



Культу Хейкки

КИМИ РАЙККОНЕН

Последний настоящий гонщик

Формулы.1



БОМБОРА

Иконы спорта

Хейкки Культа

**Кими Райкконен. Последний
настоящий гонщик «Формулы-1»**

«ЭКСМО»

2020

УДК 796.71:929
ББК 75.721.5

Культа Х.

Кими Райкконен. Последний настоящий гонщик «Формулы-1» /
Х. Культа — «Эксмо», 2020 — (Иконы спорта)

ISBN 978-5-04-186968-7

Суперзвезда «Формулы-1», человек легенда с репутацией самого быстрого на трассе и бесшумного вне неё - Кими Райкконен! Финский гонщик прославился не только как чемпион «Формулы-1», но и как хладнокровный и невозмутимый спортсмен. Несмотря на все преграды и неудачи, встречавшиеся на его пути, он сохранял спокойствие и просто делал свою работу. Многие люди, не верившие в него, в конечном счете убедились, что он мастер своего дела. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

УДК 796.71:929

ББК 75.721.5

ISBN 978-5-04-186968-7

© Культа Х., 2020

© Эксмо, 2020

Содержание

Предисловие	6
Часть первая	7
Глава 1	7
Глава 2	10
Глава 3	13
Глава 4	14
Глава 5	15
Глава 6	18
Глава 7	20
Глава 8	22
Глава 9	25
Глава 10	27
Глава 11	31
Глава 12	34
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Хейкки Культа Кими Райкконен. Последний настоящий гонщик «Формулы-1»

Heikki Kultha

ICEMAN – KIMIN MATKASSA

Copyright © Heikki Kultha, 2020

First published in Finnish

with the original title Iceman – Kimin matkassa

by Readme.fi, Helsinki, Finland.

Published in the Russian language by arrangement with Bonnier Rights, Helsinki, Finland and Banke, Goumen & Smirnova Literary Agency, Malmö, Sweden.

Фото на обложке:

© Paul-Henri Cahier / GettyImages.ru

© Heikki Kultha, 2020

© Богданов Е.В., перевод на русский язык, 2021

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2023

Предисловие

Вдали от дома

Согласитесь, чрезвычайно редкое явление: спортсмен высшей категории творит карьеру практически полностью за пределами своей страны. Обычно в элиту мирового спорта вступают, предварительно хорошенько утоптав родные газоны.

Кими Райкконен даже в этом смысле стал исключением из исключений: можно сказать, что в когорту лучших пилотов «Формулы-1» он ворвался по объездной. Характерно и то, что для участия в заездах у Райкконена не хватало опыта – до этого он провел всего 23 гонки в похожих сериях, так что ему потребовалась выдача в исключительном порядке суперлицензии, требуемой для участия в заездах.

Будучи постоянно аккредитованным на гонках «Формулы-1», я получил уникальную возможность построить собственную карьеру спортивного журналиста. В общей сложности я освещал 371 гонку. Сложно передать словами радость быть свидетелем головокружительного взлета Кими к вершинам заслуженного мастерства, разделяя с ним горечь поражения, когда победа в последний момент ускользает из рук по причине технических неполадок, или наслаждаясь сладостью успеха, восхождением на подиум и ощущением тяжести кубка.

Осенью 2019 года я рассказал Кими о своем замысле написать книгу, он ответил: «Бог в помощь, главное – не поноси меня слишком сильно». Надеюсь, мне удалось сдержать слово, ведь подобные книги обычно содержат мемуары спортсменов, здесь же представлены воспоминания спортивного журналиста о совместном пути, пройденном бок о бок со спортсменом мирового уровня, выстраивавшим на протяжении двух десятилетий карьеру в одном из самых известных видов спорта. Многие частные факты основываются на моих дословно расшифрованных с диктофона дневниковых записях – таких накопилось тележка и маленький вагончик.

Практически все это пережито вдали от дома – все вплоть до сезона 2020. Нет худа без добра. Кими наконец-то получил возможность вздохнуть полной грудью: на фоне пандемии коронавируса представителей СМИ сдуло от него как ветром.

Хейкки Культа

Каарина

14.9.2020

Часть первая

Глава 1

Сияющий бриллиант

Всякая книга с чего-то начинается. Моя – с гонки в Монако в мае 2005 года. После нее сдаем назад и оказываемся во Франции образца июля 2003 года.

Кими Райкконен известен тем, что участвовал в самом большом количестве гонок из серии «Гран-при». Поистине героического результата он добился на заезде в Монако, сверкающего королевским бриллиантом в календаре соревнований «Формулы-1». В те выходные 2005 года на улицах Монте-Карло творилась история в своем умопомрачительном великолепии. Гонщику к тому моменту исполнилось 25 лет, и он находился на пике своей формы: подняв скорость своего болида до предела, Райкконен максимально воспользовался тактическими приемами, обеспечив себе сначала преимущество, а затем и полную победу.

Кими подкатил на мотороллере на парковку McLaren-Mercedes в расслабленном состоянии и в отличнейшем настроении. Он только что вернулся из Турции, где принял участие в прямом эфире самого популярного в Германии легендарного развлекательного телешоу «Спорим, что...?». За плечами осталась блистательная победа на заезде в Испании, став в результате самой обсуждаемой в своей серии.

В Монако Кими Райкконен и Хуан Пабло Монтойя предстали перед публикой в самых дорогих в истории защитных шлемах. К выходным «McLaren» и один из самых известных мировых производителей алмазов Steinmetz обнародовали свой весьма щедрый контракт. Начиная с Имола Кими пользовался новейшей системой защиты шеи и головы HANS, теперь же предстояло установить ее на новый шлем с алмазами.

– Никогда раньше не испытывал такого волнения, как прикручивая систему защиты к этим шлемам, – вздохнул представитель фирмы Джеймс Пенроуз.

Только Кими, похоже, ничуть не нервничал по поводу алмазной составляющей, ему было куда важнее сосредоточиться на заезде.

– Должен сказать, у нас лучшая машина для этого трека за все то время, что я выступаю за McLaren. Да, эти Renault хороши по-любому, они держат на поворотах, но мы соберем все силы, чтобы их обогнать, – размышлял Кими в предстартовом ожидании.

Тем временем, пока финская звезда собирался с силами в компании со своей супругой Йенни, остановившись в роскошном отеле Columbus бывшего пилота «Формулы-1» Дэвида Култхарда, в порту Монте-Карло на яхте, бронированной на имя Кими, наслаждались чудными выходными родители обоих – Паула и Матти Райкконен и Лийса и Ханну Дальман.

В заезде на время по узким улочкам Монако Кими показал лучший результат своей карьеры. От его столь виртуозного исполнения перехватило дыхание даже у чемпиона мира Михаэля Шумахера, потому что подобравшийся ближе всех Фернандо Алонсо отстал от Кими на полсекунды. Тот заезд восхитил даже самых опытных представителей журналистской братии, пишущей на тему «Формулы-1».

– Похоже, Кими ничем не остановишь. Атакует точно так же, как и в Барселоне, показывая, что ему нечего терять. Как будто у него вообще нет понимания того, чего он может лишиться, – подшучивал Найджел Ройбак из британского «Автоспорта».

– Заезд Кими не от мира сего, он просто раздел своего напарника Монтойю, – выдохнул Петер Заубер и предложил Райкконену его первый контракт в «Формуле-1».

И хотя Алонсо, стремительно шедший к победе, оказался проворнее на втором круге, Кими удалось в третий раз подряд завоевать подиум, оторвавшись от испанца на 0,083 секунды. На соревнованиях выяснилось, с какой тяжелой машиной он завоевывал себе победу.

– А что же сам Кими? Субботний заезд был лучшим в твоей карьере?

– Сложно сказать, потому что его трудно сравнить с каким-либо из моих предыдущих заездов. На этом автодроме у меня были неплохие достижения и раньше, но бесспорно, этот был одним из лучших. Главное, что хватило, чтобы подняться на пьедестал.

На прошедшем в воскресенье награждении на Гран-при встретились новый князь Монако Альберт II и новый король легендарной трассы. Кими стал третьим по счету финским гонщиком, сумевшим победить на этом престижнейшем в чемпионате «Формулы-1» заезде после Кеке Росберга (1983) и Мики Хяккинена (1998).

– Скажи, наверное, мечтал об этом с детства?

– Ну, не знаю насчет с самого детства, но когда пару лет назад мы показали здесь скорость, но остались вторыми, то это задело за живое. С тех пор я точно знал, что выиграть эту гонку было бы круто.

Вкус победы ощущался во всем облике пилота и в момент, когда он пересекал финишную прямую, и когда стоял на подиуме под звуки национального гимна с кубком в руках.

– Конечно, ощущения еще те! Я очень хорошо знаю, каково оно, когда на этом состязании оказываешься вторым. Все же гонка специфическая, и победить в Монако просто здорово. По правде говоря, это не перевернет моей жизни, потому что получу те же десять очков, как и в любой другой гонке серии Гран-при. Разве что на меня кто-нибудь будет смотреть иначе, коль скоро мы оказались способны на это.

На соревнованиях Кими вел с преимуществом в шесть секунд, и тут Кристиан Альберс из Minardi застрял прямо на апексе перед спуском к самому узкому и крутому повороту – самой настоящей «шпильке» Loews. Из-за возникшей скученности руководство выслало на трассу автомобиль безопасности. Собственно, это привело к единственному моменту, когда победа Райкконена оказалась под угрозой, пока в ходе брейнсторма на заводе в Вокинге решался вопрос о том, что делать, Кими успел проехать мимо ворот в пит-стоп.

– В тот момент у нас с командой возник небольшой хаос: они никак не могли решить, что делать, так что я пропустил пит-стоп. Это был единственный момент за все состязание, когда я несколько обеспокоился тем, что победа ушла из рук, – позже бросил победитель. Сначала по рации он высказался довольно откровенно, но быстро успокоился и решил действовать согласно единственному варианту.

– Команда приказала опередить Алонсо на 25–30 секунд до заезда в пит-стоп. Ну, я сделал, как приказывали, в конце концов, это не казалось чем-то невыполнимым – предстояло проехать еще достаточно кругов.

На дозаправку Кими приехал только на 42-м круге. Это означало, что у него во время квалификационного заезда в баке имелось топлива больше на 7–8 кругов, чем у соперников. К тому моменту он шел с опережением на 27,6 секунды. Позже шеф технической службы Эдриан Ньюи не мог удержаться, чтобы не похвалить Кими за преимущество в резине.

