

ГОНЩИКИ

Раньше я не занимался подбором гонщиков и, честно говоря, не очень-то и хотел. У меня не было проблем с самими пилотами. По моему опыту, большинство из них вполне нормальные ребята. Меня беспокоило то дерьмо, через которое нужно было проходить в процессе их найма.

Вместо резюме, как в случае с инженером или механиком, вы можете получить звонок или электронное письмо от менеджера, юриста или агента. Я ни на секунду не сомневаюсь, что эти люди в глубине души разделяют интересы любого пилота, которого представляют, но они также преследуют и свои интересы. Об этом я узнал после того, как стал свидетелем найма гонщиков Ники Лаудой и Малкольмом Уилсоном. Некоторые из этих людей просто хотят заработать как можно больше денег для своих подопечных (и для себя), что не должно быть единственным критерием, а некоторые просто пытаются оправдать свое существование. При этом они часто становятся занозой в заднице и способны либо помешать, либо в некоторых случаях разрушить то, что могло бы стать взаимовыгодной возможностью.

Со временем, как руководитель команды, я привык к этому фактору, но легким делом подбор гонщиков так и не стал. Да и с чего бы? В конце концов, при найме пилота перед вами предстают значительные цифры,

а этот человек сталкивается с давлением со всех сторон — со стороны владельцев, болельщиков, СМИ, членов правления и т. д., — и оно огромно. Наряду со всем, что я перечислил, это может создать напряженную, а иногда и негативную отправную точку. К счастью, несмотря на ситуации, о которых я упомянул, я всегда исходил из того, что мне плевать на всех этих менеджеров и агентов, и относился к ним не иначе как к знакомым. Я вежлив, прямолинеен, не буду целовать вам зад или гладить по голове (даже если вы меня об этом попросите) и не собираюсь чересчур переживать ни о политике, ни о том, что вы можете подумать или сказать мне впоследствии. Серьезно, ребята, поищите другого дурачка, потому что если вы придете ко мне со своими играми и будете требовать, чтобы я плясал под вашу дудку, то вас ждет разочарование. Не мой цирк, не мои обезьяны.

Справедливости ради отмечу, что за последние годы ситуация немного улучшилась, и люди, с которыми вам приходится иметь дело в отношении гонщиков, обычно ведут себя сдержанно и профессионально. Тем не менее мой идеальный сценарий в подобной ситуации — это как можно скорее поговорить с самим пилотом. Таким образом появляется шанс добиться прогресса до того, как кто-то из нас помрет со скуки.

Хотите верить, хотите нет, но одними из первых гонщиков, с которыми я говорил о переходе в *Haas*, были Кевин Магнуссен и Нико Хюлькенберг. Помню, я встретился с Кевином в Монце, и, хотя мы с ним очень хорошо поладили, Джин и я пришли к выводу, что датчанин, пожалуй, еще слишком молод. Сколько ему тогда было лет — 22 или 23? В целом люди, которых я уже собрал, обладали огромным опытом, однако опыта командной работы у них не было. Поэтому мы решили отдать прио-

ритет гонщикам с бóльшим опытом. Вопрос о том, как они отреагируют на необходимость работать с людьми, которые еще не стали командой, был самым очевидным для нас. Когда мы разговаривали с Кевином в 2014-м, он имел за плечами всего один сезон, а чемпионат 2015 года ему пришлось пропустить. Конечно, Магнуссен обладал талантом, и немалым, но этот талант нужно было развивать, так что в то время как пилот он нам просто не подходил.

К моменту, когда у нас состоялся разговор с Нико в 2015 году, он уже был на полпути к своему пятому сезону в «Формуле-1», и на встрече мы быстро друг с другом поладили. «Он тот, кто нам нужен», — сказал я Джину. После еще пары встреч мы договорились об условиях и вышли на стадию соглашения. А затем, незадолго до того, как Нико должен был подписать контракт, он позвонил мне и сказал, что решил остаться в команде *Force India*. Хотя я почувствовал небольшое разочарование, у меня не было никаких проблем с его решением — мой принцип оставался неизменным, независимо от того, кого я нанимал и на какую должность. Это был его выбор, его будущее, и в такой ситуации нет правила, по которому нельзя передумать или нужно как-то объяснять свое решение. Вот если бы он оказался единственным вариантом, я бы тысячу раз надрал его немецкую задницу в Хоккенхайме.

