

ДЖЕНСОН БАТТОН



БЫТЬ ПИЛОТОМ
«ФОРМУЛЫ-1»

Дженсон Баттон

Быть пилотом «Формулы-1»

Серия «Спортивные легенды»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=61655521

Д. Баттон. Быть пилотом «Формулы-1»: ООО «Издательство АСТ»;

Москва; 2020

ISBN 978-5-17-120933-9

Аннотация

Что такое моторхоум, симулятор, тесты? Как правильно отмечать победу и почему важно затыкать большим пальцем бутылку шампанского на подиуме? Чемпион мира 2009 года, британец Дженсон Баттон приоткрывает завесу тайны над паддоком «Ф-1» и рассказывает, что же это такое, быть пилотом «Формулы-1».

Вы поймете, какие 12 качеств необходимы каждому гонщику, а также что работа пилота состоит не только в пилотировании болида, но и в умении общаться со спонсорами, СМИ и командой. Вы даже научитесь управлять машиной, правильно обгонять, тормозить и выбирать тактику на гонки. И, конечно, узнаете много нового о карьере самого Баттона: о его возвращении в «Формулу-1» на Гран-при Монако в 2017 году, об участии в других гоночных сериях, о взаимоотношениях с героями «Формулы-1», знакомыми каждому болельщику.

Сложно представить, что профессиональный пилот может забыть, как заводится болид, но Баттон расскажет не одну забавную историю из паддока.

В формате PDF A4 сохранён издательский дизайн.

Содержание

Уроки вождения	6
Триумфальное невозвращение	9
Монако	14
Как быть эгоистичным подонком (и прочие необходимые навыки)	22
Конец ознакомительного фрагмента.	40

Дженсон Баттон

Быть пилотом

«Формулы-1»

Jenson Button

How To Be An F1 Driver: My Guide To Life in the Fast Lane

© Jenson Button, 2019

© Перевод на русский язык, оформление. ООО «Издательство АСТ», 2020

* * *

*Посвящается моему «новенькому», Хендриксу
Обязательно куплю тебе книгу «Как стать
врачом», чтобы уровнять шансы.*

Уроки вождения

– Так, мистер Бартон, – говорит инструктор по вождению спокойным хриловатым голосом, по которому можно распознать коренного жителя Лос-Анджелеса.

– Баттон, вообще-то, – поправляю я, усаживаясь за руль «Хонды-Аккорд» и готовясь к началу урока. – Дженсон Баттон.

– Джинсен Баттон?

Пробую еще раз:

– Дженсон Баттон.

– Точно! – вскрикивает он. – Это все ваш английский акцент. Дженсон Баттон. Джен-сон Бат-тон. Все. Понял. Ладно, мистер Бат-тон, нам надо немного подтянуть ваши навыки вождения по городу, чтобы подготовить вас к экзамену на права, все верно?

– Да, – отвечаю я.

После того как мы с Бритни стали жить вместе, я очень скоро обнаружил, что для вождения в Лос-Анджелесе недостаточно просто держаться правой стороны дороги. Оказывается, здесь есть множество всяких мелочей, например, разрешено поворачивать направо на красный свет, а еще всякие заморочки с велосипедными дорожками, и мне нужно все это знать, чтобы получить калифорнийские права. Неважно, кто ты и откуда, чтобы ездить по местным дорогам, нужны

калифорнийские права.

На самом деле, потом окажется, что знание всех этих тонкостей мне не пригодится, ведь экзамен будет проходить так: я недолго, но очень нервно поезжу по Фонтане, слушая, как экзаменатор говорит сквозь зубы: «Здесь разрешено ехать 50, можете ускориться», – после чего она поставит мне «зачет» по всем позициям, кроме одной – торможения. Видимо, я поздно тормозил.

– Я не поздно тормозил, – буду жаловаться я Бритни после экзамена.

– Ты всегда поздно тормозишь, – смиренно ответит она.

Но это все потом. А сейчас мне надо немного разобраться с тем, как устроена дорожная система в Лос-Анджелесе, моем новом доме, а для этого самый лучший способ – взять урок вождения. С одной стороны, такое благоразумное поведение на меня не похоже. С другой, стыд за первый экзамен по вождению, который я провалил в Британии, все еще жжет сердце, и я хочу все сделать как следует. Да и к тому же отец Бритни служит в дорожном патруле, так что мне надо быть пайнкой.

– Ладно, мистер Бат-тон, давайте трогаться? – говорит инструктор. Мы начинаем движение, и тут я понимаю, что это всего лишь четвертый урок вождения в моей жизни, а предыдущие три были целых двадцать лет назад, когда моим инструктором был Роджер Брант, соперник отца по автокроссу. Роджер был не виноват в том, что я провалил тот экзамен.

Проблема была в моей самоуверенности.

– Хорошо получается, – подбадривает меня инструктор, и затем спрашивает: А кем вы работаете, мистер Бат-тон?

– Вообще-то, вожу автомобили.

Он прикидывает. *Доставка пиццы? Uber? Курьерская служба?*

– Гонщиком, – уточняю я, чтобы ему помочь.

– Гонщиком? Ого.

Повисает молчание, но, бросив быстрый взгляд в сторону, я вижу, как он ищет меня в Интернете.

– Ого, – наконец произносит он и показывает мне телефон. – Это вы?

– Да, это я.

Он пристально смотрит на экран телефона.

– Тут написано, вы закончили карьеру в «Формуле-1», это правда?

– Нууу... – отвечаю я.

Триумфальное невозвращение

Прямо как в поговорке, птичка на хвосте принесла новость: «тебе позвонят».