– Мы приложили максимум усилий, чтобы найти гармонию между нашей машиной и покрышками «Мишлен». Теперь у нас на руках все козыри, потому что покрышки не изнашиваются до времени. В этом деле Кими нам сильно помог, потому что он обожает резину, он прилагает все усилия, чтобы ее сберечь: он не тормозит, как оголтелый, на виражах, а с полным баком блестяще управляет с педалью газа, – расточал Ньюи слова благодарности.

Он, кстати, увидел в манере управлять болидом и в скорости Кими такую же эффективность, как и у Алана Проста, звезды McLaren восьмидесятых: «Он едет с такой же одновременно незаметной и бешеной скоростью, как и Прост в свои лучшие годы. Он делает это с легкостью и бережливостью».

ПОСЛЕ ТОЙ ПОБЕДЫ НА «ГРАН-ПРИ МОНАКО» МЕНЕДЖЕР КОМАНДЫ СТИВ РОБЕРТСОН БЫЛ НА СЕДЬМОМ НЕБЕ ОТ СЧАСТЬЯ: «КИМИ ОБЛАДАЕТ ДУШЕВНОЙ СТОЙКОСТЬЮ, ТАК ЧТО ЭТА ПОБЕДА ЕГО НЕ ОСЛАБИТ. УРОВЕНЬ ТАКОВ, ЧТО В ЭТОМ СЕЗОНЕ КИМИ ОДЕРЖИТ ЕЩЕ МНОГО ПОБЕД. ПОЛУЧИТЬ ТАКУЮ МАШИНУ – ДАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ РАСКРЫТЬСЯ ЕГО ТАЛАНТУ НА ПОЛНУЮ».

Так что вовсе не напрасно традиционный трофей Штейнмеца – позолоченную уменьшенную модель болида «Формулы-1» – вручили Кими Райкконену после гонок в Монако в тот воскресный вечер как лучшему пилоту. Ситуацию наилучшим образом представил McLaren: бриллианты – лучшие друзья нашего парня.

Вечер достиг своего апогея на арендованной на имя Кими яхте премиум-класса «Беллиссима С», стоявшей в порту Монте-Карло, где победитель отмечал свой триумф в компании друзей и близких. На тот момент в возрасте 25 лет и 217 дней он стал третьим самым молодым победителем «Гран-при Монако». Моложе были только Брюс Макларен, основатель автогоночной команды своего имени, победивший в 1962 году, и Михаэль Шумахер, взявший главный приз в 1994 году, будучи в возрасте на 85 дней моложе Кими.

До праздника Кими задали вопрос о том, что важнее для победы – пилот или болид? Верный своему стилю коротких ответов, Кими ответил: «Каждый может решать сам, что важнее».

Глава 2

Объятия Хауга

Признаться, за все годы, что мне довелось освещать события «Формулы-1», никогда не приходилось сталкиваться с таким отвратительным по своему расположению и логистике автодромом, коим является трасса «Маньи-Кур». Отсюда урбанизированная цивилизация, куда бы ты ни поехал, находится совсем не на расстоянии вытянутой руки. Однажды мой давний приятель, репортер «Формулы-1» Лассе Эрола, даже написал в ежевечернюю финскую газету *Ilta Sanomat* для фанатов автомобильных гонок целое пособие о том, как добраться до различных трасс. Комментируя же трассу Маньи-Кур, он был краток: «Нечего там делать!»

Суровая правда жизни! Когда ты по работе занимаешься освещением событий прямо на месте, то минимум раз в год я вынужден был отправляться в этот богом забытый медвежий угол. Однако один уикенд 2007 года по стечению обстоятельств навсегда отпечатался у меня в памяти, да и Кими Райкконен отметился там победой. Гонка в Маньи-Кур проводилась всего через неделю после скомканного заезда в немецком Нюрнбургрине, где Кими впервые за свою карьеру поднялся на первое место на пьедестале почета. Он имел подавляющее преимущество, до окончательной победы оставалось всего рукой подать, как взорвался движок Mercedes, и нашему герою пришлось ощутить всю горечь поражения.

Маньи-Кур должен был стать промежуточным восстановительным этапом, чтобы прийти в себя после испытанного разочарования. Одновременно на родине пережевывалась запущенная желтой прессой новость касательно вскрывшейся недельной давности попойки Кими на Иванов день в порту Ханко, где обычно паркуются яхты селебрити.

Те годы стали в карьере Кими периодом истинного прорыва к вершинам спорта. До лета он занимал лучшие позиции в мировом рейтинге. Давление было невероятным: ему противостояли рвавшийся к своему шестому чемпионству мира Михаэль Шумахер и Ferrari с ее историей успеха. Фактически Кими оказался один на один со своим стрессом.

Случилось, что на Иванов день он наконец-то смог заглянуть к старым друзьям в Финляндию, но, если выразиться спортивным термином, оказался в ауте – тут публичность сыграла злую шутку. Задним числом то, что он так надрался в Ханко, отразилось и на мне в тот французский уикенд в Маньи-Куре.

Субботняя гонка. Я заранее добрался до паддока, чтобы избежать мучительного простаивания в пробках. Утренний кофе, обмен новостями с ребятами из McLaren, дружеские объятия со знакомыми журналистами, и тут шеф спортивного департамента Mercedes Норберт Хауг вместе с главой менеджмента Вольфгангом Шаттлингом заявили ко мне спросить, не хочу ли я пройти к ним в моторхоум.

Такие предложения поступают не каждый день. В святилище Mercedes мне никогда ранее бывать не приходилось – туда журналистов вообще не пускают. Мы вошли в моторхоум, поднялись на пару ступенек, вошли в кабинет Хауга. Здесь он выглядел куда более серьезным. У меня затряслись поджилки, ведь всего неделю назад в своей статье я прошелся по поводу поломки двигателя. Предположил, что Хауг решил вытрясти из меня дух за тот материал, но оказалось, что речь совсем о другом: оказывается, случайный пассажир слил фотографии напившегося по поводу праздника Иванова дня Кими. Финская желтая пресса тут же раструбила историю о том, как звезда команды McLaren-Mercedes в бесчувственном состоянии на дорожке яхте своего приятеля в Ханко сделала финт головой вниз почти с двухметровой высоты.

Команда не проронила ни слова по поводу случившегося, чем разозлила крупнейшую немецкую газету-таблоид *Bild*. Известные своей агрессивностью, немецкие журналисты пообещали раздавить и концерн, и самого Райкконена, если не будут даны пояснения. Как бывший журналист, Хауг знал, что «морская болезнь» – не слишком удобоваримое объяснение,

поэтому он решил обратиться ко мне, зная о наших близких с Кими отношениях и о том, что я знаком с репортерами из Bild.

Для начала Норберт обрисовал суть происходящего и попросил, чтобы я лично связался с немцами и рассказал о том, какие чудеса могут случиться в Финляндии в ночь Иванова дня. Меня два раза просить не нужно. Обычно от Bild на месте присутствуют как минимум два журналиста, я решил выйти сразу на славящегося острым пером Вольфа Шмидта.

С обсуждения Иванова дня наш разговор почти сразу переключился на финскую культуру питания, и здесь риск хватить лишку был высок. Я заявил, что на этот праздник вся Финляндия буквально останавливается на три дня: все ее жители, включая спортсменов, все это время выпивают с превеликим удовольствием. Мне кажется, я немного принизил способности Кими, высказав мысль, что якобы знаю, будто ему-то много не надо – у него уже чуть ли не с полтинника сносит крышу. Не преминул добавить, что на Иванов день выпить не дурак и легендарный Мика Хаккинен.

Мы общались где-то с полчаса, мой коллега Вольф добавил еще половину от себя, затем интервью закончилось.

Тем воскресным утром за завтраком в гостинице от заголовка воскресного номера Bild круассан встал у меня поперек горла: «Неужели пьянки Кими заставят его покинуть мировое первенство?»

Я довольно хорошо читаю по-немецки, а что мне было непонятно, стало понятно и без словаря.

Статья размером с половину спортивной колонки сообщала о том, как финский таблоид пару недель назад писал о жестокой пьянке Кими в компании нескольких друзей и супруги Йенни в порту Ханко, завершением которой стало падение с верхней палубы, и только чудом гонщик избежал серьезной травмы.

После этого автор перешел к пояснению журналиста газеты Turun Sanomat Хейкки Кулла о том, как на Иванов день в Финляндии каждый год отмечается «ночь без ночи», когда вся страна в едином порыве наступает на пробку: «В Финляндии на Иванов день воцаряется своего рода чрезвычайное положение. Самый длинный день в году отмечается словно праздник Нового года – с первого по тринадцатое. Все ходят упитые. Если Хаккинен, выпив, вел себя прилично, то проблема Райкконена в том, что, надравшись, он уходит в отрыв в публичных местах».

После этого газета задавала читателям резонный вопрос, приемлемо ли так себя вести рвущемуся к мировому чемпионству пилоту «Формулы-1», если его уже не пускают в один из баров Хельсинки?

И тут я отчетливо понял, что Mercedes, прочитав материал, сделает вывод, что я вместо того, чтобы разрулить ситуацию, только ее усугубил. Обуреваемый печальными мыслями, я направился на автодром.

Довольно скоро в комнату для прессы явился Вольфганг Шатлинг и попросил меня встретиться с Хаугом. В этот момент я был уверен, что головомойки не избежать.

Опять та же лестница наверх к руководству Mercedes. Меня поджидает Хауг, но, как только дверь закрылась, его лицо расплылось в довольной улыбке. Норберт заключил меня в свои медвежьи объятия – мягко говоря, к такому я не был готов, на моих глазах раньше Норберт обнимал так только Хаккинена после его победы.

Мое удивление выросло пуще прежнего, когда Хауг начал изливаться словами благодарности ко мне за спасение того, что еще можно было спасти. На его взгляд, вместо гильотинирования молодого гонщика статья давала читателям объяснение его сенсационного поведения.

Конечно, в материале руководство команды тоже было упомянуто – в самом конце, правда. Выглядело это так: Bild обратилась к Райкконену за пояснениями, однако тот не проронил ни слова. Хауг же со своей стороны откомментировал, что с Кими проведена беседа,

но никакого наказания не последует: «Кими образцово делает свое дело, а то, что он иногда позволяет себе расслабиться, – это вполне нормально».

