем и Деймоном Хиллом, я чувствовал, что у меня есть шанс сделать в гонке что-то полезное. Единственно, меня не радовало то, что я стоял на правой стороне стартовой решетки, вне гоночной траектории, на грязной части трассы. И, поскольку на Хунгароринге трасса практически весь год простаивает, на грязной стороне скапливается куча пыли и там очень мало сцепления с асфальтом.

Мне удался вполне приличный старт, и я попытался сместиться налево, но там уже оказался Жан Алези. Поскольку мне не хотелось уходить на внутреннюю траекторию – после такого маневра, возможно, я бы прошел первый поворот насквозь – у меня не было иного выбора, кроме как немного сбавить, и в итоге я оказался пятым.

Поскольку на этой трассе нас беспокоил износ передних покрышек, первые шесть или семь кругов я особо не напрягался. Затем я начал прибавлять и очень быстро догнал Алези – только ради того, чтобы пустить все коту под хвост. Я коснулся поребрика внутри быстрой под уклон связки, и этого хватило, чтобы меня закрутило и отбросило за "Бенеттон" Герхарда Бергера. Я собрался с духом, догнал Бергера, но затем совершил, как выяснится, очень медленный пит-стоп. После этого мне снова пришлось догонять Бергера. Я постепенно настигал "Бенеттон", когда моя коробка передач перегрелась, и у меня не оставалось иного выбора, кроме как остановиться. Точно такая же проблема случилась со мной две недели назад в Германии. Мягко говоря, я был крайне разочарован.

Я уверенно шел на подиум, и подобный результат мог бы значительно поднять мое настроение, пока же мои ближайшие перспективы не сулили ничего многообещающего. Говоря напрямому, я не видел, что бы эдакого могло случиться. Никаких надежд на мало-мальски пристойные тесты, и я не видел причин, по которым ситуация в скором будущем могла бы измениться.

Мне некуда было деваться от того факта, что в квалификации я отстал от Михаэля на 1,4 секунды. Машина и близко не была такой, как мне хотелось. Если ты не способен открыть полностью газ – а я не мог этого сделать на выходе из поворотов, потому что машина сразу же срывалась в недостаточную поворачиваемость – то какие могут быть надежды на приличный результат. Я просто не мог атаковать повороты. Точка.

И снова пресса принялась расспрашивать меня, не жалею ли я о своем решении уйти из "Джордана" и перейти в "Феррари". Несмотря на все проблемы, я не сомневался, что сделал правильный шаг. Может, в "Джордане" у меня бы сезон выдался более веселым, но у них не было перспектив. Они предпринимали полупопытки сделать то, что по моему мнению, надо было делать два года назад. До тех пор, пока не будут сделаны достаточно радикальные перемены, прогресс команды "Джордан" будет крайне медленным .

В "Феррари" с точки зрения будущего я находился в куда лучшей позиции. 1996 год оказался экстремально трудным для всех сотрудников команды. Когда в последний раз Михаэль Шумахер набирал 29 очков к завершению трех четвертей чемпионата? В прошлом он добивался этого результата за три гонки. Что же до моих жалких 9 очков...

Со мной приехало несколько друзей из Ирландии, и мы не торопились покидать Будапешт. Это удивительно прекрасный город, но к несчастью, с ночной жизнью тут беда. Признаюсь, по воскресным вечерам тут не очень-то жарко. Впрочем, и Дублин может показаться вполне спокойным – если вы не знаете точно, куда надо пойти. Я вернулся туда в понедельник. Во второй половине дня я уже катался на своем водном мотоцикле, но отдых был краток.

Несколько дней спустя я снова был в пути, частный самолет подобрал меня в Дублине и залетел в Биггин Хилл в Кенте, где на борт сел Дэвид Култхард с несколькими приятелями. Мы направлялись поработать на "Мальборо", и нам надо было посетить ряд вечеринок и дискотек в Бельгии. Все было очень мило, за исключением того, что я подхватил какую-то заразу, и как только с формальностями было покончено, мне пришлось очень быстро ретироваться домой, оставив Дэвида управляться с примерно пятнадцатью мальборовскими девчонками. Дэвид находится в очень хорошей физической форме. Уверен, ему удалось справиться.

Через несколько дней меня ждали обратно на работе, мне надо было нанести краткий визит в Фьорано для последних приготовлений к бельгийской гонке. Затем я съездил на север, переночевал в Штудгарте, отправился в Ганновер, купил вертолет, а затем, перед тем, как добраться до Спа-Франкошамп, на ночь прилетел в Амстердам.

Я не особо ждал приближающегося уикенда. Мне казалось, Спа будет для нас твердым орешком, но, тем не менее, мне было интересно сравнить свои времена в "О'Руж", очень быстрой связке, которая сначала изгибается влево, а потом быстро поднимается направо. По всеобщему мнению, это фантастический поворот. Не понимаю, в чем его прелесть, но все равно в нем интересно сравнить себя с остальными.

На этом участке круга Михаэль был всего на пять сотых секунды быстрее. На всем остальном круге я был куда медленнее. Я терял секунду в середине; на самом деле там я был просто кошмарен. В этой части Спа необходимо, чтобы машина была хорошо сбалансирована. Чтобы этого достичь, необходимы тесты. В итоге, неудивительно, что Михаэль оказался третьим, а я – девятым.

В общем-то, в гоночный уикенд объем работы ограничен. Гонщик может работать с гоночным инженером, менять жесткость подвески и тяги поперечного уклона, испытывать различные углы антикрыльев, по сути пытаюсь выжать из машины ее максимум на данной конкретной трассе. В случае "Ф310"-й проблема с управляемостью лежала вне простых регулировок рессор и тяг, но в любом случае я и мой инженер сделали все, что было в наших силах.

Я верю, что отношения гонщика и его гоночного инженера являются одним из самых важных аспектов в этом бизнесе. Если вы посмотрите на историю автогонок, станет понятно, что сильный инженер и сильный гонщик работают очень хорошо, в то время, как если мы возьмем сильного гонщика и слабого инженера, то это уже не так здорово. Однако, сильный инженер и слабый гонщик могут составить очень сильную комбинацию. Многие верят в то, что именно инженер настраивает машину. Он делает это на первом этапе, но затем наступает черед гонщика, который должен сообщить своему инженеру, чего он хочет, и тогда инженеру надо преобразовать эти пожелания в настройки.

Между гонщиком и инженером должно существовать четкое взаимопонимание. К примеру, я не выношу недоворачиваемости в середине поворота – терпеть ее не могу, и, к несчастью, именно эта проблема существовала на "Феррари". Она стремилась к избыточной поворачиваемости при входе в поворот, а затем к недоворачиваемости в середине поворота. Теперь была одна сплошная недоворачиваемость. И мне никак не удавалось с ней справиться.

Поскольку в Японии я гонялся за команду "Церумо" в течение трех лет, постепенно они это поняли. Они научились настраивать машину без недоворачиваемости. Как только я получал ее, я терял кучу времени. То же самое было и в "Джордане". К концу 1995 года каждый успел понять, что если я сталкиваюсь с недоворачиваемостью в гонке, то сбиваюсь с ритма. Как-то раз я гонял "Феррари" в Мюджелло гоночную дистанцию, и в течение одного отрезка нам удалось избавиться от недоворачиваемости, и каждый круг я прошел на полсекунды быстрее.

Необходимо очень хорошо познакомиться с машиной, что приходит только от тестов в разных местах и налаживания такого взаимопонимания с машиной, чтобы инженер мог точно выставить то, что ты хочешь. Ты должен понять, что делает машина, инженер должен понять машину и гонщика, но все это приходит исключительно после накручивания миль и миль по трассе за рулем и

длительным периодом совместной работы. Сначала надо заложить правильный фундамент. И, как я уже говорил, нужен сильный инженер.

В "Феррари" я естественно столкнулся с языковым барьером. Английский Луки Бальдиссери не то, чтобы очень, и не думаю, что ему помогает мой ольстерский акцент! Порой мы испытывали трудности, и в итоге процесс шел несколько медленнее, чем должен бы. Со временем гонщик и его инженер выходят на тот уровень, когда им почти не требуется слов – начинается практически телепатическое взаимопонимание.

Хотите - верьте, хотите - нет, но самые лучшие рабочие взаимоотношения у меня сложились с Сато Сан, в течение трех лет работавшим моим инженером в Японии в команде "Церумо". Никто иной не приблизился ближе. Он не говорил по-английски, и, разумеется, я не говорил на его языке. Мы общались через переводчика. Но три года мы работали вместе. Дважды в неделю у нас были тесты. В итоге я знал его как облупленного, и уж конечно же, он знал меня.

Он практически читал мои мысли. У него был природный талант работы с машиной, и наши отношения по-настоящему наладились по ходу нашего второго сезона. К третьему сезону мы стали очень близки. Он был просто чудо. Потрясающий. И из-за наличия языкового барьера, думаю, это доказывает, что в этом не замешана психология. Некоторые верят в то, что на плечах инженера лежит ответственность за мотивацию гонщика, и путем разговоров он выводит его на необходимый соревновательный уровень. Насколько мне известно, инженеру просто нужно настроить правильно машину, а я сделаю все остальное. Увы, но по ходу ГП Бельгии нам пришлось изрядно помучиться.

С моей точки зрения, наверно, это была самая ужасная гонка за весь сезон. Я не только провалился в квалификации, я был ужасно медленным и в самой гонке. Я прошел свой лучший круг на три секунды медленнее самого быстрого круга в гонке. Мне кажется, то было самое большое отставание за все годы моей автоспортивной карьеры. Крайне разочаровывающий результат.