Многие мне это говорили. *Тебе позвонят. Со дня на день.* И я думал, стоя у бортика своего бассейна: *черт, правда, что ли? Может, номер сменить...*

Проблема заключалась в том, что моя последняя гонка «Формулы-1» (по крайней мере, на тот момент я считал ее последней) прошла в Абу-Даби в 2016 году, и это было замечательно. Нет, сама гонка получилась так себе – я сошел с трассы из-за поломки передней подвески; но, по большому счету, это не имело значения, так даже было лучше – мои проводы состоялись немного раньше, и им не пришлось конкурировать с поздравлениями на подиуме (у которых, разумеется, и так не было шансов).

Все собрались, чтобы попрощаться со мной: команда, друзья, члены семьи, Бритни. Проводы были великолепные, трудно было представить лучший финал для 17 лет, которые прошли в самолетах, моторхоумах и тесных кокпитах. Да, это мечта любого мальчишки, и я ни в коем случае не хочу показаться неблагодарным, потому что в течение всех этих 17 лет я не мог поверить собственному счастью, но...

Всегда есть какое-то «но». В 2014 году скончался мой отец, и вместе с ним я потерял частичку себя. Я не имею в

виду тягу к гонкам, которая, как вы скоро увидите, ничуть не ослабла. Скорее, ушло удовольствие от жизни гонщика «Формулы-1». Без отца паддок был уже не таким, как раньше. И дело не только в этом, я устал морально и физически от такой, в конечном счете, однообразной жизни. Наступает время, когда хочешь вырваться из круга, каким бы привлекательным он ни был. Поэтому я решил завязать с «Формулой» и заняться чем-нибудь другим: например, триатлоном и дизайном интерьеров. Мне хотелось избавиться от давления, которое испытывают гонщики со стороны команды, напарников, спонсоров, СМИ, скрыться от всего этого великолепного, но физически и эмоционально изматывающего вихря. Впервые за всю мою взрослую жизнь дом перестал быть просто местом для ночлега; я начал подумывать о том, чтобы пустить корни и сделать это вместе с Бритни, которая, возможно, и подтолкнула меня к этому решению. Я даже получил калифорнийские права и уже собирался удовлетворить свою жажду скорости, участвуя в гоночной серии *Super GT*.

Другими словами, все шло без сучка, без задоринки. И никаких планов, связанных с «Формулой-1».

Я думал: так может, в этот раз птичка ошиблась?

Может быть, никто и не позвонит?

А затем как-то утром раздался телефонный звонок от гоночного директора команды *McLaren* Эрика Булье, и он сказал мне, что Фернандо Алонсо хочет принять участие в гонке «500 миль Индианаполиса», которая проходит в один день с

Гран-при Монако, а это значит...

– Мне нужно, чтобы в мае ты пилотировал в Монако.

Было начало апреля, так что я ответил:

– Я же вообще не знаю эту машину. К тому же не участвовал в гонках с ноября прошлого года. Все это время я готовлюсь к триатлону и занимаюсь дизайном интерьеров. Если нужен совет, в какой цвет выкрасить стену, это я легко, но сажать меня за руль в Монако?..

Дело в том, что для гонщика, какой бы машиной он ни управлял, важно быть подготовленным – в конце концов, тебе не все равно, что люди про тебя скажут, а в том сезоне как раз произошло одно из самых серьезных изменений регламента в истории «Формулы-1». Машина будет вести себя совершенно по-новому. Изменится не только шасси, покрышки будут больше, тяжелее, шире, увеличится прижимная сила.

– Ты – запасной пилот, – напомнил Эрик в ответ на мое явное нежелание ехать, – это твоя работа.

– Ну ладно. Дай я это обдумаю.

Я был в тупике. И мне, и Эрику было хорошо известно, что по контракту я обязан пилотировать. Ну и что; я разглядывал свой бассейн. Вспомнил о Бритни, которая сейчас занимается чем-то по дому, и набрал телефон моего менеджера Ричарда Годдарда.

– Я могу как-то выкрутиться?

Он прочистил горло.

– Ну, вообще-то, нет. Смотри, тебе целый год платят большие деньги, и все, что от тебя требуется, – это быть готовым на случай, если ты понадобишься.

– Да, но я не думал, что понадобится.

– Ну вот, понадобился. Причем для того, чтобы принять участие, наверное, в самом престижном гран-при «Формулы-1» на свете. Не повезло тебе, да?

Ричард знает примерно столько же о пилотировании, сколько я знаю о работе менеджера гонщиков. Иными словами, довольно-таки много, во всяком случае, побольше человека с улицы. И все же секреты шеф-повара ему недоступны. Каково это – сидеть за рулем гоночной машины? Что чувствуешь посреди карнавальной суматохи гран-при? Экипировка, комбез. Ритуалы, регламенты и соревнования. Как правильно входить в поворот, следить за моторхоумом и почему никогда, ни при каких обстоятельствах, не следует покупать яхту.

Вы, кстати, обо всем этом скоро узнаете, если, конечно, продолжите читать.

Итак. Я понял ситуацию, повесил трубку и быстро все обдумал. На это ушла всего пара минут, и, перезванивая, я уже смотрел на вещи совершенно иначе.

– Здорово, Эрик. С удовольствием буду снова пилотировать ваш болид.

И это была чистая правда, такая уж у меня жизненная философия: чем бы ты ни занимался, все надо делать на со-

ведь.

Тем более, когда ты связан контрактными обязательствами.

Монако

Давным-давно, когда Льюис был моим напарником в *McLaren*, мы с ним записывали озвучку наших персонажей в мультсериале *Tooned*. Это был уже второй раз, когда я окупился в мир высокой драматургии: в 2011 году я снимался в оscarоносной рекламе *Head & Shoulders*. Но вообще-то мультфильм получался неплохой, детишкам вполне можно показать.

