

Перри МакКарти

Пришел, увидел и... сошел

Предоставил книгу:
Михаил Корнеев "Yolz".

Работа над переводом:
Yolz, Macsie, Япп Митричъ, В.Пальцев.

Предисловие от чемпиона мира 1996 года Деймона Хилла

У миллионов бывших гонщиков существует своя трогательная история – о том, как могли бы победить всех и вся, но не было денег; или как их обвели вокруг пальца, уведя из-под носа вакансию, которую они уже считали своей; или как им пришлось осознать неприятную истину... что им не хватило полного самоотречения, без которого успеха не добиться. Большинство из этих "пенсионеров" смиряется с жизнью, в которой нет места верным спутникам гонщика - щекочущей под ложечкой неусидчивости и щемящего сердце страха. Другим, которым покой не писан, необходимо любой ценой утолить свою жажду приключений. И имя им "Перри Маккарти".

Если вам в жизни повезет встретиться с Перри, сперва он спросит, сколько у вас с собой есть денег, затем – как много вы могли бы дать в долг, и наконец, не будете ли вы столь любезны отдать ему всю имеющуюся на руках наличность, чтобы он смог участвовать в гонках. Невзирая на такой недостаток, не любить его невозможно. Слово "нет" Перри слышал в миллион раз чаще, чем слово "да". И все равно не сдавался. Вообще-то это безумство чистой воды. Так почему же он нам столь симпатичен? Не важно, сколько раз падал, он все равно вставал на ноги и совершал еще одну попытку. Настойчивость не отплатила ему той же монетой, как мне, зато ему точно не доведется лежать на диване, и, поплеывая в потолок, размышлять: "Достаточно ли я приложил усилий?" Настоящей наградой Перри служит то, что он прошел через множество веселых приключений, скрашивавших грустные этапы его жизненного пути. Все они скрупулезно собраны в этой книге, включая и несколько историй, которые можно было опустить, особенно те, в которых фигурирует моя персона, но я не буду мешать его очередной попытке подзаработать.

Жизнь – это то, что происходит с тобой, пока ты пытаешься выиграть гонку, и в этом смысле Перри победил саму жизнь.

Вот и славно. Теперь к делу. Перри, когда думаешь возвращать должок?

*Дэймон Хилл.
Апрель 2002 г.*

Вступление

К середине 1992 года мне приходилось постоянно напоминать себе, что вообще-то я участник Гран-при. Формула-1 - сообщество избранных, вершина международной автоспортивной лестницы. Честно говоря, я в этом сильно сомневался. Моя жизнь была адом. "Здравствуй, зеркальце, скажи, кто на свете всех быстрее?..", - интересовался я. Ответ: "Увы, увы, не ты... но зато ты самый дурной!"

В отрывке из книги Кристофера Хилтона "Что Творится в Голове Гонщика Формулы-1: Психология Быстрейших Людей на Планете" ("Хайес, 2001") также разделяется данная точка зрения:

Следующий этап проходил в Хоккенхайме [Германия]. Шесть машин участвовали в предквалификации в пятницу утром и гонщики Формулы-1 Джулиан Бейли, Марк Бланделл и Джей-Джей Лехто стояли на трассе у одного из поворотов, наблюдая за началом сессии. К ним подошел Маккарти, которому прежде ни разу не доводилось ездить по Хоккенхайму за рулем "формулы-1".

- А где в этом повороте начинают тормозить? - поинтересовался Маккарти.

- Сразу за 100-метровой отметкой, - произнес Бейли, имея в виду точку торможения на хороших машинах

- Отлично, - ответил Маккарти, и пошел разведывать трассу дальше.

- Ни за что не поверю, что он на это решится! - сказал Бейли Бланделлу.

Они постояли там еще какое-то время, и наконец услышали постепенно нараставшие завывания формулического двигателя. Показалась машина – как выразился Бейли: "эта черная Андреа-Модовская хрень [машина Маккарти] неслась в аааад"

Бейли закричал: "Нет, не делай этого!" Он был уверен, что Маккарти ни за что не удастся вписаться в этот поворот.

Лехто приставил указательный палец к виску - интернациональный жест безумия.

Маккарти определенно решил затормозить сразу после 100-метровой отметки.

- Как ему тогда удалось вписаться в этот поворот, я не знаю, - говорит Бейли. – Он нас очень сильно напугал, и мы сообщили ему об этом... Я правда решил, что он собирается покончить с собой.

Их точка зрения, совпадающая с мнением моего волшебного зеркальца, имеет право на существование. Я знал, что ехать таким образом на такой машине – чистой воды безумство, но жизнь меня научила, что безумство – вещь относительная. Я был ломан-переломан, моя карьера висела на волоске, и я собирался впутаться в еще большие неприятности - на трассе и вне ее - просто чтобы жизнь продолжалась.

Как же я дошел до жизни такой? Мне всего-то захотелось стать чемпионом мира в классе "Формула-1". Не бог вещь такая мечта, не правда ли?

Предисловие от автора

Летом 1941 года свист бомбы "Люфтваффе" прервался из-за того, что на ее пути оказался уютный маленький домик, расположенный на улице св.Пола в восточном Лондоне. Год спустя здание еще меньшего размера на Доходной улице спасло другую бомбу от удара об землю и так же было стерто с лица земли.

Мой дедушка Эдвард и бабушка Мари вместе с моим отцом Деннисом, которому тогда было всего три года, пережили оба этих удара, и, хотя они оказались бездомными, о большей удаче семье Маккарти мечтать не приходилось. Через год дед умер от туберкулеза, и вот тут оставшимся родственникам пришлось действительно туго, даже по их меркам. Бабушка, папа и его младший брат Тедди уехали в Сомерсет, но через шесть месяцев, видимо соскучившись по звукам взрывов на улицах, они вернулись обратно. Как и многие другие из Ист-Энда, они распевали песенку "Наверно это потому, что я из Лондона", и делали все возможное, чтобы остаться в живых. Представляю, как сильно их достал Сомерсет.

Мой старик рассказывал мне историю семьи Маккарти, по самым скромным оценкам, 14 миллионов раз, и каждый следующий взрыв становился все больше, а количество денег – все

меньше. Вообще-то, отец рассказывал ее всем: своим друзьям, любому, кто его слушал, и тем, кого можно было заставить слушать. Во время наших семейных отпусков отцу больше всего нравилось найти какого-нибудь немца, купить ему пинту пива и заодно поведать этот рассказ.

С младых лет подобные уроки выживания впечатались в мое подсознание. В попытках стать чемпионом мира это целеустремленное "возьми себя в руки, забудь о неудачах" иногда казалось проклятием. Гораздо легче было бы сдаться, нежели упорно тащиться вперед как какой-нибудь робот из первых научно-фантастических киношек, бесконечно твердивший "Сломай, Убей, Уничтожь" или кто видел Питера Кашинга.

Моя карьерная поступь в автогонках была сродни затянувшемуся по времени тесту на сообразительность, но я оказался намного удачливее отца, хотя бы потому что меня до сих пор ни разу не бомбили. Я претворял в жизнь все известные мне уловки и придумывал новые. Мой приятель, гонщик Джулиан Бейли, однажды отметил две мои главные черты: "Способность попадать в неприятности и способность из них выбираться". Наверно в его словах есть доля истины.

Когда я пишу эти строки, я все еще на миллион фунтов вдали от своего первого миллиона, и я все еще не чемпион мира. Но я объехал весь свет, гонялся на быстрых машинах с лучшими гонщиками, завел сотни друзей и каким-то образом сохранил чувство юмора.

Вот как это случилось.

1. Растущая боль

И эта школа была мне также не по душе. Уроки казались слишком вялотекущими, хотя мне нравилось заниматься рисованием и подделывать подписи матери на записках об освобождении от занятий.

Уверен, 3 марта 1961 года произошло несколько событий, достойных заголовков газет, но самым громким, насколько я знаю, было мое рождение. По какой-то причине в лондонской больнице "Майл-энд" в районе Степни-Ист мой восторг от самого первого выхода в свет не разделяли.

Хоть я и оказался здоровым мальчуганом, несколько вещей ускользнули от моего внимания. Во-первых, я родился в Ист-Энде, а это означало, что я официально был кокни. Во-вторых, я был сыном моей матери и моего отца, а это означало, что я официально был бедным кокни. Слово "бедный" стало первым изъяном в моих грандиозных планах.

Отец был своего рода "художником". Его работы никогда не выставлялись в галереях, но он раскрашивал дома, кинотеатры, офисы... вообще, все, что имело стены. Он зарабатывал немного, но это была его первая работа после ухода из Королевских Электромеханических Инженерных войск. Именно во времена службы на Дальнем Востоке он начал переписываться с Патрисией Смит, симпатичной девчонкой, жившей через дорогу, чьей единственной ошибкой в жизни стал ответ на его письма. Зная своего старика, могу сказать, что он наверняка представился ей Генерал-майором, а Патрисия, влюбившаяся в него по уши, не догадалась, что две полоски означают капральский чин. Но это не помешало ей выйти за него замуж.

Теперь хотелось бы прояснить некоторые вещи. Во-первых, мой возраст: те, кто сомневался в моих предыдущих записях на этот счет, уже увидели дату моего рождения и поняли, что были правы, и что я все это время вешал им лапшу на уши. Во-вторых, поскольку мои родители поженились до моего рождения, все те, кто обзывал меня ублюдком, в корне не правы.

В течение следующих нескольких лет отец продолжал раскрашивать Англию, а мы съехали из тесного казенного жилища в Дагенхеме, когда смогли себе позволить дом с верандой и двумя спальнями в Стэнфорд-Ле-Хоуп в Эссексе за приемлемые 2700 фунтов стерлингов. Мои

гордые родители тут же устроили по этому поводу праздник, преподнеся мне новорожденную сестру Лесли и сделав мне обрезание, от которого у меня остались долгоиграющие эмоции.

Одно из первых моих воспоминаний – я сижу в теплой ванне, а мне разбинтовывают моего маленького петушка. Я орал от боли, от вида крови, смешавшейся с водой - мне казалось, кровища из меня хлещет рекой.

Когда мне исполнилось два года, моя кровать - роль которой все еще исполнял нижний ящик комода – стала немного маловата для меня и моего раздувшегося краника, но после операции мне наконец удалось пускать струйку в нужном направлении, и в подарок папа нарисовал на стене моей комнаты Бетмена.

Отец подолгу трудился вдали от дома, и маме приходилось в одиночку справляться с моим темпераментом и ухаживать за Лесли, чьи ноги были закованы в железки из-за серьезного заболевания бедер. Не самая легкая работа в мире.

Мама вспоминает, как однажды я сжег кожу на лице паром от гудрона и потом гонялся за другими детьми на улице, вопя "Я - монстр!". Еще она помнит, как я грохнулся с трехколесного велосипеда, слегка поцарапав голову, и, когда я с плачем постучался в соседскую дверь, чтобы попросить о помощи, соседка открыла дверь и на меня набросилась ее восточноевропейская овчарка. Мама ассоциировалась у меня с запахом антисептика. После любого случившегося происшествия, ко мне являлась служба спасения в лице моей мамы, впрочем, от большинства санитаров ее отличало нередкое желание собственноручно выбить из меня всю дурь.

Если мама была моей сиделкой, то отец был моей жертвой. Однажды я чуть не прикончил его, когда он менял запчасти на своем "хиллман-хаски". Уже тогда я был очарован машинами – поэтому залез внутрь, и пока его голова и руки находились в двигателе, повернул ключ и завел автомобиль. Если бы в этот самый момент он не поднялся, чтобы взять гаечный ключ, он уже никогда в жизни не смог покурить - у него попросту не осталось бы пальцев, чтобы держать сигарету. Меня тут же выдернули из машины и хорошенько отлупили.

Еще один небольшой сюрприз я устроил отцу, когда он вернулся из Бирмингема. Было ужасно холодно, лил дождь, и он был измучен 18-часовыми рабочими днями, но, войдя в гостиную, захотел посмотреть на мой новый фокус. Мама дала мне кий, я пробежал по комнате, прыгнул, оттолкнулся от дивана, неправильно рассчитал угол и вылетел точно в окно. Почему-то папу это не впечатлило. Так как новое стекло не поместилось ни внутрь, ни сверху нашей машины, отец с приятелем отправились за ним пешком и вымокли до нитки. Мама, как всегда, достала антисептик. Стоит ли удивляться, что отца часто не было рядом.

В 1966 году Англия выиграла Кубок Мира по футболу, а я пошел в начальную школу Джиффордс в Коррингеме. Она находилась в пяти минутах ходьбы от дома и буквально за углом от того места, где отец открыл свою фирму. Школа была маленькая и выглядела как временная постройка, но одно в ней было неоспоримо хорошо – здесь училась Джулия Кокс. Джулия была красивой девочкой-моделью, снимавшейся в телевизионной рекламе кремовых тортов, а также в каталогах одежды, где она представляла раздел "мода для пятилетних".

В то время, как другие мальчишки играли в футбол и болтали о Бобби Муре, я оставался рядом с Джулией, и мы обсуждали такие важные вопросы, как, например, кто из нас самый блондинистый блондин. Я что-то к ней испытывал, хотя и не знал, что именно. Однако, как заметила мама, то, что я постоянно терся об ножку кресла, наверно было с этим как-то связано.

Опасаясь за сохранность членов моего тела, родители переехали в маленький четырехместный домик в деревушке между Лэйндоном и Биллерикеем в Эссексе, но я знал - настанет день, и я вернусь за своей маленькой мисс Кокс. Малярные дела отца шли нормально, хотя его офис был всего лишь комнатухой над китайским рестораном, которая с обеда пахла креветками. Моим новым местом учебы стала начальная школа Лейдон-Парка – старое кирпичное церковное здание с сотней учеников, имеющая на своей ограниченной территории волейбольную площадку, футбольное поле и большую конструкцию с лестницами и турниками, очень мудро возведенную на бетонном покрытии кем-то, кто ненавидел детей.

Мне было шесть лет, я был "новеньким" и продолжал им себя ощущать, пока мне не исполнилось одиннадцать и я не ушел из школы. Я начал понимать, что в прошлом испытывал неприязнь не к конкретно джиффордской школе: эта школа была мне столь же не по душе. Уроки казались слишком вялотекущими, впрочем мне нравилось заниматься рисованием и подделывать подписи моей матери на записках об освобождении от занятий. Я был убежден, что учителя вроде отвратной миссис Лоу – на самом деле летучие мышши-вампиры. Но, если подумать, мистер Хоуз был тем еще шутником, а мисс Жаклин я вообще любил безумно, хотя и знал, что двадцатилетняя разница в возрасте мешала нам начать новую совместную жизнь. Поэтому вместо Джулии Кокс в моих романтических мыслях я стал представлять свою одноклассницу Трейси Виллетс. Впрочем, чего-то в наших отношениях недоставало, потому что я больше не прибегал к помощи кресла.

Я постоянно думал о космических путешествиях: пристально следил за каждым этапом программы НАСА "Аполлон", еще в то время, когда каждая смертельно опасная миссия ошеломляла мир. Я был чрезвычайно любознателен. Сможем ли мы когда-нибудь развить скорость света? Поселимся ли мы на Марсе? Если да, можно мне будет взять Трейси с собой? Я читал все подряд о ракетах и Солнечной Системе, и думал, что основными предметами в школе являются Туманности, Квазары и Пульсары. На телевидении рулил британец Джерри Андерсон, ухвативший дух этих приключений в своих невероятных ТВ-шоу – "Предвестники бури", "Капитан Скарлет", "Стингрей", "Джо-90" и так далее. Америка, в свою очередь, выпустила "Затерянных в космосе", "Туннель Времени" и, конечно, "Стар Трек".

Меня подкупало все: и опасность, и адреналин, и, конечно, скорость. Сидя перед нашим новым цветным телевизором, выкрикивая слова вроде "вруби синхрофазотроны, чтоб они все оглохли", я наконец-то ясно увидел свое будущее – я стану космонавтом!

В то же самое время меня озарило, что я стану космонавтом-коротышкой. И еще я был уверен, что отсутствие успеха в отношениях с Трейси напрямую связано с тем, что я был на 4 дюйма ниже ее, притом, что она была девочка, прямо скажем, некрупная.

Вообще-то у меня не возникало проблем с моим ростом. По большей части я был вежливым, общительным ребенком, но, если кто-нибудь начинал меня бесить, мог и взорваться. Я никогда не уклонялся от драк. Думаю, у меня был либо несносный характер, либо же неуёмный дух соревнования. Наверное, какой-нибудь психиатр сказал бы, что я так "самовыражаюсь", хотя, принимая во внимание некоторых парней, с которыми я дрался, я бы определил это словом "самоуничтожаюсь". Для ребенка моего возраста – и особенно моего роста – я был крайне самоуверенным, но у меня было мало друзей. Грустно, но мы никогда не были настроены с ними на одну волну. Звучит жестоко, однако дружить было не с кем, и когда мама с папой решили переехать, меня гораздо больше беспокоило то, что я пропущу "Стар Трек".

Когда я наконец закончил начальную школу, единственным, о чем я жалел, было то, что я вообще туда ходил. Иное дело – общеобразовательная школа Лэйндона: 1200 учеников и невероятная система с разными учителями по разным предметам. Впрочем, по прибытии я обнаружил, что моя заявка не была оформлена, и меня послали к зам.директора мистеру Бёрчу. Он посмотрел на меня, стоящего в своей новенькой форме, и провозгласил: "Ты выглядишь как умный мальчик. Определим тебя в лучший класс". Это я запомнил навсегда. Конечно, мне было лестно, но все же немного раздражало, поскольку я понимал, как бы это могло обернуться для ребенка, одетого не так хорошо. Таков был мой первый урок и первые впечатления.

В классе меня посадили рядом со странным парнем, который при ходьбе так высоко поднимал ноги, словно пытался перешагнуть через невидимую стенку. Я знал, что не выдержу соседства с тем, кто не догоняет, как глупо это выглядит. В общем, в конце первого дня я пересел на другое место, потому что не прошло бы и недели, как я бы его отколошматил. Вот тогда-то я и встретил Энтони Роджерса.

Тони стал моим лучшим другом в школе: мы были родственными душами и неразлучными приятелями. Мы организовали клуб, где было только двое членов – он и я – и назвали себя "Матты", потому что восхищались Матти, приятелем Дика Дастардли из мультлика "Безумные

гонки". Миллионы наших проделок сходили нам с рук – наши имена в списке отличников служили отличным прикрытием. Мы намертво заклеивали окна, двери друг к другу, а тряпки к доске; однажды, когда учитель английского хотел поставить Шекспира, мы стащили магнитофон. На химии мы научились делать калиевую бомбу, которую использовали для разрушения туалета, а на физике узнали, как сделать ядерный заряд, но не нашли подходящего оружейного плутония.

В свою очередь биология поведала нам о процессах воспроизводства себе подобных особей, и мы постоянно хихикали над тем, какими различными способами наша шикарная одноклассница Дебби Браун могла бы нам помочь попрактиковаться. Однажды, чтобы убедиться, что мы на правильном пути, мы с Тони ускользнули вечером из дома и проникли в сад дома Дебби, чтобы посмотреть в окно ее спальни. Наше счастье, что мы были достаточно маленькими. С того дня, кстати, я всегда плотно зашториваю окна в нашем доме, на случай того, если какие-нибудь другие маленькие Матты захотят проделать то же самое.