Всякий раз, когда я пытался поднажать, машину несло в недоворачиваемость на протяжении всего отрезка от середины поворота до выхода из него. Какое-то время у меня складывалось впечатление, что у нас что-то не то вообще с управлением, и я решил снова поставить вопрос об этой проблеме. По крайней мере, послегоночное расследование дало небольшое утешение, что у нас в этой области скорее всего какие-то дефекты, впрочем нам вряд ли удастся придумать какое-то быстрое решение до окончания этого сезона.

Первая половина гонки выдалась неплохой. Я хорошо стартовал, затем отвоевал пару мест и вышел на девятое место после небольшой стычки в первом повороте с "Джорданом". На старте Мартину Брандлу удалось от меня оторваться, но затем я снова начал его настигать. Я едва успел остановиться на свою первую остановку в

боксах, когда из-за аварии в одной из быстрых связок в дальнем конце трассы выехал автомобиль безопасности.



Автомобиль безопасности призван дать возможность маршалам очистить место аварии и убрать обломки, не боясь машин, проносящихся мимо на высокой скорости. Предполагается, что мы должны выстроиться в очередь за автомобилем безопасности и курсировать за ним, пока трассу не очистят. Все вроде понятно, да только из-за длины Спа-Франкошампа, 4,3 мили, потребовалось достаточно большое количество времени, чтобы эту самую очередь сформировать.

Мне кажется, я допустил ошибку, что не погнал во весь опор, пока догонял хвост очереди. Повсюду на трассе были вывешены желтые флаги, показывающие, что автомобиль безопасности на трассе, и правила говорят, что под желтыми надо ехать осторожно. Смысл этого, естественно, в том, что желтый, в любом случае, появляется исключительно в случае происшествия, и он показывает, что гонщикам в данном месте надо ехать осторожно. Но в данном случае в правилах существует "дыра", ведь желтые флаги развеваются над всей трассой, несмотря на то, что на 97 процентов дорога чиста. Я не знаю, можно ли в данном случае нестись во всю прыть, чтобы догнать пелетон. Желтые флаги означают "замедлись", но в твоих интересах поднажать. Наверно, все-таки надо было проехать этот отрезок быстрее, чем я сделал тогда. К тому времени, пока я добрался до хвоста очереди, приличное количество гонщиков воспользовалось возможностью заскочить в боксы на дозаправку и смену резины. Уверен, что потерял на этом пару мест.

Михаэль же, напротив, как раз собирался заезжать в боксы в конце того круга, на котором появился автомобиль безопасности. Замечательный момент для остановки, ведь он смог вернуться на трассу и оказаться во главе пелетона, а всем остальным пришлось заезжать в боксы по окончании следующего круга. Это сильно способствовало его второй победе в сезоне.

Я заметил, что передок моей машины бьется о трассу сильнее, чем следовало бы. Сперва я решил, что это из-за слишком низкого давления в покрышках, потому что пока мы ползли за машиной безопасности, покрышки недостаточно нагревались. Но как только гонка возобновилась и я поднажал, чтобы поднять температуру и следовательно давление, я обнаружил, что проблемы с передком остались. Я попытался сообщить по радио в боксы, чтобы попросить увеличить давление в третьем комплекте покрышек, но они не смогли разобрать моих слов. И конечно же проблема осталась и после того, как я совершил вторую остановку в боксах.

Ну и помимо этого, я был просто ужасно медленен. Я не мог быстро входить в повороты из-за нервной задней части машины, и, как только задняя часть успокаивалась, у меня возникала недоворачиваемость, когда я открывал дроссельную заслонку. Затем я обнаружил себя позади "Минарди", одного из записных неудачников! Стыдоба да и только. Поломка коробки передач избавила меня от унижения за пятнадцать кругов до финиша. Что тут скажешь? Какие могут быть оправдания в тот день, когда Михаэль одержал великолепную победу.

И тут встает следующий вопрос: если Михаэлю это под силу, то почему ж, мне, черт побери – нет? Я расплачивался за то, что являюсь напарником лучшего гонщика в этом деле. Для сторонних наблюдателей крайне трудно понять, что именно происходит внутри гоночной машины – если времена слабые, в этом вина машины или гонщика? Секундомер – единственный судья в данном случае, и самым простым является сравнение времен гонщиков. И неважно, в первых они рядах или последних – важно именно сравнение. Гонщик А медленнее, чем гонщик Б – и точка. Михаэль мог справиться с данной задачей, а я – нет.

Почему? Ответом является то, что ему удалось адаптировать свой стиль. Когда он ездил в "Бенеттоне", как правило он входил в повороты рано и быстро. И это мне по душе. Но, наблюдая за ним в 1996 году, я видел, что теперь он поворачивает достаточно поздно, и именно так надо было управлять "Феррари", чтобы спрямить выход из поворота. Я не мог так действовать потому, что – и я знаю, что начинаю повторяться – у меня не было шанса поэкспериментировать во время тестов. Сермяжная правда заключается в том, что ты не можешь приехать на гоночный уикенд и за ночь изменить свой стиль вождения. У меня просто не было достаточного доверия к этой машине.

И в очередной констатации этого факта смысла не было, потому что команда эту проблему понимала. Они согласились с тем, что я попал в ужасную ситуацию, и

не было иного выхода, кроме как дождаться своего часа. Все вокруг все понимали, но это не избавляло от разочарования. Что ж, по крайней мере, я ездил за одну из лучших команд в этом спорте. Деймону Хиллу, лидеру чемпионата, повезет куда меньше, о чем к своему разочарованию ему придется узнать в промежутке между Спа и следующим Гран-при в Италии.

Глава 15. Избиение покрышек в Монце

Когда мы прибыли в Монцу на Гран-при Италии, казалось, сами гонки никого уже не интересуют. В паддоке бурлили новости, что Френк Вильямс турнул Деймона Хилла, предпочтя ему Хайнца-Харальда Френтцена в качестве партнера Жаку Вильневу на сезон 1997 года. Новость, что и говорить, громкая, да только, по всей видимости никто не располагал всеми фактами. Мне было интересно узнать, отклонил ли Деймон новое предложение Френка. Или это Френк просто предпочел пополнить в свои ряды Хайнца-Харальда?

Какой бы ни была причина, у меня сложилось чувство, что проблема могла возникнуть из-за того, что Деймон предпочитал, чтобы его делами занимался кто-то иной. Мне всегда казалось, что когда разговор заходит о серьезных вещах, гонщику необходимо самому сесть за стол переговоров с владельцем команды, один-на-один. Мой менеджер Род Викери очень хорош в том, что он делает, но именно я обсуждал детали контракта с Жаном Тодтом по поводу сделки с "Феррари". Это слишком важная тема, чтобы перепоручать ее кому-то еще. Крайне необходимо наладить хорошие отношения с владельцем команды, и Деймону нужно было предпринять все возможное, чтобы остаться в команде. Не деньги должны были находиться в первых строках его приоритетов; упор надо было делать на откровенный разговор с Френком Вильямсом.

Ходили слухи, что Деймон, через своего советника, запросил слишком много денег. Так ли это или нет, я не знаю. Но я определенно не согласился бы сыграть с Френком партию в покер. Ему всегда нравилось подчеркивать, что выигрывает именно его машина, а не гонщик, и должен признать, в этом есть своя сермяжная правда. Взгляните на факты. В 1995 году Френк посадил в свою машину Дэвида Култхарда, и Дэвид выиграл несколько гонок. В конце того сезона Френк убрал Дэвида из своей машины, и Дэвид перестал выигрывать гонки. Мне кажется, в 1997 году Деймон столкнется с похожей ситуацией, и об этом стоит призадуматься и Жаку Вильневу. Люди, занимающиеся контрактными делами Жака достаточно искусны, но, когда ты гоняешься за "Вильямс", приходится следить за тем, чтобы не стать слишком большим для своих ботинок – иначе твои ботинки надолго в "Вильямсе" не задержатся. Я прочитал в газете "Сан", как раз перед Гран-при Великобритании, что Хилл попросил у Френка Вильямса 10 миллионов фунтов. Уверен, что автор этой заметки - журналист Стен Пиеча - не будет писать о том, чего на самом деле не было. И мне стало понятно, что

Деймону пора заняться поисками новой работы. С Френком Вильямсом такие номера не проходят, и уж Деймону ли об этом не знать.

Суть в том, что Деймон Хилл – это не Михаэль Шумахер. Согласен, на счету Деймона потрясающее соотношение 21 победы всего при 60 стартах, но в "Вильямсе" эта статистика не так много значит. Шумахер приносит результат в любой машине, на которой выступает. На мой взгляд, Деймон не может похвастаться подобными качествами, а потому не может требовать таких же денег, или чего-то к этой сумме близкого.

Если Френк предложил Деймону, ну, скажем ради примера, 7 миллионов долларов – плюс, разумеется, шанс пяти или шести побед за сезон – то чего же большего Деймону надо? Сколько ему нужно денег? Как я уже говорил, я не знаком со всеми деталями этой истории, но, каковы бы они не были, любой гонщик, мечтающий о месте в команде "Вильямс", должен понимать правила их игры. И еще ему следует высказывать свое мнение напрямую, а не сваливать это на кого-то, кто считает очень умным прийти на встречу, выставить свои требования и назвать кругленькие цифры. Когда дело дошло до контрактов на 1997 год, на руках Френка Вильямса оказались все козыри. На этом игра закончилась.

Хайнцу-Харальду Френтцену повезло в том, что Вильямс дал ему второй шанс. Френк просил Френтцена перейти в его команду после того, как в мае 1994 года погиб Сенна. Тогда Хайнц-Харальд отклонил предложение, сообщив, что не может покинуть "Заубер", когда их другой гонщик, Карл Вендлингер, находится на больничном. Я сказал Хайнцу-Харальду, что он сумасшедший. Надо ловить свой шанс – а теперь он всплывает во второй раз! Как же должно повезти человеку?