Операционный директор McLaren Рон Деннис посчитал, что приключения Кими Райкконена на Иванов день чрезмерно раздуты: «Мы с вами говорим о молодом человеке. Разумеется, он должен намотать себе на ус, но и нам не стоит забывать, что ему всего лишь 23 года».

С Норбертом Хаугом у меня сохранялись хорошие отношения до того момента, как Ferrari заявил о переходе Кими в команду Маранелло. Это произошло в 2006 году после гонки «Гран-при Италии». Если до того приснопамятного уикенда Хауг всякий раз радостно приветствовал финских репортеров, то после автодрома «Монца» приветствия закончились, как будто их и не было.

В конце 2012 года Хауг вышел на пенсию. Вновь мы встретились с ним на «Гран-при Германии» в 2017 году в Хоккенхайме. Норберт опять тепло поприветствовал меня, мы присели, чтобы вспомнить старые добрые времена – Хауга я знал со времен Хаккинена в McLaren. Тогда в Хоккенхайме 66-летний Хауг попросил меня передать Кими привет. В паддоке Mercedes он шепнул мне на ухо, что больше всего на свете ему бы хотелось, чтобы Кими выиграл эту гонку, потому что раньше побеждать в Германии ему не доводилось. В завершение и с явной ностальгической ноткой Хауг произнес: «Ведь у меня еще на памяти то, когда Кими пришел в Sauber и мы наблюдали в Австралии его первую гонку. Сектор за сектором после его имени загорался зеленый свет. Какую он показывал скорость!»

Конечно, привет я передал. Откланявшись в ответ, Кими с улыбкой на лице пообещал сделать все возможное, чтобы исполнить пожелания бывшего наставника. Для меня же Хауг входит в число тех фанатов «Формулы-1», которые уже тогда надеялись, что карьера Кими продлится долго.

Глава 3

Хинтса и его рука помощи

Кому-кому, а мне не пришло бы в голову петь дифирамбы Кими в честь его дисциплинированности, однако его целеустремленность, решительность и воистину слоновье терпение заслуживают всяческих похвал. Способность соревноваться под давлением, высочайший профессионализм и образцовое умение выжимать все возможное из своего болида сделали его мастером своего дела.

В молодости он частенько перегибал палку, мне кажется потому, что его с самого начала карьеры преследовали постоянные неудачи, которые раз за разом торпедировали успех, и, чтобы очистить от них голову, Кими приходилось кидаться из огня да в полымя.

После той шумихи 2003 года имя пилота частенько появлялось в таблоидах. В январе 2005 года, незадолго до презентации нового болида McLaren MP-4-20, Рон Деннис нашел очередной повод для беспокойства в связи с эпизодом в лондонском ночном клубе.

– Команда считала важным знать не только детали походов Кими по барам – газетчики же не зря цеплялись за такое, – но прежде всего нас интересовали причины подобного поведения Кими. Реальность всегда отличалась от того, как ее представляла пресса, но куда важнее было выяснить, откуда ноги растут, – откровенничал Деннис.

Хорошим решением проблемы стало приглашение в McLaren известного финского спортивного врача Аки Хинтсы. Его поддержка и профессиональная помощь позволили понизить градус присущего Кими с рождения ужаса перед авторитетами и умирить его бунтарский характер. Кими и Рон Деннис являли собой настолько полярные характеры, что, полагаю, даже для такого корифея, как Хинтса, было непросто выстроить мостик взаимопонимания между ними. Уже на первой встрече с врачом Райкконен бросил ему мимоходом: «Давай уже, лечи меня скорей».

Деннис исповедовал воистину пуританский принцип руководства: команда была для него всем, и ключевыми факторами успеха он считал дисциплинированность и контроль. Кими же подобный стиль, с его правилами и регламентами, никак не устраивал. Довольно скоро Хинтса обратил внимание на прямолинейное желание босса запихать финна в прокрустово ложе с другими пилотами. Это было ошибкой. Райкконену требовалась свобода маневра: не получая желаемого, он начинал бунтовать, выпивать – и все это становилось пищей для желтой прессы. Стало ясно: если срочно не вмешаться в ситуацию, результат будет плачевный. Еще немного, и Кими перешагнет черту, за которой его будет ждать каждодневный кутеж. Позже в совместной с Оскари Саари биографии Хинтса упоминает один эпизод, когда он сказал Деннису, что от спиртного нет пользы для спортсмена высшей категории, но отрицательное воздействие можно снизить умеренным употреблением. Заставить Кими стать трезвенником было невозможно – в противном случае это привело бы к еще большему протесту с вытекающими последствиями.

Глава 4

В плену славы

Возникает вопрос: столь масштабные попытки Денниса защитить репутацию Райкконена – возымели ли они хоть какой-нибудь результат? Шумиха возникала постоянно. Все же Кими был звездой такой величины, что всегда находился кто-нибудь, кому удавалось застать его на отдыхе.

Опыт приходит со взрослением. Позже, когда Кими перешел в Ferrari и в Lotus, его периодические загулы не привлекали к себе такого же внимания, потому как считалось, что это норма поведения для мужчины.

Количество моих интервью с Кими достойно упоминания в анналах истории, но мы ни разу не обсуждали с ним выпивку. Шутить – шутили: как правило, все заканчивалось бородачтым анекдотом, в котором персонаж является в бар и заказывает себе безалкогольное пиво, бармен в недоумении задает только один вопрос: «Зачем?»

Кажется, в последний раз я в шутку напомнил Кими о его похождениях в конце лета 2019 года в Бельгии.

После чудесно проведенного отпуска хромающий Кими явился в свой бокс на гонках в Спа-Франкоршарм. Издалека можно было заметить, как ему больно, но о причинах помалкивали. В тот четверг ясность имелась только в том, что его участие в заезде находится под большим вопросом. Новоиспеченный директор по работе с прессой, Уилл Понисси Alfa Romeo, усадил Кими перед журналистской братией на верхнем этаже роскошного паддока команды.

Отпуск закончился, ясное дело – всех интересовали причины повреждения. Кими немного приоткрыл завесу, сказав, что речь идет о спортивной травме. Кое-кто из пишущей братии был уверен: если у Кими неполадки, значит, тут не обошлось без синей дыни. Мысли мыслями, но дела делами, и тут один новичок задал вопрос в лоб: уж не по пьяни ли ногу повредил, Кими?

– Спортом я занимался, спортом. Я же всегда говорил: спорт – это опасное дело. Пить более безопасно, обычно травм не бывает, случается только отходняк, – отшутился Кими. По залу прошел смешок. А когда я попытался что-то промямлить, то он добавил: – Ты – исключение, ты умудряешься и по пьяни наломать дров.

Зал треснул от смеха.

После пресс-конференции я попросил возможность задать пару вопросов на финском. Спускаясь в комнату к Кими, я посетовал, что он опять дал повод для газетных пересудов.

– Послушай, Хейкки. У нас с тобой в этой команде и без того репутация алкашей, так что ничего не изменится от того, скажу я чего или нет, – констатировал он.

**КАК ГОВОРИТ ПОСЛОВИЦА, НЕ ИМЯ КРАСИТ ЧЕЛОВЕКА.
НАСЧЕТ РЕПУТАЦИИ ТАКОГО НЕ СКАЖЕШЬ.**

Глава 5

Из рода ледяных людей

Прозвище «Айсмен» стало, пожалуй, одним из самых известных, что были даны звезде «Формулы-1». Все, кто хоть немного следит за гонками, автоматически связывают это прозвище с чемпионом мира 2007 года Кими Райкконеном. История берет свое начало с того момента, когда Кими перешел из Sauber в McLaren. Завод в Вокинге начал разработку гоночного автомобиля сезона 2002 года, именно на зимних тестах босс команды Рон Деннис начал называть Райкконена Ледяным человеком – Айсменом.

У меня в записях даже сохранился вопрос, который я задал Кими тогда, давным-давно, касательно его прозвища.

– Рон Деннис называет тебя Айсменом, в чем дело?

– Знаю, так меня называют, только я тут ни при чем. Мне без разницы, как меня называют, главное, чтобы меня не коробило, – отрезал Кими.

Через двадцать лет после того эпизода я снова обратился к Райкконену с тем же вопросом, что и на старте его карьеры, и снова на зимних тестах: «Когда ты перешел в McLaren, Рон Деннис начал звать тебя Айсменом. Откуда это, когда ты услышал его впервые?»

– Давненько это было. Не сказать, что помню. Придумалось как-то. Разыщи этого Денниса и спроси у него сам. Где-то ведь он прячется.

– Разве это прозвище не возникло как-то сразу?

– Не помню, пожалуй, да. Придумал ведь. Не знаю, если честно. Я даже толком и понять не мог, откуда оно. Вполне себе нормальное прозвище, да мне без разницы, по сути.

– Что значит «без разницы»? Ты же его везде за собой таскаешь! Значит, есть разница.

– Если бы его не было, я бы не таскал его. Проще простого, – не унимался Кими.

– Ладно, скажи тогда: ты достоин своего прозвища?

– Не думал. Вообще никогда.

Райкконен подчеркивал свой имидж Ледяного человека солнцезащитными очками Rayban и глубоко на лоб надвинутой бейсболкой.

Если серьезно, изначальным Ледяным человеком McLaren был другой финн – Мика Хаккинен.

Поскольку мне тогда не удалось связаться с Роном Деннисом, помочь мне взялся хорошо знакомый с ним британский репортер Марк Хьюз. Он даже владеет коллекционной редкостью: уменьшенной копией McLaren, модель 2001 года, с подписью Хаккинена и припиской «Айсмен». А вообще, он обычно добавлял к своему имени прозвище «Летающий финн».

С Хьюзом мы долго беседовали на тему о прозвищах пилотов «Формулы-1». На мой вопрос, какое из них самое выдающееся, Хьюз только помотал головой, да так сильно, что его круглые очки чуть было не слетели с носа.