Еще одним нашим увлечением была засада с зеркалами у дороги и пусканием солнечных зайчиков в глаза ничего не подозревающих водителей. Также мы играли в игру "Постучи и убегги" (стучали в двери людям и тут же сматывались). Быть застуканными означало верную смерть. Нашей любимейшей забавой, наверно, все же была такая: мы подъезжали на велосипедах к близлежащему торговому центру Бэзилдона и притворялись заблудившимися французскими туристами. С сильным акцентом, ломаным английским и всеми известными нам французскими словами мы подходили к явно спешившим по своим делам людям, и интересовались, как проехать в Шотландию, отнимая, таким образом, около 10 минут их времени. Это было потрясающе – наблюдать, как они пытаются понять, в какой стороне находится Шотландия, и затем сообщить нам о своей догадке.

Мы могли наслаждаться этим издевательством хоть целый день, и с все возрастающей уверенностью включать в разговор несколько "Эйфелевых Башен" вперемешку с парочкой "Шарль де Голлей", затем добавив щепоточку "Жан-Поля Бельмондо" и слегка приперчив "французским сопротивлением". Один или два раза случилось так, что мы по ошибке подошли к предыдущей жертве, и, разумеется, один раз мы напоролась на человека, который ответил нам на хорошем французском. Мы вдруг вспомнили, что Шотландия находится в 300 милях на север, вскочили на велосипеды и умчались прочь. Наши велики значили для нас очень многое. Мы везде гонялись на полной скорости – через жилые районы, торговые центры и даже по горнолыжному склону – и ни разу не обходилось без падений. Было безумно весело! Мы обладали жизнями сотен кошек, впрочем изрядно долбанутых.

Следует добавить, что имелись также и другие способы получить травму, и существовало множество кандидатов, готовых оказать подобные услуги. Пейзаж вокруг Лэйндонской школы прямо скажем и близко не стоял к природным красотам, и наверно это как-то влияло на местных детей, потому что по сравнению с некоторыми из нашей компании психопаты выглядели паиньками. У нас было четкое классовое деление, разбивавшее учащихся на академиков, людей выше среднего, средненьких, тупиц и "недочеловеков". Интересно сейчас вспоминать, кто к какой категории принадлежал, особенно к самой последней. Драки случались частенько, обычно спонтанные и не выходящие за пределы игровой площадки, но иногда бывали и намеченные заранее и собиравшие большие толпы – однажды наши элитные силы лунатиков сошлись стенка на стенку с противниками из располагавшейся неподалеку школы Св.Николаса.

Сам я никогда не попадал в большие неприятности, может потому, что умел смешить людей и издавать звуки шимпанзе. Тем не менее, как-то раз один широко известный придурок решил, что ему не очень смешно, и мы по-настоящему серьезно подрались. Что ж, у каждого есть свой звездный час, и этот час был моим, потому что я отколотил его так, что у него искры сыпались из глаз, и с тех пор никто ни разу не попытался связаться со мной в драку.

В 1977 году мне было 16 лет, и некий чел по имени Джеймс Хант стал тогда чемпионом мира в Формуле-1. Я совсем не следил за автоспортом, но провел кучу времени, играя в "Монополию" с Тони и обсуждая всякую ерунду вроде того, каким бизнесом мы будем с ним заниматься. Эти разговоры обычно начинались после третьей бутылки ворованного сидра и крутились вокруг денег, быстрых тачек и чего-нибудь пикантного с Дебби. В один из таких сеансов интеллектуального регресса Тони показал мне брошюру Гоночной Школы Джима

Рассела. Она меня не заинтересовала, по большей части из-за тошноты, подкатывавшей к горлу, и больше этот вопрос не поднимался.

К тому времени я обнаружил, что очень даже люблю и сидр, и пиво, и кой-чего покрепче, причем это дело мне нравилось все больше и больше, поэтому я решил оставить идею стать космонавтом и выбрать другую миссию: в поиске новых видов напитков тупо пойти туда, куда шли все остальные... прямым в паб.

В свободное время я записался в тренировочный лагерь Воздушных сил, и у меня появилась собственная униформа и горн, на котором я не умел играть. Я сдал все семь общеобразовательных экзаменов и решил закончить в колледж, чтобы потом пойти в университет, а затем оказаться в Королевских ВВС в качестве пилота истребителя – ну, или стать барменом – но по окончании первого курса мои планы изменились. Мне надоело учиться, и я устроился на работу в компанию под названием "Судоходный Альянс", владельцем которой был 26-летний Гэри Уоллер. Я смотрел на Гэри снизу вверх и не только потому, что был ниже его. Он был веселым, смешным и абсолютно беспощадным бизнесменом. Он преуспевал, и, не считая моего отца, я никогда прежде не встречал такого человека. После прослушивания курса их разговоров о жизни и бизнесе, как вместе так и по отдельности, можно было получить докторскую степень в деле заключения сделок. Это было интересно, но я все еще не понял, чем хочу заниматься, и от этого мне было немного грустно. Мне очень хотелось найти свое дело, и я знал, что как только я встречу то, что будет мне по душе, меня уже ничто не остановит. Корабельное дело, кстати, меня совсем не привлекало.

2. Позднее пробуждение

У меня даже не было никакого представления о том, что девчонки подают знаки. Они могли носить сверкающий значок с надписью: "Сексу Сколько Хочешь, Только Попроси!", а я бы произнес: "Ух ты, где такую красоту достала?"

Казалось, никто не хотел брать на работу семнадцатилетнего потенциального директора с шестимесячным опытом работы клерком корабельной компании, двухмесячным стажем работы корректором и трехнедельным опытом стажера-бухгалтера. Глядя на этот потрясающий рабочий путь, потенциальные наниматели, должно быть, думали, что я просто не готов выкладываться на полную катушку. Мне по-прежнему не удавалось заставить себя признавать авторитеты, и я решил, что коммерция пока до меня не созрела, и я пока не готов стать боссом. И тем не менее после каждого собеседования мне предлагали работу, поэтому первым шагом моего свежеработанного "плана по уклонению от работы" должно было стать прекращение хождения на собеседования. Вторым шагом был колледж.

Я поступил на дневное отделение в Базильдонский колледж в Эссексе и выбрал курсы по Праву, Экономике, Социологии и Искусству. Обычно срок обучения длился два года, но я вычислил, что если завалю экзамены, то могу растянуть его на три. Девчонки тут были повсюду, и в голове зародился план променять высшее образование на секретарские курсы – место, обладавшее огромным потенциалом – и я чувствовал, что мое время пришло. На моем носу перестали вскакивать прыщи, и мое тело наконец вспомнило, как надо расти. Я вытянулся примерно на четыре дюйма [10 см] и вместо стажера-карлика предстал во всей красе своих пяти футов и восьми дюймов [около 172 см]. Ну да, мы сейчас не ведем речь о Чарльзе Хестоне, но по крайней мере после восьми вечера люди на улице перестали интересоваться, не потерял ли я где свою мамочку.

Теперь я мог что-то увидеть из-за рулевого колеса и решил пойти сдавать на права. Впрочем, экзаменатор решил, что мне надо еще немного подрасти – он завалил меня на "отклонении от предписанного маршрута, нехватке знаний ПДД и превышении скорости". Помню, я был жутко разочарован, и обнадежил себя тем, что скоро прочту о нем в сводке о жертвах нападения акул на побережье или что-то в этом роде.

Однако месяц спустя мне удалось получить права и купить старый "Мк-1-Эскорт", страдавший от проблемы под названием "быстро прогрессирующий лишай". Эта болезнь была особенно присуща "фордам", выкрашенным в цвет "серебряная лиса", и была автомобильным аналогом облысения. Первые симптомы проявлялись в том, что "серебряная лиса" попросту

отслаивалась от машины, открывая большие площади грунтовок. Выглядело это ужасно, но я пытался как-то скрасить этот кошмар, покрыв из распылителя колеса в серебряный металл и поставив дополнительные пластиковые шайбы - для придания гоночного шарма. Но облысение оказалось весьма заразным. В конце концов хромовое покрытие сошло на нет, и колеса стали ржаветь. К тому времени, как я закончил эти украшения и специальные модификации приборной панели, чертов драндулет превратился в одну большую ходячую проблему.

Так я и жил, снова студент, но на этот раз уже вооруженный правами и своим 90-сильным, купленным за 100 фунтов, шелудивым куском дерьма. Впрочем, хотите верьте, хотите нет - в моей жизни должен был вот-вот наступить крутой поворот.

Боб Таппин и Рассел Кин, известные как "Таппс" и "Кини", обучавшиеся вместе со мной Праву и Экономике, попутно с так называемым "мастер-классом по отвязным развлечениям". Оба они были футболистами-профессионалами, решившими продолжить образование после годичного отпуска, в течение которого Боб играл в "Бирмингем-Сити", а Расс стажировался в "Челси". Вскоре мы объединили усилия, и наша троица стала центром куда более обширной группы студентов, подпавших под наш развратный образ жизни.

Мы претворяли в жизнь практически все, что приходило в голову, обычно начиная с накачивания спиртным до потери пульса. В классе нашим преподавателям было известно, что мы еще не протрезвели после вчерашних ночных приключений, но обычно они закрывали на это глаза, хотя иногда просили немного подождать с нашей обеденной попойкой... или взять их с собой. Мы решили пойти на компромисс: если прошедшая ночь была совсем кошмарной, мы просто не являлись на занятия. Нам это сходило с рук потому, что наша троица - вместе или по отдельности - могли уболтать любого.

Однажды Таппсу на глаза попались какие-то регбийные футболки, которые, по его мнению, нам были бы к лицу, и мы разработали план. Мы сообщили нашему ректору, что нам необходим студенческий союз, и что у этого союза должен быть свой фонд, чтобы купить обмундирование для регбийной команды, которую мы создадим, чтобы играть с другими колледжами. Он согласился. Мы получили деньги и отправились в Базильдон, где накупили кучу футболок для фантомной команды - различных цветов и фасонов для нас и наших друзей. Наверно, нет необходимости говорить, что никто из нас и близко не подходил к регбийному полю. Но сделано это было без злого умысла. Это была всего лишь еще одна шутка - смеха ради - и нам очень хотелось ее осуществить - как например, когда мы приперлись на вечеринку, где не было выпивки. Чтобы вечер не оказался испорченным, мы прошли с шляпой по кругу и собрали денег. Это было похоже на тест на сообразительность - самые догадливые обнаружили нас неподалеку в пабе, пьяными в сосиску.

Все это было так ново, непривычно и наполнено адреналином. Впрочем, со всем этим пацанским поведением разительно контрастировала моя немыслимая наивность, когда дело касалось женского пола. Разумеется, мне нравились многие фемины, и со многими я дружил, но никогда не умел понимать намеки. На самом деле, у меня не было ни малейшего представления о том, что девчонки подают знаки. Они могли носить сверкающий значок с надписью: "Сексу Сколько Хочешь, Только Попроси!", а я бы произнес: "Ух ты, где такую красоту достала?" К примеру, нам читала лекции очень симпатичная француженка. Она была где-то на четыре года постарше меня, и как-то раз согласилась пойти со мной на свидание. Мы провели дивный вечер, и поздно ночью я повез ее домой. Мы припарковались у дверей ее дома, и затем она внезапно придвинулась близко-близко. Ее значок переливался всеми цветами радуги, и она спросила, не хочу ли я зайти на "чашечку кофе"? И что я сделал? Я ответил: "Нет, спасибо, пить что-то не хочется". Именно так я и ответил, и эти слова меня преследуют до сих пор: "Нет, спасибо, пить что-то не хочется". Ну не придурок ли! По какой-то причине вскоре после этого она стала жутко занята, а потом ее начали видеть с моим приятелем, который, очевидно, испытывал жуткую жажду. Я обзавелся первой официальной подружкой на пороге своего восемнадцатилетия - ей стала никто иная, как моя подруга детства Джулия Кокс. Из прелестного ребенка она превратилась в потрясающего подростка, и с ней было очень весело. Я постоянно рисовал ее портреты на уроках по искусству. На самом деле, я настолько хорошо знал ее лицо, что мог рисовать его даже тогда, когда ее не было рядом. Едва я это понял, меня озарили две вещи: первое - у меня начались серьезные отношения; второе - я не хочу, чтобы у меня с кем-то начинались серьезные

взаимоотношения. Джулия была обалденной девчонкой, и мы были близкими товарищами, но я беспокоился, как бы мне не остепениться до того, как будет от чего остепеняться. Я не особо преуспел в том, чтобы отшить ее как можно мягче, но опять-таки, разве кому-то на этом свете это удавалось?

Этот опыт меня многому научил, и я привнес свои новообретенные взгляды в класс по рисованию. Мне нравилось рисовать портреты, но к этому примешивались и куда более серьезные вещи: когда тебе один на один позирует прелестная девушка, у тебя появляется шикарная возможность ее разговорить. Вскоре после этого я организовал "компанию по рекрутингу моделей". Проще не придумаешь. Я примечал симпатичную девушку, интересовался, не согласится ли она мне попозировать, а затем приглашал ее на чашечку кофе. На некоторые портреты у меня уходило до трех часов! План срабатывал как часы, но проблема состояла в том, что все мои рисунки напоминали Джулию.

Рисование помогло мне и в другом. Мой приятель по колледжу Симон Камминс весьма интересовался автогонками и частенько притаскивал журнал под названием "Гран-при Интернешнл", полный красивейших фотографий машин "Формулы-1", которые я принялся рисовать. Определенно, у меня это получалось неплохо, потому что ни одна из них не выглядела, как Джулия. Вскоре после этого я стал читать про команды, машины и гонщиков. Я смотрел гонки по телевизору и все время о них говорил. Я наконец-то нашел спорт, который мне нравился. Шел 1979 год, и Алан Джонс, Нельсон Пике, Джоди Шектер и Жиль Вильнев были просто великолепны – всегда на постоянном пределе. Вот это жизнь!

Примерно в это время мои собственные шансы на существование были не очень высоки. Я попал в несколько переделок – в результате одной из них мне не повезло настолько, что я оказался в больнице – и к тому же я был полным кошмаром на дорогах. Я прославился тем, что нагонял страху на пассажиров своими "Путешествиями в неизвестность", и по общему мнению, перспектива оказаться в одной камере с Чарльзом Менсоном казалась куда менее опасным времяпрепровождением. Время от времени талант мне отказывал, и несколько машин вознеслись на небесную автосвалку, но подробнее об этом чуть ниже...

В тот момент одновременно произошло несколько событий. У отца работа спорилась – не так, чтобы супер, но нормально. Он решил, что нам надо съездить в дорогое путешествие, и мы отправились в Антигуа. Сразу же по прибытию папаша занялся своим любимым делом по очаровыванию толпы, и достаточно скоро мы перезнакомились со всеми, кто был поблизости. Мы неплохо веселились, но пара представителей нашего свежее испеченного клуба выпивох оказались большими шишками американской нефтяной компании, и отцовский миг удачи наступил миллисекунду спустя после того, как один из боссов поинтересовался: "Эй, Деннис, а ты когда-нибудь задумывался о покраске нефтяных вышек?". Деннис, разумеется, соврал и глазом не моргнул. Он убедил их, что не только занимался этим, но и что его компания способна приступить к выполнению заказов, а он как раз планирует организовать именно такой вид деятельности, и что он разработал секретное средство, предохраняющее свежеработанный металл от ржавчины. Итак, сделка состоялась. Она должна была стать самым крупным делом в отцовской жизни, и я помню, как папаша взял меня нежно за горло и попросил держаться подальше от дочки одного из этих бизнесменов, потому что, если я все испорчу, он меня утопит.

По возвращении в Англию, в отца словно бес вселился. Он умолял, одадживал и льстил, рисовал, планировал и чертил. Он рисковал всем, что имел, и чего не имел, и всем на удивление умудрился воплотить в жизнь компанию по контролю над коррозией с необходимым оборудованием и персоналом, способным обрабатывать и покрывать краской нефтяные вышки. Он использовал собственные инициалы и назвал ее "Ди-джей-эм Констракшн", попутно умудрившись впечатлить тех парней образцом металла, обработанного по той самой секретной "ди-джей-эмовской" формуле (в народе лучше известной как лак для волос). Невероятно, но это сошло ему с рук. Найдется не так много людей, обладающими способностями воплотить подобное в жизнь, но еще меньшее количество попытается вообще даже попробовать это замутить. Наши друзья по отпуску наградили "Ди-джей-эм" кучей контрактов в Северном море, и чуть больше года спустя отец стал мультимиллионером.

Немедленной выгодой от обретения богатого папаша стало то, что этот классный парень

купил мне маленькую спортивную машину "Триумф-Спитфаер", которая была одинаково полезна как в уходе за девчонками, так и в моей Кампании По Наведению Страх На Дорогах. Эх, как же я гонял тогда по округе, опустив крышу, слушая на полную мощность ЕЛОВскую "Аут оф зе блю" и Би-Дживскую "Лихорадку субботнего вечера". Но больше всего я наслаждался звуками, с которыми маленький 13-кубовый мотор ревел на полных оборотах, бедные шины скрипели на поворотах, а мои пассажиры умоляли о пощаде. В возрасте 18 лет я был счастливым пацаном, которому казалось, что о лучшем нельзя мечтать.

Помимо гонок другим моим хобби была игра на клавишных, и я устроился на работу в салон по продаже музыкальной техники - показывал ее потенциальным покупателям. Владелец этого салона был Боб Роуз - мой приятель, большой хохмач и ловкач. Меня всегда поражал музыкальный талант Боба, а он восхищался моими водительскими способностями. Как-то раз к нам в салон пожаловал коротышка с жидкими белыми волосами, который принялся шептаться с Бобом, поглядывая в мою сторону, и при этом они обменивались загадочными улыбками. После чего он подошел ко мне и спросил: "Чем ты хочешь заниматься?"

Я посмотрел на него и подумал: "Ты кто такой, черт тебя дерит?" Может кто-то слышал, как я играю на клавишных и позвал этого перца из Общества По Снижению Шума?

- Собираюсь стать гонщиком "Формулы-1", - ответил я саркастически.

- Что ж, тогда тебе лучше следовать за мной, - ответил он. - Меня зовут Лес Эйджер, я - инструктор в "Брендс-Хетч", и твой приятель Бобби сказал, что ты самый лучший гонщик на всем белом свете.

Моя жизнь собиралась предпринять еще один крутой поворот.

3. Из нефтяной грязи в гоночные князи

Я знал, что однажды стану гонщиком и, более того, гонщиком "Формулы-1", и может быть даже чемпионом мира.

Бобби разрешил взять мне на полдня выходной - не в последнюю очередь еще и потому, что это он подстроил "случайное" посещение Лесом Эйджером нашего магазина в Грейс в Эссексе. Мы сели в "спитфайр", Лес разместился в "кресле для самоубийц" и принялся показывать направление на "Брендс-Хетч". Я вжал педаль газа в пол с обычной деликатностью раненого бегемота, но этот 58-летний пассажир сохранял полнейшее спокойствие. Я не верил своим глазам - мне не удалось его испугать, и я успокоил себя тем, что имею дело либо с чокнутым, либо с побывавшим в Чане по Вытравливанию Эмоций. Мы прибыли на место, и Лес устроил мне проверку "Начальным Тестом" Гоночной Школы Брендс-Хетч.