Тем не менее, я чувствовал, что Хайнц-Харальд этот шанс заслужил, как и все остальные в паддоке. На его стороне опыт и еще он хорошо поработал в "Заубере"; куда лучше, чем до того, как он оказался в "Формуле-1". В любом случае, я был рад за него, потому что три-четыре года назад он входил в нашу "японскую тусовку". Он удивительно приятный парень.

В то время, как для Хилла и Френтцена промежуток между Спа и Монцей выдался достаточно напряженным, в моей жизни также происходили весьма динамичные изменения, правда без налета сенсационности. Понимая, что попытка уехать из Спа из-за пробок может обернуться сущим кошмаром, я договорился со своим приятелем Тони Уолшем, что он заберет мою машину и встретит меня на автостраде. Единственным утешением от раннего схода мне послужило то, что мне удалось быстренько уехать оттуда на мотоцикле. Я встретился с Тони в условленном месте, и мы погнали на французское побережье. Прошло не так много времени после окончания гонки, как по телефону мне позвонил Жан Тодт. Он поинтересовался, где я нахожусь, и когда я сообщил, что уже подъезжаю к городу Кале, он мне не поверил! Я переехал на "Шаттле" через

тоннель под Ла-Маншем и прибыл в Лондон как раз к вечерней прогулке, благодаря чему от этого воскресения после разочарований гонки у меня остались и кое-какие положительные эмоции.

У меня не было планов возвращаться в Ирландию, потому что уже на следующий день меня ждали на тестах в Монце. Впрочем, вместо того, чтобы резервировать билеты на регулярный рейс, я решил нанять частный самолет. Мы вылетели из Биггин Хилл в Кенте, и я сидел рядом с пилотом, чуть-чуть подержался за штурвал и попрактиковался в радиопереговорах. То был прекрасный опыт, единственно, что путешествия, совершаемые в таком стиле, наполняют твою голову разными идеями. Я быстренько решил, что девять очков в личном зачете чемпионата мира вовсе не оправдывают покупку самолета, даже в рабочих целях! Однако, поскольку мне предоставлялся редкий шанс попасть на тесты, быть может, после этого мне удастся поправить положение дел на моем счету.

Вышло так, что ежедневный дождь, проливавшийся на трассу в Монце, изрядно сократил наше рабочее время. Мне удалось попробовать машину без усилителя руля, и тот факт, что мне удалось проехать с более хорошим временем, укрепило мои догадки о том, что что-то неправильно с фундаментальной концепцией передней части машины. Помимо этого работа в Монце была по большей части рутинной, и вскоре я уже сидел в частном самолете, уносившем меня обратно в Ирландию.

В эту поездку я захватил еще одного друга, Тома Хикса. И снова я сидел спереди, а Том – сзади, заведующий буфетом. Я вышел на радиосвязь с Женевой, но потом забыл щелкнуть обратно тумблером на интеркоме. Я нажал на кнопку и сообщил: "Том, не мог бы ты принести мне сэндвичи и выпивку – и в следующий раз одень пожалуйста, юбочку покороче, а топ с глубоким вырезом". Женева вышла обратно на связь и сказала: "Простите! Вы не могли бы это повторить?" Они понятия не имели, что это было. Следующую пару минут мы летели, не пророня ни слова...

Мы направлялись в сторону Уэнстона, летного поля на задворках Дублина неподалеку от моего дома. Уэнстоном заправляет капитан Дерби Кеннеди, один из первых пилотов "Аэр Лингус", отличный мужик, который в свой 81 год не упускает шанса полетать, когда ему предоставляется такая возможность. Мой пилот не мог поверить своим ушам, когда узнал, что плата за посадку составляет 8 фунтов.

- Вы уверены?, - спросил он. – Это самолет "Цитейшн".

Да, они были уверены в своих словах. Плата за посадку составит 8 фунтов. Обычно частным самолетам за привилегию приземлиться на каком-либо аэродроме приходится платить до 150 фунтов стерлингов.

Собравшись было садиться, мы услышали просьбу немного подождать, потому что на соседнюю полосу заходил "Гольфстрим-G4", принадлежащий ирландскому правительству. Когда мы наблюдали пролетающий под нами "G4"-й, меня поразила странная мысль, зачем такой маленькой стране, как Ирландия, с населением около пяти миллионов жителей иметь такой самый лучший самолет бизнес-класса в мире. Даже Михаэль Шумахер не может себе позволить "Четвертый Гольфстрим"! Должен признаться, мне опять показалась весьма привлекательной идея о собственном самолете. Тот, который я приметил, обошелся бы где-то немногим больше 1 миллиона долларов, и был бы не столь дорог в накладных расходах. Идея заключалась в том, что потеря при перепродаже не будет превышать 100 000 долларов. По моим расчетам, содержание самолета обошлось бы в 300 000 долларов, что принимая во внимание стоимость полетов на коммерческих рейсах, плюс неудобства, связанные с пустой тратой времени, совсем не так и много. Согласен, большинству людей может потребоваться около десяти лет, чтобы заработать столько денег, но если посмотреть это как на процент от зарплаты гонщика, то дело принимает совсем иной поворот.

Самолет должен был бы стать рабочей лошадкой, но я чувствовал, что мне приходится себя убеждать в том, чтобы все-таки решиться на эту покупку, тем более, что я только что прикупил вертолет. Обладать тем или другим могут себе позволить только чемпионы мира, но с другой стороны, кажется не очень логичным иметь один без второго. Дорога до аэропорта по шоссе занимает час, в то время, как на вертолете на это уйдет 8 минут.

Я решил, что мне надо бы заключить еще несколько хороших сделок, как например покупка таксомоторной компании, которую я совершил несколько месяцев назад. Я прикупил "ЛА Кэбс" в Бангоре, и бизнес как в самом прибрежном городе, так и в его окрестностях, пошел на удивление хорошо. Я рассматриваю таксомоторы как внешний интерес и источник дохода, когда я закончу гоняться. В подобных инвестициях смысла больше, чем в простом открытии счета в банке, и я был очень доволен достигнутыми результатами.

Еще я прибавил ценности своему дому в Далки, пристроив к нему гараж с качалкой. Местная комиссия по планировке осмотрела дом и осталась очень довольна проделанной работой, особенно использованием старых камней и гранита для патио. За это надо сказать спасибо архитектору. Он славно потрудился, и в результате его трудов получилось весьма симпатичное местечко – современное, но без вульгарности внутри, к тому же удалось сохранить особый стиль снаружи. Гараж должен был быть построен из гранита, чтобы соответствовать окружающим его постройкам. Ну, скажем, большинству из них. Один-два соседних дома, построенные за последние несколько лет – просто монструозны. Разве те, кто может себе позволить купить кусок земли в таком дорогом пригороде, как Далки, не способен потратиться на то, чтобы построить

свой дом из натурального камня? На самом деле, я считаю, что их надо к этому принуждать.

Мои хоромы раньше были домиком садовника внутри земель большой усадьбы. Здесь два этажа, и пускай верхний на самом деле является чердаком, на мой взгляд он идеальных размеров. Чтобы поддерживать его в должном порядке, не надо тратить особых усилий, и на плечах Дерека Слоана, моего старого друга из Северной Ирландии, лежит забота по поддержанию чистоты, и выполнения прочих хлопот, пока я вдалеке от дома. Владелец главной усадьбы милостиво разрешил пользоваться своим теннисным кортом и плавательным бассейном, поэтому мне удалось получить эти бонусы, не прилагая усилий на развитие участка. Мы с Дерексом регулярно играем в теннис, и даже несмотря на кажущийся избыточный вес, он всякий раз одерживает верх. У него крепкие мышцы, и я не встречал никого, кто умел бы так быстро разогнаться. Каждый раз, когда я направляю мяч в дальний угол, а Дерекс при этом находится на противоположной стороне корта, я уже предвкушаю выигранное очко, потому что Дерексу ни за что не догнать этот мяч. Но он, словно мультяшный герой, начинает быстро перебирать ногами, вздымая вверх пыль, и - "фьють" – он уже оказывается в нужном углу и переправляет мяч на мою сторону. Обычно игра в теннис с Дерексом очень плохо влияет на мою мораль. И я отнюдь не был уверен, что моя уверенность в собственных силах сможет возрасти от событий, произошедших во время Гран-при Италии.

На самом деле, я слегка волновался по поводу того, что мне предстоит приехать в Монцу и предстать перед фанатами "Феррари". Куда приятней мне было бы честно им сообщить, что ради них я отлично потрудился. Болельщики "Феррари" соскучились по хорошим результатам, а у меня не было надежды на то, что я смогу принести им желаемый. Когда они меня приветствуют, я чувствую себя отчасти мошенником. Но исправить ничего не могу.

Меня удивило то, насколько быстро я стал знаменит. Утро перед первой практикой выдалось прекрасным, и я подумал, а не прогуляться ли мне до трассы по парку. Я оделся в поношенную одежду и был уверен, что никому в голову не придет, что гонщик "Феррари" будет шляться по парку. Как бы не так! Меня заметили фанаты, проезжавшие мимо на велосипедах – и кранты. И хотя о спокойной прогулке больше речи быть не могло, я не мог не впечатлиться их страстью к автогонкам вообще и "Феррари" в частности. Я обратил внимание на пару, выгуливающую собаку. И собака была одета в курточку, на которой красовалась эмблема "Феррари". Серьезный случай!

Все вокруг спрашивали, как на мой взгляд я смогу выступить на Гран-при Италии, и проблема заключалась в том, что я не знал, что им ответить. Когда я был в "Джордане", я всегда мог достаточно точно оценить свое время на круге, и потенциальное место на стартовой решетке. По опыту выступлений за "Феррари", я не мог сделать каких-либо предсказаний вообще.