В этом мультике показывали большую подземную трассу, на которой мы с Льюисом тренируемся, и многие были уверены, что она действительно существует в штаб-квартире *McLaren* в Уокинге.

Правда жизни: такой трассы у нас не было.

Зато у нас был симулятор, из которого я не вылезал целых два дня перед гонкой в Монако. На самом деле ощущения от машины были хорошие. Я даже задумался, может не стоило из-за этого волноваться? Конечно, я угодил в бухту. Дважды. Но в реальности этого бы не случилось – там есть ограждения, так что, в целом, я был доволен.

И вот я прибываю на трассу. Вылитый Ганнибал из *Команды-A*¹: старая гвардия в сборе, и даже не пришлось при-

¹ Американский приключенческий телесериал, главный герой которого Джон «Ганнибал» Смит обладает навыками маскировки и перевоплощения. – *Прим. пер.*

бегать к маскировке. Вместе со мной прилетели Бритни, Ричард, личный физиотерапевт Майки, мой лучший друг Крис Банкомб, мой PR-менеджер Джеймс Уильямсон – знакомые все лица.

И все же, заходя в паддок, я испытал странное ощущение. С одной стороны, ничего не изменилось, с другой – время не стояло на месте. И еще кое-что: не было того груза ответственности. То есть он был. Но только в моей голове. А вот постороннее давление исчезло. Все думали: да он семь месяцев не пилотировал, даже не сидел в этих новых болидах. Понятно, что он не покажет такие результаты, как раньше.

Несмотря на все это (а, может быть, как раз из-за этого всего), я вдруг задумался: *минуточку. А насколько хорошим вообще может быть результат?* В конце концов, это «Монте-Карло», – трасса, которую я знаю как свои пять пальцев: я провел здесь 16 гонок, и мне, как правило, сопутствовала удача. Да, на этой трассе произошла самая серьезная моя авария (2003 год, свободный заезд, столкновение на скорости 300 км/ч и ночь в больнице), но здесь же я проехал один из лучших своих кругов (2009 год, квалификация за команду *Brawn*, в результате которой я получил поул и выиграл гонку).

Плюс, какое-то время я здесь жил, так что это была, можно сказать, домашняя гонка.

Так я начал мечтать. Ничего заоблачного. Никаких глупостей. На подиум я, само собой, не рассчитывал. Но я наде-

ялся попасть в первую десятку; я также надеялся объехать моего напарника Стоффеля Вандорна и заработать для команды первые очки в сезоне.

Наступило время первого свободного заезда. Я сглотнул и постарался справиться со странным ощущением. Это чувство, что я – инородное тело внутри машины, преследовало меня с того момента, как я отпустил сцепление и машина покатилась из гаража вдоль пит-лейн; в это время я проверял спидометр и пытался разобраться с непривычным расположением кнопок на руле.

Я выехал на трассу. Первый поворот расположен внутри пит-лейн, затем – подъем на холм, а дальше – площадь Казино, и к этому моменту я уже начал привыкать к машине. Помню, как проезжал через площадь и на лице у меня сияла *широкая* улыбка, потому что внезапно то странное ощущение пропало, я чувствовал себя уверенно и думал: *серьезно?* Семь месяцев прошло с моей последней гонки. Болид совсем другой. И при этом все нормально. Просто блеск.

К концу круга я был убежден: мир, конечно, не стоял на месте, но и особенно далеко не ушел. Это по-прежнему машина. У нее по-прежнему четыре колеса, которые соприкасаются с дорогой, и в моих руках руль, который меня слушается.

Суббота. Квалификация. Все в порядке, и первая сессия прошла как надо, в смысле, я вышел во второй сегмент и был доволен болидом. Постепенно я все больше начал доверять

машине, и, хотя торможение все еще не было идеальным, я был уверен, что могу улучшить свой результат.

Более того, я знал, что еще не полностью выложился. Другими словами, можно было улучшить результат.

Следующий круг не задался. На первом повороте были проблемы с торможением. Но это не так уж важно: преодолев короткий подъем, я быстро об этом забыл и снова наслаждался ездой, с улыбкой я проехал Казино, в этот раз выжимая все на полную катушку, слегка задел ограждение и скорректировал маленький занос на выезде из поворота. Оставшуюся часть этого чудесного круга у меня было чувство, что я почти – почти – разобрался с машиной.

– Ты на девятой позиции, – передали мне в конце круга. – Ты вышел в третий сегмент.

Для меня это было все равно что завоевать поул. Я был на седьмом небе. И самое главное: я обошел Стоффеля – моего партнера по команде – а в «Формуле-1» единственным мериллом твоих способностей является то, можешь ли ты обогнать своего напарника.

Спустя два часа я вернулся с небес на землю, причем шлепнулся с такой силой, что удар можно было зарегистрировать сейсмографом.

– У нас проблема.

– Что за проблема?

– Проблема с движком. Надо менять.

– В смысле?

– Придется стартовать из пит-лейна. В общем, ты на последней позиции.

Я спросил:

– Вы знали, что так может получиться?

Покашляв и уставившись на свои ботинки, они ответили.

– Да, просто не хотели тебе говорить перед квалификацией.

Поразмыслив над этим и поостыв немного, я решил, что так, пожалуй, было лучше: если бы я знал о потенциальных проблемах с двигателем, то не выложился бы как следует и два дня прошли бы впустую.

Но на самом деле было обидно, тем более проблемы были только у моего болида, и в результате Стоффель передвинулся на девятое место, а мне оставалось идти на воскресную гонку, как на плаху, ничего хорошего ждать не приходилось.