Впрочем, этот тест несколько отличался от обычных, поскольку мне не было дано никаких инструкций, не установлено никаких ограничений ни по количеству кругов, ни на обороты двигателя, и с меня не взяли платы. Дедок хотел убедиться, что я действительно соответствую данному Бобом описанию. И вот я сижу в приготовленном гоночном автомобиле "Талбот-Санбим", натянув шлем безопасности, огнезащитный комбинезон, туго затянутый ремнями, готовый промчаться по всемирно известному "кольцу" с настоящим инструктором под боком. Как же меня от этого перло!

Свою первую попытку после такого перевозбуждения я запарол. Машину вел чересчур агрессивно и пару раз еле увернулся от рельсов заграждения, но каким-то образом умудрился остаться на трассе. Затем мы поменялись местами, и Лес показал мне, что можно сделать при наличии некоторого опыта, но без желания разбиться в лепешку. После двух поворотов я окончательно убедился, что у этого парня не все дома. Этот сумасшедший влетал в "Паддок-Хилл" боковым скольжением на 90 милях в час, одновременно умудряясь поддерживать со мной беседу. Я был напуган. Теперь я точно знал, что моего соседа держали в Чане по Вытравливанию Эмоций, и я с ужасом понял, что Боб познакомил нас с умыслом, потому что все время строил планы мести за те страхи, которые я на него нагонял. Если это кара, то, о, Боже, я сожалею, я больше не буду так поступать, все, что угодно, только, пожалуйста,

заставь этого мерзавца остановиться.

Он остановился, я взял себя в руки и снова пересел на водительское место, мгновенно позабыв об интимном разговоре со Всевышним. На этот раз все сработало отлично – я контролировал машину, и мне это нравилось. Я гнал все быстрее и быстрее, и Лес все громче и громче кричал: "Ну-пацан-ай-молодец!" После завершения заезда мой новый друг потащил меня знакомиться со всеми, кто был на пит-лейн, включая Джона и Анджелу Уэбб, управляющих трассы. Лес поведал им, что я - самый большой природный талант, которого он когда-либо видел. Затем усадил рядом с собой и сообщил, что мне непременно следует заняться гонками.

Решение было принято во время обратной дороги в Грейс. Я знал, что однажды стану гонщиком, и, более того, гонщиком "Формулы-1" и может быть даже чемпионом мира. Вслушайтесь – Джонс, Пике, Шектер... Маккарти. Мне нравилось, как это звучит. Никаких полумер. Лес сказал, что я великолепен, и так я себя и чувствовал. Внутри меня что-то щелкнуло. Я испытывал смесь самых разных прекрасных и будоражащих кровь эмоций... Как будто я встретил самую красивую девушку в мире и закрутил с ней тайный роман: это было крайне рискованно, но я влюбился до безумия и был готов рискнуть всем на свете, чтобы попытаться сделать карьеру, в которой сочетались все прелести мира.

Меня определенно укусила муха, и после того, как место укуса было расчесано несколькими дополнительными уроками в "Брендсе", я понял, что этот вирус чертовски дорог. Мне нужны были деньги, чем больше, тем лучше, причем немедленно. Задача осложнялась тем, что на какие-то шиши надо было чинить "спитфайер", поскольку незадолго до этого я слегка переусердствовал при демонстрации очередных "каскадерских трюков" Маккарти. Я решил поугагать своего приятеля и на полной скорости сдавал задом, целясь в его тачку "Мк-2-Кортинна" и оттягивая момент торможения до самой последней секунды. В общем-то, дружище действительно испугался. Я не тормозил до тех пор, пока не влетел напрямик в его машину, и – оп-па-па – один убитый "форд" и один раненый "триумф". Мне навсегда запомнилось выражение недоверия, застывшее на лице Стива аккурат перед самым столкновением.

Большая часть повреждений компенсировалась за счет страховки, что было приятно, потому как я нуждался в любой помощи по привлечению внимания девчонки, на которую я серьезно запаал в колледже. К несчастью, у меня не было возможности оказаться рядом с мисс Карен Уоддилав, но однажды мне предоставился такой шанс, когда мы с друзьями по колледжу Таппсом и Кином подвалили на одну вечеринку – моя возлюбленная тоже была там, танцевала. Перед тем, как подойти к ней, мы с друзьями сыграли в одну алкашную игру, в результате которой я умудрился за один присест засосать бутылку белого вина, после чего мое сознание включило обратный отсчет.

Комната вдруг превратилась в американские горки - мне с трудом, но удавалось устоять. Одержав временную победу над гравитацией, я созрел для решительных действий. К тому времени, как я доплелся до того места, где она стояла, их стало двое. На языке, похожем на английский, я пригласил на танец ту, которая не просвечивала, но, кажется, не был понят. Мне не оставалось ничего иного, кроме как ретироваться прочь и сообщить Таппсу, передвигавшемуся по собственной орбите и способному общаться со мной по-пьянски: "С Карен ниче не вышло, пойду-ка я за Трейси", которая в то время была моей герлой. Но вот незадача - пытаясь это выговорить, я фокусировался на ковре, совершенно не осознавая, что Трейси стоит рядом. Как и Таппс, она расслышала каждое мое слово, но столько же не смеялась. Ее глаза сообщили мне: "Размечтался". Я отвалил, что, наверно, было самым разумным моим поступком. Вскоре Карен устроилась на работу для британского правительства в Вашингтоне, но, как и Джулия Кокс, осталась в моих мечтах.

Итак, еще одна подруженция решила меня бросить, а потенциальная замена собиралась покинуть нашу страну, и мне не оставалось ничего иного, кроме как сконцентрироваться на финансировании своей будущей карьеры в автогонках. Первой очевидной жертвой виделся отец, но он просверлил меня своим хорошо отработанным взглядом, в котором читалось "сопливый идиот" и произнес "нет". Но мне так сильно хотелось денег, что я убедил его взять меня на работу на нефтяные вышки. Работа заключалась в обработке этих инсталляций особой краской для предотвращения их ржавения. Деннису понравилась идея о моем

трудоустройстве, и он согласился внять моим мольбам, если я буду продолжать учиться. Я понятия не имел, во что ввязываюсь.

В течение двух следующих лет я зависал на две, порой три недели подряд на различных платформах в Северном море, работая от 12 до 16 часов в день, зачищая, покрывая, возводя, вылизывая, поднимая и таская все подряд. В столь трудных условиях у меня отваливалась спина и разрушалась душа. Холодина стояла такая, будто вернулся Ледниковый Период – а у парней, с которыми мне приходилось работать, уровень интеллекта остался на том же ледниковом уровне. Не удивлюсь, если они принимали книги по экономике и праву, которые я читал по вечерам, за коллекцию колдовских заклинаний. Порой я предавался размышлениям – не попросить ли клочок волос у кого-нибудь из этой стаи – так, для небольшой встряски. Я ненавидел их, а они ненавидели меня – особенно после того случая, когда во время ссоры после моего точного удара в челюсть один из этих приматов перелетел через палубу.

В совмещении работы с учебой были свои минусы, но через два года я окончил учебу и сдал выпускные экзамены по праву, искусству и экономике. Диплом ознаменовал окончание очередной эпохи в моей жизни, и наступление полномасштабного хаоса. Я понимал, что жизнь уже не будет такой, как прежде, но, опять-таки, к этому я и не стремился. Я решил приложить все свои усилия и накопить денег для участия в гонках.

Эта цель вынудила меня продолжить работу вдали от берегов. И, поверьте для этого вам крайне необходимо иметь мечту, потому что любого, кому по-настоящему нравится тамошняя работа, необходимо сразу же поместить в хорошо охраняемую тюрьму, или по меньшей мере превратить в лягушку. Вокруг не было никого, с кем можно было бы перекинуться парой слов, и мне стало столь одиноко, что спустя 20 дней я принялся бросать хлебешек пролетающим вертолетам: "Гули, гули, цыпа-цыпа!" Странная была жизнь, столь отличавшаяся от колледжа или феерического мира автогонок, о котором я столько мечтал. Впрочем, буровые вышки укрепили мое тело и дух, и я верил, что это поможет мне подготовиться к предстоящим сражениям. Если я выдержу это испытание, то мне тогда уже ничего не будет страшно... К своему двадцатилетию, наперекор всем предсказаниям, я был все еще жив и не имел никакого криминального прошлого. Я по-прежнему гонял повсюду на полной скорости, и на моем аварийном счету числились разломанный "спитфайер", затем "триумф-стег", "форд-сиеста" (дважды) и, хотите верьте, хотите нет, маленький "Фиат-126". Однако самый странный инцидент произошел с "Феррари-308", которой управлял мой кузен-лунатик Гари Деннем.

Гари порадовал себя долгожданной покупкой машины своей мечты и сразу же позвал меня прошвырнуться по окрестностям. И вот мы мчимся на сверхсветовой скорости по проселочной дороге в Денбури, и мой взгляд натывается на едущую далеко впереди машину, собирающуюся совершить правый поворот. Я помолчал секунду-другую, надеясь, что кузен тоже ее заметил, но не тут-то было. Я закричал: "Гари, тормози! Тормози! Тормозиинии!" Он подчинился моей просьбе, и заблокировал колеса. Нас понесло напрямик в ту машину, и я снова закричал: "Отпусти тормоза, уходи влево. Отпусти тормоза..." Но было уже поздно. Гари напоминал парашютиста, дернувшего во время падения за кольцо, и не понимавшего, почему ничего не происходит. Бум!

Попали мы сильно. Передок "феррари" – всмятку, другой автомобиль улетел через дорогу. Я повернулся к Гари и сказал: "Дорогуша, надо было отпустить тормоза". Он вылез из машины, подошел к своей жертве и открыл водительскую дверь. Несчастный сидел, боясь пошелохнуться. Он так и не понял, что же на самом деле произошло: в конце рабочего дня он собирался как обычно повернуть на дорожку к своему дому, и был настолько к этому близок.

Гари заглянул внутрь, улыбнулся, протянул визитку и тоном, больше подходящим для вечеринки, нежели места аварии, произнес: "Здорово, приятель. Меня зовут Гари Деннем. Я работаю в "Деннем Моторс", и мы специализируемся на аварийном ремонте. Нет никаких причин для беспокойства, через неделю твоя машина будет как новенькая". Парень устоял в недоумении, наверно решив, что попал в лапы банды отморозков, я же корчился от смеха за останками "308"-й. Впрочем, ближе, чем эта "феррари", пускай даже сломанная, к "Формуле-1" я пока не приближался. На сей момент мой гоночный накат состоял из нескольких уроков на "Брендс-Хетч" и курсов Джима Рассела, по ходу которых я принял

участие в паре гонок "Формулы-Форд" в "Снеттертоне" (одну из которых я выиграл в одолженном мне плаще и кожаном пиджаке). В это время гонщик из Новой Зеландии по имени Майк Такуелл - мой ровесник - уже дебютировал в команде "Тирелл-Формула-1". Я понимал, что мои часики тикают, и мне немедленно нужно предпринимать какие-то шаги, но сперва надо заполучить много денег и друзей.

У меня был неплохой опыт по уговариванию народа на совершение каких-то поступков, точнее, по отговариванию от них, так, может быть, я смогу сам себе помочь? В школе домашнее задание за меня делали девчонки, затем я убеждал учителей не казнить меня за ряд совершенных преступлений, среди которых - странно, не правда ли - значилось то, что домашнюю работу за меня делали девчонки. В колледже ректор не давал мне спать, невзирая на находившиеся в его распоряжении справки, в которых было подробно описано, почему меня надо заставлять спать. Пока отца не было дома, я регулярно убеждал маму, что все те, кто рассказывают дикие истории про меня и папин новый "Ягуар-XJS", всего-навсего глупо шутят, потому что я понятия не имею, где отец прячет ключи (в нагрудном кармане своего темно-синего пиджака, в гардеробе). Мои коммуникационные способности пригодились и в ходе придорожных семинаров с полицией Эссекса о пользе дорожных гонок. Последнее по списку, но не по значению - множество девчонок, которые по известным только им самим причинам, считали меня привлекательным, и теперь я мог общаться с ними почти на телепатическом уровне.

Все это было хорошо, но настало время заняться коммерцией. Если я хотел получить помощь, мне следовало рассказать свою историю всем, кто ее захочет послушать - после чего рассказать ее еще раз, только погромче, тем, кто ее слушать не хочет. Поэтому я пообщался практически со всеми известными мне людьми, затем почти с каждым встретившимся мне в поезде, в пабе, чьем-то офисе. Если они не могли мне помочь, я спрашивал у них, с кем еще можно поговорить. По сравнению с моим шквалом телефонных звонков и писем в различные крупные лондонские компании, ковровое бомбометание выглядит точной наукой, а когда я выходил на дорогу, уличные торгаши казались работниками социальной сферы.

Я продавал Перри Маккарти и автогонки.

Я прошелся по дюжинам местных промышленных предприятий, стучась в дверь, беседуя с секретаршей и договариваясь о пятиминутной встрече с директором. Я был максимально настойчив, но даже несмотря на то, что мне частенько удавалось подставить ногу в закрывающуюся перед носом дверь, предложения отвергались с ужасающей частотой. Как объяснили профессиональные продавцы, мне надо относиться к этому, как к закону о больших числах - чем больше попыток я предприму, тем выше мои шансы.

Спустя несколько месяцев мои хождения увенчались успехом и кое-кто, наделенный богатым воображением, огромным оптимизмом и зачастую чувством юмора, согласился стать частью команды Перри и оказать мне помощь. Ювелиры Расселзы, "Тарн Принт энд Дизайн", полиэтиленовые мешки "Эдпол", "Имидж Персепшн Фотографи", дилеры Форда "Лейдлоу", "Алан Барроуз Лтд" и "Эссекс Калорс" оказались в первых рядах осознавших, насколько им повезло так долго протянуть без меня в бизнесе, и поздним летом 1981 года я получил реальную спонсорскую помощь, что, вместе с деньгами, заработанными на буровых установках, означало старт моей автогоночной карьеры.

Из журнала "Автоспорт" я уяснил, что любой будущей звезде Гран-при необходимо гоняться в "Формуле-Форд-1600", и я уже побывал на паре гонок этого класса. Некий бразилец по имени Айртон Сенна да Сильва, казалось, неплохо справляется с вождением "Ван Дьемена". Поэтому, я посчитал этот автомобиль достаточно хорошим, у меня и в мыслях не было, что на самом деле я наблюдал за самым лучшим гонщиком всех времен, а тогда я сказал себе: "Надо раздобыть Ван Дьемен". Я связался с владельцем завода Ральфом Фермином, и он посоветовал мне поговорить с "Джубили Рейсинг" - командой, выступавшей на "Ван Дьеменах" и нуждающемся в еще одном гонщике.

База "Джубили" располагалась в Рейли, около Сауфенда в Эссексе, в 10 милях от нового дома моих родителей в Литтл Баддоу. Через несколько дней я встретился с владельцем команды Стюартом Вейчем, который подписал со мной контракт на две последние гонки 1981 года: финальный этап серии "Чемпион Брендса" и - ущипните меня кто-нибудь - очень крутой по

составу участников фестиваль "Мировой Кубок Формулы-Форд".

Какой там университет, какая работа в судоходной компании, какие военно-воздушные силы! Отныне я стал полноправным участником автоспортивных соревнований, и, скажите, кто еще смог пробиться в этот спорт подобным образом? У меня не было ни опыта выступлений в картинге, ни семейной волосатой лапы, а только недавно возникший интерес. Впрочем, такие несвязанные друг с другом события, как учеба в колледже и рисование "формул-1", игра на пианино и встреча с Лесом Эйджерсом, наши каникулы в Антигуа, в результате которых я оказался на буровой – все вместе это дало жизнь моему спортивному настоящему. Но какой бы извилистый путь меня сюда ни привел, теперь мне больше всего хотелось, чтобы у меня все получилось. С этого момента моя судьба оказалась в ежовых рукавицах Всевышнего.

Когда я сейчас пересматриваю фотографии со своей первой гонки за Стюарта Вейча, на моих губах появляется улыбка. Я был юн. На голове полно волос, а по сравнению с моей наивной физиономией Ширли Темпл казалась стервой. Держу пари, другие гонщики не принимали во внимание этого ребенка, улыбающемуся всем и вся – возможно, они относились ко мне точно также, как Уилли Е. Койот считал "Бегущего человека" жареной куриной ножкой. Но я был настолько счастлив, что не мог сдержаться и вел себя, словно ребенок, получивший трехмесячный пропуск в Диснейленд. Наверно я никогда не терял способности восхищаться жизнью. Впрочем, для критиков за манерой поведения порой трудно разглядеть истинные намерения, а я планировал то же, что и всегда – победить.

Когда на борту моего "Джубили Рейсинг Ван Дьемен" нарисовали 27-й номер, я был ошеломлен. В те времена, да и по сей день, "двадцать семь" известна тем, что этот номер носила "Феррари" Жилы Вильнева, а этот парень, мало того, что был сорвиголовой, так он еще и классно гонялся. Он был моим кумиром, так, может, это предзнаменование? В общем-то, и да, и нет. В квалификации я занял "поул" и выиграл отборочный заезд, но в самом финале гонки "Чемпион Брендса" попал в аварию. Впрочем, Стюарту мое выступление понравилось и он решил, что я могу преподнести несколько сюрпризов в следующей гонке – "Кубке Мира Формулы-Форд-1600" 1981 года.

Ход мыслей начальства не мог не радовать, пусть даже мне было непонятно, с какой радости я должен преподнести сюрпризы. Меня мало кто знал, а наблюдавшие мой дебют могли заметить, как я врезаюсь в машину соперника, а посему даже простой доезд до финиша стал бы для меня успехом.

Айртон Сенна да Сильва моего дебюта не видел - он совершил неожиданный финт, объявив об уходе из спорта. Понятно, что эти два события никак между собой не связаны, но в результате у меня не осталось шанса использовать свой опыт, чтобы стать ему поперек дороги. Впрочем, у меня был другой пример для подражания – опытный пилот формулы-1600 Джулиан Бейли, один из лидеров чемпионата, победитель гонок за команду Стюарта. Но, когда настал день гонки, "фестиваль" выиграл ирландец Томми Бирн, заменивший Айртон, а я, к своему удивлению, снова попал в аварию. Наверно, я не успел перенять у Джулиана достаточно знаний, но наша встреча переросла в долгую дружбу.

Зиму я провел в рассказах, на какой я обречен успех, причем говорил об этом всем подряд, включая все местные газеты. И уж поверьте, я стал довольно известным в узких кругах. Чтобы максимизировать свою популярность и помочь себе в привлечении спонсоров, я говорил базильдонским газетам, что живу в Базильдоне, челмсфордским газетам, что живу у них, то же самое с Сауфендом, Брентвудом, Биллерикеем и даже Колчестером, который располагался на расстоянии в 25 миль. Я не сбавлял обороты и развил широкую рекламную деятельность имени себя.

Мой приятель Йен Шепперд, работавший арт-директором, разработал шаблон приветственного письма, договорился со знакомой типографией и организовал фотосессию с классным фотографом Малкомом Хюлмом. Затем я написал свое первое многостраничное предложение о спонсорской поддержке (осветив во всех подробностях освещение в прессе и раскрыв потенциальные доходы от рекламы), которые потом напечатал приятель-секретарь, после чего мы передали их в одну контору, которая занималась тиражированием сотен различных бумаг, и там под шумок тиснули и на мою душу. Имея в своем распоряжении

достаточно профессиональный пакет бумаг, я вновь вышел на поиски финансирования и обстучал дверей больше, чем Свидетели Иеговы.