На своей первой попытке в квалификации, машина была слишком вертлява в передней части. Я не мог уверенно входить в поворот, потому что машина могла сорваться в недостаточную поворачиваемость. На выходе из поворота машина вела себя хорошо, но была безнадежна – по крайней мере с моей точки зрения – на входе в него. В это время я занимал восьмую позицию и отставал где-то на полсекунды от Бергера и Алези на "Бенеттонах". Я считал, что мне вполне по силам их опередить, но пока не очень-то получалось. Я ничего не мог поделать с "Макларенами" (в Монце они были в форме), и я на секунду отставал от времени Михаэля.

Мы изменили регулировки переднего крыла, но из-за этого машина срывалась в избыточную поворачиваемость с того самого момента, как я нажимал на газ при выходе из поворота. Снова проявилась старая болезнь "Ф310"-й, которая была бы хороша либо при входе в поворот, либо на выходе, но никогда одновременно. Тем не менее, мне наконец удалось проехать более-менее приличный круг и занять в квалификации седьмое место, несмотря на парочку мелких ошибок. Я побил время Бергера и каких-то сотых мне не хватило, чтобы опередить Алези. Скажу больше – я всего на четыре сотых секунды отстал от третьего времени Михаэля – самый маленький отрыв за очень долгое время. Но несмотря на всю эту радость, я знал, что гонка мне предстоит тяжелая.



Мне так нужен был хороший старт в день гонки, но по ходу всего уикенда нас дожимали проблемы со сцеплением. На старте мой первоначальный порыв удался, но затем сцепление внезапно "схватилось", и мотор умер. Мало того, кто-то сделал большую лужу – мне кажется, это был хилловский "Вильямс" на поул-

позиции – и мою машину повело в занос, и я потерял еще больше времени на разгоне. К счастью, в интересах получения большей динамики на прямых я решил уменьшить наклон заднего антикрыла, и, пускай я вначале был очень медленен, затем мне достаточно быстро набрать нужную скорость. После чего в первой шикане случился грандиозный завал. Машины разлетались во все стороны. И толком не успев осознать, что происходит, я оказался на четвертом месте. Помню, я тогда думал: "А это клево!"

Михаэль шел третьим, и я отметил, что он не отрывается. Я жал на всю катушку, но тут он начал от меня уходить. Поскольку мы испытывали проблемы с моими передними тормозами – из-за жестких торможений, вызванных тремя резкими остановками перед шиканами Монцы, эта проблема касается в той или иной степени всех – баланс моих тормозов был сдвинут назад. Мне бы немного подвинуть его вперед, чтобы ехать быстрее, но пойдя я на такой шаг, до финиша можно было бы и не добраться. Четвертое место превратилось в третье, когда лидировавший Деймон Хилл коснулся груди покрышек и его развернуло посреди трассы. Гонка становилась все симпатичней и симпатичней.

Четвертым шел Рубенс Баррикелло, и я отрывался от "Джордана" где-то по секунде на круге. Даже если он собирался сделать на одну остановку меньше меня (и следовательно у него на борту было больше топлива), Баррикелло явно испытывал проблемы. Тут встал следующий вопрос: доехать мне спокойно до финиша или поднажать и попытаться зацепиться за Шумахера и Алеззи.

Спокойно ехать мне не хотелось. Хотелось поднапрячься и догнать Алеззи, который нынче шел вторым. Я не чувствовал особой радости в легком пути на подиум. Я хотел гоняться. Я хотел прессинговать лидеров до самого конца. Я уже более-менее поставил на этом сезоне крест, поэтому решил, что могу себе позволить ехать так быстро, как смогу. Если б я сбавил скорость, то взшел бы на подиум и стоял бы там с мыслями: "Ну да, я здесь только потому, что все остальные сломались, а моя скорость была на две секунды хуже, чем должна была бы". Этого я не хотел. Поэтому поднажал. После чего зацепил покрышки, взгроможденные на поребриках шикан.

Тем или иным способом, эти покрышки причинили неудобство нескольким гонщикам. Но никуда нельзя было деться от того факта, что надо было как-то действовать, и покрышки выглядели наилучшим решением. Вопрос возник из-за того, что владельцы "кольца" установили более низкие поребрики, чтобы помочь мотогонщикам – первоначальная версия оказалась слишком крутой для мотоциклов, но новая чересчур низка для наших машин. Мы проезжали их насквозь, и в итоге бетонная щебенка, валявшаяся за поребриками, взлетала в воздух и падала на трассу.

На каждую проблемную точку поставили по стопке покрышек, но на мой вкус для того, чтобы заставить нас снизить скорость, хватило бы и одной покрышки, ведь

даже если бы мы на нее наткнулись, это не привело бы к поломке подвески. В самом худшем случае та несчастная покрышка отправила бы нас в небольшой полет, но это помешало бы гонщикам получать выгоду от проезда по поребрику. Стопка покрышек, разумеется, тоже способна предотвратить скачки по бордюрам, но негативные последствия могли бы выйти куда большим боком, как я сам и прочувствовал.

На входе в левый поворот машину немного снесло с траектории, в результате чего я оказался ближе к стопке покрышек, водруженных внутри поворота, чем рассчитывал. У меня и мысли не возникло, что я на них налечу, поэтому я продолжил дальнейший путь, не предприняв какого-то уклоняющегося маневра. Посмотрев после гонки видео, я разглядел там три белые покрышки и одну черную, которая слегка выбивалась из стопки. Я влетел в черную. На которую вообще не смотрел. В обычных обстоятельствах я бы глянул на эти покрышки и перевел взгляд дальше на трассу. Черная наверно в поле зрения целиком не попала, в отличие от белых. В данном случае я могу строить одни предположения.

В итоге погнулась верхняя поперечина передней левой подвески. И мне не оставалось ничего иного, кроме как припарковаться на обочине. И разумеется, настало время сказать, что теперь я могу сбавить темп и в прогулочном темпе отправиться домой. Как прекрасно было бы взойти на подиум в Монце, особенно после столь долгой череды сходов. Шагая до боксов, я ощущал такую горечь. Тысяча девятьсот девяносто шестой казался еще большим разочарованием, чем когда-либо. У меня уже вроде бы выработался иммунитет к списку проблем последних нескольких месяцев. Но эта причиняла ужасную боль.

Михаэль выиграл гонку, что с моей точки зрения было и хорошо, и плохо. Плохо - потому что, сыпало соль на мои раны. Но для команды это было очень здорово, и, разумеется, вся Монца от победы "Феррари" просто сошла с ума. Михаэль тоже налетел на ту стопку покрышек. На самом деле, он ударил их с такой силой, что из его правой руки вырвало руль. Но на него это не повлияло. Поэтому о моей ошибке ничего сказано не было.

Я знаю, что при управлении машиной не могу полностью сфокусироваться. Даже по ходу практики я обнаружил, что не могу собраться на весь круг. Может, это прозвучит очень странно, когда ты сидишь за рулем машины, едущей со скоростью в 200 миль в час, а под твоей правой ногой 700 лошадиных сил, но мои мысли витали в облаках. Это как любая работа – если ты не выкладываешься, то теряешь остроту. Машины "Формулы-1" способны ускоряться столь быстро, что если ты немного запоздаешь с нажатием на газ, то это отразится на всем круге. Та же фигня, если ты затормозишь чуточку раньше. Ты можешь проводить столько времени в качалке, сколько заблагорассудится, но твой мозг не натренирован на управление машиной. Чтобы привести мозги в порядок, мне надо было сидеть за рулем по меньшей мере два дня каждую неделю. А в течение лета, все мои занятия состояли из езды на водном мотоцикле, игре в теннис и прочей ерунде.

Впрочем, я поехал в Эшторил и провел несколько тестов мотора, который мы планировали использовать в 1997-м. Новая "десятка" выглядела весьма симпатично. Она была более динамична, чем нынешняя модель, и несла больше мощности. Но самым важным являлся ранний старт подготовки к сезону-97. И помимо накручивания новых и новых миль за рулем гоночного автомобиля, было приятно вложить свои усилия в работу над машиной следующего года. О Монце я уже почти не вспоминал.

Глава 16. Что ж Деймон за птица такая?

Тесты в Эшториле подтвердили мои догадки о нехватке времени, проведенного за рулем "Ф310"-й, и том, что это негативно сказывается на моей скорости. Когда стартовала официальная практики перед Гран-при Португалии в Эшториле, я обнаружил, что моя концентрация улучшилась, и я более сфокусирован. В прошлом такое случалось после каждого теста. Думаю, одну или две сессии пилот может безболезненно пропустить, но перерыв в три или четыре месяца не бесследно не проходит. Если бы вы сказали мне это в конце 1995-го, я бы ответил, что это полная чушь. Но Эшторил подтвердил все возрастающие сомнения, которые заронил во мне нынешний сезон. Но несмотря на все вышесказанное, я выехал на квалификацию и допустил одну, но весьма дорого обошедшуюся мне ошибку!

Машина оставалась примерно на том же уровне, что и раньше, но более низкие температуры, казалось, способствовали стабилизации задней части "Ф310", и в целом управлять ей было приятно. В своих двух первых попытках я был быстрее Михаэля. В третьей же я допустил ошибку на входе в очень крутой левый поворот на противоположной стороне трассы, весьма убогий поворот, занозой торчащий в целом приятном и плавном "кольце". Тормозил я там же, где и всегда, но от избытка энтузиазма пройти его еще быстрее, нажал на тормоз чуточку сильнее, и колеса заблокировались. Мне пришлось убирать ногу с педали тормоза, а потом жать снова. Доля секунды, потребовавшаяся на эту процедуру, привела к тому, что я промазал мимо апекса и потерял около 0,25 секунды. Я мог бы занять четвертое место на стартовой решетке – а может и третье – но, что еще хуже, Михаэль улучшил свое время и в итоге оказался четвертым, а я шестым. Нас разделило 0,13 секунды, вполне приемлемый результат. И все равно я был зол на себя, потому что чувствовал, что мог оказаться быстрее Михаэля впервые с первой гонки сезона в Мельбурне.