– Да кто их знает. В этом деле у меня полный провал. – Все же в международном контексте «Формула-1» – особенный вид спорта в сравнении с другими. Здесь в паддоке какую только речь не услышишь, а вот прозвище – оно не всегда работает на разных языках. Может, потому всякие прозвища не слишком популярны в «Формуле-1», что здесь сплошной интернационал, – сказал он. – Согласись, Кими назвали Айсменом удачно, на мой взгляд. Хаккинена тоже называли Айсменом. Помню, у нас был брифинг во время зимних тестов до его последнего сезона в 2001 году. Рон тогда всем раструбил, какая сильная у нас команда, а больше всего он нахваливал Хаккинена, говоря, что после трех мировых первенств у него и комар носу не подточит, мол, Мика всегда такой стабильный и ровный, словно Ледяной человек.

После того раза его называли некоторое время Айсменом, пока Мика не заявил о прекращении спортивной карьеры.

Когда Кими унаследовал у своего предшественника место в команде McLaren, выяснилось, что оба финна обладают схожими чертами, так что в довесок ко всему Райкконен получил и прозвище Хаккинена.

По мнению Хьюза, самым настоящим Айсменом Кими стал, только перейдя в Ferrari, когда одним дождливым днем в 2009 году он прервал Гран-при в Малайзии, а потом телекамеры его увидели преспокойно поедающим мороженое в паддоке Ferrari, пока остальные гонщики готовились к повторным стартам.

– Тот самый замороженный сок и придал понятию «Айсмен» новый смысл. Именно поэтому Айсмен является самым известным прозвищем за всю историю «Формулы-1». Вряд ли можно найти что-нибудь такое же прилипчивое.

В поисках предыстории прозвища «Айсмен» я натолкнулся на один свой же старый материал, в котором Рон Деннис дает пояснение необычайно большому количеству финских гонщиков в команде McLaren.

– Всю мою карьеру у меня была одна простая цель: добиваться победы в каждом «Гран-при». Существенной составляющей успеха являются лучшие пилоты, а национальность или возраст значения не имеют. Главное – преданность победе. То, что Кими пришел в команду сразу после Мики, – простая случайность. Общим знаменателем между ними является не их финское происхождение, а воля к победе и неиссякаемое желание всякий раз победить всех и каждого. Да, предположу, что некоторые черты их натур присущи именно финскому характеру, но это дало им только козыри, сделав еще более умелыми пилотами.

По наблюдению Рона Денниса, корни финской целеустремленности уходят глубоко в холодную природу, в исключительные условия жизни, что не может не повлиять на темперамент наших спортсменов.

– Всякий раз, работая с финскими гонщиками, обращаю внимание на подобную ледяную решимость. Если взглянуть в историю Севера, то там всегда проживали агрессивные, склонные к насилию народы, так что тут дело в генах. Если серьезно, то финские автогонщики являются хранителями и продолжателями своих традиций и ценностей, что проявляется в особом умении касаясь различных видов автоспорта.

Райкконен выступал за McLaren в течение пяти лет, и за это время команде так и не удалось выполнить обещания Денниса сделать из него самого молодого чемпиона мира. Мечта о чемпионстве воплотилась только в 2007 году, когда Кими дебютировал за Ferrari.

Итальянский журналист Роберт Чинкери, известный тем, что открывает миру юных талантливых картингистов, заявляет, что его страна-сапог просто обожает финского Ледяного человека, так что его прозвище пришлось по вкусу всем ценителям «Формулы-1».

– Прозвище «Айсмен» попало в точку. Ведь Кими родом с севера, он лишней раз не показывает чувств – именно таким мы все видим человека, которого называют ледяным. Он всегда спокоен и суров, хотя мне не раз приходилось слышать, что за пределами автодрома Райкконен совершенно иной человек – ледяной оболочки как и не бывало, что он открытый и дружелюбный. Если так, то «Айсмен» уместен только в контексте автогонок. И, кстати, он занял совершенно правильную позицию по отношению к стране Ferrari.

– У Кими репутация выходящего за рамки общепринятого спортсмена. На чем зиждется спортивный маркетинг: правила игры требуют от тебя быть умным, обладающим чувством юмора, открытым и доступным. Райкконен же представляет собой полную противоположность правилам. Речь не только о том, что он стал последним чемпионом мира от команды Ferrari. Итальянцы ощутили, что он настоящий, что он – весь вот он, что он говорит, что хочет. Большой риск поступать как тебе вздумается, но Кими сумел доказать, что он самодостаточен, а это весьма важная черта для мировой звезды.

– Сами-то итальянцы дали ему какое-нибудь прозвище?

– Ну да, вот Криштиану Роналду играет за «Ювентус», его окрестили CR7, так Кими стал KR7. Найджела Мэнселла называли Львом, он был первым иностранным пилотом «Формулы-1», кому дали прозвище. Кими никто не называет по фамилии. Он либо Кими, либо Айсмен. И вообще, если итальянец обсуждает финна, то всегда называет его по имени, словно Райкконен был его лучшим другом. Такого про других не скажешь, тот же Михаэль Шумахер – всегда Шумахер, но не Михаэль, как и Фелипе Масса – Масса, а Фернандо Алонсо – Алонсо, а Кими всегда Кими. Тут все по-другому, – заявляет Чинкero.

Для объезда своих ледяных владений Райкконен обзавелся двумя именными мотоциклами ручной сборки и яхтой премиум-класса, швартующейся в портах Средиземного моря. Мотоциклы «Айсмен-1» и «Айсмен-2» ему построил Маркус Вальц. Второй, выкрашенный в цвета Ferrari и мощностью в 120 лошадок, был создан в честь завоевания Райкконеном титула чемпиона мира в 2007 году.

Что же до яхты «Айсмен», то она представляет отличный образчик серии «Сансикер Предатор 108». Длина – 32,4 метра, ширина – 6,3 метра, осадка – 2 метра. Развивает максимальную скорость 43 узла.

Своим брендом Кими не обзавелся. Лицензией на использование названия «Айсмен» обладают различные изделия в Дании, Италии и США. Несмотря на все усилия, Кими не удалось приобрести разрешение на использование имени на предметах одежды. Так что запущенная Кими совместно с Джесси Джеймсом в 2019 году в Техасе линейка одежды существует под именем Kimi by westcoastchoppers.com

Глава 6

Глаза на спине

Уникальной способностью Кими Райкконена является его способность воспринимать, анализировать происходящее и прогнозировать ситуации, что позволило ему занять трон королевского автоспорта.

Он входит в ту когорту мастеров, о которых говорят, что у них «глаза на спине».

В случае с Кими Райкконеном образная похвала стала реальностью. В 2005 году на «Гран-при Канады» я делал интервью с врачом McLaren Аки Хинтсой, занимавшим на тот момент пост главного врача Олимпийского комитета Финляндии. Кими же в составе McLaren боролся за титул чемпиона мира.

Мы начали с того, что обменялись восхищенными комментариями по поводу уникального мастерства Кими просчитать время в различных ситуациях по ходу гонки. Уже через мгновение Хинтса сообщил, что в состоянии научными методами доказать, что наш соотечественник заслуженно входит в элитную группу спортсменов мирового уровня.

– Неврологические исследования показали, что у Кими исключительным образом развиты способности воспринимать трехмерно время, место и форму. Можно только представить, какая польза от такой нейропсихологической особенности для спортсмена, работающего на скорости 360 км/ч.

К слову, Хинтса заметил, что у него как у нейрохирурга уровень аналитического восприятия тоже не из самых плохих, но у Кими он просто исключительный.

– Это врожденное умение действовать молниеносно. Конечно, все мы обладаем умением трехмерного восприятия, просто у кого-то оно развито плохо, у кого-то лучше, а бывают случаи восприятия высочайшего уровня. Мы пользуемся этим свойством каждый день, но в спорте оно дает большое преимущество.

– Можно представить, что человек с высокоразвитым чувством восприятия действует именно так, как требует ситуация, причем действует автоматически, тогда как иной будет долго анализировать и взвешивать варианты. Это можно сравнить с чувством мяча в том же большом теннисе, только здесь имеются еще другие нюансы. Тесты показывают, кто наделен от природы, а кто нет.

– У Кими способность принимать мгновенные правильные решения идет из спинного мозга, он не раздумывает, не перебирает подходящий вариант решения. Он оценивает предстоящую ситуацию на автоматизме и принимает единственно верное решение, – восторгался Хинтса.

Учитывая, что в заездах «Гран-при» то и дело возникают самые неожиданные ситуации, умение прорисовать трехмерную траекторию, провести ее нужным образом помогает управлять болидом на сверхбыстрых скоростях.

Зрение не имеет к этому качеству никакого отношения.

– Представим себе трехмерное пространство с осями икс, игрек и зет. Представим движение выпущенной из ствола ружья дробины. Если спросить, куда она летит, то обычный нормальный человек подумает, а потом нарисует движение. Напротив, кто-нибудь, имеющий такие же способности, как у Кими, покажет все вплоть до ощущения глубины пролета. Ему не нужно раздумывать. Это просто такая способность, – рассказывал мне Хинтса, работавший на тот момент личным врачом Райкконена. До этого он в течение двух сезонов сопровождал Мику Хаккинена на его пути к мировому чемпионству.

– Хаккинен тоже наделен похожим свойством. Если со стороны понаблюдать за его интервью, если спросить про какую-нибудь конкретную ситуацию, возникшую в ходе гонки, то Мика

визуализирует ответ движением руки в воздухе. В этом уникальность качества: Мика увидел ситуацию и запомнил ее именно такой.

Таково природное качество. Определить, насколько оно ухудшается с возрастом, практически невозможно.

– Если такая особенность заложена в генах, то ее качественные показатели можно улучшить, находясь в соответствующих ситуациях. Это позволит поддерживать уровень умений в течение всего времени, пока в нем есть необходимость, – пояснил мне Хинтса.

Гонщикам постоянно устраивают неврологические тесты с целью определения их уровня на случай возможных аварий или столкновений.

С Хаккиненом произошло нечто подобное в заезде на время в Аделаиде в 1995 году. Травма головы была настолько серьезной, что пилот был в шаге от смерти.

Создатель удивительным образом сконструировал человеческий мозг, наделив его запасом огромной емкости, в обычной ситуации совершенно не используемой. Как известно, поврежденные клетки не восстанавливаются, но вместо них выстраиваются новые связи. Хаккинен не просто полностью реабилитировался после травмы, но нарастил свое мастерство и стал чемпионом мира.