Я остался в "Джубили Рейсинг" ФФ1600 на 1982 год, и вместе с ними отправился на престижный чемпионат "Звезда завтрашнего дня", проводившегося при поддержке "Данлоп" и "Аутоспорт". Джулиан продолжил свою карьеру в качестве заводского гонщика "Лолы" в различных сериях. Тем временем, Сенна, решив предпринять еще одну попытку, вернулся из Бразилии и добился прогресса, перейдя в "Формулу-Форд 2000".

Сезон начался в марте, а уже в июне меня выставили вон. У меня не было ни денег, ни гонок. После шести этапов я оказался на мели. Как правило, я считался самым быстрым, что было подтверждено двумя поул-позициями, но вдобавок я был очень сумбурным. Мне довелось свести близкое знакомство с заграждениями всех мастей – на разных скоростях, под разными углами, на разных трассах – в тестах и нескольких гонках. Я отработывал свою аварийную технику вождения и достаточно в этом преуспел. Мои друзья из местных газет были сильно заинтригованы происходящим, и в конечном счете их заголовки стали отдавать шаблонностью. Перед гонкой они восклицали: "Перри уже охладил свое шампанское!" После гонки их интонации носили несколько иной оттенок: "У Перри выдохлись пузырьки", "Перри лишился газа" или "Перри громко бумкнул". Отчеты стали слишком предсказуемыми – уверен, некоторые журналисты сэкономили время, готовя истории о крушении еще до того, как я на самом деле сходил с трассы!

Это веселило все большее количество моих знакомых, меня то и дело подкалывали, но некоторые из аварий на самом деле были достаточно опасны. Впрочем, в том году я отделался легким испугом, в отличие от некоторых парней из других формул. Я навсегда запомнил тот день, когда в "Брендс-Хетче" по радио сообщили, что кумир "Формулы-1" Жиль Вильнев погиб во время квалификации на своем "Феррари" в Зандвоорте. Как и все вокруг, я был в шоке.

Этот парень управлял машиной с такой удачей, что все постоянно ждали, когда же это случится, но каким-то образом он умудрялся раз за разом избегать неприятностей. Для миллионов фанатов во всем мире потерять такого героя, как Жиль, это как ребенку услышать о том, что Санта покинул этот мир. Пару месяцев спустя на старте ГП Канады разбился новичок "Формулы-1" Рикардо Палетти. Затем в Хоккенхайме Дидье Пирони – напарник Вильнева по команде – взлетел в воздух и получил страшные переломы ноги, вынудившие его оставить спорт. Наши скорости в "Формуле-Форд" были куда скромнее, но я получил хороший урок. Мне надо было прекратить попадать в аварии – как по финансовым, так и медицинским соображениям.

Я снова развил бурную деятельность по возвращению в гонки, изо всех сил стараясь пробиться в "Формулу-Форд 1600" на сезон 1983 года. Прошел еще один год, а у меня не было ни нормальной работы, ни профессии, ни карьеры, и мои друзья решили, что я свихнулся. Мой отец уверился, что я – лоботряс, и убедил в этом своих друзей, а также всех тех, кого знал или встречал. По выходным он все так же находил немца и рассказывал, как дважды подвергался бомбардировкам, теперь добавляя к своей истории, что у него растет сын-идиот. Спустя 20 минут после начала беседы они уже обнимались, как старые приятели, и этот новообращенный друг причитал: "Майн Готт, Деннис, он есть дурной башка или где?"

Отдельная критика меня уже начала немного доставать, но я понимал, что в чем-то они правы, потому как финансы, заработанные на буровых, давно растворились, и я был по уши в долгах и под большим прессингом.

Я продолжал поиски спонсоров, но когда у тебя негусто с наличными, даже поиски становятся нелегким испытанием. Хорошим примером тому служит эпизод с "Уанг Компютерс". Я окучивал их в течение длительного времени и, наконец, уговорил их менеджера по маркетингу поболтать со мной во время обеденного перерыва. Мой бюджет для столь важной встречи составлял 10 фунтов, и я высчитал, что на эту сумму мы сможем позволить себе сэндвичи и пару пинт пива. И я никак не рассчитывал на еще одну голодную персону.

Мне было приятно узнать, что к нам присоединится маркетинговый директор "Уанга", но его

появление представляло серьезную угрозу моему финансовому благосостоянию, и я был всерьез обеспокоен возможной нехваткой денег. Как бы то ни было, они предложили место для встречи, и я молил бога, чтобы это был какой-нибудь заштатный паб. Пока мы ехали вдоль Айсворта, они показывали мне направление, и в итоге мы остановились у самого круто выглядящего ресторана во всей округе. Мне захотелось сделать ноги. Я знал, что, как и большинство еды в меню этого заведения, я - мертвец. Но потом решил, что дело не ждет, а потом я как-нибудь выкручусь.

Когда мы сели за столик, я сообщил этим господам, что на следующий день меня ждут на тестах в Сильверстоуне, и они заказали себе стейк "по-банкротски", удивляясь моей привычке никогда ничего не есть и не пить накануне тестов. Меня услышанное также несколько удивило, потому что, во-первых, у меня не было машины, которую надо было тестировать, а во-вторых, я умирал с голода. В течение следующих полутора часов я распространялся о всевозрастающей рыночной привлекательности автоспорта, стараясь избегать взглядов на их тарелки, и надеясь, что им не слышно урчания моего желудка. Они внимательно выслушали мою презентацию, но затем настал момент, которого я боялся больше всего - расплаты.

Я уже прикинул, что эти двое наели на 20 фунтов, и, потянувшись за счетом, старался не выглядеть так, будто меня мучает геморрой. У меня созрел план. Я отправляю их к машине, а сам расплачиваюсь своей 10-фунтовой банкнотой, а затем незаметно оставляю свои потерянные часы в качестве оплаты остальной суммы.

Но тут маркетинговый директор прервал мои телодвижения, вытянув руку, он покачал головой и сжал губы. Затем взял счет, и, лыбясь словно благодетель, медленно похлопал меня по плечу, приговаривая: "Нет, нет, Перри. Я угощаю!"

"Ну, спасибо, - подумал я, - за стакан воды из-под крана". После чего довез их обратно до офиса и помчался в "Кентукки-Фрай-Чикен", где радостно хихикая, набросился на куриную ножку. С "Уангами" так ничего и не вышло. Может, это и к лучшему, потому что меня уже начали мучить ночные кошмары, в которых комментатор кричал что-то типа: "Смотрите, а вот и маленькая машина Уанга!" [игра слов: "Wang car" близко по произношению к "wanker" - грубый эпитет созвучный с "раздолбай"]

Прошло еще несколько месяцев охоты за спонсорами, и мне наконец удалось, благодаря "Ли Купер" и "Тарн Принт", собрать небольшой бюджет, но дела мои были плохи и отцу было про это известно. Он хотел вернуть меня в свой бизнес. Как я мог променять его мультимиллионную компанию на эту ерунду? Но он понимал, что так просто я не сдамся, и предложил мне сделку. Посредством "ДЖМ Констракшн" он оказывает мне спонсорскую поддержку в районе 15 кусков - а я в свою очередь обязуюсь либо выиграть чемпионат, либо оставить гонки, никогда больше о них не упоминать, и устроиться к нему на работу. Это было мудрое предложение, но и большой риск для нас обоих. Он не хотел видеть меня в гонках, я не хотел видеть себя в рядах "ДЖМ", но мы пожали друг другу руки и оба отнеслись к сделке совершенно серьезно.

На своем первом тесте в 1983 году я продолжил начатое годом ранее, и привез своей новенький "Ван Дьмен" прямым в стену. После того, как "Джубили Рейсинг" залатали машину, мы отправились на первый этап чемпионата "Звезда Завтрашнего дня от Данлоп и Аутоспорт", и я вылетел с трассы. Так держать, Перри: один этап в минусе, осталось еще девять. На второй гонке я лидировал на трассе "Брендс-Хетч" с отрывом в целую милю, когда вдруг за несколько кругов до финиша, на моей машине пробило шланг на радиаторе, мотор перегрелся, и я встал.

Вот это было уже не смешно. После всей моей подготовки, месяцев, проведенных на буровых, всех прошлогодних аварий, моих грез о победах, и чуши, которую мне приходилось выслушивать от окружающих, я просто не мог поверить в происходящее. Нет, нет и нет. Я склонился над стеной, отделявшей боксы и трассу, и уставился в недоумении на машину. Может, папа был прав: вдруг я и правда идиот.

Чтобы еще больше усугубить положение вещей, в чемпионате появился Джон Робинсон, которого считали звездой "Брендс-Хетча", и знающие люди давали ему очень высокие

оценки. Он должен был стать крепким орешком... да только я его победил. На следующей гонке мы с ним оставили всех прочих далеко позади, и сражались как кошка с собакой. Круг за кругом, мы толкались колесами, дымили заблокированной резиной и носились по кольцу "Кастл-Комб", словно от этого зависели наши жизни – и наши жизни, по крайней мере, те, которые мы для себя наметили, в самом деле зависели от наших выступлений. Ближе к концу мы влетели друг в дружку на скорости около 100 миль в час, Джон наехал на мои колеса, взлетел в воздух и приземлился по другую сторону от ограждения, слава богу, отделавшись легким испугом.

На этом его гонка закончилась, и я одержал победу. Да, да, я победил! Моя карьера висела на волоске, а теперь я показал всем, что действительно умею гоняться. Я пребывал в прекраснейшем расположении духа, понимая впрочем, что впереди меня ждет множество испытаний. Джон со своей стороны был разочарован. На самом деле, во время полета он почти обделался, но потом мы стали хорошими друзьями, как на гонках, так и в обычной жизни.

Итак, мне наконец повезло – я заработал свою первую победу. Однако практически сразу же потерял начальника команды. Стюарта расстроила моя глупая авария, в которую я попал на тестах, и я не могу его в этом винить, потому что, вписываясь контролируемым скольжением в поворот на скорости в 90 миль в час, с моей стороны было достаточно глупо рулить одной рукой, а другой махать маршалу. Такое безрассудное поведение может привести к аварии. Так и случилось, потому что я потерял контроль над машиной и влетел напрямик в стену. Помню, лежу я, обалдевший, в машине, и вижу, как Стюарт перепрыгивает через "пит-уолл" и несется по трассе в мою сторону. Как это мило с его стороны, думалось мне, бежит вот мне помочь. Но когда он до меня добрался, стало очевидно, что он отнюдь не собирается меня поздравлять. Едва не брызжа слюной, он схватил меня за плечи и принялся орать: "С меня хватит... Все – мы расстаемся!" Это была достаточно пылкая речь, и наверняка позже он раскаялся в своем поведении, но я поймал его на слове и перешел к Деннису Рушену в "Рушен Грин Рейсинг".

Я остался с "РГР" до конца сезона, продолжив сражения с Джоном. Мы боролись не щадя ни себя, ни соперника. Со стороны это наверно напоминало акт обоюдного суицида, но мы доминировали в чемпионате и поделили между собой победы на всех оставшихся гонках.

Последний раунд чемпионата проходил на трассе "Брендс-Хетч", и я лидировал с отрывом в четыре очка. Пресса всю меня подбадривала, а приемные родители-города Биллерикией, Brentвуд, Базилдон, Сауфенд, Челмсфорд и Колчестер ожидали от своего одаренного сыночка только победы. В воздухе царил предвкушение чуда, даже среди тех, кто ранее считал, что я попусту трачу время, и только начальник моей команды Деннис Рушен, большой эксперт в психологии гонщиков, научил меня, как справляться с этим прессингом. Успех не был для него чем-то необычным, и он ожидал от меня победы. В прошлом году под его руководством выступал Айртон Сенна, блиставший тогда в серии "Формула-Форд 2000", и в этом году его команда также участвовала в том чемпионате – Джулиан Бейли сражался с Маурицио Гужельмином – еще одним гонщиком, постепенно добравшимся до Формулы-1.

Мой близкий друг и соперник Питер Таунсенд вручил мне на счастье гоночный комбинезон, который он каким-то мистическим образом выцыганил у тогдашнего чемпиона мира Кеке Росберга. Тем временем, мой отец арендовал гостевую палатку неподалеку от линии старт/финиш, где со своими и моими приятелями накачивался спиртным в честь нашего маленького пари и самой серьезной гонки всей моей жизни.

День, суливший столь многое, начался с большого кошмара. Когда я выезжал с пит-лейн на квалификацию, у меня сдох мотор, и парень, ехавший за мной, влетел мне в зад. Я хотел было замочить его прямо на месте, но, во-первых, в происшедшем не было его вины, а во-вторых, у меня было мало времени. Мы с командой быстро закатали машину обратно в наш бокс, и Деннис Рушен быстро выправил погнутое заднее колесо. Я выехал на трассу на последних минутах квалификации, и на последнем круге выложил на все 100 процентов. Питер Роджерс взял поул, а я, показав точно такое же время, занял место на первой линии стартового поля с ним по соседству. Джонни-малыш испытывал какие-то проблемы с управлением и стоял на шестой позиции.

На старте гонки зажглись зеленые огни светофора, и я сделал всем ручкой. Объехал по внешнему радиусу Пита в "Паддок-Хилл-Бенд", и мчал изо всех сил, пока Джон продирался сквозь пелетон. Я представлял себе, как он несется где-то сзади, в бешенстве извергая проклятия, видя, как я исчезаю вдаль, и мне очень не хотелось, чтобы он оказался где-то рядом. Спустя несколько кругов я оторвался от преследователей, а Джон столкнулся с соперником. Деннис Рушен на пит-лейн неистово махал мне одной рукой, другой удерживая доску, на которой сообщалось, что Джи-Эр выбыл – и это означало, что я стал новым чемпионом! Я пересек финишную черту, выиграв гонку, а вслед за мной финишировал будущий фаворит класса "Туринг" Тим Харвей. На подиуме комментатор Брайан Джонс вручил мне венок, и сквозь весь этот шум-гам до меня доносились выкрики моего папаша: "Отлично сработано, парень! Ты сделал это!"

Год выдался замечательный. Я выиграл 10 "данлоповских" гонок и заработал еще четыре победы в серии "БП Суперфунд" против "быстрого" Питера Роджерса (еще один Питер Роджерс был "медленным") и итогового чемпиона "БП" Грема де Зилля, который за те несколько раз, что мы приезжали к ним на гонки, решил, что мы с Робинсоном полные отморозки.

Да, наверно без финансовой поддержки отца, я бы не справился. Победа в нашем споре осталась за мной, но тем вечером, в какой-то момент посреди бесконечных празднеств в нашей новой деревне Литл Баддоу в Эссексе, мой старик был счастливее всех. Учитывая количество выпитого, надо полагать хозяин бара также остался весьма доволен.

Итак, отныне я был чемпионом. Я надеялся, что следующий титул не замедлит себя ждать, но вдобавок ко всему именно я был последним, кто носил чемпионский комбинезон Росберга, потому что пока я сражался на "Брендсе", Нельсон Пике отобрал у Кеке корону и стал новым чемпионом мира в классе "Формула-1". На следующий день газета "Лондон Ивнинг Стандарт" провела параллели между нашими победами, и я был потрясен, увидев строки, в которых мое имя было упомянуто в одном с ним контексте. Да, Нельсон, ты – молодчина, но будь настороже, скоро тебе мало не покажется!

4. Вверх тормашками

Машина перевернулась вверх тормашками, кубарем перелетела через трассу, ткнулась в землю и скатapultировала в небо.

По ходу сезона еще несколько подружек решило променять меня на кого-то с более привлекательными перспективами, или по крайней мере шансами дожить до 25 лет. Видимо им было невдомек, что я - новоиспеченная "Звезда завтрашнего дня от "Аутоспорт" и "Данлоп", - да-да, я, пилот британской команды, выигравшей чемпионат мира "Формулы-Форд", победитель кучи гонок в серии "Би-Пи", спортсмен месяца по версии местной газеты "Вечернее Эхо" - собираюсь стать гонщиком-суперзвездой мира и его окрестностей!

К сожалению, обладатели толстых кошельков этого также не осознавали. Мне никак не удавалось найти солидного спонсора, а бюджета, который мне удалось наскрести на 1984 год, хватило бы разве что на однодневную экскурсию в Донингтонский гоночный музей. Я уже представлял себя тамошним экспонатом секции "Неудачники" с табличкой на шее "Денег не найдется, господа хорошие?"

Я планировал попасть в "Формулу-Форд-2000" с командой "Рушен Грин", и мне необходимо было подсобрать денег, но протрезвевший папаша решил, что я все-таки неисправимый сопливый идиот и ясно дал понять, что от него мне ждать нечего. Впрочем, ближе к ноябрю мне позвонил Ральф Фермин из "Ван Дьёмен" и пригласил в Снеттертон протестировать их новую машинку ФФ1600 вместе с Джоном Праттом – одним из моих партнеров в британской команде (другим был Эндрю Джилберт-Скотт). Тесты прошли удачно, мы оба показали хорошую скорость. Ральфу было известно, что мои финансы на три световых года отстают от требований заводской команды, поэтому он великодушно предложил выдать мне на год в аренду новую машину, если я соглашусь гоняться за команду под названием "Мотор Рейсинг Интернешнл".

До начала сезона оставались считанные деньки, и я согласился. Теперь у меня была команда и машина, а "Данлоп" вызвался обеспечить меня бесплатными покрывками. Более того, мой дружан Питер Смит из "Тарн Принт", в который раз простив мне долги, выдал еще пару тыщ. И все равно этих денег было недостаточно, но тут очень кстати до меня дозвонился заведующий "Брендс-Хэтч" Джон Уэбб.

Я быстренько примчался в его офис. Мне уже довелось познакомиться с господином Уэббом; вообще-то, господина Уэбба знали все. Он был очень умным инициативным мужиком, и британский гоночный мир у него в большом долгу. Но он также отличался сложностью в общении, очень невнятно говорил, и, мама родная, как же он любил выпить!

Я вошел.

- Маккарти, что пить будешь?

Я понимал, что он имеет в виду, но здесь наверняка таился какой-то подвох. Господи, на часах было только 10 утра! Пить или не пить?

Я кинул пробный шар.

- Мне, наверно, тоник, если не затруднит, г-н Уэбб.

Он уставился на меня. Ой, ответ неверен!

- Тоник! Тоник! - завозмутился он.

- Ох, ну конечно же с джином - быстро добавил я.

- Так-то лучше, сынок. Полный стакан?

- Конечно, сэр!

Так продолжалось до 12:30, и когда мы встретились за обедом с его женой Анжелой и другими директорами, я уже пребывал в космосах, на пути к Альфе Центавре. "Уэбби" безумно нравились мои шутки, и все шло как по маслу. На самом деле, им всем нравились мои шутки, и чем больше я пил, тем больше анекдотов травил, и тем громче они хохотали. Черт возьми, бухло и спонсоры. Я уже представлял, как мы становимся лучшими друзьями, но тут, разумеется, случилось нечто. На самом деле, все к тому шло.