Никогда нельзя недооценивать психологический урон, который наносят плохие результаты. Когда твоей главной целью является доезд до финиша во что бы то ни стало, это влияет на твой образ мысли, и я это обнаружил, когда пелетон устремился к первому повороту. Я хорошо стартовал и опередил Бергера, но затем переосторожничал, и в первом повороте Герхард пронырнул по внешней траектории мимо меня. Когда гонка вошла в свой ритм, я продолжал мчаться во всю прыть, чтобы удержаться за "Бенеттоном". Между нами ничего не происходило. Ситуация оставалась патовой до тех пор, пока хороший пит-стоп, проведенный механиками "Феррари" не позволил мне выйти на шестое место и достаточно легко оторваться от Герхарда.

Все шло замечательно вплоть до моего последнего пит-стопа, на котором мне поставили новый комплект покрышек, неприкатанных во время практики. Процесс пригонки покрышек, занимающий всего несколько кругов, подвергает новую резину быстрому и сильному нагреву, после чего покрышки лучше ведут себя в гонке. Во время этого температурного цикла температура подлетает ввысь, но, как только покрышки остыли, а затем снова поставлены в гонке, температура поднимается уже не так сильно, и поведение покрышек более стабильно. В итоге, температура моих покрышек зашкалила, что привело к повышению давления, а это в свою очередь негативно отразилось на управлении машиной.

Я испытывал жуткие проблемы, и Герхард начал ко мне приближаться. Но я знал, что ему будет трудно меня обогнать, если только я не совершу ошибку или у меня не возникнет проблем с отставшим на круг. И такой момент настал, когда за несколько кругов до финиша незадолго до поворота я сел на хвост "Минарди". Я сместился с траектории, чтобы совершить обгон, и затем сделал все возможное,

чтобы затормозить как можно позже. Я знал, что это не позволит мне пройти поворот в каллиграфическом стиле, но я понимал, что Герхард сунется внутрь, по левую от меня сторону, и что он будет ждать до тех пор, пока я не заторможу, и только потом нажмет на свою среднюю педаль.

Я оттянул момент торможения до последнего. Герхард пронесся внутрь – и напрямик. Он зашел в этот поворот слишком быстро. На моей стороне было преимущество в том, что я торможу левой ногой, благодаря чему я могу это сделать быстрее Герхарда, который в более традиционной манере пользуется правой ногой, тратя микросекунды на то, чтобы перенести ногу с одной педали на другую. То же самое я проделал с Бергером по ходу Гран-при Бельгии. Тогда его развернуло, и вот он снова попал в неприятности! Учиться ему еще и учиться...

Главное, мне удалось снова проскользнуть мимо него. Моя позиция была достаточно комфортной. Я наматывал круги, проходя повороты так чисто, как только мог, и следил за тем, чтобы у Герхарда не было возможности меня снова обогнать. Однако, зная Герхарда, я был уверен в том, что он попытается что-нибудь предпринять на последнем круге. Когда мы въехали в крутую шпильку на противоположной стороне трассы, я прижался внутрь, просто чтобы убедиться, что у него не будет места сунуть туда нос. И тут – бац! "Бенеттон" въехал мне в зад, и меня развернуло. К счастью я умудрился отжать сцепление и не заглушить мотор. Мне удалось поставить автомобиль обратно на траекторию и продолжить движение. Бергер же, в свою очередь, вылетел с трассы со сломанной подвеской. Вы могли бы подумать, что на этом его гонка закончится. Но не для Герхарда!

К сожалению, телевизионные камеры ничего этого не показали. Такое зрелище – Бергер вылетающий из гравийной ловушки, вокруг разлетаются камушки, его подвеска вздыблена вверх, а я в это время пытаюсь мимо него проскочить. На этой стадии гонки никаких иных сражений не было – Вильнев выиграл у Хилла гонку и отложил развязку чемпионата на последнюю гонку в Японии – а тут ползут хромой "Бенеттон" и поврежденная "Феррари", спотыкаясь друг об друга, пытаясь опередить друг друга на финишной линии. Я был поражен и удивлен тому, что это не попало в телевизионную трансляцию. И в очередной раз это продемонстрировало, что "Формуле-1" необходим постоянный режиссер, умеющий читать гонку, и благодаря этому он хорошо исполнял бы свою работу. А так получается, что большинство "экшна" упускается и гонки кажутся скучными. И вот тому прекрасный пример.

В последнем повороте я был нацелен отобрать свое законное пятое место. Но я знал, что Герхард, который в этот момент изо всех сил боролся с машиной, унесет на обочину меня вместе с собой, если ему предоставить такую возможность. Очень похоже на то, как Шумахер вынес Хилла из финальной гонки чемпионата-94 в Аделаиде, или Прост и Сенна в Сузуке-89. "Ой, простите-извините, а я тебя и не заметил..." Типа того. И я сделал так, чтобы Герхарду не за что было извиняться. Если он собирает меня вынести, это должно было быть вопиюще очевидным. Я

дождался маленькой прямой, и затем удалился от "Бенеттона" настолько, насколько мне это удалось, и нырнул внутрь.

Финишный флаг засвидетельствовал мое пятое место: два очка впервые за долгое время. Приятно было финишировать и по ходу дела опередить Бергера, потому что "Феррари" и "Бенеттон" вели отчаянную борьбу в Кубке конструкторов, и после того, как Михаэль удержал от притязаний Алези третье место, комбинация этих результатов привела к тому, что за одну гонку до окончания сезона "Феррари" опережало "Бенеттон" всего на одно очко.

После гонки возникла достаточно необычная ситуация, ибо гонщики остались в Эшториле на тесты, которые должны были начаться на следующей неделе. Вместо того, чтобы мчаться на вертолеты и самолеты, большинство гонщиков и представителей команд отправилось в ночной диско-клуб "Коконатс" в близлежащий курорт Кашкаш. Несмотря на то, что Михаэль бы с нами, он все равно улетел. Не знаю, чего он там пил, но от этого он впал в игривое настроение и обливал всех водой. Вечер удался на славу, и было приятно сменить обычную обстановку и пообщаться с людьми из гоночного мира в привате.

Я не обязан общаться с другими гонщиками в дни, не связанные с гоночными уикендами, впрочем, даже, если бы мне и приходилось это делать, существует не так много кандидатур, с которыми я бы хотел скоротать вечерок. Мне симпатичен Дэвид Култхард; он по-настоящему клевый парень. В нем очень мало злобы и он выглядит весьма разносторонним человеком. В Японии мне доводилось гоняться вместе с Френтценом и Вильневым. Жаку нравится развлекаться в одиночестве, а Френтцен – очень приятный человек. Деймон Хилл может быть очень остроумным и компанейским, но несмотря на то, что наши дома в Ирландии расположены по соседству, у нас разные стили жизни, и наши пути никогда не пересекаются.

Я никогда не знаю, чего ждать от Деймона, особенно как от гонщика. Если смотреть на голые факты, то Вильнев, придя в команду в 1996 году, доставил Хиллу множество пренеприятнейших минут, особенно ближе к концу сезона. То же самое сделал и Култхард под занавес 1995-го; он выглядел все лучше и лучше, а Хилл, по сравнению с ним, смотрелся бледненько.

То, как Вильнев провел гонку в Эшториле 1996 года, типичный тому пример. Жак плохо стартовал, но потом очень методично поднялся в начало пелетона, и победил. У меня сложилось впечатление, что, если бы Деймон оказался в схожей ситуации, то он бы не смог так здорово прорваться наверх, и возможно, куда больше сомневался при обгонах. Меня бы не сильно удивило, если это стало одним из поводов, по которым с ним решил расстаться Фрэнк Вильямс. Он мог просто почувствовать, что Деймон не тот человек, который способен победить Шумахера. И, по правде говоря, я с этим согласен. Может быть я повторюсь, но на равной технике Шумахера не способен победить никто. Да, есть парочка парней,

что способны побороться с ним на чуть более лучшем материале, но даже в этом случае, не думаю, что Деймон из их числа.

На мое мнение о Деймоне повлияли также воспоминания о тех временах, когда я гонялся против Жака. Я никогда не считал его супер-быстрым. Агрессивный, очень умный, и жесткий, это да. Но только не ультра-быстрый. В "Вильямсе" он проделал работу, которую, как мне кажется, он и должен был сделать. Его обгон Михаэля в Эшториле по внешнему радиусу был впечатляющим. Конечно, ничего этого бы не было, не встань на пути Михаэля круговой, но, когда возникла такая возможность, Жак оценил свой шанс. Большинство гонщиков не пошли бы на это. Конечно, до определенной степени, Жак вверил себя в руки Михаэля, и я знаю нескольких пилотов, которые сместились бы немного с траектории и отправили бы Жака месить гравий. Михаэль поступил очень честно и оставил ему пространство. Это был великий маневр. Большинству из нас даже в голову бы не пришло обгонять подобным образом, потому что в "Формуле-1" мы не используем внешнюю часть этого поворота. Без сомнения, определенную роль здесь сыграл и опыт Жака и склад ума, унаследованные из "Индикара", где они гоняются по овалам.