Помню, как в Канаде я спросил у Кими, что он думает по поводу того, что его считают наделенным глазами на спине. В своей обычной манере Кими просто махнул рукой, мол, да какая разница, что там Хинтса обнаружил, пытаясь найти объяснение его уникальному умению принимать молниеносные решения: «Врачи об этом все знают, мне недосуг. Я лично не заметил ровным счетом ничего особенного. Ну, ходил я на обследования, ну, подключали ко мне всякие провода. Вряд ли я как-то иначе вижу, чем любой другой, наделенный обычным зрением».

Глава 7

Царь горы

Кими Райкконен родился в городе Эспоо на улице Курунтие. Как сказал позже его отец, когда мы встретились у них во дворе, домишко размером 33 квадрата не может похвастаться гигантскими размерами. В зеленом доме с облупившейся по углам штукатуркой кроме двух сыновей проживали отец Матти Райкконен, всю жизнь в поте лица трудившийся водителем грейдера в муниципальной дорожной службе, мать Паула Райкконен, занимавшаяся приемом посетителей в Национальном ведомстве народных пенсий, и их немецкая овчарка.

Места стало больше, когда Матти купил у своего отца участок земли и вся семья переехала в дом, построенный еще дедом Матти. Дети вошли во вкус быстрой езды, начав гонять на кроссовых мотоциклах марки Itaglietti.

Кими тогда было всего три с половиной года, он совсем не умел ездить на детском автомобиле с педалями, но с Itaglietti он управлялся – только держись. Парни соревновались во всем: сначала они боролись, а потом начинали гонять по двору, только пыль столбом стояла – и так с утра до вечера, – вспоминает Матти Райкконен.

В то время движухи хватало. Кими и его брат Рами целыми днями нарезали круги на своих крошечных «Итальятти». Вечное противостояние научило их сосредотачиваться на навыках управления своими конями, а соревновались они больше в умении обращаться с ними.

– У ребят было одно место разворота – как раз там, где въезд во двор. Там вечно образовывался горб из грунта, так что приходилось периодически разравнивать лопатой, чтобы хотя бы въехать в родной двор.

Не только пыль стояла столбом.

Однажды Райкконены перекрывали крышу. Сыновья опять затеяли гонки.

– То был жаркий летний день. Мы сидели на крыше, и вдруг все стихло. Начали кричать, все ли у вас там внизу в порядке, чем вы там вообще занимаетесь, – говорит Паула Райкконен. – Все хорошо, ответили они, и через минуту опять началось. Когда мы наконец спустились с крыши, оба были с ног до головы вымазаны глиной. Оказывается, на углу дома имелась яма с глиной. Парни налили туда воды, а потом вымазали друг друга: «Мы просто хотели, чтобы было как на соревнованиях в Пяйянне».

Рами Райкконен всегда умел уступать честолюбивому младшему брату.

На одной из наших первых встреч с родителями Кими, когда я занимался сбором общей информации, мать семейства вспомнила, как она однажды отвела уже шестилетнего Кими на обычный медосмотр. Пока они с врачом беседовали, мальчик начал нервно ерзать на стуле в углу с игрушками.

– Доктор тут же предположила, что у моего сына проблемы с концентрацией внимания. Однако проблема была в игрушке. В то время Кими сильно интересовался пазлами. Получилось, что предназначенный для детей его возраста пазл оказался для него слишком простым, сын захотел попробовать собрать тот, что для детей старшего возраста. Однако ему дали его не сразу. В общем, когда Кими удалось добиться своего, он быстренько собрал пазл и, довольный, разулыбался. В ответ врач только усмехнулась, сказав, что у этого парня нет точно никаких проблем с концентрацией внимания.

Со временем страстное увлечение ездой только усиливалось, но у семьи не было возможности купить новый мопед. Со слов Матти Райкконена, тогда сын одного из его приятелей по работе занимался картингом.

– Мы ходили посмотреть на одну из этих машинок, да потом и купили ее. Единственное, нужно было приспособить в нее такие педали, чтобы разные по росту Кими и Рами могли бы

ездить по очереди. Ну, а когда нам стало ясно, что они никак не могут поделить ее между собой, пришлось купить еще один старенький карт.

Новое увлечение вывело Кими с родного двора на старую трассу Бемболе, куда по прямой было каких-то пять километров.

– Мальчишкам не разрешалось устраивать гонки, но в Бемболе проводилось четыре турнира по вторникам весной и четыре осенью. Там-то все и началось.

С улицы Курунтие до школы «Кархусуо», где учились Кими и Рами, тоже было рукой подать по лесной тропинке, но туда Кими являлся прямо к началу занятий, а вот в кружок картинга прибегал всегда заранее.

Команда Райкконена располагала весьма скромным бюджетом для участия в соревнованиях, и, как правило, они покупали уже подержанные покрышки у остальных, более обеспеченных в этом смысле участников.

– Для нашей команды выход в пятерку лучших всегда был победой. Успех позволял нам завязать партнерские связи. Первым таким партнером стал магазин «Раяла», выделивший нам продуктовый пакет, состоявший из простой колбасы, – вспоминает Паула Райкконен.

На самом же деле решающую роль для Кими сыграла поддержка шурина Юсси Рапала, оказывавшего ему персональную поддержку, а не только через свой завод по производству блесен.

– Признаться, недешевое это было удовольствие. В один год я наездил только с Кими по его соревнованиям 47 000 км. Не раз и не два случалось, что деньги вдруг заканчивались, домой приходилось возвращаться, воспользовавшись кредиткой Shell, – заверил меня отец Райкконен. Мать же считает, что о картинге семья сохранила исключительные воспоминания! Тогда все были друзьями, всех объединяло одно хобби. Уже тогда она думала, что если мои сыночки и не станут пилотами, то семья многое получила от общего дела.

Тем временем старый дом ждал ремонта. Кими и мама Паула хотели сделать полный капремонт, отец же был готов снести все до основания. В итоге победило мнение жены и детей, и Паула до сих пор проживает в этом доме.

На заднем дворе до сих пор прячется в кустах уличный туалет, сохранив который, Райкконены смогли купить свой первый автомобиль.

Когда Кими перешел в Ferrari, команда итальянских телевизионщиков с канала Rai-1 отправилась в Финляндию, чтобы сделать репортаж с места рождения новой звезды команды Маранелло. Хотя я не был родом из столичного региона, меня пригласили в качестве гида по Эспоо.

Не обошлось без сложностей. Разумеется, я гостил у Райкконенов, но в одиночку мне оказалось довольно сложно добраться до места назначения. Можно только представить восхищение итальянского репортера и его оператора от старого дома Кими и в особенности от уличного туалета типа «толчок». Далее мы отправились на автодром Бемболе. Хотя тот оказался закрытым в феврале, телевизионщиков закрытая дверь ничуть не остановила – мы просто обошли забор с другой стороны. Но тут оператор поскользнулся и упал в воду. К счастью, камера не пострадала, так что ему удалось зафиксировать для истории тот самый взрастивший большое количество финских пилотов автодром.

Сам же Кими Райкконен поджидал нас в роскошном отеле «Камп», что в центре Хельсинки. Там и я получил возможность вернуться к своим непосредственным обязанностям в качестве участника пресс-конференции.

Глава 8

Семейный летописец

За свою журналистскую карьеру я написал множество материалов о Кими Райкконене в газеты и несколько книг. Однако одна специфическая просьба запомнилась мне надолго. В 2007 году герой нашей книги стал чемпионом мира, и уже через некоторое время со мной связались и попросили написать статью в семейный альбом Райкконенов.

Недолго думая я перешел к делу. Получилось следующее: «Портрет Кими Райкконена, написанный журналистом Хейкки Культтой накануне первомайских празднеств 30 апреля 2008 года, сразу по возвращении Кими с «Гран-при Испании», завершившегося для него блестящей победой. Тот заезд Кими вел с отрывом в девять очков от Льюиса Хэмилтона».

Запись в семейном альбоме мастера

Вот уже тридцать лет я веду спортивную колонку в газете Turun Sanomat. Об этом человеке за несколько лет я наклепал, если быть точным, около тысячи статей, из них часть в разные мировые издания.

Теперь рождается еще одна статья, несколько под иным углом зрения и по иному поводу.

Дорогие родственники! Пред вами открывается взгляд спортивного журналиста и друга на Кими Райкконена.

Кими-Матиас Райкконен родился в родильном отделении хельсинкской женской клиники незадолго до четырех часов вечера 17 октября 1979 года. Этот шустрый и полный энергии мальчуган рос-подрастал себе на крохотной улочке в Эспоо, в домике площадью 33 квадратных метра, мама Паула Райкконен называет его «вечным клещом в материнской подмышке». В возрасте десяти лет он еще частенько просыпался в родительской постели.

Не только родители считали Кими милым; в саду он оказывался в группе с самыми маленькими, да и воспитатели были от него в полном восторге.

Старший брат Рами прокладывал путь, а за ним по пятам, куда бы тот ни пошел, следовал Кими. Отец, мать и старший брат отличались словоохотливостью, так что младшенькому никак не удавалось вставить слово и полными предложениями Кими научился говорить только к трем годам. Если старший отличался ростом и крепким телосложением, то младший – гибкостью и прыткостью, ему нужно было делать все здесь и сейчас.

КИМИ УВЛЕКАЛСЯ ПОДВИЖНЫМИ ВИДАМИ СПОРТА – ОТ ПРЫЖКОВ ДО ГИМНАСТИКИ, ОТ ФИГУРНОГО КАТАНИЯ ДО РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ИГР В МЯЧ. ОДЕЖДА НА НЕМ ГОРЕЛА. ЕГО МАТЬ ХОРОШО ПОМНИТ, КАК РАЗ ЗА РАЗОМ ПОДОШВЫ НОВЫХ КРОССОВОК ADIDAS ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МИНУТ ИСТИРАЛИСЬ ДОНЕЛЬЗЯ.

Школьные предметы, кроме ручного труда, его не интересовали, а на ранце было куда приятнее кататься с ледяных горок, чем носить в нем учебники.

Кими и Рами попевали везде, но вели себя послушно. Ссориться с ними родителям не приходилось, хотя иногда и случалось вытаскивать за волосы во двор. Ремнем или розгами же никогда не охаживали.

Большой радостью для семьи стал большой двор и гараж. Именно там у братьев проснулся интерес к технике и двигателям. Целыми днями они занимались тем, что чинили свои мопеды и собирали газонокосилку.