Я уже изобразил около десяти иностранных акцентов, пародируя разных людей и отчаянно пытаюсь не потонуть при этом в джине, когда страшным голосом завел новый анекдот: "Жила-была девочка-калека, и как-то раз отправилась она в своей инвалидной коляске на дискотеку...". Смех прекратился. "Мать, мать, мать", - завопило мое пьяное сознание, осознавшее, какую чушь я сморозил. Ну, конечно же мистер Уэбб был частично парализован, а я только что умудрился сподобится наглецу, запихнувшему две тысячи фунтов в пасть аллигатору, после чего ради забавы решившего тыкнуть его в глаз. Спонсорские деньги и мой сезон испарялись прямо на глазах. Но выбора не было. Иди до конца, Перри.

Они даже не заметили моих терзаний. Я продолжил анекдот, дошел до конца ("Спасибо, что проводили ее домой. Большинство парней оставляет ее висеть на заборе!") и застыл в ожидании реакции. Половина секунды, потребовавшаяся им для выпадания в осадок, для меня тянулась года три. Я висел на волоске от смерти, но выжил. "Уэбби" дал мне денег, и я мог приступать к сезону-84. Не так много карьер гонщиков зависело от удачности одной шутки....

Несколькими неделями позже на тестах в "Брендсе" я покрестил новую машину, столкнувшись колесами с многообещающим молодым новичком, нечаянно оказавшимся на моем пути. Обошлось без повреждений, но мне было приятно узнать, что он напугался до смерти, чего до сих пор не может мне простить. Да ладно, мне просто хотелось поприветствовать в мире гонок г-на Марка Бланделла, парня, с которым мы впоследствии станем хорошими приятелями.

11 лет спустя Марку пришлось снова понервничать – когда я был шафером на его свадьбе. "Макларен" - команда Формулы-1, с которой он подписал контракт в 1995 году - выдала нам один из своих быстрейших (240 м/час) легковых автомобилей, "чтобы мы доехали в церковь вовремя", но я едва не раскокал ее во время дообрядных тестов. Избежав аварии и потенциального счета на 650,000 фунтов, мы примчались к алтарю, Марк и Дебора сказали друг другу "Да", и я передал кольцо. После этого мы вышли на улицу, чтобы запечатлеть сей момент. Но когда фотограф принялся орать на гостей, грубо толкнул Марка и Дебору, показывая куда следует встать, я схватил его за грудки и пообещал замочить на месте, если он продолжит в том же духе. Марк, пытавшийся сохранить праздничную атмосферу, посмотрел на меня одним из своих фирменных взглядов "не могу поверить, что ты только что сделал это!" и взял с меня обещание стоять тихо и улыбаться. Я был более чем знаком с этим взглядом, потому что мы обменивались им очень часто, в разных ситуациях в разных местах по всему свету.

Однажды в Ле-Мане я стоял на сцене с микрофоном и развлекал примерно 300 человек по просьбе тур-оператора "МРИ", торгующего поездками на гонки. Я уже извещал публику, что вот-вот они смогут увидеть моего друга Марка Бланделла, и, когда он пришел на интервью, зрители радостно заерзали. Я знал, что могу воспользоваться нашей дружбой и подколками, поэтому улыбнулся гостям и начал свое интервью с фразы: "Ну что, Марки, мы с тобой наверно уже дня три не виделись!".

Марк, однако, осмотрел меня с каменным выражением лица, и, едва улыбнувшись, чтобы только я мог это заметить, произнес: "Ты о чем это, приятель? Что-то не припоминаю".

Слегка запаниковав, я продолжал гнуть свою линию: "Ну, когда мы давече колбасились!"

Он осмотрел зал и пожал плечами, будто мы никогда прежде не встречались. "Извини, приятель, кажется, ты меня с кем-то спутал".

Я уже не сомневался в том, что этот сукин сын решил меня разыграть, и был вынужден продолжать доказывать всем, что мы лучшие друзья, в то время как он продолжал недоуменно таращить глаза. Я чувствовал, что некоторые зрители ему поверили, и решили, что я конченный придурок. Я продолжал смущенно хихикать, и наконец, прикрыв микрофон, склонился к Марку и прошептал ему на ухо, что он полный... нет, не могу привести тут это слово. Выдержав паузу, этот стервец повернулся к залу и негодуя произнес: "Здесь вообще есть нормальный интервьюер?"

Эта попытка продолжалась целых 20 минут, и он ни разу не прокололся. Закончив беседу, мы вышли из зала, после чего он наконец зашелся в истерическом смехе – ха-ха, как смешно, в какую лужу он меня посадил. В этом весь Марк. Любит посмеяться, особенно, за мой счет, но часто таким образом он мстит за какие-то мои прегрешения – к примеру, как-то раз по моей наводке он почти заказал билет в Париж на несуществующее интервью вымышленной телекомпании.

Ему такие трюки по душе, потому что он – парень что надо, но ему также нравятся и кое-какие хорошие вещи в жизни, которые он получает, благодаря деньгам от команды, сделкам с землей, имуществом, машинами и... ну, вы поняли. Мальчик Марки любит сделки. В этом отношении он пошел по стопам своего отца Дэнни. Еще он унаследовал верность и умение поступать "правильно". Марк – человек старой школы, где твое слово – твоя честь, и он не приветствует тех, кто свое слово нарушает. Благодаря скорости и целеустремленности, которую Марк демонстрировал в гоночном автомобиле, с младых лет было известно, что его карьера также будет "правильной", но, все же, она состояла из куда более опасных коллизий, нежели столкновение колесами с моей машиной на тех тестах в 1984 году.

В том году моей новой командой "Моторспорт Интернешнл" управлял Барри Чаплин, лепный кореш Ральфа Фермина. Моторами, которые нам поставлял "Сколар", заведовал Алан Уордроппер – лепный кореш Барри, и после нашей первой квалификационной сессии в "Брендсе", я не задружился ни с Барри, ни с Аланом. Я квалифицировался на четвертом месте, но не был доволен настройками машины и решил, что мотору не хватает мощности. На самом деле, есть такое ощущение, что я обозвал тачку дерьмом.

После этого Барри завел песню о том, что я весь такой неблагодарный и, мол, мне надо пойти и извиниться перед Аланом. Я почувствовал себя школьником, оказавшимся перед директором старой закваски, а подобные нотации меня не впечатляли, даже когда я был ребенком. Я сообщил им, чтобы они не особо рассчитывали на мои извинения, а уж тем более наш механик, который, по моему мнению, изрядно напортачил. Боже правый, а я-то решил, что попал в профессиональные автогонки, и если у меня возникли законные основания для жалоб, то команда к ним прислушается.

В любом случае, до старта гонки оставалось все меньше и меньше времени, и я уже занял свое место на стартовой решетке в ожидании старта, когда внезапно перед носом машины возникла жена механика – и принялась грозить мне пальцем и твердить, что я испорченный мальчик, а ее муж – хороший человек, и вообще...

"Бог ты мой, - пронеслось у меня в голове, - Ральф заслал меня в чертову семейку Аддамс. Бьюсь об заклад, Нельсону Пике подобные передраги и не снились!"

В конце концов эта женщина покинула трассу – после того, как я уставился на нее сощуренным взглядом и принялся поигрывать оборотами двигателя. Кому рассказать, не поверят! Впрочем, насчет машины я был прав, потому что после старта Дейв Койн и Джон Пратт моментально испарились из вида, а я в итоге финишировал четвертым. Стало ясно, что наши командные взаимоотношения обречены на столь же долгую жизнь, что и шоколадный пожарный, но закончились они не совсем так, как я ожидал.

Я все еще дулся на них, когда мы прибыли на следующую гонку в "Оултон Парк" в Чешире, поэтому остановился в том же отеле, где разместились мои друзья Джулиан Бейли, Гари Бребхем (средний сын трехкратного чемпиона "Формулы-1" сэра Джека) и Тим Джонс (сын гоночного комментатора Брайна). Мы выпили по паре пива, немного расшалились, а затем по какой-то причине, может из-за австралийских корней Гари, мы его схватили и покрыли лицо и голову пеной для бритья. Мы катались по полу от смеха, когда в комнату неожиданно заглянул менеджер отеля и строгим голосом спросил, что здесь происходит.

Бребхем, чья голова напоминала большой ком сахарной ваты, стер пену с глаз, выглянул наружу и сказал: "А че такое, дружище, все нормально!" К нашему удивлению чувак ответил: "А, ну тогда все в порядке".

Впрочем, на следующий день все было далеко не в порядке. Койн с Праттом опять сделали всем ручкой, а я пытался удержать свое третье место без третьей передачи, отбивая атаки чемпиона "Оултона" Джона Буза. Немного за мной потелепавшись, "Бузи" решился на обгон в конце стартовой прямой при входе в поворот "Олд Холл", и закончилось это печально.

Джон не успел завершить маневр, и когда я повернул на скорости в 100 миль в час, мое заднее правое колесо наехало на его левое переднее. Машина перевернулась вверх тормашками, кубарем вылетела с трассы, ткнулась в землю и скатапультировалась вверх. Из-за громадных перегрузок мои руки оказались вне кокпита, и, когда я взлетал, увидел небеса. Каким-то образом у меня нашлось время подумать о Джулиане, получившем тяжелые переломы руки в аварии на "Снеттертоне", и инстинктивно я засунул свои локти внутрь. Машина уже приступила к саморазрушению, а встреча с землей завершила этот процесс, разметав в клочья остатки. Последний удар выбросил меня наружу.

Одно из колес улетело на трибуну, но к счастью ни в кого не попало, а затем загорелось протекшее топливо. Надо отметить, что маршалы превосходно справились со своей работой и быстро потушили огонь. Затем они вытащили меня из этой груды обломков, 10 секунд назад бывших гоночным автомобилем, и в бессознательном состоянии я был отправлен в больницу.

Авария была и страшной, и зрелищной, я запомнил каждый ее момент вплоть до приземления. Следующее воспоминание – я еду на каталке до рентгеновского кабинета, а сбоку от меня идет прелестная медсестричка. Боль в спине была невыносимой, и когда я пытался собрать свои впечатления в одно целое, она заботливо объяснила мне, что я попал в аварию.

"Да вы что? – удивился я. – То-то на подиум не очень смахивает!"

Она рассмеялась. Я пребывал в полубессознательном состоянии, со сломанным позвонком, вывихнутой кистью и синяками на ногах и вокруг глаз. Удача была на моей стороне, но позже той ночью мне повезло еще больше, когда та медсестра пришла меня проведать. Мы поговорили о моих болячках, а затем неплохо потискались. Вот такой я бравый солдатик!

Папаша подобной чуткости не проявил. Он и понятия не имел о новом приключении своего "сопливого идиота", пока на следующее утро, завтракая в голландском отеле, не наткнулся на большую фотографию, размещенную на пятой странице "Сан", запечатлевшую меня в середине полета до ближайшей стены. Вот видишь, папа, я же говорил, что стану знаменитым. Впрочем, нигде не было написано, что, пока я направлялся в госпиталь, мой начальник команды Барри принялся помогать Джону Бузу выправить колесо на машине, чтобы тот успел на рестарт! По-моему, с лояльностью тут случился небольшой перебор.

На этом с 1984 годом можно было попрощаться. Бюджет и автомобиль рассеялись над "Оултон Парком". Единственной уцелевшей деталью оказался индикатор оборотов двигателя, но даже я понимал, что нам не удастся восстановить машину вокруг одной запчасти. В таком состоянии мне три месяца было противопоказано садиться за руль, но – давайте, не стесняйтесь, назовите меня неблагодарным – по крайней мере, я больше не выступал за "Моторспорт Интернешнл"! И все же, надо было как-то возвращаться в гонки.

В течение последних двух лет я поддерживал контакт с "Толеман" – командой, выступавшей в "Формуле-1" – а ей управлял Тед Толеман, предприниматель из Брентвуда, Эссекс. Я регулярно навещался к ним в офис на встречи с их коммерческим директором Крисом Витти, который давал мне советы по всяким разным вопросам. Там же я встречал управляющего компанией и директора команды Алекса Хаукриджа, ставшим впоследствии моим большим другом и учителем. Для меня это был своего рода прогресс, потому что, благодаря им, я налаживал контакты с "Формулой-1", и чувствовал, что двигаюсь в нужном направлении. Я понимал, что не должен слишком обнадеживаться – просто еще один контакт. Это все равно, что влюбиться в девушку, которая спрашивает твоего совета, какое нижнее белье ей стоит одеть для своего бойфренда. Но какое, черт побери, кому дело! По крайней мере, твое имя не является для них пустым звуком.

Пока я набирался сил, в качестве награды за пережитую аварию в Оултоне Крис пригласил меня на ГП Бельгии в Золдер. Благодаря "Сан", о моей аварии знал весь автогоночный мир, вкуче с другими изданиями, пишущими о гонках, включая журнал "Мотор", чей спортивный редактор Рассел Балжин предложил подбросить меня до трассы. Я хотел извлечь из этой поездки максимум, и посему завел разговор о том, чтобы журнал Рассела помог мне, когда я снова сяду за руль. Пока мы добирались до трассы, у нас созрел план, по которому я оставляю на борту своей машины небольшое пространство для наклеек журнала, а они печатают статьи о моих подвигах, и эти статьи принесут пользу как мне, так и спонсору.

Тогда я еще не знал, к какой большой сделке торю себе путь. Мы прибыли в паддок Формулы-1, и я развеселил кучу народа фотографиями своего крушения. Помню, как показывал покадровые фото гонщику "Рено" Дереку Уорвику, а он сопровождал каждое фото смешной ремаркой. Зато новое приобретение "Толемана", чемпион "Формулы-3" Айртон Сенна пробежался глазами в полном молчании, подмигнул мне, произнес "повезло" и удалился восвояси.

В то время даже просто пообщаться с этими парнями было для меня фантастикой, ведь я искренне ими восхищался, и мне было приятно, что они говорят со мной, как с собратом-гонщиком. Мне не хотелось с ними расставаться, поэтому следующей остановкой на моем пути стал моторхоум "ТАГ-Вильямс", где я планировал отыскать Мансура Ойеха, богатого спонсора "Вильямса" и владельца гигантской компании под названием "Техник Авангард". С большой спиной ходьба мне давалась мне с трудом, но, опираясь на свой оптимизм, я доковылял до его двери и постучал в нее.

Заход оказался неудачным, но не таким уж бесполезным по сравнению с некоторыми другими моими попытками. С самим хозяином поговорить не удалось, я оставил видео с

записью моей аварии и приложил записку с просьбой о помощи. Что ж, вестей от него с тех пор так и не поступало, зато несколько лет спустя в Монако я встретил Чарли Крейгтона Стюарта, работавшего в "Вильямсе", и он рассказал мне, что г-на Ойеха настолько впечатлило мое видео, что он крутил его снова и снова. Еще он сказал, что Мансур действительно собирался мне помочь, но кто-то из команды (не желая, чтобы у их спонсора появились иные интересы) отговорил его от этого поступка. Услышав рассказ Чарли, я впал в такое состояние, будто выиграл в футбольном тотализаторе, но забыл отослать купон.

Тем временем в родных пенатах, после моего шоу на "Оултоне" "Уэбби" рвал и метал от того, что две тысячи оказались выкинуты на ветер. Он известил меня, что крайне недоволен тем, что я прекратил выступления, и что я – отъявленный придурок, его обокравший – наверно, он не нашел лучших слов, чтобы сказать "выживший". Я решил немного его задобрить и, благодаря Ли Хортону и Дену Морзе, проторчавшим целый день в гоночной школе "Брендс-Хетч", организовал публичное шоу, репортаж о котором появился на развороте "Эссекс Хроникл".

К сожалению, г-н Уэбб уже решил пойти до конца. По всей видимости, позабыв, как ему нравились мои шутки, он сообщил, что может либо реанимировать меня, либо растереть в порошок, и что он решил "растереть меня в порошок". Меня весь этот бред также не радовал, и в запарке я попросил его продемонстрировать свой лучший удар. По-моему, он так до конца и не понял, что я не питал особого восторга от того, что сломал спину. Как и от того, что оказался на обочине, в который уже раз.

5. "Уодди лав стори"

В этой девчонке было что-то необычное. В ее красоте изысканные манеры сочетались с невероятной грацией.

Пребывая в полнейшей депрессии, я договорился с моим арт-директором Йеном Шефердом попить пивка в базильдонском городском центре. Для того, чтобы по собственной воле туда отправиться, настроение должно быть по-настоящему хреновым, но оно резко улучшилось, когда я неожиданно столкнулся там с бывшей подружкой Боба Таппина. Как ни странно, она шла под ручку с Карен Уоддилав - стройной, 170-сантиметровой девушкой со светло-голубыми глазами, за которой я пытался приударять в колледже. Я постоянно вспоминал о ней, и вот она стоит передо мной, только-только вернувшись из Америки.

Судьба преподнесла мне шикарный подарок, но сделала это опять в самый неудачный момент. Четыре года назад я выставил себя клоуном, напившись до бессознательного состояния. Нынче вокруг моих глаз все еще оставались синяки от моей экстренной посадки в "Оултоне", и выглядел я довольно жалко. Тем не менее, сердце в груди колотилось как перед стартом гонки, но я пытался сохранять спокойствие и решил воспользоваться ситуацией. Я сообщил ей, что больше не учусь в колледже. О, боже! Вот это начало! Она что, идиотка, думать, что я до сих пор там учусь? А я что ли полный придурок, чтобы пятый год пересдавать экзамены? Я улыбнулся и быстро ввернул, что теперь я гонщик, восстанавливаюсь после аварии, и не согласится ли она со мной посидеть в бар-кафе?

Забавно, насколько на первый взгляд безобидное намерение пообщаться во время обеденного перерыва в торговом центре может превратиться в одно из поворотных событий в чьей-то жизни. Она согласилась – и я представляю, как в этот момент ведущий исчезнувшего во тьме времен телешоу посмотрел на нее с укоризной и произнес: "Оппачки! Прощу прощения, любовь моя. Ответ неправильный. Вы только что потеряли тихую спокойную жизнь, двухкамерный холодильник и поездку в Майами. А взамен вы получаете поломанного водителя гоночных машин с карьерными перспективами лемминга".

Впрочем, если Карен-Джейн Уоддилав (или попросту Кей-Джей) и слышала этот голос, то ни на минуту не смутилась. Она обожала приключения, а ее работа (в секретном правительственном отделе) рутинной, естественно, не отличалась. Мои смутные колледжские подозрения на ее счет полностью подтвердились. В этой девчонке было что-то необычное. В ее красоте изысканные манеры сочетались с невероятной грацией. Я был ослеплен. Возможно, мое заявление прозвучит несколько сентиментально, но в тот день я понял, что

люблю ее, когда мы прикончили третью бутылку "Мэд Дога 20/20". Прости, Карен, я хотел сказать – к тому времени, когда подошли к концу долгая беседа и вино в бокалах.

Со всеми остальными подружками расставание происходило по их инициативе, но меня это не особо волновало, и именно поэтому они меня и бросали. Однако, теперь я нашел человека, без которого не представлял своей жизни. Мы с Карен встречались каждый день на протяжении следующих трех месяцев, и обручились в феврале следующего года. Мы закатили шикарную вечеринку, на которой присутствовали и мои друзья гонщики Формулы-1 – Марк Бланделл, Джулиан Бейли и Джонни Херберт. Мы танцевали под аккомпанемент джаз-бенда, и я сообщил ей, что невероятно счастлив. Она тоже была счастлива, но вообще говоря, по жизни Карен настоящий боец.

