

УДК 796.712:929
ББК 75.721.5
Б28

Перевод оригинального издания:
Jenson Button
HOW TO BE AN F1 DRIVER:
MY GUIDE TO LIFE IN THE FAST LANE

Оригинальное издание на английском языке
опубликовано в Великобритании издательством Blink Publishing,
импритом Bonnier Books UK Limited.
Моральные права автора защищены.

Баттон, Дженсон.
Б28 Быть пилотом «Формулы-1» / Д. Баттон; пер. с англ.
А. О. Закатаева. — Москва : Издательство АСТ, 2020. —
384 с.: ил. — (Спортивные легенды).

ISBN 978-5-17-120933-9

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.

УДК 796.712:929
ББК 75.721.5

ISBN 978-5-17-120933-9

© 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 хрипловатым 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 паинькой.

— 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. Прово-



ды 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 совер-

шенно 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. Како-

во 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 совесть.

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 окунулся 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-А**: старая гвардия в сборе, и даже не пришлось прибегать 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

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



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 надеялся 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 покатила 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