Отец работал механиком на состязаниях по фолкрейсу, благодаря чему семья погрузилась в удивительный мир автоспорта. За спортивными мероприятиями, включая заезды «Формулы-1», следило все семейство, однако никто никогда не говорил вслух о том, что однажды младший Райкконен сам будет участвовать в заездах.

Кими начал обращать на себя внимание тем, что у него получалось показывать неплохие результаты на соревнованиях, при том что он использовал стертые почти до корда покрышки и бэушные детали, выкупленные у соперников. Некоторые занятые им пятые места были невероятными победами, словно он ездил на чем-то приличном.

Общесемейное увлечение достигло своего апогея, когда братья Райкконены отправились на соревнования за рубеж. На бензин домой частенько приходилось просто брать взаймы, но воспоминания об общих мгновениях, проведенных совместно с такими же семьями, по сей день являются самым главным семейным богатством.

На одном из тестов многообещающий талант Кими был замечен талант-менеджером Харальдом Гуйсманом – в прошлом норвежским гонщиком. Недолго думая, он позвонил будущему менеджеру Райкконена, британцу Дэвиду Робертсону, со словами, что нашелся новый суперспособный мальчик. Последний не глядя пообещал сделать из Кими чемпиона мира, если он согласится войти в команду. Дэвид и Стив Робертсоны – отец и сын – слов на ветер не бросали. Для Кими они стали не просто менеджерами, а настоящими членами семьи, между которыми царил высочайший уровень доверия.

Кими Райкконен жил, как живет обычный финн. Робертсоны устроили все так, чтобы ему не приходилось думать ни о чем другом, кроме как о вождении и поддержании дружеских отношений. Настоящих близких друзей у Кими было на пальцах пересчитать, с ними он чувствовал себя наиболее комфортно.

Хорошо помню тот момент, когда Кими тестировали на пилота Sauber в испанском Хересе в декабре 2000 года. Никто не знал, получит ли начинающий пилот, участвовавший всего в 23 заездах, требуемую для участия в гонках «Формулы-1» суперлицензию, но в этой части меньше всего волновался сам герой нашего рассказа.

Кими всегда был Ледяным человеком. Потребовался только Рон Деннис, чтобы придумать для него это имя, понравившееся Кими настолько, что он даже вытатуировал его себе на левой руке.

В чемпионате молодых пилотов Formula-Renault мастера интервьюировали всего несколько раз, да и то, пожалуй, случайно, да и вообще на тот заезд в Англии посмотреть на соревнования пришли всего несколько журналистов, интересующихся по большей части британскими начинающими гонщиками. Так что соглашение с «Формулой-1» полностью изменило популярность Кими. Там-то репортеры буквально рвали его на части, уже начиная с квалификационных заездов, не говоря о самих гонках. Напомню, что число представителей СМИ на таких мероприятиях доходит до полутысячи.

На первых соревнованиях Кими буквально отделялся словами «не знаю», а потом просто куда-то скрывался от окруживших его журналистов. Мне приходилось много раз твердить 21-летнему юноше, что меня ему точно не нужно бояться. Однако потребовалось некоторое время, чтобы до Кими дошли мои слова. Вскоре он поверил, что не все репортеры – падкие до жареных новостей журналисты.

Сегодня Райкконен обладает устойчивой репутацией в среде газетчиков. Всякий знает, что Кими за словом в карман не лезет, говорит без обиняков, главное – спросить по делу. Если же начать влиять, ответ будет краток и он может запросто свернуть общение.

И никакой он не молчун. Чем лучше его знаешь, тем лучше с ним общаешься.

На момент написания книги все указывало на то, что Кими идет к своему второму последовательному званию чемпиона мира: от этого он только счастливее. Кими любит свою работу и любит побеждать. А еще он любит свою жену, семью и дорогих друзей. Кими заботится о

ближнем круге, просто обожает родственников, но времени на посещение свадеб и похорон у самого популярного в мире гражданина Финляндии, по долгу службы путешествующего по миру, попросту нет.

Глава 9

Избегай репортеров!

Непросто забыть мою первую встречу с Кими Райкконеном в 2000 году на квалификационных заездах в испанском Хересе. Молодой человек, демонстрировавший свои способности перед представителями Sauber, чурался журналистской братии и просто убегал всякий раз, как только предоставлялась возможность.

На тот момент уровень владения английским у скромного финна оставлял желать лучшего, поэтому менеджеры Дэвид и Стив Робертсоны предупредили его, что общаться с прессой нужно осторожно. Пишущие о «Формуле-1» журналисты славились тем, что устраивали шумиху уже только из оброненных пилотами придаточных предложений, потому что каждое слово всяк был горазд интерпретировать по-своему. Все это приводило к разного рода незадачам, исправление которых могло потребовать чрезмерных усилий.

Кими воспринял совет Робертсонов более чем всерьез, что, собственно, очень хорошо подходило его характеру – он не особенно любил вступать в разговоры с чужими и незнакомыми. В результате, вынужденно остановившись перед репортерами, он бросал свое извечное «I don't know», что бы у него ни спрашивали.

Моя собственная тактика в паддоке строилась на том, чтобы обратиться к пилоту, пока кругом никого нет, но в случае с Кими это плохо работало. Как правило, едва завидев издали журналиста любого окраса, Райкконен разворачивался и исчезал, как и не было.

В Хересе его родители, Матти и Паула, с самого начала предложили мне свою помощь в выстраивании доверительных отношений с самым сложным интервьюируемым за всю мою карьеру. С ними я близко сошелся только в боксе, а с Калле Йокиненом, выведшим Кими на международный уровень, я встречался и ранее, когда тот участвовал в заездах Formula-Renault в Британии.

Этнически род Матти Райкконена уходит корнями в карельскую землю. В период Второй мировой войны прадеду Кими пришлось эвакуироваться из местечка Rääkkölä, что неподалеку от Säkkijärvi (*ныне Кондратьево Выборгского района. – Прим. пер.*), известного своим классическим наигрышем «Полька из Сяккиярви». Матти – истинный карел во всей прямоте, непосредственности и простодушии, и Паула Райкконен научилась ценить эти черты своего мужа, что сразу обратило на себя мое внимание уже во время первой нашей встречи.

Мать Кими призналась, что еще ребенком ее сынуля испытывал сложности с общением, поэтому старший брат Рами выступал своего рода переводчиком малыша Кими, даже когда тому требовался стакан молока. Общение шло так: Кими бурчал что-то несвязное, Рами подхватывал эстафетную палочку и переводил на финский, чего мелкому не хватало.

Отправляясь в большой мир, шестнадцатилетний Кими практически не владел никакими языками. Много позже я узнал, что, перейдя под опеку Робертсонов, он сначала жил в семье операционного директора Джими Уоррена. У того было двое маленьких парней, которые на тот момент только начинали разговаривать. Они-то и стали первыми, к кем Кими начал общаться по-английски. Со временем языковой багаж вырос. Определенную помощь оказали найденные робким юношей на полке у Уоррена видеозаписи автогонок.

Дэвид и Стив Робертсоны признавали, что в период Formula-Renault словарный запас технических терминов Кими состоял только из двух слов: «understeer» и «oversteer», означающих избыточную и недостаточную поворачиваемость.

Мне же стало легче работать по мере роста доверия со стороны Кими. На прощупывание почвы и завязывание знакомства ушел целый первый сезон в «Формуле-1». Все новости поступали только от родителей или от менеджеров. Заручиться доверием такого неоднознач-

ного человека, как Райкконен, было непростой задачей, соответственно, считаю случившееся одним из достижений моей карьеры.

Глава 10

Звонок в Малайзию

Осенью 2000 года Малайзия, входящая в список моих любимых мест, единственный раз принимала завершающий этап чемпионата мира. В ходе предыдущих заездов в Японии мечты Мики Хаккинена об очередном чемпионстве окончательно рассеялись, а Мика Сало произвел свой последний заезд в составе Sauber.

Гонки «Гран-при Малайзии» проходили 20–22 октября 2000 года, но запомнились они совсем по другой причине, а именно: тогда я сделал свое самое первое интервью с Кими Райкконеном. В ту приснопамятную пятницу 20 октября, в момент, когда обстановка на трекке накалилась до предела, сам Кими находился страшно далеко от автодрома «Сепанг» – у себя дома в Эспоо, он позвонил мне прямо в комнату для прессы в пятницу.

Собственно говоря, накануне вечером до меня дошли слухи о том, что Sauber планирует ангажировать его в качестве своего пилота на сезон 2001 года. На завтраке в пятницу Петер Заубер просто подтвердил свое решение.

– Детали нашего соглашения нуждаются в доводке, но мы с большим энтузиазмом начинаем сотрудничество с Кими, – сказал тогда он. Это был момент, когда казавшаяся недостижимой утопией мечта на раз-два обрела вполне конкретные черты. У меня в руке затрясся картонный стаканчик с кофе. Отчего-то захотелось побыстрее вернуться в прохладную комнату для прессы.

Уже оттуда я связался с пресс-атташе Кими Киккой Куосманен. Спросил, можно ли переговорить с пилотом по телефону. Кикка ответила, что попросит Кими мне перезвонить. Несколько минут ожидания в прохладе – и зазвонил телефон. Подняв трубку, я услышал немного грассирующее: «Райкконен звонит».

Двадцать лет спустя я спросил у Куосманен, как ей удалось уговорить известного своей скромностью Кими перезвонить мне. В ответ Кикка усмехнулась и сказала, что парень очень хорошо понимал расклад вещей: «Если Кими объяснить, кто и с какой целью к нему обращается, то он вполне в состоянии справиться самостоятельно с тем, что считает для себя важным. В твоём случае произошло именно так».

Кикка Куосманен вхожа в семью Матти и Паулы Райкконенов, с тех пор как Кими исполнилось три с половиной года. Вместе с его родителями она являлась активным членом «Общества автоспорта Тапиола». В самом начале международной карьеры Кими именно Кикка писала для Информационного агентства Финляндии новостные обзоры.

– Собственно, это Стив Робертсон заставлял Кими звонить мне после каждого заезда. Парень делал что приказано, но, когда я поднимала трубку, оттуда слышалось только: «Здрате, это Кими», а потом он сообщал, что победил. Если у него спрашивала, кто пришел вторым, он говорил, что не в курсе, – на этом разговор заканчивался. Остальное приходилось чуть ли не додумывать, – вспоминает Куосманен.