Вот тут мои ожидания оправдались на все сто.

На следующее утро я проснулся, мрачно предвкушая, как буду два часа нарезать круги по Монте-Карло, пока меня обгоняют, и никто не мог вывести меня из этого состояния.

И действительно, шла гонка, смена стратегии пит-стопов ничего не дала, я сидел в кокпите, постепенно закипая, а передо мной маячил Паскаль Верляйн, тогда на 50-м кругу из 72, мое терпение лопнуло, и я сказал инженеру:

– Давай сделаем еще пит-стоп, поставим свежие покрышки, может, получится обогнать Верляйна?

А что было терять? «Монте-Карло», – очень неудобная

трасса для обгонов: в среднем их здесь бывает штук 12 за гонку, а где-нибудь в Шанхае – 52. Но это все-таки 12 обгонов, почему один из них не может стать моим?

Мне дали добро. Так что я сделал пит-стоп, поменял резину и поехал дальше. Скорость была хорошей, особенно в чистом воздухе, и скоро, отыграв 20 секунд у Верляйна и оказавшись прямо у него на хвосте, я планировал, что делать дальше.

Опять-таки, терять мне было нечего. Если сработает, получится отличный ход. Если нет, будет столкновение, я раньше всех доберусь до бара и выпью много пива.

Все случилось перед туннелем, там, где два правых поворота. Мы поравнялись, я был на внутренней стороне. Вообще-то там никто не обгоняет, но я был полон энтузиазма и решил попробовать. По правде говоря, если бы он меня заметил, все прошло бы нормально. Вот только...

Он не заметил.

И к тому времени, как я осознал, что он меня не видит, было уже поздно, потому что он уже поворачивал, и наши болиды соприкоснулись. *Дзынь*. В этот момент я ударил по тормозам, так что моя машина замедлилась, а его – устремилась вперед, мы зацепились колесами, и этого было достаточно, чтобы его болид перевернулся на бок и привалился к ограждению.

Ранее в этом году Верляйн уже попадал в аварию, в которой травмировал позвоночник, так что я за него волновался.

Ничего было не видно – обзор закрывало днище его болида, но было понятно, что головой он уперся в барьер из шин. Мне ничего не оставалось, кроме как проехать туннель (при этом искры от машины летели, как от сварщика, работающего в авральном режиме), после чего остановиться на правой обочине.

Покидая болид, я услышал, что Верляйн выкарабкался из своего болида *Sauber* невредимым, так что хоть тут повезло. Надо думать, он клял меня на чем свет стоит. Авария произошла, скорее, по моей вине, где-то процентов на 60.

Ну а мне пришлось преодолеть позорный путь до паддока между бухтой с пришвартованными яхтами и трибунами: спасибо зрителям, что аплодировали и махали, пока я понуро брел мимо них, хотя думали они наверняка что-то вроде: *дааа, ну и кретин. Ехал последним, да еще и врезался.* И на этом мои неприятности не закончились. «Монте-Карло», – единственная трасса, на которой паддок и пит-лейн находятся в совершенно разных местах, и сначала я добрался до боксов. Там я узнал, что Стоффель на десятом месте, следовательно вот-вот привезет команде первое очко в сезоне. Механики всю это предвкушали: первое очко, наконец-то. Но из-за моей небольшой аварии на трассу выехал сейфти-кар, а значит, все машины ехали друг за другом, и покрышки у всех были свежее, чем у Стоффеля.

В итоге он врезался в стену после того, как Серхио Перес подтолкнул его с трассы, но было ясно, что злятся все на ме-

ня. Я догадался по мельчайшим приметам. Вроде того, как все на меня посмотрели, покачали головами и побросали на пол перчатки.

Я их понимал (хотя одновременно думал: *это всего лишь какое-то очко, вы ведь в команде, которая должна бороться за чемпионство*), поэтому отправился дальше в свое путешествие до паддока, по дороге давая интервью (надо признать, не в самой любезной манере), пока наконец не добрался до инженеров.

– Простите, ребят.

– Да ладно, – ответили они, – бывает. Это из-за нас ты стартовал с последнего места.

А потом, когда я опять встретил механиков уже после гонки, они немного поостыли, так что мы обнялись, и я извинился, на что они ответили: «Да не парься, получилось, как получилось», – просто они расстроились, что не удалось заработать первое очко в сезоне.

Хотя погодите-ка. Я все-таки заработал целых два очка за эту гонку.

На мою суперлицензию начислили аж два штрафных балла за то, что я перевернул машину Паскаля Верляйна.

Как быть эгоистичным подонком (и прочие необходимые навыки)

Во время моего выступления в Монако я был, мягко говоря, не на высоте, но в нем нашлись и плюсы. Целых два плюса: во-первых, я доказал себе, что все еще могу неплохо гонять на болиде «Формулы-1»; во-вторых, окунувшись снова в эту атмосферу, я смог оценить, насколько верным было решение закончить карьеру. На смену воскресным алкогольным возлияниям пришел похмельный понедельник, и вместе с ним – осознание, что я сделал правильный выбор.

Конечно, приятно было повидать старых знакомых, но, находясь под светом софитов, я вспомнил, как этот свет изолирует тебя от окружающего мира. Как тебе никогда не приходит в голову мысль: ух ты, какое необычное место – когда сходишь с трапа самолета, потому что ты сразу же попадаешь в город Формулавиль, и это всегда один и тот же город, неважно, в какой точке мира ты находишься. Аэропорт, гостиница, трасса, снова гостиница, и на этом все. Больше ты ничего не видишь.