За эти годы мы прошли через множество испытаний, и иные прочие давно бы послали меня куда подальше – но не Кей-Джей. Естественно, у нее порой случаются срывы, но я считаю это одной из черт ее сексуальности. Она очень умна, и практически по любому поводу обладает собственным мнением, особенно насчет моего поведения, но если кому-либо и дано меня понять, то только Кей-Джей. В настоящий момент, после 18 совместных лет и трех дочерей, я все еще люблю ее.

Итак, с августа 1984 года я больше не пытался достигнуть вершин в одиночестве. Отныне у меня появился самый лучший напарник, о котором можно только мечтать.

6. Деньги, деньги, дребеденьги...

Мне до чертиков хотелось прорваться в Формулу-1, но если продолжать двигаться такими темпами, то я окажусь там, когда мне стукнет 78.

С тех пор, как я искурочил "Ван Дьмен", минуло 7 месяцев, а поскольку я нигде не работал, мои финансы распевали очень жалостные романсы. Банковские крысы требовали погашения задолженности в размере непостижимых 3000 фунтов, на что мне был выдан один месяц, спустя который я буду вынужден продать "БМВ-316", на котором я доехал до банка. Я принял эти условия, что, кажется, их успокоило, слава богу, они не знали, что машина была не моя. В любом случае, в моем распоряжении было четыре недели, и мне пришлось разработать "План По Решению Проблем", гордится которым особого повода у меня нет. Как говорится, не пытайтесь повторить это дома.

Я нашел 4000 фунтов, которые один европейский спонсор был готов заплатить за то, чтобы в течение трех гонок его имя украшало борта машины "Формулы-Форд-2000". Однако, большинство команд требовало от меня около 5000 фунтов. В итоге, я решил заключить договор на одну гонку, что обошлось мне в 1200 фунтов. В общем, я снова вернулся в большой бизнес, в то время как парнишка по имени Деймон Хилл, наоборот, только совершал в нем первые шаги.

В квалификации я был несказанно рад своему второму результату в дождевых условиях, но по мере того, как трасса подсыхала, я опускался все ниже и ниже. После заезда я чуть было не исчез из протоколов вообще, когда мой старый друг г-н Уэбб решил сдержать свое слово и попытаться дисквалифицировать и меня и мою команду. За что? За то, что на трассе мой напарник показал средний палец Гари Бребхему! Задумано было неплохо, да только ничего из этого не вышло.

В гонке я был крайне осторожен, средних пальцев не показывал, рожи не корчил, и финишировал девятым. Если вспомнить, что я не гонялся почти год, - вполне пристойный результат, и это сподвигло журнал "Автоспорт" на упоминание моего имени в отчете о гонке, который я и отослал своему спонсору. Вот тогда-то меня и посетила идея моего "Плана ПРП".

Мне ужасно хотелось собрать все разрозненные детали воедино и подготовить полноценное возвращение в гонки в 1985 году, но сначала нужно было разобраться со своими проблемами, так что... э-э-э... ну, как бы это сказать... В общем, думаю, надо признаться, что после того, как я отдал команде за гонку причитающую сумму, то оставшиеся 2800 фунтов спонсорских денег я оставил себе на раздачу долгов. Разумеется, я осознавал, что нужно

будет как-нибудь объяснить спонсору, что в двух других гонках я не поеду. Но так как мне было известно, что ни один спонсор этому не обрадуется, я про это типа... забыл.

Я сделал несколько копий статьи, где меня упомянули, затем аккуратненько вырезал свое имя и наклеил в два следующих отчета на то место, где имя какого-нибудь гонщика совпадало по длине с моим. Потом я отксерил эти "улучшенные" версии, и, скрестив пальцы, отправил своему спонсору. Обзоры ему понравились, и мне было очень неловко, когда он поздравлял меня с моими великолепными выступлениями. Он так и не осознал, что оказался единственным человеком в мире, полагавшим, что в двух последних гонках Зимнего Чемпионата "Формулы-Форд-2000" я финишировал на подиуме.

Я испытывал чувство вины, но в 23 года не смог придумать ничего лучше, что вытаскило бы меня из неприятностей и не убило мою мечту. Я не забыл о своем плохом поведении, и спустя два года поместил рекламу этого спонсора на более хорошую и быструю машину.

Зимой я решил оставить возможную карьеру фальсификатора и вернулся на работу к своему отцу. Меня поставили на сборку водометных машин, очищавших буровые установки от грязи и нефтяных пятен. С этой работой справилась бы и свихнувшаяся макака, но, по крайней мере, у меня появилась возможность вновь отправиться на поиски спонсоров. Прежде мы эти водометы покупали, но, будучи миллионером уже три года, папаша решил, что он - король мира, и принялся скупать компании, такое оборудование поставлявшие.

По удивительному совпадению, это ознаменовало и начало его банкротства, стремительно прогрессирующее после того, как отец решил, что ему просто необходим личный самолет. Хотя, думаю, все началось еще раньше. Когда он купил пару ослов - вполне в духе компании, за счетами которой присматривает финансовый директор, сидящий на кислоте. В довершение всего он вложил 500000 фунтов в провальный проект по повторной переработке нефти, наверняка придуманный тем же умником, или, по крайней мере, под тем же наркотиком.

И вот теперь я пытался отговорить его от покупки самолета "Хоукер Сиддели-HS125", крича примерно следующее:

- Ну на кой, на кой оно тебе сдалось?

Знаете, что он ответил? Он оттарабанил свою привычную ностальгическую тему:

- Сынок... мы родом из Ист-Энда... у нас никогда не было денег... и меня дважды бомбили.

Я не увидел тут логики и поинтересовался:

- Ну а это-то тут причем?

И тут, ссутулившись, он произнес:

- Но самолета-то у нас никогда не было!

Я продолжал обивать пороги промышленных магнатов и копил деньги. Я отчетливо понимал, что все сильнее отдаляюсь от семьи. Это я менялся или они? Я хочу сказать, что даже Стиви Уандер смог бы увидеть, что за этот бизнес скоро никто больше 20 фунтов не даст. А они в свою очередь думали, что я по-прежнему витаю в облаках.

Меня активно отговаривали от моих планов, и помню, где-то в это время отец взбунтовался и сказал, что я бездельник, у которого ничего не получится. Это меня очень огорчило. По-видимому, никто не думал, что моя работа и упорство заслуживают хоть какой-то похвалы, а папа, очевидно, забыл, как всего лишь год назад он махал мне с трибуны, поздравляя меня с победой в чемпионате "Звезда завтрашнего дня". Единственным итогом этой лекции стало ухудшение наших отношений, и в итоге я выработал для себя стратегию, которую начал применять ко всем: "Если вы во мне не заинтересованы, то и мне от вас ничего не нужно". Сейчас, став отцом, я наконец понял их заботы. О детях нельзя не беспокоиться, ты всегда думаешь об их будущем. Мир жесток к мечтателям. Впрочем, той зимой я познакомился с

несколькими взрослыми, которым понравилась именно моя мечта, и я заключил больше сделок, чем Люк Ловкая Рука. Я нашел несколько компаний, каждая из которых ссудила мне какое-то количество денег, после чего мои скауты напали на золотую жилу – они рассказали о некой базилдонской компании, у которой в фойе висела картина с гоночным автомобилем. И, как потом окажется, цены этой картине не было.

Меня спасла фирма "Хаутол Уайтинг", специализировавшаяся на дизайне автомобилей, и это было здорово, потому что я смог совместить сделку с ними с контрактом с журналом "Мотор", претворенным в жизнь спустя пару дней после посещения Гран-при Бельгии. Через пару дней я встретился с приятным парнем Кеном Эдмондсоном, который выслушал меня с улыбкой на лице. Ему понравилась моя идея, связи с "Мотор" и я сам. Он предложил 5 тысяч на 1985 год, которые я решил взять, а еще добавил, что если у меня все получится, "Хаутол Уайтинг" может стать моим пропуском на вершину.

Однажды я спросил Гая Эдвардса, миллионера-профессионала по части автогоночного спонсорства, каков секрет нахождения спонсорских денег. Он ответил: "6 букв, а именно 'P', 'A', 'B', 'O', 'T' и 'A'". Думаю, Гаю пришлось по душе моя хватка, и в будущем он не раз уделял мне время для бесед о необходимости правильной самоподачи и долгосрочного планирования.

Уроки были усвоены, и мой новый план состоял в том, чтобы остаться в "Формуле Форд-1600", используя этот год в качестве трамплина в "Формулу-3", где в 1986 году я с легкостью бы всех порвал, как это продемонстрировал в 1984 году мой приятель Джонни Дамфриз. Чтобы это сработало, мне нужно было заоблачное количество денег, и я приступил к работе над собственной рекламой – 12-страничной брошюрой, способной поразить в самое сердце всех, президента Рейгана включительно.

Это могло влететь мне в копеечку, но я пошел иным путем. Я провел ряд исследований, после чего встретился с несколькими местными компаниями. Я убедил рекламное агентство "Уолкер Рост Адвертайзинг" разработать дизайн моей брошюры, "Делта Пейпер" – снабдить меня бумагой, а "Тарн Принт" – ее напечатать. И все это бесплатно, в обмен на размещение их имен на своей машине. "Ли Купер" осталась на борту, а еще я заключил сделку с отелями "Крест Отелс", чтобы получить бесплатное проживание. И, наконец, мой кузен, Гари "убийца 'феррари'" Денхэм уговорил дилеров "Вольво" из "Гаража Саут-Хилл" предоставить мне дорожный автомобиль. Местные газеты поместили эту новость рядом с фотографией моего полета в Оултон-Парке под заголовком: "Вы бы доверили машину этому человеку?". Ваше здоровье, ребята!

Теперь, благодаря наклейкам 11 разных компаний на мне и моей машине, я выглядел так, будто у меня денег больше, чем у какой-нибудь страны третьего мира. Проблема состояла в том, что в моем распоряжении находилось всего 12 тысяч, и даже тогда, в 1985-м, этого было явно не достаточно. Кровь из носа надо было выигрывать стипендию для британских гонщиков, учрежденную несколькими годами ранее энтузиастом по имени Стив Сиденхэм. Он мечтал помогать безденежным пилотам, и его усилия облегчили страдания новоиспеченным британским гонщикам "Формулы-1" Джонатану Палмеру и Мартину Брандлу. Система базировалась на частных и корпоративных взносах, за что члены фонда получали кучу привилегий и скидок, а также могли проголосовать в трех различных категориях за пилотов, которым эти деньги они хотели бы вручить.

Я нацелился на стипендию "Гоняйся за Британию", как ракета с лазерным прицелом. Вооруженный договоренностями с двумя другими гонщиками и картой северного полушария, я начал выпрашивать голоса за себя в "ФФ1600", за Эндрю Гилберт-Скотта в "Формуле-3" и за Грэма де Зилля в "Формуле-Форд-2000". Тем временем, они делали то же самое для меня.

Подсчет голосов завершился, и теперь, когда корпоративное финансирование взяла на себя компания "Систайм Компьютерс", были объявлены имена гонщиков-стипендиатов: Эндрю Гилберт-Скотт и Энтони Рейд в "Формуле-3"; Джон Пратт в "Формуле-Форд-2000"; и в "Формуле-Форд-1600"... да, девочки и мальчики, от Литтл Баддоу до Эссекса... вы отдали за него свои голоса, добро пожаловать назад, Перри Маккарти собственной персоной! Внезапно оказалось, что заговаривание зубов может приносить какую-то пользу, а Стив Сиденхэм

выдал фразу, мол, победа в категории "Формула-Форд" была для меня легкой прогулкой... Мой приз включал в себя одолженный "Ван Дьеменом" гоночный автомобиль, восстановление двигателей от "Министер" и бесплатную страховку от "ТЛ Клоувс".

Агитация за голоса не представляла собой ничего криминального, и была обычным делом, потому что, естественно, таким образом увеличивались денежные средства фонда. И все же как-то раз организаторы чувство юмора потеряли. Несколькими годами ранее мой друг Джулиан Бейли выиграл стипендию в категории "ФФ1600" с помощью весьма коварного плана. В то время у Джулса был приятель в Норфолке, у которого, в свою очередь, было много друзей, и он выслал Джулиану список их имен и адресов. Понятия не имея, что это за имена, Джулиан вписал их в кипу бланков, каждый из которых являлся бюллетенем в его поддержку, и отправил их в комиссию, заплатив по 10 фунтов за почтовые услуги. Победить-то в он победил, но вскоре жители Кингз Линн весьма удивились письмам с уведомлением о бесплатном членстве на пару с благодарственной открыткой.

Впрочем, несколько недель спустя кто-то из "ГзБ" обнаружил, что слова "Кингз Линн" написаны неправильно в 100 различных бланках, и обман Джулса был раскрыт. Подозрения подтвердились, когда один из "голосовавших" позвонил и поинтересовался: "Что за фигню вы мне присылаете? Я не знаю, кто такой Джулиан Бейли!". Стиву Сиденхэму это не понравилось, но к тому времени Джулиан выиграл уже три гонки, и поддержки его лишать не стали. Ирония судьбы заключалась в том, что рассылка обошлась Джулсу в 1000 фунтов, в то время, как стипендия составляла лишь 750.

Моя собственная победа в номинации стала прекрасной новостью, но, честно говоря, денег мне не хватало еще столько же. И тем не менее, всем тем, кто говорил, что для меня гонки закончились, надо было еще раз взвесить свои слова: я благополучно вернулся в гонки, подписал контракт с "Миллдент Моторспорт", и в моем распоряжении находились толпы болельщиков, желавших мне всяческих успехов.

Я был готов пойти в атаку на британский чемпионат, но возникла одна маленькая проблема: я не хотел этого делать. Мне просто не хотелось провести в "Формуле-Форд" четвертый год кряду. Это уже напоминало тюремное заключение. Мне до чертиков хотелось прорваться в "Формулу-1", но если я буду продолжать двигаться такими темпами, то окажусь там, когда мне стукнет 78. Я устал от роли "начинающего" пилота, мне хотелось стать звездой. Ну почему я не мог перепрыгнуть через пару "Формул"? Возможно, я страдал от Посттравматического Синдрома Поиска Спонсорских Денег, но моя мотивация упала именно в тот момент, когда ей надо было быть на высоте, ведь мне предстояло сражаться с такими будущими звездами, как Джонни Херберт, Деймон Хилл, Марк Бланделл, Бертран Гашо, Ален Меню, в ролях второго плана выступали Пауло Каркасси, набравший форму Джонатан Банкрофт и психозный Линдоро да Сильва.

Я взял себя в руки и приступил к работе, но, принимая во внимание результаты, к которым я стремился, этот сезон оказался полной катастрофой. Несколько раз я сталкивался с Пауло; когда ему было не до меня, я сталкивался с Бертраном, когда же Бертрана не оказывалось поблизости, меня атаковал Линдоро. На моем "Ван-Дьемен-РФ85" не осталось живого места, и владелец "Миллдент" Стив Фаррелл обратил мое внимание на все возрастающую кучу поломанных частей, которыми я исправно его снабжал. Так как у нас не было денег даже на регулярные тесты, мы не могли себе позволить такую роскошь, как аварии.

Самый ужас начался на гонке в Донингтоне, когда из-за отказа двигателя мы не смогли пройти квалификацию, и организаторы поставили меня в самый конец стартового поля, на 26-е место. Отличный первый пункт моего списка "О Боже, Только Не Это", особенно в свете того, что мои возможные спасители "Хаутол Уайтинг" забронировали ложу и пригласили 20 гостей, чтобы понаблюдать за своей восходящей звездой. Поэтому, сидя в 100 метрах позади поула-позиции, я был настроен на жесткую и бескомпромиссную борьбу.

Когда зажглись зеленые огни, я совершил фантастический старт. Мне нужна была только победа, на кону стояла вся моя жизнь. Эту гонку я запомнил на всю жизнь, потому что, к своему собственному удивлению, на первом же круге я обогнал 19 машин и прорвался на седьмое место.

Для первого круга в принципе это было совсем неплохо, и мне бы на этом успокоиться, но я не мог думать ни о чем, кроме погони за лидерами, и в последнем повороте увидел просвет как раз по ширине Маккарти. Я затормозил в последнюю микросекунду и нырнул внутрь в борьбе за шестое место. Машина, шедшая впереди, повернула в тот же самый момент, и я, тормозя с дымом из из-под колес, остановиться не успел. Я врезался прямо ему в борт. Задним умом я догадался, что "последняя микросекунда" должна была начаться на целую секунду раньше. И, только ради того, чтобы этот день добил меня окончательно, выяснилось, что моей жертвой стал напарник по команде Тим Джонс.

Эвакуатор оттащил наши разбитые машины к паддоку, словно пару дохлых кошек, и свалил их перед боксами моей команды. Я понимал свою вину, и когда вернулся, чтобы держать ответ, то моему взору предстала толпа, изучавшая останки машин "Миллидент" с тем же омерзением, какое бывает у студентов-биологов, препарирующих лягушек.

Владелец команды Стив, порой заикавшийся, пребывал в достаточно грустном настроении и перед лицом толпы сказал мне: "З-знаешь, П-перри... Гонки не в-выигрываются и не проигрываются на п-первом круге..."

Я ответил: "Ага, тебе-то легко говорить!" Стив не знал, смеяться ему, или все-таки задать мне жару, и он помчался за мной по всему паддоку с криками "уб-б-блюдок!".

Я гордился своим остроумием, но перед командой мне было неловко. Мне нравился Стив и мой механик, Малькольм Оустлер (ставший впоследствии одним из лучших конструкторов в "Формуле-1") – они выполняли отличную работу при весьма ограниченном бюджете. Помимо этого, я был уверен, что эта авария заставит моих спонсоров хорошенько подумать над тем, нужна ли им такая "восходящая звезда". Приближаясь к ложе "Хаутол Уайтинг", я чувствовал себя всходящим на эшафот, но когда вошел внутрь, провалиться мне на этом месте, если они мне не улыбались и не сочувствовали! По всей видимости, они оценили мою волю к победе. Ладно, пусть некоторые из них думали, что я безумец, но даже они считали, что первый круг был великолепен. Они все еще были на моей стороне, и я остался в игре.

По ходу сезона мы обычно были близки к скорости лидеров, но, как и везде в автоспорте, "близко" означает разницу между победой и проигрышем. Конечно, у меня находились свои оправдания – гонщики вообще знамениты своими оправданиями – но у нас были очень серьезные проблемы. Мы не проводили тесты, поэтому у меня не было возможности практиковаться в езде против более опытных пилотов, и мы не могли экспериментировать с регулировками, чтобы заставить машину ехать быстрее. Но, думаю, самой большой проблемой было то, что из-за своих опасений не перейти в "Формулу-Форд-2000" или "Формулу-3" я делал слишком много ошибок. Обычный сценарий был таким: квалифицироваться в первой шестерке, с кем-нибудь столкнуться, откатиться назад, пробиться снова вперед, финишировать в первой шестерке, потом выпить пару пинт пива и вернуться домой с Карен в полной тишине, что порой пугало меня больше, чем вылет с трассы лидером гонки.