Следующим пилотом, на кого я обратил внимание, был Роман Грожан. В конце 2015 года у него заканчивался контракт с командой *Lotus*, которая должна была снова стать *Renault*. С его агентом, парнем по имени Мартин Райсс, мы состояли в хороших отношениях. Когда я позвонил ему и упомянул о наших поисках, он сказал, что поговорит с Романом, и при этом выразил уверен-

ность, что тот заинтересуется. Честно говоря, меня это удивило. В 2015-м Роман не меньше 10 раз набирал очки и завоевал один подиум, а в 2013-м взял шесть подиумов и финишировал седьмым в чемпионате. Даже если бы в *Renault* не захотели продолжать с ним работать — что, на мой взгляд, было бы странно, учитывая его французский паспорт, — наверняка одна или несколько топ-команд из кожи вон лезли бы, чтобы подписать его к себе. Поэтому, какова бы ни была причина, я рад признать, что ошибался, и после нескольких визитов на базу в Банбери Роман согласился к нам присоединиться. На самом деле переговоры прошли так хорошо, что контракт был заключен уже через несколько недель. *Comme c'est putain de magnifique!**

Если говорить серьезно, мы действительно выиграли, пригласив Романа. С точки зрения развития нам нужен был гонщик, который знал спорт и трассы вдоль и поперек, и Роман действительно знал, а его энтузиазм удивил нас всех — он просто зашкаливал. Не уверен, было ли это связано с недовольством Грожана работой в *Lotus*, но, присоединяясь к команде, он вел себя словно ребенок в кондитерской. Роман обычно не скрывает своих чувств, так что, если он счастлив, вы об этом знаете.

Время шло, и поиски второго пилота стали вызывать у нас беспокойство. Я общался примерно с 10 разными гонщиками (или их представителями), и те, кто нам подходил, решали либо остаться на нынешнем месте, как Нико, либо отправиться в другую команду. К сожалению, не все были такими смелыми, как Роман. А еще многие скептически относились к тому, что мы — новый коллектив. Не только пилоты и их представители, но и многие

* «Это чертовски великолепно!» (франц.)

другие люди, которых мы хотели нанять. Безусловно, наша бизнес-модель отличалась от других команд и была более устойчивой, однако некоторых это мало заботило. Те же, кто принимал наше приглашение и посещал предприятие в Банбери, неизменно оказывались покорены и уезжали с совершенно иным впечатлением.

В конце концов нам на помощь пришел Маурицио Арривабене, сменивший Стефано Доменикали на посту руководителя *Scuderia Ferrari*. Он предложил Эстебана Гутьерреса, одного из тест-пилотов и гонщиков по развитию итальянской команды. Эстебан не только стал третьим в серии *GP2* в сезоне-2012, но и в 2013 и 2014 годах постоянно выступал за *Sauber*. «Он хороший парень, — сказал Маурицио, — и если он у вас неплохо себя зарекомендует, мы, возможно, дадим ему шанс».

Помимо этого, *Ferrari* предоставила *Haas* тест-пилотов и гонщиков по развитию, по крайней мере на несколько сезонов. Однако, в отличие от подписания Эстебана, этот момент был согласован уже давно и имел смысл для всех заинтересованных сторон. К слову, тест-пилотами и гонщиками по развитию в 2016-м стали Антонио Фуоко, Жан-Эрик Вернь и Шарль Леклер. И да, прежде чем вы спросите, Шарль действительно выступал за *Haas*. Если мне не изменяет память, он участвовал в первых тренировках на Гран-при Великобритании и на Гран-при Германии. Я почти уверен, что Шарль ездил за *Haas* во время гоночного уик-энда до того, как сел в кокпит *Ferrari**. Мне нравится Шарль. Он действительно хороший парень и большой талант.

* Шарль Леклер впервые принял участие в официальной сессии гоночного уик-энда «Формулы-1» на Гран-при Великобритании 2016 года, проехав первую тренировку в составе *Haas*. Также выступил за команду в первой тренировке Гран-при Германии.

Забегу немного вперед, но в течение сезона-2016 начали распространяться слухи о том, что, если Шарль выиграет серию *GP3*, его автоматически ждет место в *Haas* в 2017 году. К сожалению, это была чушь собачья, и, хотя Леклер стал чемпионом *GP3* в 2016-м, в сезоне-2017 он принял участие в чемпионате «Формулы-2» и стал чемпионом и там. Представьте, что могло бы быть, если бы он стал выступать за нас. Его ошибка, безусловно. Каков идиот.

Подбор гонщиков являлся для нас далеко не последней частью головоломки, хотя и был одним из последних вопросов, которые мы решили до конца 2015 года. Как обычно, в тот год мы с моей женой Герти и дочерью Гретой провели Рождество в нашем доме в Италии, и я помню, что в преддверии праздников чувствовал себя довольно расслабленно. Благо не происходило никаких серьезных катастроф, все шло в основном по плану. Естественно, проблемы были, и мы извлекли из них уроки, но никто не умер и не угодил в камеру с мягкими стенами (даже удивительно). Однако самое главное, что команда в целом была довольна, и мы продолжали нанимать подходящих людей. Развитие машины шло своим чередом, а краш-тест шасси и переднего антикрыла был запланирован на начало января. По крайней мере, мне было чего ждать!