Мне будет интересно посмотреть, как в 1997-м он будет выглядеть на фоне Френтцена. Какое-то время, когда мы гонялись в Европе, Хайнц-Харальд был моим напарником по команде, и я знаю, что он очень быстр. Мне кажется, главной его проблемой является то, как он справляется с давлением. Если в 1997 году Вильямс сделает хорошую машину, и Френтцен докажет, что он быстрее Вильнева, то у Хайнца-Харальда не будет никаких проблем. Если - нет, мне кажется, его ждет большое количество проблем и аварий. Он прекрасно умеет контролировать машину, но, как показывают некоторые его выступления в 1996 году, он не дружит с прессингом. Когда бы он ни гонялся со мной в Ф3000, обычно я был быстрее, и он, пытаясь поддерживать высокую скорость, постоянно вылетал с трассы. Кажется, он не может найти свой верхний предел. Может давить, давить, и вдруг, бац! Вылет с трассы. И тем не менее, я рад, что он переходит в "Вильямс", потому что, мне кажется, он обладает большим природным талантом, нежели Деймон. Впрочем, надо еще посмотреть, сможет ли он проделать сравнимый с деймоновым объем работы. В любом случае - для Ханца-Харальда это великий шанс; все остальное - в его собственных руках.

После некоторых моих высказываниях об Алезе, у вас могло сложиться впечатление, что он безнадежен. На самом деле, он проделал очень хорошую работу. Он был очень стабилен; финишировал в большинстве гонок. Я не понимаю, почему он постоянно критикует своих партнеров по команде, в этом просто нет никакого смысла. Очевидно, он распаляется и начинает произносить различные реплики, о которых позже, возможно, жалеет, но, владея итальянским языком и побыв гонщиком "Феррари", он должен знать, что итальянские журналисты подхватывают любое сказанное тобой слово и публикуют его в печати. В беседах с британскими журналистами, по крайней мере с

большинством из них, я могу высказать некоторые мысли, и знаю, что не прочту их на следующий день в газете. Итальянская пресса, в отличие от британской, находится под куда более сильным давлением, и поэтому, похоже, Алеззи обречен на неприятности. Однако, никто не будет отрицать, что он хороший гонщик, несмотря на плохое начало этого сезона.

Не мог бы на 100% повторить это про Мику Хаккинена. Конечно, он выглядит очень быстрым. Вы можете наблюдать, как он режет шиканы и пролетает по траве, он ездит везде. Но пришел Култхард и, вовсе не в зрелищной манере езды, показал более хорошее время на круте. По-видимому чего-то в Микином репертуаре не хватает. Рон Деннис, босс "Макларена", оказывает Мике очень большую поддержку. Он стоит за него горой, в частности после той ужасной аварии в конце 1995 сезона. Мне кажется, Рон помнит тот день, когда Мика квалифицировался выше Сенны. Это произошло только однажды, но Рон помнит это. В конце концов, Хаккинен – очень быстрый гонщик, каких не очень много. Но я продолжаю считать, что арсенал его не полон.

Герхард Бергер, несмотря на то, что является одним из старейших гонщиков, все равно быстр – когда момент правильный. Он очень хорош в том, чтобы команда работала в его пользу, но он больше не является гонщиком высшего эшелона. Ему не по силам выиграть Гран-при, победы в котором он не заслуживает, в то время как никогда не покидает ощущение, что Прост или Сенна, или в наше время Шумахер способны преподнести сюрприз.

Мы позволяем себе проводить здесь сравнения потому что все гонщики "Формулы-1" быстры. Михаэль немного превосходит всех остальных, хотя если бы любой другой топ-пилот смог идеально настроить свою машину, то никакой бы разницы не было. Но если Шумахеру удастся сделать свою машину лучше остальных, то его уже не победить, как бы соперники не старались. То же самое было с Айртоном Сенной – если его машина работала отменно, остальные могли с тем же успехом остаться дома.

Помню, я следил за прогрессом Сенны в младших "Формулах" в ранние восьмидесятые. Я и понятия не имел об особенной ауре или чем-то в таком роде, но на пути к "Формуле-1" он выиграл все подряд. Его смерть в Имоле вызвала ужасный шок и принесла глубокую скорбь, особенно для его родной Бразилии, где он был национальным героем. Достаточно посмотреть на действия футбольной сборной Бразилии, когда они выиграли чемпионат мира в 1994 году и вынесли гигантский флаг с вышитой на нем надписью "Сенна жив". Суть заключается в том, что Айртон Сенна вошел в сердца людей, которые ничего не знали об автогонках, и им на эти гонки было наплевать. Но им было не наплевать, что он выигрывает для Бразилии. Он помог бразильцам подняться из тех ужасных условий жизни, в которых большинство из них существует. Для них Сенна был Богом.

В своем рассказе про всяческого рода героев я не могу не упомянуть о Джоне Уотсоне, пареньке из Белфаста, который пришел в этот мир и выиграл несколько Гран-при. Я следил за его прогрессом с большим интересом. Впервые встретив "Уотти", я сперва немного заробел, но чем больше я его узнавал, мне становилось все интересней, как этому человеку удалось выиграть пять Гран-при, причем некоторые из них в весьма впечатляющем стиле. У меня просто в голове не укладывается, насколько иным характером надо обладать, чтобы совершить подобное! Джон – славный, в общем-то парень, который желает всегда только добра, но однажды я был крайне разочарован, когда он решил не поддерживать меня во время слушаний по поводу инцидента на Гран-при Бразилии в 1994 году. Мне нужен был уважаемый гонщик, с опытом Джона, который бы объяснил поведение машин класса "Формула-1", и то, как гонщик может реагировать на ситуации, принимая решения в доли секунды. Джон сказал, что не сможет этого сделать. Я был разочарован; мне казалось, он обладает более твердым характером.

Как я уже говорил раньше, Эдди Джордан и вся команда в то трудное время оказывала мне потрясающую поддержку. И это очень много значит для гонщика, вращающегося в мире, где давление поступает со всех сторон. Именно поэтому я очень высоко ценю хорошие отношения, которые у меня сложились с Жаном Тодтом. Я честен с ним, и, мне кажется, он полностью откровенен со мной. Несколько раз в этом годе я его несколько напрягал, но мне казалось, я должен был дать ему понять, что я не особенно счастлив. Жан принял мои аргументы и в ответ высказал свое видение ситуации, которое, должен сказать, было вполне рационально. Но мне казалось, я должен сообщить свое мнение.

Единственно, Жан стремится меня опекать несколько сильнее, чем мне бы хотелось! Вообще-то я предпочитаю действовать самостоятельно, но, как и большинству людей, Жану кажется, что если меня предоставить самому себе, то я опоздаю на яхту, или куда бы то ни было еще. Кажется, у меня уже сложилась такая репутация! На самом деле, мне по душе самостоятельный образ жизни. Во время путешествий я могу прихватить с собой приятеля, чтобы мы могли повеселиться вместе. Но в любых других случаях я предпочитаю ездить без эскорта. К примеру, я не ощущаю необходимость, как некоторые другие гонщики, иметь под рукой менеджера или членов семьи, куда бы я ни направлялся. Я люблю полную независимость и не хочу беспокоиться о том, что делает кто-то еще.

Моя сестра Соня – это единственный человек, который находится неподалеку от меня на гоночных брифингах. Она - квалифицированный специалист, но к тому же присматривает за моей диетой и прочими частностями. Она очень эффективна в своей работе и очень хороша в том, что делает. В настоящий момент у Сони своя частная практика в Кенте, но в 1997 году она будет работать на меня в Ирландии в полном объеме, присматривать за сделками по недвижимости и другими деловыми штуками, которые меня могут заинтересовать, а в промежутках выполнять для меня общую физиотерапию. Мы очень близки, но

как и все братья-сестры, мы не гуляем вместе, и не болтаем часами по телефону. Эти отношения из тех, когда нет необходимости много говорить. Соня приступила к работе со мной на гонках только в этом году, и это оказалось очень успешным. Она – просто фантастика. Помимо того, что она следит за моей едой и физиотерапией, Соня еще выполняет множество рутинной работы, как то утрясание вопросов с пропусками и прочих вещей. Я могу ей в этом довериться, потому что знаю, что работа будет сделана как надо. Я доверяю Соне на все 100 процентов и это прекрасно, потому что позволяет мне полностью сосредоточиться на работе по управлению гоночным автомобилем и интеграции в команде.

Перед тем, как я оказался в "Феррари", некоторые полагали, что у руководства возникнут проблемы как со мной, так и моим подходом к делу. На самом деле, единственно, о чем со мной говорил Жан Тодт, это об отношениях с прессой. Он продолжает твердить мне, чтобы я был крайне в таких случаях осторожен.

Я прекрасно это понимаю, но, кажется, нахожусь в безвыигрышной ситуации. Однажды я застрял в Милане и решил съездить в Монцу, чтобы посмотреть, как проходят тесты, пускай даже мне не суждено было самому сесть за руль. Я говорил с парнями из "Джордана", когда подошел итальянский журналист и спросил, собираюсь ли я обратно в "Джордан". Я дал отрицательный ответ, и спросил его, почему это он так решил. Когда он ответил, что у него закралась такая мысль, потому что я был в боксах "Джордана", я объяснил ему, что просто зашел потреться со старыми друзьями и посмотреть, как идут тесты.

На следующий день в его газете была опубликована статья, в которой утверждалось, что я покидаю "Феррари" и возвращаюсь в "Джордан". Хуже того, эта газета процитировала мои слова, что у меня нет шансов в "Феррари", пока тут остается Шумахер. Естественно, Жан Тодт решил поинтересоваться, что это вообще все значит. Я ответил, что это выдумки чистой воды. И как мне соблюдать осторожность с такими журналистами? Если они решают написать выдуманную статью, то какой смысл мне о том беспокоиться? До тех пор, пока в команде понимают, что все это чушь, в треволнениях смысла нет.