Стойте. Поймите меня правильно. Я говорю про жизнь гонщика. Как зритель я продолжаю любить этот спорт, и, хотя после Монако я убедился, что уйти из «Формулы-1» было правильной идеей, я также убедился, что любовь к гонкам,

которая у меня с малых лет, никуда не делась. Не буду вдаваться в подробности, как я стал гонщиком (про это надо писать отдельную книгу), но я шел по стопам Айртона Сенны и Джонни Херберта: начал в картинге и оттуда добрался до «Формулы-1», и все это благодаря отцу.

К тому моменту, когда вы будете это читать, я уже сам буду отцом, и если мой сын, Хендрикс Джонатан Баттон, захочет стать гонщиком, тогда, ребята, держитесь. У нас будет возможность как следует сблизиться, в том числе занимаясь картингом, но не только, ведь важно участвовать в разных видах гонок, не только в тех, которые тебе нравятся. Надо учиться водить различные машины, чтобы понять, как они ведут себя в разнообразных условиях, как правильно тормозить, проезжать трассу, уходить в занос и даже отрываться от покрытия. Нужно развивать общие навыки вождения.

Лично мне подарили мой первый карт, когда мне было 7 лет, в основном, чтобы чем-то меня занять в выходные – родители как раз развелись. С отцом мы отлично ладили. Он никогда не был одним из тех деспотов, орущих на своих детей, которых я часто видел. Сейчас я понимаю, как важно начинать с самого детства. В этом возрасте очень легко учиться – впитываешь все, как губка. Но так же важно, чтобы и в начале, и в дальнейшем процесс приносил удовольствие, потому что, если ты слишком сосредоточен и заиклен, скорее всего к 12 годам ты уже это все возненавидишь.

Мой отец вел себя просто идеально. Он всегда повторял:

«Если тебе надоело или хочешь передохнуть, просто скажи, и мы сделаем паузу». Разумеется, такого никогда не случилось.

12 качеств, необходимых для гонщика

1. Природные навыки

Если вы спросите меня, что такое «природные навыки», я посмотрю на вас так, как будто вы туговато соображаете, и отвечу что-то вроде: «Ну, это навыки, только такие, которые у вас изначально есть», – и, наверное, вспомню, как первый раз сел в карт много лет назад. Каким-то образом я *знал*, что надо делать.

Могу поспорить, каждый гонщик, который стоит на стартовой решетке гран-при, испытывал нечто подобное, потому что правда в том, что у всех пилотов «Формулы-1» есть талант от природы, просто у кого-то его больше, чем у других.

Вот, у Льюиса, например, его выше крыши. Он может гонять на чем угодно. Есть другие от природы одаренные пилоты, у которых поменьше таланта, таким приходится работать над собой. Хороший пример – Фернандо Алонсо, который много усилий приложил, развивая свой навык, прорабатывал слабые места, чтобы добиться лучших результатов от машины и команды. По-моему, Фернандо – отличный пример всесторонне развитого гонщика, который понимает, как дополнять естественный талант тяжелым трудом.

Ну и еще каким-то образом это передается генетически. Прошу любить и жаловать – Макс Ферстаппен, чей отец, Йос, был гонщиком «Формулы-1», а мать, Софи Кюмпен, тоже участвовала в гонках (мы были в одной команде по картингу, и она отлично ездила). Очевидно, Макс унаследовал талант родителей. Достаточно увидеть, как он управляет машиной на мокрой трассе. Он отлично показал себя в Гран-при Бразилии 2016 (мой предпоследний гран-при). Шел дождь, но Макс пилотировал болид так, как мало кто из остальных гонщиков. Он, конечно, чуть не врезался в стену и мог себя покалечить, но ведь не врезался. Он удержал машину и показал отличный результат. Вот это природный талант. Такому не научишься.

И все же никому из гонщиков не хватает одних только природных задатков. Рано или поздно (при условии, что господа удача будет вам беспрестанно улыбаться своей глуповатой ухмылкой) надо будет совместить врожденные навыки с опытом, и именно тогда становишься по-настоящему опасным соперником, но для этого приходится пахать. Многие гонщики думают, что их это не касается. Многие гонщики, особенно новички в этом деле, думают, что достаточно просто быть быстрым.

Взять, например, меня. Придя в «Формулу-1» в 2000 году, я полагал, что одного таланта мне хватит. Мне было 20, и я ездил за *Williams*, команду, пилоты которой много раз становились чемпионами мира. В том сезоне я квалифици-

ровался третьим на трассе «Спа-Франкоршам», одной из самых сложных трасс в мире. Я был уверен, что круче меня только яйца.

А потом в 2001 году я перестал выдавать результаты. В *Benetton* у меня не было воли к победе, и я постоянно проигрывал моему партнеру по команде, Джанкарло Физикелле; вдобавок я, видимо, чересчур увлекся роскошным образом жизни.

Об этом я еще подробно расскажу, но в то время именно команда помогла мне выбраться из ямы. Они дали мне понять: «Ездишь ты быстро, но тебе кажется, что это легко. Ты думаешь, что навыки вождения – это все, что нужно, но это не так». Благодаря команде я начал больше работать и с тех пор уже не жалел времени и усилий. Я больше времени проводил с инженерами, чем с друзьями, и зависал в гараже чаще, чем на яхтах.

Резюме: Неважно, насколько ты (по твоему мнению) талантлив, все равно придется пахать. В связи с чем нужно упомянуть...