Мне повезло: мое первое интервью с Кими оказалось более продуктивным. Обеспечить попадание в команду ему удалось благодаря двум успешным тестовым заездам в Муджелло ранее, в сентябре того же года, когда за четыре дня заездов пилот сумел улучшить свое время почти на четыре секунды.

Он только сменил картинг на более серьезные машины, однако, не успев набрать даже и двадцати заездов, записал в свой послужной список победу в Formula-Renault 2.0 Британии и чемпионство в Еврокубке.

В самом начале интервью он дал такую характеристику осени, перевернувшей его жизнь:

– В начале сезона я жаждал попасть на тесты «Формулы-1», потому что приз в двадцать кругов был обещан победителю в Formula-Renault. Свалилось как снег на голову, что мене-

джеры сумели пробить меня на тесты Sauber. Повезло, что я уже раньше участвовал в заездах на автодроме Муджелло, так что место было немного знакомо. Уже первый круг прошел на ура, ясное дело, скорость чувствовалась, но думал, что будет сложнее. Должен поблагодарить Мику Сало за дельные советы, что требуется от пилота «Формулы-1», и, конечно, Дэвида и Стива Робертсонов, что позаботились обо всем и сумели найти к Sauber правильный подход.

По голосу чувствовалось, что Райкконен был доволен произведенным на тестах впечатлением.

– В Муджелло найти нужную скорость получилось, а ведь трасса считается не из самых простых. Дальше следующая задача: проехать все 300 км в соревновательной скорости, но, думаю, справлюсь.

В промежутках между квалификациями «Формулы-1» в сентябре 2000 года Кими впервые посетил с визитом автодром в Спа-Франкоршаме, ставший впоследствии его любимым, где продемонстрировал свое умение и выиграл заезд еврокубка.

– На тех гонках, ведь я уже получил опыт управления болидом на тестах «Формулы-1», на удивление оказалось затруднительно обратно втиснуться в маленькую машину. В Муджелло на Sauber было иначе. По идее, настройка машины – она одинаковая во всех «формулах», где есть крылышки, но в «Формуле-1», разумеется, куда больше всяких тонкостей, компьютеры позволяют увидеть все, что угодно, – высказался Кими.

Годом ранее Робертсоны подняли Дженсона Баттона с уровня «Формулы-3» до пилота Williams. На момент подписания договора Баттон был на год младше Райкконена.

В качестве наставника для юного приобретения Sauber поставил опытнейшего бельгийского автомобильного инженера Джеки Экеларта, поддержавшего руководство команды в выборе в пользу финна Кими Райкконена. На противоположной чаше весов находился бразилец Энрике Бернольди, поддержку которому оказывал главный спонсор Red Bull.

В паддоке Sauber за исключением самого пребывающего в перманентном полусонном состоянии молодого гонщика волновались все: и команда, и руководство, и прибывшие родители с друзьями, и Дэвид и Стив Робертсоны, уговорившие Петера Заубера на тесты, – все же предстоял решающий с точки зрения будущей карьеры Райкконена заезд.

Позже Матти Райкконен утверждал, что тот момент был апогеем его мечтаний.

– Само по себе то, что Кими участвует в квалификационных заездах «Формулы-1», – уже невероятное достижение. Для такой, в общем-то, перебивающейся с хлеба на квас семьи, как наша, это вообще полное безумие. Я будто пребывал в тумане. Надо понимать, что у Кими на тот момент опыт был не то чтобы великий, а ему предложили подобную возможность. В любом деле все меряется по заслугам.

Посмеиваясь, Матти сказал, что с началом заезда он почувствовал, как у него жжет в заднем кармане брюк – там, где хранится кошелек.

– Мы знали, что каждый круг на «Формуле-1» стоит порядка тридцати тысяч финских марок. Наблюдая, как Кими наезжает круги, я только приговаривал: «Вот ушла наша машина, вот ушел участок, вот ушел дом», – хотя и не мы оплатили это удовольствие.

После первых нескольких кругов Кими сказал родителям, что на «Формуле-1» не так страшна скорость, как торможение. Болид останавливается как вкопанный, если нажмешь на педаль, поэтому тормозной путь оказывается длиннее, чем на всех тех машинах, которыми он управлял ранее: «Когда на болиде тормозишь, возникает ощущение черепахи – панцирь встал, а шея продолжает тянуться вперед».

Уже в первый день заездов, 12 сентября 2000 года, за Райкконеном записали 29 кругов с наилучшим результатом прохождения – 1.30,008, что не могло не произвести впечатления. Шедший на титул чемпиона мира Михаэль Шумахер оказался всего на восемь десятых секунды быстрее Райкконена. В итоге Шумахер был поражен, команда Sauber была поражена, поражен был и менеджер новичка из Финляндии Стив Робертсон.

– Мы знали, на что Кими способен, что он справится с любой машиной, но я не мог поверить своим глазам, насколько уверенно и спокойно Кими вел себя на трассе, начиная с самых первых кругов. К такому заранее подготовиться было нельзя, хотя мы и устроили для Кими пару квалификационных дней на болиде на «Формуле-3», на автодроме «Пембри» в Уэльсе.

Удивительное совпадение, но день в день двадцать лет спустя, 12 и 13 сентября, Кими участвовал в заездах на время в «Формуле-1» и в воскресной гонке в Муджелло, правда, Sauber сменился на Alfa Romeo. Но в самом начале компромисс между Sauber и командой Кими состоял в том, что первый согласился продлить на один день заезды, но само количество заездов было сделано минимальным, чтобы снизить вероятность травмы шеи гонщика.

ВО ВТОРОЙ ДЕНЬ ГОНОК В МУДЖЕЛЛО КИМИ ПРОЕХАЛ 41 КРУГ, ПОКАЗАВ НАИЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ – 1.27,133. СВИДЕТЕЛЯМИ СТАЛИ САМ ПЕТЕР ЗАУБЕР И ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ВИЛЛИ РАМПФ.

После победы Кими в Бразилии в 2007 году Стив Робертсон впервые рассказал мне, что если бы им не удалось заполучить тогда соглашение с Sauber, то Кими попал бы на стартовую решетку, но годом позже и вряд ли в составе Sauber. К нему проявляли интерес Фрэнк Уильямс и Эдди Джордан, но в их команде Кими пришлось бы в 2001 году начинать с роли тестового гонщика. Так что смелое решение Петера Заубера определило карьеру будущего чемпиона.

– Мы по-прежнему безмерно уважаем Петера, ибо вряд ли какой другой руководитель проявил бы подобную широту взглядов, рискнув пригласить гонщика уровня Formula-Renault на тесты «Формулы-1», да еще и на тир дня. Однако мы ни за что не рекомендовали бы Кими, не будь мы столь уверены в его стопроцентной готовности к тестам, – подытожил Дэвид Робертсон.

Мика Сало, пилот Sauber в сезоне 2000 года, имел возможность вблизи наблюдать за тем, как в руководстве команды решалась судьба Кими Райкконена. Сам Петер Заубер ни за что не соглашался принимать вчерашнего юношу в состав команды в качестве основного пилота. Однако решительность Кими произвела на него огромное впечатление.

– Кими хочет быть только в машине. Ты с ним разговариваешь, а он тебя не слышит – смотрит сквозь тебя. Он не болтает попусту, но уже с первых моментов производит невероятное впечатление. Телеметрия показала его скорость, но мы также увидели, что во время одного круга на разных участках трассы ему не удастся выдавать наилучшую скорость. Он сосредоточивается на одном секторе за раз. Я ему сказал: «Давай-ка в следующий раз на одном дыхании полный круг», но он отказался, пояснив, что еще не готов к такому. На первых тестах это впечатлило меня больше всего. Кими источал уверенность в себе, но ему хватило смелости сказать, что мышц пока еще не хватает, чтобы выдержать полный круг.

В Муджелло 28 сентября Кими был уже на «ты» с машиной. Он проехал 36 кругов, показал свое наилучшее время и сумел опередить Энрике Бернольди.

Как сказал Sauber, они попросили Кими выжать все из болида, но он ответил, что идея ему не по душе, что он хочет изменить настройки. Когда машину настроили по его желанию, не только на шесть десятых улучшилось время прохождения круга, но и он сказал, что чувствует себя комфортнее.

На место в команде кроме Бернольди претендовал испанец Марк Жене, но тот сошел с трассы после отказа от поддержки национальным оператором телефонной связи Telefonica. В итоге у Кими не осталось конкурентов. Вдобавок выбор в его пользу разрушил отношения между Петером Заубером и владельцем Red Bull Дитрихом Матешичем, что означало отказ от продления спонсорского контракта в конце сезона.

Первоначально Sauber хотел подписать с Райкконеном контракт на пять лет, но ему пришлось удовлетвориться формой 3 + 1, которая сократилась до одного года.

Обнародовав новость о сенсационном соглашении Кими с «Формулой-1», тем малазийским вечером я не смог удержаться от соблазна представить ее в Сепанге всезнающему Джо Саварду. В ответ британец лишь расхохотался и пообещал, что, если Кими окажется на стартовой решетке в Мельбурне в сезоне 2001 года, он явится на место наряженным римским папой. Увы, своего обещания он не сдержал, хотя Кими и участвовал в том заезде.

Глава 11

Мир перевернулся

Кими Райкконен известен своей слоновьей выдержкой. Никакого стресса, все постороннее отодвинуто на задний план, все направлено на выполнение главной задачи. Эта особенность его натуры бросилась в глаза уже при первой нашей встрече в период подготовки Кими к трехдневным тестам в Хересе, решившим судьбу его суперлицензии в «Формуле-1». Помню, как любопытствовал у него насчет волнения, но Кими ответил точь-в-точь как отвечал и впоследствии на подобный вопрос:

– Ну нет желания по этому поводу сокрушаться. Повлиять на ситуацию я все равно не могу, кроме как проехав максимально хорошо. Тут ведь нужно просто проехать эти 300 километров, а там посмотрим.

Кими Райкконен прошел реабилитационный курс у Йозефа Леберера. Известный физиотерапевт команды Sauber сумел с помощью серии специальных упражнений обеспечить его участие в гонках в Муджелло.

По поводу разгоревшегося вокруг выдачи Райкконену суперлицензии конфликта однозначно высказался менеджер Мики Хаккинена, Кеке Росберг, в профильном журнале Autosport, что только усложнило процесс вынесения решения комиссией «Формулы-1».

