

...в течение шести месяцев до моего первого Гран-при Австралии я ежедневно был на заводе с восьми утра до шести вечера, а то и задерживался. По сути, Рон и Мартин поручили некоторым сотрудникам *McLaren* превратить меня из гонщика *GP2* в пилота «Формулы-1»<sup>49</sup>.

Несмотря на всю эту запротоколированную тяжелую работу, критики Хэмилтона придумали очередное унизительное объяснение его успеха. Оно напоминает нелепые теории в духе «пирамиды наверняка построили пришельцы», потому что люди сейчас не могут понять, как это сделали *тогда*. Одним из людей, перед которыми *McLaren* поставил задачу подготовить Льюиса (физически и ментально) к «Формуле-1», был математик и астрофизик доктор Керри Спэкман, ставший нейробиологом и спортивным гуру. Журналист *The Guardian* Ричард Уильямс пообщался с ним и описал эту встречу в мае 2007 года в статье под названием «Перестройка мозга и суперзаряд: что делает Хэмилтона асом». Обсуждая модель под названием «Мозг Льюиса Хэмилтона», которая де-факто является моделью мозга любого человека, доктор Спэкман приоткрывает завесу тайны успеха новичка:

Мы не эволюционировали для управления гоночными машинами. Наш мозг развивался миллионы лет, и в чем-то он невероятно сложен, а в чем-то очень плохо приспособлен для решения ряда задач, которые мы на него возлагаем. В большинстве видов спорта современный атлет использует мозг на пределе возможностей. Сегодняшний болид «Формулы-1» работает практически мгновенно, и мозг за ним не поспевает. Идея в том, чтобы перестроить его нервную сеть, перегрузить процессы, чтобы он больше подходил для поставленной задачи. Превратить его из компьютера в суперкомпьютер, если угодно<sup>50</sup>.

Прочитав это, многие подумали бы, что к данному спортивному элементу следует относиться внимательно (и что, должно быть, многие доктора наук променяли бы свои лекции и собрания на яркие огни «Формулы-1»). Человек эволюционировал примерно 6 миллионов лет, а на машинах мы ездим уже около 150 лет. До покорения скорости лошади мы в буквальном смысле слова смотрели на объекты, которые приближались со скоростью пешехода. А при управлении болидом «Ф-1» или мощным самолетом\* разум и тело должны выполнять действия, превосходящие те, что были необходимы в течение 5 миллионов лет. Команды стремятся выжать максимум из болида и пилота, понимая, что возможности машины, вероятнее всего, превосходят возможности того, кто ей управляет. И для сокращения этого разрыва необходимо научить мозг обрабатывать информацию не просто быстрее, а по-другому. Мозг нужно тренировать противостоять реакциям, призывающим остановиться, ведь ключ к победе — это «вперед».

Усилия, направленные на помощь Льюису в развитии этого навыка, дополняют список причин, по которым Хэмилтону дают то, что заслужили или не получили другие гонщики. Более того, некоторые скажут, что Льюис неблагодарен, а еще разыгрывает расовую карту, чтобы найти всему этому объяснения. Фрэнк Уоррелл рассказывает об этом в своей книге:

Некоторые эксперты высказали предположение, что Деннис сотворил из Льюиса Франкенштейна, что он создал собственное детище в «Формуле-1». По их словам, теория подкреплялась тем фактом, что Большой Рон нанял доктора Керри Спэкмана, нейробиолога из Новой Зеландии. Видимо, для

---

\* То есть самолетом (*high-performance aircraft*), мощность двигателя которого превышает 180 лошадиных сил. — *Прим. изд.*

того, чтобы превратить пацана в машину для побед в гонках<sup>51</sup>.

Важно отметить, что в разных источниках 21-летнего парня раз за разом называли пацаном. Но к этому вернемся позже.