2. Страстное желание учиться

Переход в «Формулу-1» из картинга был непростым, потому что езда в картинге коренным образом отличается от пилотирования болида «Формулы». У карта нет мощи. У него отличная управляемость, но никакой мощи. Так что от

тебя требуется быть максимально плавным. Эта плавность отчасти пригождается и в пилотировании болида «Формулы-1», например, для аккуратного вращения руля, но в других вещах, например в торможении, она не нужна, и, несмотря на то что в картинге ты уже приобрел навыки вождения, это лишь малая толика того, что надо изучить, чтобы быть на высоте в «Формуле-1», а если не получится приспособиться, то карьере конец. Если ты с самого начала недостаточно быстрый или допускаешь слишком много ошибок, то сразу же вылетишь. Помните Юдзи Идэ? Вот об этом я и говорю.

В 2014 году моим партнером по команде был Кевин Магнуссен. До перехода в «Формулу» он выиграл все, что только можно, и был уверен, что с ходу разделается со своим напарником (мной) и начнет выигрывать гонки. Ну и, конечно, ничего у него не вышло, потому что он ошибся, как и все мы ошибаемся, посчитав себя уже готовым шедевром.

Помню, как в третьей гонке сезона он сказал мне:

– Джей Би, я и не думал, что будет так тяжело. Что придется так напрягаться.

– Вот-вот, Кевин, – ответил я, – а все потому, что ты соревнуешься с лучшими из лучших, с элитой мировых гонок, у этих ребят море опыта, и не только в пилотировании, но и в настройке машины. Чтобы быть гонщиком, Кевин, надо непрестанно учиться, особенно в таком сложном виде спорта, как «Формула-1».

Ну, может, это и неточная цитата. Но то, что я ему сказал,

было столь же мудрым и так же хорошо изложено.

Резюме: Очень важно быть уверенным в своих способностях, но при этом осознавать необходимость учиться и учиться постоянно, потому что у тебя есть недостатки, ты не совершенен. Иными словами, не надо думать, что ты лучше всех, но надо к этому стремиться.

3. Умение быть эгоистичным подонком

Осторожно, сейчас будет обобщение: будучи гонщиком «Формулы-1» практически невозможно поддерживать отношения с людьми. Мое внимание на это обратила Бритни в начале наших отношений, видимо, когда я, закинув сумку на плечо, собирался на очередной самолет. И хотя в те старые недобрые времена я мог ответить ей, что она сильно ошибается, сейчас я достаточно стар и непривлекателен, чтобы понять: она попала в яблочко. Я действительно *был* эгоистом, и, покинув «Формулу-1», я здорово изменился. Теперь я стараюсь быть жутко доброжелательным и великодушным. Да, кстати, вам очень идет эта прическа.

Возьмите, например, Нико Росберга, который стал чемпионом мира в 2016 году, а потом ушел из спорта. Тогда говорили, что он ушел в статусе чемпиона, потому что ему повезло и он знал, что в следующем году Льюис уже не даст ему этого сделать.

Я-то уж точно помню, что такие разговоры были, потому

что сам это говорил.

Но позднее я услышал его слова, которые запали мне в душу. Он сказал: «Я, конечно, мог ездить дальше, пытаться защитить титул чемпиона. Но зачем? Легко поддаться желанию и хотеть все больше и больше, но надо быть осторожным, чтобы не потерять себя».

Я уважаю эту позицию и хорошо его понимаю. И к тому же интересно было услышать это от него, потому что, во-первых, я никогда не слышал, чтобы гонщики так говорили, а во-вторых, я и сам всегда это чувствовал: от тебя требуется забыть обо всем и превратиться в человека, который тебе самому бы не понравился. Приходится быть очень эгоистичным.

У эгоизма есть, разумеется, и положительная сторона (пробыв в этом состоянии долгие годы, учишься находить плюсы): ты сосредоточен на своем деле, на правильном состоянии ума, на том, чтобы быть в хорошей форме, быть готовым к началу сезона. А еще нужно стараться ладить с командой и спонсорами, и, хотя это звучит как противоположность эгоизму (даже весьма мило), на самом деле это необходимо для того, чтобы улучшить собственное положение и заставить окружающих работать для повышения твоих шансов на победу. Так что да, это тоже форма эгоизма.

Резюме: В «Формуле-1» все твои поступки эгоистичны, и они перестают быть такими, только когда ты перестаешь

быть гонщиком.

4. Дух соперничества

Есть ли во мне дух соперничества? Могу поспорить, что во мне его гораздо больше, чем в вас.

Стыдно признавать, но я не соревнуюсь, если знаю, что не могу победить, и это одна из причин, по которым я не занимаюсь другими видами спорта, помимо гонок. Переехав в Лос-Анджелес, я пошел на бокс и начал качаться, и то и другое для меня в новинку, заняться этим меня уговорила Бритни.

Сейчас я в восторге от этого времяпрепровождения, но это потому, что у меня начало неплохо получаться.

И так в любом деле. Например, меня раздражает, если я завязываю шнурки дольше, чем требуется по моим подсчетам. Или, когда надо взвесить 15 грамм кофейных зерен для кофемолки, и не получается сразу насыпать 15 грамм или получается, но медленнее, чем вчера. Вот такие заморочки. Глупости всякие.

И вот еще одна вещь, которую с прискорбием надо признать: если бы у меня не получалось пилотировать гоночный автомобиль, я бы это бросил. Я бы не вынес, что окружающие думают про меня: *ты недотягиваешь*, тем более если бы я осознавал, что это правда. Пришлось бы заняться чем-то другим, чтобы дать выход моему духу соперничества.

Резюме: Если в вас не силен дух соперничества, скорее всего спорт – это не для вас. Кто бы мог подумать, да?

5. Умение работать в команде

Несмотря на то что гонщики «Формулы-1» часто ведут себя как примадонны, на самом деле это по-настоящему командный спорт и капризам в нем нет места.