Перед тем, как отправиться на финальную гонку в Японию, я заскочил в офис Джона Барнарда в Англии, просто чтобы узнать о будущих планах. По ходу сезона я обнаружил, что все больше и больше общаюсь с Джоном. Он очень прямолинейный, очень рациональный человек. Он один из первых, кто принял трудности, возникшие при разработке машины, несмотря на то, что когда дело касалось проектирования кокпита, в его оправдание должен заметить, он следовал скорее духу правил, нежели букве закона. Как я уже говорил ранее, на мой взгляд то, как "Вильямс" и "Джордан" их интерпретировали – неприемлемо. Я продолжаю верить в то, что следовало заставить их к началу сезона перепроектировать машины. Их версии дизайна кокпита находились в рамках закона, но отнюдь не такими, ради чего эти законы принимались.

Как бы то ни было, это не имело никакого значения в наших дискуссиях с Джоном по поводу его планов на 1997 год. Мне по душе общение подобного рода, потому что я открытый человек и приветствую всякие предложения. Вообще говоря, жизнь в целом была хороша, потому что я направлялся в Японию и Сузуку, в страну и на трассу, которые мне очень нравятся. Пускай сезон-96 подходил к концу, но я чувствовал, что у меня остается один последний шанс.

Глава 17. Конец сезона в Токио

Просто удивительно, насколько мелочи могут выбить вас из колеи. Я прибыл в Токио за десять дней до ГП Японии, ради того, чтобы прошвырнуться по старым местам. Адам Купер, британский журналист, который в свое время писал отчеты о японской "Формуле-3000" во времена моего там пребывания, путешествовал со мной, и одной из первых остановок на нашем пути стал "Президент-Отель".

Мы оба приятно удивились, обнаружив знаменитый велосипед, который все подряд использовали в качестве средства передвижения, припаркованный на обычном месте. Но тут же наши сердца захолонуло, когда мы поняли, что последним, кто им пользовался, был Джефф Кроснофф. Он прицепил на раму наклейку со своего шлема; велосипед, покрытый пылью, стоял точно там, где он его оставил.

Для нас это был мучительный момент. Мы приехали сюда, чтобы развлекаться, а после подобных приветов из прошлого уже не до веселья. Я мгновенно вспомнил о том, как мы с Джеффом планировали, что однажды соберем всех здесь в Токио и устроим шикарную вечеринку. А теперь, когда Джефф и "Ратци" покинули этот мир, этого уже никогда не случится.

Мы с Адамом отправились по клубам и местечкам, знакомым нам по прошлым годам, и раз за разом там и сям всплывало имя Джеффа. "Мы сделали это, когда здесь был Джефф..." - "А ты помнишь тот раз, когда Джефф сделал то-то?" И т.д. Несмотря на то, что Джефф не пил, он всегда был в нашей компании, и веселился от души. Если бы не та авария, уверен, что он специально прилетел бы в Токио, чтобы присоединиться к нашей компании и рассказать о своих индикарловских приключениях.

Мы отправились в знакомые ему клубы, в места типа "Королева Лексингтона", и ее владелица Шига прислала нам бутылки шампанского. Потом перебрались в "Хард-Рок Кафе", очень маленький клуб, где играют по-настоящему хорошую музыку. Нынче "Мотаун" стал весьма популярным по выходным, поэтому мы решили зайти туда в понедельник вечером, когда там почти никого не было, и мы всласть слушали Вана Моррисона и "Роллинг Стоунз" до раннего утра. По пути я встретил нескольких человек из "Церумо", команды "Формулы-3000", за которую я

выступал в Японии. Мы классно повеселились. Было так трудно заставить себя оторваться от этого времяпрепровождения и отправиться в путешествие на 300 миль на запад в Сузуку на финальную гонку сезона. После нескольких кругов практики, я уже едва ли не жалел, что не остался в Токио.

Практически сразу я мог сказать, что наша машина в Сузуке не будет находиться на должном уровне. На бумаге все выглядело хорошо, когда Михаэль и я показали лучшие времена по ходу первой сессии – но это случилось только потому, что трасса была мокрой. Я понимал, что как только дождь прекратится, нам придется плохо, и, разумеется, едва мы перешли на слики и выехали на трассу, я отстал на целую пропасть.

В нашем календаре "Сузука" является третьей по величине трассой. Она сочетает в себе хорошие повороты – за исключением крутой шиканы в самом конце круга, которая просто невероятно тупа – и самое главное здесь – иметь машину, которая, помимо всего прочего, отлично сбалансирована. К примеру, "Макларены", пускай даже не обладая супер-эффективностью, все равно были очень хорошо сбалансированы по части прохождения поворотов. Чего нельзя было сказать о "Феррари". Всякий раз, когда я тормозил, машина пыталась сорваться в избыточную поворачиваемость, а как только я начинал прибавлять газ на выходе из поворота, машина шла в недостаточную поворачиваемость, и я понимал, что предстоит изрядно потрудиться.

Впрочем, несмотря на это, квалификация прошла куда лучше, нежели я себе представлял. Михаэль показал третье время, а я был шестым, ровно на одну секунду медленнее. На самом деле, я думал, что могу оказаться пятым или даже четвертым, но мой мотор, по каким-то странным причинам, был медленнее михаэлевых на засечке скорости, даже несмотря на одинаковый угол наклона антикрыльев; другими словами я не пытался больше нагрузить крылья в поисках большей прижимной силы в поворотах, за что потом пришлось бы расплачиваться повышенным лобовым сопротивлением на прямой. Мотор не был таким же мощным, вот и все.

Вдобавок мой последний комплект покрышек недостаточно прогрелся, но помимо этого, когда шел свой последний быстрый круг, меня намеренно придержал Герхард Бергер. И это был не последний раз за уикенд, когда он возникнет на моем пути.

И вновь, когда дело дошло до атак гоночных фанатов, Сузука предстала во всей своей суматошной красе. Они просто с ума сходят по автогонкам, и это крайне осложняет жизнь. Пускай отель находится всего в десяти минутах ходьбы от входа на трассу, и тем не менее гонщики вынуждены преодолевать этот путь на мопеде или машине. А некоторые даже на вертолете. Проблема в том, что если остановиться подписать хотя бы один автограф, то моментально окажетесь

погребенными в толпе. Японцы, несмотря на всю свою вежливость, могут быть ужасно назойливы.

Сузука славится массовой посещаемостью. В прошлом "Формула-1" была столь популярна, что продавцы билетов решили распространять их через лотереи, но в этом году я заметил, что народу на трибунах стало меньше. В Японии все большую популярность завоевывал футбол, а гонки "Формулы-1" сильно упали в глазах болельщиков после смерти Айртона Сенны в 1994 году. В Японии он был национальным кумиром, почти в той же степени, как и в Бразилии. Не знаю, произошло ли это потому, что все свои три титула он выиграл на Сузуке, но несомненно, после его аварии в Имоле, снижение посещаемости было налицо.

Вполне естественно, информационный всплеск, последовавший вслед за потерей столь известной личности в 1994 году, произвел большой резонанс, привлекая внимание к автогонкам и вызвавший большое число комментариев, в большинстве своем дилетантского характера. На мой взгляд, ФИА слегка переусердствовала в своем стремлении как-то отреагировать на случившееся, ведь они понимали, что нельзя оставаться в стороне. Оказываемое на них давление принять меры было слишком велико, чтобы позволить им выбрать разумный курс, и у них не оказалось времени на то, чтобы подойти к принятым решениям взвешенно и продуманно.

Если говорить в общем, то на мой взгляд реконструкции автодромов было уделено чрезмерное внимание, в то время, как изменениям в правилах касательно самих гоночных машин – недостаточно. Мало снизить мощность с 3,5 литров до 3-х. Следовало понизить объем двигателя до 2,5 литров. На самом деле, мне кажется, нужно было вообще дойти до 2 литров, потому что на обычных машинах стоят именно такие моторы. У очень небольшого числа стоят 2,5-литровые, и вообще ни у кого нет 3-х.

Думаю, переход на 3 литра был неверен. Куда лучше было бы сначала прописать в правилах 3 литра на один год, и 2 литра на следующий. Проблема в том, что эти машины в наши дни стали чертовски быстры. Не знаю, почему правящие структуры пошли на один шаг, и не предприняли второй. Наши конструктора так умны, а технологии столь продвинуты, что мы можем практически мгновенно нейтрализовать любую потерю в скорости.

Были сделаны предположения, что ответом на возникшую проблему может стать снижение прижимной силы, которое снизило бы скорость машин в поворотах и увеличило тормозное расстояние, так как тормоза стали бы менее эффективны. Но это никак не избавляет нас от проблемы избытка мощности. От уменьшения прижимной силы вырастет скорость на прямых. А при нашей мощности моторов, на прямой машины будут как ракеты. Необходимо повлиять именно на объем двигателя. И необходимо сделать один, но большой шаг, нежели несколько маленьких.

По части трасс они неплохо потрудились, внося изменения в Имолу. А вот например с "Бланшимоном" в Спа они, на мой взгляд, несколько перестарались. "Бланшимон" – очень быстрый левый поворот, который проходит на 170 милях в час. По-моему, после изменений этот поворот стал хуже, чем раньше, поскольку они убрали барьер подальше от трассы. Если ограждение стоит прямо у трассы, то вы влетите в него дай боже. Но это будет скользкий удар, стало быть никаких проблем. Тут срабатывает тот же самый принцип, что и с бетонными стенами на трассах "Индикара". От вида стен душа уходит в пятки, но при аварии машина влетает в бетон обычно под очень небольшим углом.