– Если Райкконен получит суперлицензию, мир переменится. На уши встанут рынки пилотов. В мое время такое ни за что не произошло бы по причине колоссальной мощности машин и недостаточной их устойчивости. Это было бы попросту невозможно.

А вот как на его комментарий отозвался сам Кими Райкконен:

– Странный тип. Мне кажется, всем нужно дать одинаковые возможности. Какая разница, откуда ты. Протестируем скорость, а команда сама решит, кому отдать вакантное место.

Из лагеря пилотов тоже раздавались недовольные голоса. Против высказались те же Ярно Трулли, Джанкарло Физикелла и Ральф Шумахер, а вот чемпион мира Михаэль Шумахер с самого начала встал на сторону Кими.

Назначенный инженером Райкконена Джеки Экеларт восхищался бесподобным хладнокровием своего подопечного: такого он никогда не встречал за всю историю своего участия в гонках «Формулы-1».

В конечном итоге на тестах в Хересе не потребовалась демонстрация трехсоткилометровой скорости, но в первые два дня сначала на сухом покрытии, а затем и в дождь подмастерье не оставил сомнений в своем мастерстве. То же повторилось и на следующий вечер, 7 декабря 2000 года, перед комиссией «Формулы-1».

Всем стало совершенно очевидно, что именно в случае с Кими Райкконеном наступил момент подвести черту в выдаче суперлицензии. Большинство скептиков до последнего верили, что финн будет первым заявителем, кого оставят без разрешения.

На мой вопрос менеджеру Стиву Робертсону о его ожиданиях перед заседанием комиссии он ответил со сдержанным волнением:

– Беспокойство есть, но не больше и не меньше, чем до сих пор. Момент напряженный, мы шли к нему уже несколько недель. Остается только держать кулачки. Предприняли даже попытку лоббировать через Макса Мосли и Берни Экклстоуна, но все равно непросто. Кими проделал на тестах фантастическую работу и показал, на что он способен. Этого должно хватить.

Сам же Кими отбросил все мысли о лицензии в сторону.

– Я решил, что думать об этом не буду вообще, пока комиссия «Формулы-1» не вынесет своего вердикта. Если не дадут, то Робертсоны найдут мне местечко в другой какой-нибудь

серии. Никаких планов на этот счет нет. Все скоро разрешится, заранее париться нет смысла. Надеюсь на положительное решение.

Комиссия рассмотрела вопрос о выдаче суперлицензии всего лишь за 20 минут. Разумеется, Петер Заубер обеспечил себе тылы – ему даже не пришлось ни разу повысить голос, а уж когда его поддержали такие сильные фигуры, как спортивный директор «Формулы-1 Ferrari» Жан Тодт, главы собственных команд Фрэнк Уильямс и Алэн Прост, когда ему удалось склонить на свою сторону Берни Экклстоуна, тогда ни шефы команд, ни промоутеры, ни производители шин просто не решились вставлять палки в колеса.

По разным данным в голосовании участвовало от 21 до 25 членов комиссии, и только Мосли высказался против.

О причинах подобного противодействия со стороны президента FIA высказались Уильямс и Прост.

– По сути, Мосли был прав, но я голосовал за Райкконена, потому что мне показалось кликушеством выступать против, ведь год назад мы выдали лицензию столь же неопытному Баттону, – отметил Фрэнк Уильямс.

– Мосли поступил совершенно верно, заняв отрицательную позицию, но я как автогонщик в прошлом голосовал за Кими, потому что не хотел помешать юному дарованию осуществить свою мечту, – подчеркнул Алэн Прост.

Шеф McLaren Рон Деннис – будущий руководитель Кими – также встал в ряды его защитников: «Если Кими настолько хорош, насколько его хвалят, он должен получить возможность участия в заездах “Формулы-1”».

В четверг в 17.05, прямо перед окончанием последнего тестового дня, Петер Заубер объявил своей команде о результатах голосования комиссии. На треке присутствовали 17 пилотов, из них Кими был шестым.

– Я со спокойной душой полетел в Монако, будучи уверенным, что мы сможем получить для Кими лицензию, учитывая, насколько убедительно он показал себя в тестах. Одновременно где-то таилось беспокойство, что с большей вероятностью мы получили бы отрицательный ответ. Так что, когда мы взяли свое, с моих плеч спал огромный груз, – сказал Петер Заубер с нескрываемым удовольствием.

– Обсуждение вопроса о выдаче лицензии мы начали с того, что я похвалил проявленные на наших тестах навыки Кими. Подчеркнул его хладнокровие, безошибочное вождение и в особенности то, что у нас не сложилось впечатления, будто он выжал из себя все возможное. Отнюдь, ощущение таково, что он способен развиваться до бесконечности. А показанная им на тестах скорость не потребовала от него особенных усилий.

Возвращаясь из Испании в Швейцарию, опытный журналист Рожер Бенуа подивился неопытности Кими в туристических вопросах. На самом же деле до этого он ни разу не выезжал дальше Европы.

– Мы совершили промежуточную посадку в Цюрихе, и Кими вместе с остальными пассажирами направился за багажом, хотя у него была пересадка на рейс в Хельсинки. На мой вопрос, почему Кими не отправил багаж сразу в Финляндию, он только спросил, неужели такое возможно. По своему обыкновению Бенуа разродился статьей в журнал *Vlick*.

Что до Мосли, то после выдачи Райкконену суперлицензии он не сразу сдался. Воспринятая им как удар по авторитету и самолюбию ситуация перемалывалась в интервью британским журналистам.

– Если бы я только мог отменить лицензию на участие Райкконена в заездах «Формулы-1»! Однако не в моей власти накладывать вето на решения комиссии. Выдача суперлицензии обставлена определенным жестким регламентом, его следует, на мой взгляд, придерживаться до последней буквы, но в данном случае решение принято с нарушениями. В таких

вопросах постороннему легко рассуждать: случись, не дай бог, что с неопытным пилотом, я как президент FIA понесу полную ответственность, – высказывался Мосли.

Все же определенного буфера ему достигнуть удалось: лицензия покрывала только четыре гонки в сезоне 2001 года.

Сам Кими через много лет сказал, что вряд ли он находился под особым пристальным надзором, потому что по правилам любой пилот, вне зависимости от уровня его опытности, случись авария или иная серьезная неприятность, может быть без особых разговоров лишен лицензии на участие в гонках.

Глава 12

Менеджеры-волшебники

Бесспорно, Стив Робертсон является менеджером высочайшего уровня. Хотя в последние годы он сосредоточился на дистанционном управлении с домашнего дивана, но при этом он остается ведущим специалистом всего того, что связано с Кими Райкконеном.

Спроси у него что угодно, разъясняющий ответ рано или поздно будет получен.

В случае с Кими даже возраст никак не проявляется. Любовь к большим автогонкам у него настолько хорошей закалки, что даже сам Стив удивляется этому год от года все больше.

Доведя до ума двухлетний контракт с Sauber осенью 2018 года, Робертсон приехал в Сингапур, где новость о переходе была у всех на устах.

– Ты только подумай: если бы двадцать лет назад, когда мы сделали первый договор с Sauber, кто-нибудь сказал бы нам, что Кими наездит себе такую длинную карьеру, я не поверил бы в это ни за какие коврижки. Поначалу я думал, если он хотя бы десять лет будет выступать в «Формуле-1», это будет уже чертовски много. А теперь взгляни, где он сейчас и каковы его перспективы на будущее! Парень все так же обожает гонки, и мне, признаться, вообще непонятно: он испытывает удовольствие от постоянного стресса, но его габитус остается при этом неизменным. Невероятно и то, что карьера Кими в «Формуле-1» все продолжается и продолжается, он достигает все более потрясающих результатов. Не вполне нормально, что пилот, которому скоро за 40 лет, в состоянии работать настолько хорошо. Это просто уникально!

До последнего момента продолжение карьеры было неясным. После договора с Sauber Стив привнес в эту игру остроты.

– Когда Кими исполнилось 35 лет, я сказал, что его карьера скоро закончится. Потом он перешагнул за сороковник и все еще не останавливается. Думаю, что если он будет действовать в таком стиле, то я так никогда и не скажу «никогда». Кими – это настоящая икона «Формулы-1», он обожаем всеми, у него невероятное количество фанатов. Одно точно: Райкконен – уникальная персона, когда он решит покинуть большой спорт, не только опечалится владелец торговой марки, но взгрустнут и многие в команде.

Робертсон издали наблюдал уикенд «Формулы-1», равно как и в течение десятилетия, находясь в непосредственной близости.

– Смотрю в основном по телевизору, иногда беседую с Кими. Знаю, что происходит, через Марка Арнелла. Чего у меня не отнимешь, так это то, что я по-прежнему убежденный фанат «Формулы-1» – стараюсь не пропустить ни одних соревнований – и фанат Кими. Это нечто вечное. Мы тесно общаемся, и я чувствую себя соучастником его большого пути. Меня переполняет гордость от того, что сделал мой отец Дэвид с Кими: эти воспоминания я унесу с собой в могилу.

В момент первой встречи Стива и Кими последний вообще не говорил по-английски, да и на других языках тоже, но это не помешало становлению его спортивной стези.

– На старых фотографиях Кими выглядит как 14-летний школьник. Помню, тогда он мог сказать по-английски всего пару слов. Затем он переехал в Англию, жил у нас и много смотрел телепередач – так усвоил язык.

В 1990-е Стив Робертсон и сам стремился попасть в «Формулу-1». Он начал выступать в «Формуле-Форд», не имея за плечами опыта управления картом. В сезоне 1989–1990 он выступал в британской «Формуле-3». Сначала он занял пятое место, в следующий год уже третье место в гонке, уступив двум финнам, по случайному совпадению носивших имя Мика. После этого на этапе кубка в Японии на треке Фудзи он шел первым, пока не отказал двигатель, уступив первое место Михаэлю Шумахеру. Предложения участвовать в Ф-3000 так и не поступило, поэтому он отправился в серию «Ingie Light», но и в ней не сумел подняться до

серии CART. Точка в карьере была поставлена после того, как попытка участия в британском чемпионате среди легковых автомобилей также оказалась unsuccessful.

Закончив к 30 годам карьеру автогонщика, Стив отнюдь не ушел на покой. По предложению своего отца Дэвида Робертсона он переквалифицировался на поиск юных талантов среди картингистов. Таким образом, пути Робертсонов и Райкконенов пересеклись в конце 1998 года.

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.