Конечно, так было не всегда, как гонщикам, так и командам потребовалось время, чтобы осознать: наибольших успехов добиваются те, кто работает в связке, и сегодня пилоты проводят больше времени на заводе. Они поняли, что нужно ближе общаться с инженерами, чтобы научиться понимать машину, ведь их предшественники, которые поступали таким образом, добивались отличных результатов – например, я или Фернандо, или Себастьян Феттель – те, кто не жалели для этого времени и сил.

Так что теперь для гонщика знакомство с командой начинается с наставления: «Больше общайся с инженерами – тебе надо понимать, как работает машина», а еще ему приходится проводить много времени в симуляторах, которых в моей молодости не было. У нас вместо этого были компьютерные игрушки – *Gran Turismo*. Ну или *Mario Kart*.

В результате пилоты гораздо больше времени уделяют тому, чтобы понять возможности машины, и гораздо лучше подготовлены, чем предыдущее поколение (то есть «мы»), поэтому, оказавшись за рулем болида «Формулы-1», они

сразу показывают хорошее время.

Но есть здесь и недостаток. Ребята, которые много часов провели в симуляторе, но недостаточно много на трассе, могут столкнуться с серьезными проблемами в случае аварии. Это для них серьезный удар по психике. Виртуальная реальность – хороший помощник, но в ней ты не ощущаешь столкновение, и у каждого из нас наступает такой момент, когда приходится узнать, что такое настоящая перегрузка – в 35G. Такой опыт ставит тебя на место, и в итоге ты с большим уважением подходишь к машине и к трассе.

Про симулятор мы еще поговорим. Суть в том, что сейчас молодые пилоты быстрее, чем когда-либо, погружаются в командную культуру и понимают, что они ездят не за себя, а за команду.

Так что когда разбиваешь машину, к примеру, то чувствуешь себя ужасно. Но ты не себя жалеешь, на себя тебе наплевать, жалко механиков – парней, которые убивались, чтобы построить болид, и которым теперь придется ночь не спать (причем буквально), чтобы собрать машину заново.

Вот этим ребятам ты сочувствуешь и готов перед ними извиняться, именно их ты увидишь первыми, после того как угробишь болид о стену. Не главу команды. С ним или с ней ты будешь говорить в последнюю очередь. Сначала ты подойдешь к каждому механику и извинишься. Чаще всего они в ответ похлопают тебя по плечу и скажут: «Да, дерьмово конечно, но ничего не поделаешь, ты хотя бы попытался». И

только после этого ты идешь говорить с главой команды. Но это не особенно важный момент, тебя это не очень волнует, ты просто говоришь: «извините, что разбил Вашу машину», и его это не должно слишком сильно напрягать, потому что все, что от него требуется, – это найти деньги в бюджете, а раз уж это «Формула-1», то серьезных проблем с этим быть не должно.

После ты даже можешь какое-то время побыть в гараже с механиками, пока они собирают болид. Когда вы видите, что гонщик, засучив рукава, орудует гаечным ключом, это скорее всего картинка для телика: стоит выключиться телекамере, механики выхватывают у него инструменты и прогоняют на безопасное расстояние, чтобы он ничего не испортил. И все же им приятно, когда пилот приходит в гараж. Им хочется, чтобы ты увидел и оценил, сколько труда вложено в это чудо техники.

И даже когда они не работают над машиной, с ними стоит проводить время. В свой круг они тебя, конечно, не примут (механики – это отдельная каста, а гараж – закрытый клуб), но ты многому можешь у них научиться, а они – у тебя. Они ежедневно слышат, как ты орешь на своего инженера, но им редко удастся узнать из первых рук твое мнение о машине или о команде, а по-моему, им стоит его услышать.

Я частенько выбирался куда-нибудь выпить с инженерами и механиками после гонки. После нескольких бутылочек пива они начинали говорить, что у них на уме, и это не все-

гда было очень приятно слышать. «Ты себя вел как придурок тогда-то и тогда-то». И чаще всего они были правы.

А потом как-то утром во время практики ты разбиваешь машину, и тебе нужно, чтобы она была готова к квалификации, при этом далеко не факт, что получится собрать ее вовремя. Быть может, если ты – тот самый парень, который выпивал с механиками, выслушал нелицеприятные комментарии и признал, что вел себя как придурок, они поднапрягутся и уложатся до квалификации. Но если ты всего этого не сделал, не показал им, что уважаешь их и понимаешь их важную роль в команде, тогда, может быть, им не захочется перенапрягаться на эти лишние 10 %, вероятно они скажут: «Извини, дружище, машина чуть-чуть не готова».

Вот такая история. Еще надо учитывать, что гонщик – это как бы связующее звено между механиками, инженерами и спонсорами, и твое появление в гараже, чтобы пожелать всем хорошего вечера, помогает укрепить очень важное чувство, что вы делаете одно дело, то, что называется командным духом.

Ну и не стоит забывать, что в конечном счете это все из эгоистических побуждений: во время гонки тебе надо быть самым быстрым, и чем больше людей тебе в этом помогают, тем больше у тебя шансов (кхе-кхе, смотри третий пункт).

Резюме: Сходи в бар с механиками и инженерами, угости их пивком, и вскоре они растают и расскажут тебе о тех

случаях, когда ты вел себя как придурок; потом ты им за это спасибо скажешь.

6. Умение выстраивать отношения со спонсорами

Гран-при Великобритании, гоночный уикенд, и вместо того, чтобы сосредоточиться на пилотировании, я сажусь в вертолет и лечу на встречу со спонсорами. Я готов – прихватил с собой самую лучшую заискивающую улыбку, которую способен изобразить.

Что важно, в отделе маркетинга *McLaren* мне не сообщили тему встречи, а я и не спрашивал, потому что тема встречи мне не важна. Самое главное: я знаю, что от меня требуется – представлять *McLaren*.