В Спа еще добавили песчаную ловушку, которая там совершенно ни к чему. До тех пор, пока гравийная зона не простирается на 150 метров, в ней нет никакого смысла. А та, которую насыпали в "Бланшимоне", была явно мала. Она сначала поднималась, а потом, поскольку стена в задней части была не слишком высока, уровень ловушки опять снижался. В итоге вылетающий автомобиль должен был пролететь ее насквозь, перелететь через стену и отправиться напрямик в деревья. Уму не постижимо. Я спросил одного из официальных лиц, зачем все это было сделано, и он, помявшись, пробормотал, что пока так, а потом будет эдак. Он добавил, что у него нет настроения об этом говорить!

Принимая во внимание, что ни одна трасса на свете не может считаться достаточно безопасной, "Сузука" в этом плане достаточно хороша. И разумеется она стала прекрасной ареной для финального сражения за корону чемпиона мира 1996 года между Жаком Вильневым и Деймоном Хиллом. Вильневу для победы в чемпионате необходимо было выигрывать, при условии, что Хилл в свою очередь не попадет в призовую шестерку. Но если Деймон наберет хотя бы одно очко, то чемпионом станет он. Высокий градус борьбы был задан стартом обоих претендентов с первой линии стартовой решетки.

Жак не сильно поспособствовал повышению своих шансов, стартовав из рук вон плохо. Я прошел его на спуске с пригорка. По правде говоря, мой старт оказался столь удачным, что на входе в первый поворот я обнаружил себя с внешней стороны Михаэля Шумахера. Я еще подумал: "Бооже, и что ж мне теперь делать?" Я понимал, что по ходу гонки темп Михаэля будет выше моего, и поэтому я учтиво пропустил его вперед. Поначалу Михаэль понемногу отрывался, но затем я начал сокращать отрыв; на самом деле я прилично отыгрывал всякий раз в конце прямой.



Я знал, что Вильневу абсолютно нечего терять, и он будет мчать напропалую, и вот пожалуйста, к шестому кругу он уже повис у меня на хвосте. Шел он куда быстрее, да обогнать никак не мог. Я почувствовал легкие угрызения совести, что сдерживаю его и встаю на пути к его борьбе за титул, поэтому не стал чинить препятствий в шикане, и позволил ему себя обогнать. Это отбросило меня на пятое место, но все равно к концу 15 круга нас с Михаэлем разделяло всего 4,5 секунды.



Михаэль совершил первую плановую остановку в конце следующего круга, а я заехал в боксы после окончания 18-го. Когда я вернулся на трассу, ситуация в корне изменилась. Я отставал уже на девять секунд, и в ходе пит-стопов меня обогнал Хаккинен на "Макларене". Моя же остановка не заняла много времени, и только после изучения времен на круге мы позже поняли, что мой круг перед остановкой и после нее были медленнее михаэлевских, что и стало причиной такой разницы.

Второй отрезок дистанции прошел достаточно одиноко. Я умудрился остаться впереди брандловского "Джордана", и ехал в темпе, позволявшем не упускать из вида Хаккинена. После второй и последней остановки в боксах, я выехал позади Брандла. На выходе из шпильки я поравнялся с "Джорданом", и тут он повернул руль и пихнул мое заднее правое колесо, что никак не способствовало повышению управляемости машиной. И тем не менее, я все равно проскользнул вперед и вышел на пятую позицию.

Которая превратилась в четвертую вскоре после того, как наступила драматическая развязка чемпионата. Вильнев потерял заднее колесо и его "Вильямс" ускакал с трассы. Само же колесо проскочило через гравийную ловушку и влетело в сетку ограждения, за которой сидели зрители. До сих пор не могу поверить, как оно никого не зашибло.

За двенадцать кругов до финиша мое четвертое место подверглось атаке Бергера, но я сохранял спокойствие, ибо настроил свою машину на хорошее прохождение поворота "Ложка", который находится в самой дальней части трассы и выводит на длинную заднюю прямую. По своему опыту я знал, что если машина хорошо работает в "Ложке", то у соперников нет шансов сесть на хвост и потом обогнать. Бергер, на тот момент быстрейший на трассе, оправлялся после случившегося ранее инцидента. Он попытался совершить сверхамбициозный маневр в попытке забрать лидерство у Хилла. И насколько же тупым надо быть, чтобы попытаться повторить этот маневр со мной.

Я повернул при въезде в шикану, и, прежде чем я успел понять, что происходит, раздался громкий "бум" и "Феррари" подлетела в воздух и едва не перевернулась. Не знаю, о чем там думал Бергер, но он никоим образом не мог меня там обогнать. В итоге вот уже две гонки подряд он в меня въезжает. После этого он принес свои извинения. Я ответил, что один раз было вполне достаточно. Два – это уже нонсенс.

На счету Герхарда множество эпизодов подобного толка. Он чуть не вынес Хилла, гонщика, который борется за чемпионский титул, и это просто немыслимо, когда такое совершает человек с опытом Бергера. В такие моменты, когда ты имеешь дело с кем-то, у кого есть шанс реализовать амбиции всей своей жизни, надо придерживать своих коней. Взять на себя риск въехать в задницу претендента на

титул и возможно своим маневром, лишит его чемпионства, просто выше границ моего понимания.

На мой взгляд, Бергер был достоин того, чтобы пресса его порвала на куски, но не думаю, что это случится. Обычно Герхарду все сходит с рук, потому что все вокруг твердят, что он такой приятный парень; просто удивительно, насколько часто это сбывается, ведь он варится в этом бизнесе уже порядочное время. В конце концов, тот, кто регулярно выносит людей с трассы, не может считаться приятным парнем. Я знаю, что мне надо быть осторожным в своих словах после того, что я проделал с Дерекком Уорвиком в 1993 году в том же самом повороте, но, как я уже объяснял в первых главах, тому были свои причины. Насколько мне известно, я-то не пытался вынести Бергера с трассы на скорости в 170 миль в час...

По крайней мере официальные лица приняли правильное решение, и Бергер получил штраф на одну гонку, отложенный на три. Впрочем, мне от этого радости было мало, ибо пришлось попрощаться с тремя очками, которые позволили бы подняться с десятого места на восьмое, сравнявшись с кем-то по итоговому результату.

Меня это страшно расстроило, хорошей же новостью было то, что Михаэль финишировал вторым и набрал достаточное количество очков, чтобы выйти на третье место в личном зачете, и на второе в Кубке конструкторов. После столь трудного сезона, это был потрясающий результат. Такой же, как и достижение Деймона, который выиграл и гонку и чемпионат.

Я был очень рад за Деймона. Перед стартом гонки он оказался в ужасно неприятной ситуации. Вильнев мог только выиграть чемпионат, а Хилл только потерять. Не хотел бы я оказаться на месте Деймона. Он хорошо стартовал, и, несмотря на то, что его машина намного превосходила остальные, проделал хорошую работу, несмотря на большое оказываемое давление. Было бы жаль, если б Деймон чемпионата не выиграл. У Вильнева еще все впереди. Деймон старше, и, если уж говорить откровенно, не думаю, что у него еще раз появится возможность выиграть титул.



У меня складывается такое ощущение, что в целом "ТВР Арроуз" будет достаточно неплох, но не думаю, что команда войдет в число лидеров. Топ-команды слишком твердо стоят на ногах, чтобы позволить малышам одержать над ними победы, независимо от того, насколько хорошо они могут быть организованы. Тем не менее, я думаю, что "Формуле-1" пойдет на пользу приход команды Джеки Стюарта в 1997 году. Вообще-то я не очень большой его фанат, но он привлечет внимание, благодаря своей репутации, и очевидно, его команда славно потрудится. Мы не будем вспоминать в данном случае "Форти" или еще какие мелкие команды, которые в последние годы ничего, кроме смеха не вызывали.

Те же самые слова, что и про Стюарта, я могу произнести про "ТВР Арроуз". Том Уокиншоу очень проницательный человек. Я общался с ним насчет места в его команде "Лижье" в 1996 году, но в то же самое время случились переговоры с "Феррари". Том собирался заплатить мне приличную сумму денег, и должен признать, что в будущем мне было бы приятно сесть за руль его машины. Он крепкий орешек и очень хочет выиграть. Он сюда пришел не ради денег, а исключительно ради побед. Единственные владельцы команд, про которых я могу сказать то же самое, это Рон Деннис из "Макларена" и Френк Вильямс. В этом отношении Френк просто безжалостен.

По крайней мере я знал, что, несмотря на все наши неприятности, "Феррари" достаточно крупная и сильная команда, чтобы в перспективе выйти на стабильно хороший уровень выступлений. 1996 год стал самым худшим их всех, что у меня были в автогонках. Но в конце тоннеля мерцал лучик света. Я рассматривал это как разницу между высадкой на необитаемом острове мимо которого - ты знаешь - не проплывет ни одно судно и не пролетит ни один самолет; и островом с регулярным сообщением. Именно здесь проходит граница между надеждой и депрессией.

Я очень надеялся в 1997 году стать постоянным посетителем подиумов. Я предсказывал совершенной иной настрой в команде, и что год будет совершенно иным. Я буду чаще участвовать в тестах; "Феррари" будет лучше организована. Я искренне верил в то, что она предстанет единым организмом. Да, конечно, каждая команда делает подобные заявления по окончании трудного сезона, но "Феррари" первыми признали возможности для улучшения ситуации. Почти все кусочки мозаики уже были собраны.

Новая машина казалась более конкурентоспособной. Как я уже упоминал ранее, наипоследнейший мотор был очень приятен в обращении. Мне следовало получше узнать и понять команду, и я ощущал, что на мою мельницу в следующем году будет литься больше воды. Пускай о победе в чемпионате мне еще было далековато, но я серьезно настраивался в 1997 году открыть счет своим победам в Гран-при. И все-таки, по своему прошлому опыту я осознавал, что в автогонках трудно что-либо загадывать наперед. Время покажет.