Услышав эту чушь, Рон Деннис попытался исправить положение, отметив, что Льюис — один из редких пилотов, имеющих доступ к тренировкам такого уровня. Несмотря на это, некоторые продолжают считать Льюиса плодом воображения Денниса. Сам Деннис положительно относился к своим инвестициям в Хэмилтона, и его подход — держать Льюиса подальше от обезумевших СМИ — был абсолютно правильным.

Но одно интервью с Хэмилтоном Деннис в дни, предшествовавшие дебюту Льюиса на Гран-при Австралии, все же позволил. Оно проливает свет на то, что было возможным, по мнению пилота. Новичок садится рядом с журналистом, который задает несколько несложных вопросов, с которыми Льюис легко справляется. Они в основном касались перехода из *GP2*. Льюис демонстрирует уверенность в себе, но не высокомерие. Он берет на себя ответственность за трудовую дисциплину и навыки, но изо всех сил стремится признать, что является лишь наиболее заметным членом команды. Иными словами, он скромн. Он рассказывает о предельном уровне подготовки, к которой приступил, и о сложном и быстром обучении, в котором заключается весь смысл «Формулы-1».

Интервьюер выходит за рамки стандартных вопросов и спрашивает: будет ли первая половина сезона посвящена обучению (и следует ли это сделать), а вторая — соревнованиям? Льюис делает едва заметную паузу, после чего соглашается в контексте того, что он пришел в команду, куда перешел двукратный чемпион мира Фернандо Алонсо. Льюис разделил точку зрения, что от него не ожидают серьезной борьбы в первой половине сезона, но пальцы

на удачу он все-таки скрестил, ведь, как увидел весь мир по ходу уик-энда в Мельбурне, он пришел туда не для того, чтобы его чему-то обучал какой-то другой гонщик, в частности его партнер по команде<sup>52</sup>.

Самое главное (а это также дает представление о стратегическом мышлении Рона Денниса), что Льюис не был заинтересован в том, чтобы быть символом, вернее, «лишь» символом разнообразия и прогресса. На ум приходит Бранч Рики, исполнительный директор «Доджерс», который вместе с Джеки Робинсоном успешно преодолел «цветную черту» в МЛБ. В документальном мини-сериале Кена Бёрнса «Бейсбол» рассказывается, что часть инноваций Рики вводил не только с точки зрения бизнеса, но и в связи с искренним беспокойством по поводу аморальности сегрегации.

Рон Деннис ставил перед собой цель помочь *McLaren* выиграть чемпионат мира. Это означало, что лучшие пилоты, которых он смог найти, будут работать на лучших машинах, которые он мог спроектировать. Вне зависимости от расы Льюис, безусловно, продемонстрировал способности первоклассного гонщика. Нет прямых доказательств того, что Деннис, подобно Бранчу Рики, пытался исправить несправедливость. В отличие от неприкрытой и задокументированной сегрегации в МЛБ, «Формуле-1» не нужно было беспокоиться обо всех причинах, которые мы обозначили. Конечно, Деннис понимал, что других темнокожих гонщиков нет, поэтому его стремление поддержать Льюиса в любой ситуации не могло быть связано исключительно с его мастерством. Это подчеркивает лишь то, что сторонники разнообразия, равенства и инклюзивности ставят целью своих усилий. Рон Деннис нашел талант в том месте, той ситуации и том теле, которые «Формула-1» прежде была склонна игнорировать. Он действовал от противного, и это принесло плоды.

Вплоть до того, что, если бы *McLaren* прекратил поддержку Хэмилтонов, шансов, что другая команда вмеша-

ется и поставит Рона в неловкое положение из-за такого провала, практически не оставалось. Люис бы исчез из спорта и развивался дальше. Рон Деннис решил, что спорту пора раскрыть глаза — и кошельки. И он хотел, чтобы это привело к формированию круга победителей, а не осталось краткосрочным проектом в области социальной инженерии с помощью инженерии автомобильной.

Фернандо Алонсо это не устраивало.