В команде я был своего рода гуру общения со спонсорами. Умение пилота ладить со спонсорами сильно влияет на решение спонсора продолжать поддерживать команду, и у меня это получалось лучше большинства других гонщиков. Поэтому я продолжил представлять команду даже после того, как закончил карьеру. Помню, меня тогда прямо-таки осе-нило. *Стоп. Так от меня зависит, уйдет спонсор или останется? Муаха-ха-ха...*

По правде говоря, мне нравились эти мои обязанности, и чаще всего я блестяще с ними справлялся. Я замечаю, что многие новички в спорте ни бельмеса не смыслят в том, как себя вести со спонсорами. Эти компании вкладывают в команду по 50 миллионов фунтов. Серьезные деньги. А гон-

щик просто стоит перед ними и таращится из-под козырька кепки, как рыбка гуппи.

Короче говоря. Гран-при Великобритании. Я прилетаю из Сильверстоуна ради этой встречи, мы заходим в переговорную, а там – представители *Deutsche Bank*.

Я говорю коллеге из маркетинга:

– Э, можно на пару слов?

Мы выходим. Я:

– Вы же в курсе, что я – представитель банка *Santander*, уже 5 лет как. Я знаю, что в курсе, потому что это была ваша инициатива.

– Да, – отвечает он, – но ты не волнуйся. Это так, задел на будущее.

Я говорю:

– Мой контракт действует еще год.

Он такой:

– Да не волнуйся ты.

Мне ничего не остается, кроме как делать, что говорит моя команда. Так что я сижу на встрече с банком по поводу спонсорства, пока меня спонсирует конкурирующий банк, и все это, мягко говоря, не очень удобно.

Но, разумеется, моя заискивающая улыбка при мне, я играю свою роль, которая сводится к тому, что мы в *McLaren* работаем в поте лица, невзирая на победы и поражения, и вообще, мы дружная семья, и вам надо непременно стать ее частью в качестве спонсора.

Такая у меня работа, потому что, как я уже говорил, я – связующее звено в команде. Руководство владеет информацией об общем векторе развития, но вот о том, что из себя представляет машина – ее показатели и будущие изменения – знают только инженеры, механики и пилот, и так уж получается, что с инженерами и механиками спонсоры разговаривать не хотят. Они хотят говорить с пилотом. Именно гонщик представляет команду и, следовательно, становится лицом брэнда, который поддерживает команду. Так что если пилот спонсору не нравится, для команды будет очень трудно подписать с этим спонсором контракт.

В общем, ситуация странная, но мне очень даже нравилось ощущение того, что мои слова и поступки имели непосредственное влияние на общий успех.

Про спонсоров поговорим ниже, а пока...

Резюме: Если вы считаете, что ваша работа – пилотировать болид, а не продавать, то вы чего-то недопоняли.

7. Физическая форма

Про фитнес поговорим отдельно чуть позже. Пока просто отметим здесь, что это важно.

8. Удача

Знаете это выражение: твоя удача в твоих руках? Чушь это собачья. Если машина перед тобой съезжает с трассы и

ты занимаешь ее место, то это не дело рук твоих, это обыкновенная удача. Он сошел с трассы, а ты этим воспользовался, потому что ему не повезло или он допустил ошибку.

В мае 2019 года, во время гонки «1000 км Судзуки», я ехал шестым, пока гонщик команды *Mugen NSX* не сошел с трассы из-за прокола, и я стал пятым. Просто повезло. Чуть позже прокол случился уже у меня. Здесь не повезло.

Резюме: Удача – такое дело, никогда не знаешь, где найдешь, где потеряешь. Иногда везет, иногда нет. Если уж повезло, то постарайся этим воспользоваться. Вот и все, что я могу сказать по этому поводу.

9. Уверенность в себе

В чем разница между самонадеянностью и уверенностью в себе? По-моему, уверенность в себе – это вера в собственные силы. А вот самонадеянность – это когда тебе необходимо привлекать к себе внимание. Спросите уверенного в себе человека: «Ты лучше всех?», – он только подмигнет или улыбнется и ответит: «А ты как думаешь, какое мое мнение?» Спросите то же самое у любого заносчивого типа, и он начнет орать об этом на каждом углу. Так что разница здесь очень большая. Если ты в себе уверен, этого достаточно, тебе не надо об этом кричать.

Резюме: Как приобрести уверенность в себе – это уже

другой вопрос. Для этого нужна...

10. Поддержка

В начале карьеры кажется, что все вокруг на твоей стороне. Думаешь, что каждый, кто желает тебе успехов и подбадривает, делает это бескорыстно.

История, очень распространенная в спорте и шоу-бизнесе: тебе чего только ни наобещают, а ты, будучи молодым (читай: наивным) парнем с дурацкой улыбкой, который не может поверить собственному счастью, со всем соглашаешься.

Затем, в один прекрасный день, до тебя доходит, что ты получаешь не все, что тебе причитается, и твой взгляд падает на того мужика в углу, который пыхтит сигарой, сидя верхом на куче денег.

После этого ты начинаешь действовать с точностью до наоборот. Становишься сверхподозрительным, доверяешь только самым близким, ищешь во всем скрытые мотивы. Ты размышляешь: *почему он хочет стать моим приятелем?* Потому что ему нравится проводить со мной время? Или он чего-то от меня *хочет*?

Так я прожил чуть ли не 13 из 17 лет в «Формуле-1». Только под конец я начал раскрываться. Теперь я научился нормально относиться к тому, что некоторые люди общаются с тобой, не потому что ты им интересен как личность, а в молодости у меня так не получалось.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.