Что ж, хоть моя мечта и дала трещину, я решил, что это было все же лучше кошмара нефтяных вышек. Я в последний раз отправился в Северное море, чтобы попытаться понять, почему "ДЖМ Констракшн" пребывает в упадке. По прибытии я увидел кое-что скверное, и понял, что манера поведения двух наших рабочих может стоить нам контракта. В жарком споре я потерял терпение и как следует врезал зачинщику мятежа, после чего принял командование на себя и отослал парочку этих разгильдяев домой на ближайшем вертолете.

Я сделал все это с незащищенным тылом, перед лицом 12 парней, которым не был по душе, но я пошел на этот поступок потому, что из-за них мог пострадать мой отец. По-моему, я все сделал правильно, но кому-то из компании это не понравилось, и отца уговорили взять этих молодцов обратно. Я взбесился. Папаше следовало быть на моей стороне, а раз нет, мне не оставалось ничего иного, кроме как улететь домой на вертолете, после чего уволиться из компании.

В конце года я еще раз внимательно обдумал свою жизнь и пунктирную карьеру гонщика. Я решил, что даже если мне всю жизнь придется рыскать по улицам города в поисках спонсорской поддержки, а потом впечатывать эти деньги в ближайшую стену – все равно это

лучше монотонной жизни в Северном море – или где-нибудь еще. Я же гонщик, у меня есть реальный шанс пробиться на вершину. Конечно, продвигался я со скрипом, но жалеть себя было глупо, потому что впереди меня ждал еще долгий путь. Мне надо было продолжать бороться и не оставлять попыток пробиться наверх, и мой опыт работы на нефтяных платформах как нельзя лучше годился для поднятия мотивации. Мне ни за что нельзя было забывать те времена, когда я цеплялся за леса на высоте 100 футов над морем, обдуваемый промозглым ветром, и пытался возвести временную платформу на участке размером с автостоянку, на которой, по завершении процесса я стоял, проклиная все на свете.

Нет, Перри, мальчик мой, гонки – хорошие или плохие – определенно лучше обыденной жизни.

Мои аварии проделали в нашем бюджете дыру в 4000 фунтов, и владельцу команды Стиву Фарреллу требовались деньги. В попытках найти их я испробовал все средства, кроме металлоискателя, как вдруг мне позвонил мой друг Энтони Роджерс, чтобы сообщить плохие новости. Моего старого школьного приятеля Тони оштрафовали за вождение в нетрезвом виде, после чего он продал свою машину. Я спросил, сколько он за нее получил. Ему не нужно было быть ясновидящим, чтобы понять причину моего интереса: "4 штуки. А сколько тебе надо?", - ехидно поинтересовался он.

- Э-э, Маттли... мне нужно всё.

- А когда ты мне их вернешь? - спросил он нервно.

Я честно ответил, что не знаю. Вот так, без всяких гарантий, Энтони дал мне всю сумму, благодаря чему мне удалось сдержать слово, данное Стиву.

Несмотря на то, что мои результаты были ужасны, этот сезон в "Формуле-Форд" должен был стать ступенькой на пути в "Формулу-3". Моя новая супер-пупер брошюра наконец увидела свет и должна была помочь мне в рекламе. Ей нельзя было быть некрасивой, так как для того, чтобы получить место пилота в топ-команде, мне требовалось собрать около 120000 фунтов,

Почему так много? Ну что ж, скажем, вы достаточно ненормальны, чтобы стать гонщиком. Предположим, вы уже получили нужную лицензию, и вам нужно попасть в команду с испытанным составом, способную поставлять и настраивать конкурентоспособную технику. Как и в любой другой профессиональной сфере, они подсчитают затраты, необходимые для победы. В этот счет будет включена дополнительная работа, возня с двигателем, затраты на покрышки, топливо, стартовые взносы, переезды, проживание, страховка, зарплата персонала, амортизация оборудования и их собственная прибыль, которую они пытаются припрятать или, по крайней мере, о ней умолчать.

Если у вас есть собственные деньги, много денег, это замечательно. Вы просто вручаете им нужную сумму и садитесь за руль. Если у ваших родителей, бабушки или тети водятся деньжата, то, прилично поунижавшись, вы сможете их получить. Но если вы простой смертный с пустыми карманами, вам нужно поймать одно редкое животное, известное как спонсор. Спонсоры застенчивы и неуловимы, и по шкале "редкой встречаемости" идут сразу же за Лордом Луканом, Гленом Миллером, Бигфуттом, Шергаром и Лох-Несским Чудовищем.

Некоторые гонщики для отслеживания спонсоров используют агентов, но, в основном, эти специалисты либо дороговаты, либо бесполезны, либо и то, и другое сразу. Поэтому гонщикам приходится искать спонсоров своими собственными силами. Большинство попыток терпит неудачу, и вследствие этого все меньше и меньше гонщиков движется вверх по гоночной карьерной лестнице. Помимо таланта, деньги – вот эквивалент пищи в Дарвиновской теории естественного отбора. Впрочем, порой примерно с такими же шансами, как в игре в лотерею, вам может повезти и вы найдете того, кто захочет вас поддержать. После чего, возможно, он вручит вам нужное количество денег, что позволит выступать без всяких компромиссов.

Но почему спонсор вкладывает деньги? Одному Богу известно. Может, потому, что они увидели возможность – или им ее хорошенько разъяснили – поместить свое имя на

офигительной гоночной машине с суперзвездой за рулем, принадлежащей топ-команде, и как это может быть использовано для разных маркетинговых и промоутерских акций. Тогда пи-ар и рекламная прибыль сравнивается с понесенными затратами, и если спонсор соглашается платить, значит, по его оценкам затраты потом окупятся.

Впрочем, истина порой очень неоднозначна. Почти всегда случается, что вы знаете главного босса лично, или какой-нибудь ваш знакомый знает его лично, или этот босс любит гонки. Инициатива должна исходить сверху, так как практически любую компанию с оборотом более 20 тысяч фунтов преследуют толпы просителей ("разве-мы-не-великолепны" и "помогите-чем-сможете"), множество спортсменов, людей искусства и тысячи благотворительных организаций. Бедняги в маркетинговых отделах уже к 11 утра мечтают забраться в окопы, и у них вырабатывается иммунитет к любым звонкам или письмам, начинающимся словами "хочу предложить вашей компании фантастическую возможность".

Вы можете сказать им: "Послушайте, я нашел Элвиса, он хочет прыгнуть с парашютом из "Конкорда" в перерыве финала Кубка Мира по футболу с рекламой вашей фирмы на груди всего лишь за 50 фунтов", а они ответят: "Извините, наша корпоративная политика запрещает спонсировать опасные виды спорта". Я не шучу. Они просто отказывают и все. Наверняка, помимо отражения нападков хищников вроде меня, им есть чем еще заняться, и я могу понять их точку зрения. Но все же некоторых из них мне хочется придушить.

В большинстве случаев важны личные связи. Встретьтесь с тем, кто принимает решения, рассмешите его, спойте песню, покажите фокус, сделайте все, что только возможно, но добейтесь его расположения. Вспомните поговорку: "важно не то, ЧТО вы знаете, а то, КОГО знаете". Я добавил к ней: "...и если вы до сих пор его не знаете, узнайте скорее".

Я следовал этому принципу множество раз, например, когда осаждал одну фирму по производству компьютерных игрушек. Несколькими месяцами ранее я звонил и писал им письма, но обломался – никакого интереса, большое спасибо, до свидания - они не пожелали со мной встретиться. Я устал от постоянных "нет" в ответ, и подумал: "А как насчет того, чтобы добавить немножко "звездности"? Я позвонил мистеру Кларку и попросил секретаршу соединить с офисом начальства. Надо сказать, у меня неплохо получается подражать чужим голосам, тем более, я несколько минут потренировался говорить со специальным акцентом. Я произнес:

- Да, здравствуйте. Это Джеймс Хант. Я бы хотел назначить встречу Грэму, чтобы обсудить моего молодого протеже Перри Маккарти.

Злующая помощница босса растаяла быстрее, чем масло на сковороде.

- Вы тот самый Джеймс Хант? - ахнула она.

- Да, - сказал я уверенно и улыбнулся маме, нахмуренно смотревшей на меня из дверей кабинета.

- Что ж, у Грэма есть свободное время в следующую среду в 10 утра.

- Супер, - ответил я. – Значит, увидимся.

Я приехал, как было запланировано - естественно, в одиночестве - и, после небольшой тренировки в извинениях разочарованной секретарше, меня провели к боссу. Спокойствие, Перри, только спокойствие. Только не волнуйся. Все получится. Я глубоко вздохнул и сказал: "Джеймсу пришлось уехать по делам. Однако, он передал вам привет и попросил меня рассказать вам о возможном спонсорстве."

Наступила неловкая пауза. Бизнесмен не сводил с меня глаз. Потом его губы медленно превратились в ухмылку, и он произнес: "Неплохо придумано, сынок. Вон отсюда!".

Оппаньки. Игра проиграна, поэтому я, смущенно хихикая, попятился назад, выдавив из себя: "Что ж, ладно. Бывайте".

В другом эпизоде сериала "Встречи с боссом" мне не удалось даже хихикнуть. Не изменяя компьютерной индустрии, я прослышал о том, что в Лондонском Олимпия-центре организуется большая выставка, и я прознал, что компания "Амстрад", бизнес-феномен 1980-х, собирается в ней участвовать. Я прикинул, что лучшее время нанести удар – это день для прессы, ведь один из самых богатых британцев Алан Шугар, директор компании, стопудово будет там. Я представил, как происходит наша встреча, мы чего-нибудь выпиваем, и знакомимся. Если я ему понравлюсь, то уже через 2 года окажусь в "Формуле-1" безо всяких усилий. Но, прежде, чем стать с ним лучшими друзьями, мне нужно было проникнуть на эту выставку в тот самый день. Я попросил своих знакомых из "Эссекс Хроникл" Ли Хортон и Дина Морзе сообщить устроителям выставки, что для газеты это событие будет освещать один репортер по имени П. Маккарти, и нужно выписать ему пропуск. Ли и Дин обожали подобные штучки – они тоже были сумасшедшими, и мы частенько веселились вместе.

В общем я получил свой пропуск, приехал на поезде в "Олимпию" и вскоре заметил г-на Шугара, окруженного толпой людей. У него было явно много дел, потому что он ходил от одной группы людей к другой, третьей, четвертой, и никогда не был один. Целую вечность я следил за его перемещениями, и уже начал чувствовать себя Стюартом Грейнджером в кино про сафари. Я был браконьером, он – моей добычей, и мне нужно было дожидаться, пока он останется в одиночестве.

Примерно через два часа он, в конце концов, совершил ошибку и отделился от группы. Это был мой шанс, и я уверенно и решительно подошел к нему.

- Здравствуйте, г-н Шугар. Меня зовут Перри Маккарти, могу ли я ненадолго вас отвлечь?

Он даже не замедлил шаг и проворчал: "Нет, не можете. Я очень занят". С этими словами он избежал моей ловушки. Я не знал, что сказать. Просто стоял, разинув рот. Все пошло наперекосяк, я был просто убит. Конец дня, конец моим планам. Наверное, прежде чем поздороваться, мне надо было метнуть в него дротик с транквилизатором. Отказы вообще сложно воспринимать, а регулярные отказы могут заставить тебя чувствовать себя таким же популярным, как Человек-Слон. Это ничто иное, как саморазрушение, но если перестать предпринимать попытки, ты просто вылетишь из игры.

Настал Новый - 1986 - год, в котором в своих мечтах я оказывался в "Формуле-3". Но к середине января у меня не было денег, все мои встречи провалились, как всегда, и время было на исходе. Я был в отчаянии, но это было со мной не в первый раз, и определенно не в последний. Мне нужна была серьезная поддержка, и быстро. Так что черт с ними – с исследованиями, поиском компаний, рыночной совместимости и комплексной рекламе: отныне я рассылал свои новенькие брошюры всем, кто элементарно умел читать.

День за днем я только и делал, что ждал хоть какого-то положительного ответа. Каждое утро я сбегал вниз, чтобы проверить почту, но письма с единственной репликой "Нет!" различались только названиями компаний. Впрочем, однажды я получил ответ от одного международного подразделения банка, с которым встречался несколько месяцев тому назад, и который тогда также ответил отказом. Я был заинтригован, и, будучи оптимистом, ждал лучшего. Медленно открыв конверт, я прочел письмо, начинавшееся словами "Дорогой Перри". "Хорошее начало", - подумал я. "Вы, наверно, помните, что когда в последний раз обращались к нам за поддержкой, у нас не было возможности вам ее оказать. Однако, так как мы еще раз обсудили ваше предложение и..." Я подумал: "Да, да, они передумали, они со мной. Но сколько? Сколько??"

Я начал читать быстрее: "...мы сожалеем, но мы все еще не можем ничем помочь".

Все еще не можем помочь! Раздался громкий удар - это моя челюсть упала на пол. Нет, наверно я неправильно прочел. Я заново пробежал письмо глазами, отчаянно пытаюсь рассмотреть, как предложение меняется на "...и мы готовы дать вам 500000 на следующие два года". Но этого не произошло. Это неожиданное письмо вознесло мои надежды на седьмое небо только для того, чтобы жестко сбросить их на землю. Я кипел от негодования, и если бы автор был где-то рядом, я бы засунул это письмо ему туда, где никто не захочет коллекционировать марки.

Из примерно 500 "брошенных в море бутылок" у меня осталась лишь одна: "Хаутол Уайтинг". Я договорился о встрече с советом директоров этой компании на пятницу, и, когда сидел в приёмной, то всерьез опасался, что это, возможно, будет мой последний шанс, и от волнения принялся перечитывать собственную брошюру. Там была нарисована машина "Формулы-3", поделенная на первичные и вторичные спонсорские зоны, с номерами от "одного" до "пяти", а рядом соответствующие цены.

Я все еще не мог определиться, на какую сумму их уговаривать: на зоны "5" и "4" (30 тысяч), "2" (40 тысяч) или "1" и "2" (100 тысяч)? Кто знает? Для того, чтобы получить место пилота, мне нужно было 120000, и если я смогу получить 30000 на зарплаты, я просто сорву джекпот. Соображать нужно было быстро, и когда они вошли, я закрыл книжку, бросил жребий, собрался с духом и услышал свой голос, произносящий "Сто пятьдесят тысяч фунтов".

В какой-то момент мне показалось, что все кончено, но, по крайней мере, уж если мне суждено проиграть, то в борьбе. Во время беседы меня как прорвало: я показывал цифры, рассказывал факты, говорил об имидже и телеохвате, после чего меня понесло, и я рассказал г-ну Хокеру, г-ну Уайткросу и г-ну Тэлботу кучу шуток и анекдотов. Я с воодушевлением наблюдал, как они смеются, и был очень доволен, когда они в ответ рассказали пару своих историй. Так же, как и их менеджеру г-ну Эдмондсону год назад, им понравилась и моя идея, и я сам в том числе. День прошел прекрасно, они шутили и смеялись, и эта встреча оставила приятное ощущение. Г-н Хокер сообщил, что позвонит мне в понедельник и известит о принятом решении.

Вернувшись домой в Литл Баддоу, меня парализовало ожидание. В течение всех выходных я не мог думать ни о чем другом. "Формула-3" – важнейшая ступень в гоночной лестнице, и большинство гонщиков в Британии – да и в Европе в целом – никогда не доходит до этого уровня. Джулиан Бейли сказал, что съест свой шлем, если я получу эти деньги.

Боб Хокер, управляющий директор "Хаутол Уайтинг", позвонил в понедельник только в 5 вечера. У него было своеобразное чувство юмора, и могу представить, как он улыбался до ушей, заставляя меня потеть в ожидании и отвечать на вопросы типа "как дела?" и "как прошли выходные?" Хотя на нашей встрече я и вел себя как мистер Уверенность, вне всяких сомнений ему было известно - от того, что он скажет в следующий момент зависит моя жизнь...

"Мы тут переговорили, Перри, и... - он сделал театральную паузу. - И... мы согласны. Приходите завтра, и мы подпишем договор".

Я не дышал минуты две, а потом, очень тихо умудрился произнести слова благодарности, после чего положил трубку на этот замечательный телефон, который принес мне столь фантастические новости. Я посмотрел в окно и широко улыбнулся. У меня получилось. У меня, черт побери, все отлично получилось!!! Потом я позвонил Джулиану Бейли и поинтересовался, съест ли он свой шлем просто так, или с вареньем.

Несколько недель спустя, не менее счастливый, я вернул Энтони 4 тысячи. И еще, в качестве маленького подарка за то, что он рискнул всем, чтобы помочь мне, я купил ему тур в Австрию на выходные.

7. "Он сказал, поехали..."

"Рейнард" оказался достаточно замысловатым образцом инженерной мысли, и благодаря возросшему по сравнению с "Формулой-Форд" мощности и сцеплению с трассой, я ощутил себя привязанным к хвосту ракеты "Эксоцет"

Это был солидный контракт, может быть даже самый крупный контракт на одну машину, который когда-либо заключался в "Формуле-3", и по целому ряду причин он был заключен исключительно вовремя. За последние несколько месяцев поведение Карен стало стремительно меняться. Мы могли вести наши обычные беседы о Кеке Росберге и турбомоторах, как вдруг внезапно из ниоткуда всплывало слово "дом". Я пытался его

проигнорировать и вернуться к таким интересным вещам, как повышенное давление в моторе, но все отчетливее понимал, что моя игра проиграна.

Когда, например, мы отправлялись на встречу с друзьями в пабе, Карен находила причины, по которым надо было обязательно проехать мимо офиса агентства по недвижимости, на окна которого она смотрела стеклянными глазами. В 25-летнем возрасте ей в голову стукнули гормоны оседлости, и пока я пробивал сделку с "Хаутол Уайтинг", меня, без моего желания, потащили смотреть хоть какое-нибудь жилище, подпадающее под рыночный сегмент "у меня в кармане есть лишь 20 фунтов".

Конечно же я любил ее, но эта песня "съедемся вместе" несла в себе ряд серьезных недостатков. Ну, хорошо, мне по душе идея собственной спальни и занятий любовью по 80 раз в день, но мне бы хотелось, чтобы это была миленькая спальня. Я привык жить в хорошем доме с камином и живописными окрестностями; там, где моя матушка, когда мы вернемся из паба, могла бы подняться в час ночи, чтобы приготовить для меня и моих друзей яичницу с беконом. И раз уж об этом зашла речь, сможет ли Карен присматривать за мной, как это делают мамы, защитить меня от реалий бытовухи? В смысле, кто будет мыть всю посуду и гладить белье? А вообще-то, это что такое – мытье посуды и глажка белья? А насчет счетов: что с ними вообще делать? Лично я просто платил 10 фунтов в неделю милой тете на кухне, после чего оставлял ее в покое и все случалось, будто по мановению палочки.

Впрочем, сопротивление было бесполезно. Сперва моя Карен потеряла покой, а потом еще и предательские родители решили перебраться в Испанию и продать недвижимость, с младых лет бывшую моим убежищем. Наверно, я оказался единственным ребенком в округе, чьи родители свалили из дома. Поэтому судьба моя была предрешена.

Мы решили, что нашим любовным гнездышком станет абсолютно ужасный дом с террасой, расположенный прямо на обочине главной дороги стоимостью в 30 тысяч. Меня обуревали ужасные мысли, и я высчитал, что каждый день в 7 часов утра наши головы будут находиться в 6 футах [~180 см] от несущегося потока автомобилей.

Но этого не произошло. Прямо как в знаменитой душевой сцене Бобби Эувинга в сериале "Даллас", как только на моем горизонте нарисовалось "Хаутол Уайтинг", все это оказалось дурным сном и сценарий изменился. Благодаря их финансовой поддержке плюс моей персональной сделке с "Лукаш", отныне мое состояние равнялось 40000 фунтам в год. Поэтому мы немедленно позабыли о доме, который наверняка стал бы участником дорожной катастрофы, и вместо этого купили замечательные и весьма вместительные хоромы, за вдвое большую цену, в красивой деревеньке в районе Сток. После чего я сказал своим родичам "адью".

Тем временем Джулиан Бейли на пару со своим братом Адрианом стал владельцем паба "Лорд Льюис" в Станстед Эбботс. Во время одного из своих регулярных набегов к нему в гости, мы атаковали его запасы выпивки и обсудили, к какой из команд "Формулы-3" мне стоит присоединиться. В итоге выбор сократился до двух вариантов.

Я отправился на встречу с "Вест Суррей Рейсинг", которые считались самой круто укомплектованными, но глава команды Дик "Туру" Беннетс при моем появлении особого восторга не испытал, а их первый пилот Бертран Фаби по секрету сообщил мне, что для того, чтобы добиться его расположения, мне придется изрядно попотеть. С другой стороны, Роберт Синж, владелец "Меджвик Моторспорт", наоборот, добивался моего расположения, и вдобавок он решил оставить для команды новый "Рейнард-ФЗ". Я всегда испытывал большое уважение к гоночным автомобилям марки "Рейнард", а особенно к самому Адриану Рейнарду. Его мозг с размером с небольшую планету, и несмотря на то, что практически все остальные команды выбрали себе шасси "Ральт", я верил как в Рейнарда, так и в его последнее творение. Поэтому я заключил контракт с "Меджвиком", а в качестве напарника в команде у меня оказался прошлогодний вице-чемпион Энди Уоллес. Я знал его с самого первого года пребывания в гонках, и он был очень быстр. "Самоволка" – так мы его прозвали – с годами станет моим хорошим другом и, спустя несколько лет, встанет в одном сражении на мою сторону.

На пресс-конференции в Лондоне мы объявили о достигнутом соглашении, но у некоторых из

моих приятелей тоже было о чем поведать миру. В "Формуле-3" Деймон Хилл подписал контракт с "Мюррей Тейлор Рейсинг" (спасибо таинственному владельцу толстого кошелька), Мартин Донелли подписал контракт со "Сваллоу Рейсинг", а чуть позже в том году к нам присоединились Джонни Херберт и Джулиан Бейли. Тем временем Марк Бланделл перешел в "Формулу-Форд-2000", где целый год воевал с Бертраном Гашо.

Мой первый тест в "Формуле-3" прошел на трассе "Снеттертон" в Норфолке и ощущения, которые я испытывал, можно сравнить с первыми в жизни поздними посиделками, сопровождающиеся распитием спиртного со взрослыми мальчиками. "Рейнард" выглядел точь-в-точь, как маленькая "формула-1". На нем стояли антикрылья, монокок полностью из углепластика, плюс лысые гоночные покрышки и 160-сильный, 2-х литровый гоночный мотор "Фольксваген". Мне в руки попал достаточно замысловатый образец инженерной мысли, и благодаря возросшей по сравнению с "Формулой-Форд" мощности мотора и сцеплению с трассой, я ощутил себя привязанным к хвосту ракеты "Эксоцет". Научиться мне предстояло многому, но круг за кругом мои времена становились все лучше и лучше. То был хороший день, который вскоре омрачился известием о смерти Бертрана Фаби в ужасной аварии на тестах на трассе "Гудвуд". Бедняга Бертран, он был так молод.

И вот британский чемпионат "Лукаш Формула-3" 1986 года принял старт на трассе "Тракстон". Впрочем, мне почти не довелось полюбоваться красотами Хемпширской глубинки, поскольку пошел проливной дождь, и меня развернуло. Я вернулся в гонку на 35 месте, после чего отчаянно прорывался сквозь пелетон и ливень и финишировал на 15 месте. Я удостоился массы лестных слов, затем вернул комплименты на следующей гонке в "Сильверстоуне", когда на первом же круге врезался в Грема де Зилля. Третий этап проходил опять на "Тракстоне", и мой финиш на десятом месте охарактеризовали как "событие гонки".

Обретя запас самоуверенности, а также благодаря тому, что мой инженер йоркширец Пол Хаей постоянно твердил мне, какой я великий, мне удалось удивить публику на следующей гонке на трассе "Сильверстоун". Опять в квалификации лил дождь, но на этот раз я показал второй результат, проиграв лишь бразильцу Маурицио Сандро Сала. Мое время вызвало шок на пит-лейн, ведь я, только что пришедший из "Формулы-Форд", оказался в первых рядах среди уже снискавших славу звезд "Формулы-3". Меня пришел поздравить Эдди Джордан, впоследствии ставший владельцем команды "Формулы-1", а в то время являвшийся хозяином команды, в которой выступал Маурисио. Е-мое, САМ Эдди Джордан, о котором я столько читал, подошел ко мне, чтобы назвать МЕНЯ звездой. Я был на седьмом небе. На самом деле, я не успел спуститься с небес и в гонке заглох на стартовой решетке и получил пинка от другой машины. Это вернуло меня на землю.

Тем не менее, я навел немало шороху, и мне было интересно, удастся ли повторить этот результат в "Брендс-Хетче"? С неба опять лило, но, угадайте, кто показал лучшее время в моей группе и стоял на первом ряду стартовой решетки на пару с моим напарником по команде Энди Уоллесом. Команда "Меджвик" праздновала квалификационный дубль, и я доказал, что мой результат в "Сильверстоуне" не был ни случайностью, ни голым везением. Владелец команды соперников Мюррей Тейлор поведал мне, что Деймон никак не может взять в толк, почему я столь быстр в дождь. Дружба дружбой, мы выросли вместе и понимали, что нас будут сравнивать, поэтому мы соревновались не щадя живота своего. В гонке я провалился в глубь пелетона, но все же финишировал шестым и заработал свое первое боевое очко всего в пятой гонке. Моя езда произвела впечатление на автоспортивных журналистов Дэвида Треймана из "Моторинг Ньюс" и Маркус Пая, написавшего в "Автоспорте": "Прогресс новичка Ф3 Перри Маккарти просто потрясает..."

Комплимент был сногсшибательным, и, да-да-да, я тоже считал себя отличным гонщиком. Но теперь я получил важную поддержку извне, и я понял, что не зря трачу свое время. Мне нужны были эти слова, особенно после всех разочарований прошлого года. Даже состоявшиеся звезды автоспорта – идолы, зарабатывающие по миллиону долларов в год – нуждаются в поддержке, причем чтобы их буквально заставляли поверить в то, что они действительно способны на свои подвиги.

Оскар Уайльд сказал однажды: "Хорошим комплиментом я могу питаться целый месяц" и после наших впечатляющих результатов на следующей неделе, "Автоспорт" подлил масла в огонь, оповестив мир, что на трассе "Донингтон" я показал лучшее время как посуху, так и в

дождь. Сомнения прочь: гоночный план Маккарти срабатывает на все 100%. Вот я уже завсегда первой рядов в "Формуле-3", купаюсь в лучах внимания, а если буду продолжать в том же духе, то мне откроется прямая дорога в "Формулу-1".

Впрочем, мало-помалу, возникла одна небольшая проблемка. После теста я перестал чувствовать нижнюю половину правой ноги. Я сидел на пит-уолл, глядел на ногу, которая раз за разом отказывалась подчиняться моим приказам шелохнуться. Все было бесполезно – она даже не поднималась. Я понимал, что ни о каких гонках с такой ногой не может быть и речи, и если мне не удастся излечить причину этой болезни, моей карьере придет конец. Я попытался освежить в памяти, не оскорблял ли я когда-либо черного мага, или может ненароком открыл какой-то священный склеп, потому что ни чем иным, кроме как проклятием объяснить я это не мог.

Человек, который мог мне как-то помочь являлся одновременно нейрохирургом в лондонской больнице и главным медиком "Формулы-1". Поэтому 2 дня спустя я отправился на прием к профессору Сиду Уоткинсу. "Проф", как его обычно зовут, обладает очень приятной натурой, и каким-то образом, пока он втыкал иголки в мою ногу для тестов на электропроводимость, ему удалось меня рассмешить. Результаты же, напротив, удручали. Есть такой нерв, который идет под коленкой к ноге и отвечает за передачу моторных импульсов, так вот мой был поврежден и практически отключился. По нашим прикидкам это случилось во время гонки и тестов, когда моя нога постоянно долбилась о рейнардовскую переднюю перегородку. Сид сообщил, что на восстановление нерва потребуются годы.

Я не мог в это поверить. У меня это просто в голове не укладывалось! Мне нельзя сдаваться. Я должен вернуться обратно в эту машину. Я не могу ждать столько лет, чтобы нерв восстановился. Я стал регулярно навещать футбольную команду "Вестхем" на сеансы физиотерапии, и еще несколько раз сходил к Профу.

Именно во время одного из этих визитов к Профу я научился благодарить судьбу за ее маленькие подарки. Сид вышел из комнаты, чтобы ответить на телефонный звонок, а когда вернулся, то выглядел нахмуренным. Он произнес: "Элио разбился в Рикаре". Речь шла об Элио де Анжелесе, пилоте команды "Бребхем" из серии "Формула-1", он участвовал в тестах на юге Франции. Вскоре после этого гонщик "Формулы-3" Дик Парсонс погиб в "Сильверстоуне".

Три гонки спустя я снова оказался в кокпите гоночного авто на тестах в "Сильверстоуне". Шел дождь, а я на секунду быстрее всех, но то была ложная тревога, потому что следующие две гонки выдалась сухими, и мне никак не удавалось надавить на педаль тормоза с нужным усилием. Дела шли хуже некуда, но в следующей гонке я столкнулся с проблемами иного рода. И чисто ради хорошей компании, там был замешан Деймон Хилл.

Караван "Формулы-3" выгрузился в Голландии для участия в 11-м этапе, проходившем в Зандвоорте. Погода стояла замечательная, и у нас выдалось несколько дней поваляться на пляже, переполненном девушками, не подозревавших о назначении верхних частей купальников. Мы сидели толпой и постоянно хихикали, потому что стоило нам разглядеть самую прекрасную девушку в мире, как тут же мимо проходила еще краше. Мы успели вернуться на трассу ко времени начала квалификации, после чего на пару с Деймоном отправились в отель, где принялись строить глазки парочке симпатичных девчонок, там работавших. Исполняя свою миссию по налаживанию англо-голландских отношений, мы поинтересовались, не согласятся ли леди пропустить с нами по стаканчику-другому. Мы провели чудесный вечер в местном баре, прекрасно пообщались, и на этом в общем-то все и закончилось. Честно-честно.

На следующий день с утра пораньше в отель прибыли наши подружки Карен и Джорджия. Карен заскочила в мою комнату, и мы сразу же отправились на трассу. Джорджия тем временем входила в комнату Деймона, и не успела она закрыть за собой дверь, и кто же проходил мимо, толкая перед собой тележку с полотенцами и нежно напевая: "Доброе утро, Деймон"? Гм, то была одна из наших спутниц прошлого вечера. Как некстати! После этого Джорджия подвергла Деймона тщательному допросу, и в конце концов он раскололся и рассказал ей все от начала и до конца.

Я не виделся с Деймоном все утро, поэтому к началу гонки я ни сном, ни духом не ведал о произошедшем. Я сидел в машине на стартовой решетке, до старта оставалось три минуты, я тупо смотрел вперед и пытался сконцентрироваться, механики уже пошли в направлении боксов, и тут... Бац! Что-то ударило в мой шлем. Я перепугался до смерти, и когда поднял голову, то увидел Карен, склонившуюся над кокпитом, она пребывала в легком ненастроении. До меня донеслись ее слова: "Я только что говорила с Джорджией, и она рассказала мне всю правду о том, как вы, кобелины эдакие, снимаете тут девок! Ну держись, после гонки я с тобой разберусь!"

Оба-на! Ай да Деймон... Что ж, я финишировал на девятом месте и попытался подмазаться к ней с историей о выводке утят, собиравшихся перейти через трассу и послуживших апексом для 15 машин. Я вложил в эту историю всю свою душу, и Карен, кажется, начала оттаивать. В итоге, где-то четыре часа спустя, по пути от трассы на юг Франции, она таки простила меня. Я так никогда и не поинтересовался, чем же тот день закончился для Деймона.

А ехали мы на юг потому, что моя команда заявила меня на этап французского чемпионата, который проходил как гонка поддержки ГП Франции. То было мое первое появление на трассе "Поль-Рикар", но мне помог гонщик "Формулы-1", ныне телекомментатор, Мартин Брандл, который провез меня по трассе в арендованной машине и показал гоночные траектории. Трасса оказалась довольно быстрой, и в гонке я сражался с Жаном Алезии и Эриком Бернардом, но отвалился на четвертое место, а затем на последнем круге врезался в отстававшего на круг, и в итоге финишировал седьмым. То был неплохая гонка, но впереди нас с Карен ждала еще одна, на этот раз с самым быстрым гонщиком в мире.

Посмотрев Гран-при, мы уехали с трассы, надеясь, что едем в сторону Англии. Впрочем, с моим-то географическим кретинизмом, мы как обычно потерялись. Мы очутились в какой-то деревенской глухомани, но тут мы встретили еще одну парочку потерянных душ, горевавших над сломанным скутером. Мы узнали в них звезду формулической команды "Лотус" Айртона Сенну и его приятеля по "Формуле-3000" Маурицио Гужельмина. Мы остановились, чтобы им помочь, но через несколько минут за ними прибыл автомобиль, который они тут же приватизировали, оставив водителя сторожить сломанный скутер.

Я первым покинул место происшествия, но вскоре Айртон обозначил свое присутствие, пронесясь в миллиметре от моего заднего бампера. Вспомнив, как в это воскресенье Найджел Менселл выиграл у Айртона Сенны, я подумал: "Ну-ка посмотрим, смогу ли я увеличить счет до 2-0 в пользу Англии". Я вжал педальку газа в пол, и спустя три или четыре минуты, мой маленький "фольксваген-скирокко" набрал больше оборотов, чем кухонный миксер. То было маньячество чистой воды – я перетормаживал в поворотах, бросал машину в заносы и несколько раз съезжал с трассы всеми четырьмя колесами.

Тем временем Айртон делал все то же самое. Мои попытки остаться впереди были похожи на размахивание куском сырого мяса перед саблезубым тигром, и кто бы сомневался, что Айртон крайне голоден. Я глянул в зеркало заднего вида, чтобы посмотреть, сильно ли я оторвался, но – Перри, не будь таким наивным – он естественно висел у меня на хвосте. Как сказал бы Марк Бланделл, "прилип, как банный лист".

Вот это была погоня! Я пищал от восторга, Карен походила на ребенка, оказавшегося на американских горках, а в моих зеркалах маячили гогочущие лица Айртона и Маурицио. На второй космической мы почти уже домчали до города, как вдруг моему взору предстал выползающий из-за практически слепого поворота хвост гигантского затора. Следующий маневр Айртона сюрпризом не стал. Я знал, что он это сделает; я сообщил Карен, что он сделает это; и естественно, он так и поступил. Мы еле успели остановиться, в то время как Айртон помахал нам ручкой, обогнал по обочине большую часть стоявших машин, вильнул хвостом и канул прочь. Невероятно, но каким-то образом ему это сошло с рук. Он и в самом деле сумасшедший!

Но вернемся в Великобританию, где я выступал вот уже во второй гонке поддержки "Формулы-1" за столь непродолжительное время. Повреждение нерва все еще сказывалось, но я научился во время езды поднимать и опускать целиком ногу, в результате чего ступня нажимала и отпускала педаль газа. Это было все равно, что разрезать пирог полотенцем, но, черт побери, всяко лучше, чем не гоняться вообще. Я квалифицировался на четвертом месте,

но в самой гонке, репортаж о которой снимал телеканал "Би-би-си", я отчаянно сражался за второе место с Гари Бребхемом. В итоге сразу после того, как Мюррей Уокер поведал миру о том, что "Перри Маккарти едет все лучше и лучше", Гари крутанул руль и напрочь снес мне передний спойлер. Лишившись прижимной силы, я влетел в ограждение. Старый добрый Уокер...

Вообще говоря, серьезных повреждений не было. Крупные аварии я припас на следующую неделю.

Компания "Зитек" сконструировала улучшенную версию прежде неконкурентноспособного мотора "Сааб" и хотела погонять его на трассе. Образец установили на один из последних "Рейнардов", а меня попросили поучаствовать в тесте, который должен был пройти на трассе Больших Призов "Сильверстоун". Во время их проведения жизнь подготовила для нас небольшой сюрприз.

До того, как "Сильверстоун" в целях повышения безопасности подвергся реконструкции, старый "Клаб Корнер" был очень быстрым, требующим определенного бесстрашия, и его можно было пройти практически на полном газу. Приближаясь к нему, я шел на пятой передаче, вдавив педаль газа в пол. И тут, пока я глазел по сторонам, моему взору предстал кусок левой передней подвески, сломавшейся аккурат перед апексом. Когда над кокпитом взлетает колесо, а машина ударяется об землю – это верный признак каких-то неполадок. В подтверждение моей теории, на меня стремительно надвигался забор.

Я летел прямо в большой деревянный столб, поддерживающий ограду. Мой инстинкт подсказал мне вместо торможения попытаться изменить курс при помощи оставшегося переднего колеса. Я так и поступил и сперва влетел в сетку, но поскольку моя скорость в тот момент составляла 135 миль в час, прежде чем вмазаться в стену, я умудрился протаранить еще четыре слоя ограждения. Авария была крупной, и от сильного удара у меня сломался шлем.

Выкинув залетевший в кокпит мусор, слегка ошарашенный я вышел из машины. Из руки, губы и носа текла кровь. Злой на машину я отправился восвояси, и мне было приятно видеть, что она тоже пострадала. Вообще говоря, машинка была уничтожена полностью – вся до единой детали, за исключением заднего антикрыла. Поэтому я вернулся обратно, забрался на боковой воздухозаборник и спрыгнул на уцелевший элемент – чисто для завершения картины.

Ровно неделю спустя я сидел за рулем своего гоночного автомобиля в "Снеттертоне", и команда хотела, чтобы я помог в испытании последних наработок в области задней подвески. Еще один старый поворот - "Рассел" - до переделки трассы был ничем иным, как одним из тех, что проходятся "в пол", а, поскольку у него не было никаких спасательных зон, его считали опасным вдвойне. Опять я шел на пятой, вновь полностью выжав педаль газа, и тут на входе в острый левый поворот - "чик!" Я услышал звук разваливающейся правой задней подвески. Поскольку до заграждения оставалось меньше 10 метров, времени хватило лишь на то, чтобы закрыть глаза, и тут же моя машина влетела в стену, в этот раз на скорости 140 миль в час.

Я получил еще один удар по голове, мой мозг сказал "спасибо, всем спокойной ночи" как раз в тот момент, когда машина оторвалась от земли и взлетела в воздух. Я приземлился в 60 метрах от места взлета, в бессознательном состоянии и по-прежнему привязанный ремнями безопасности к тому, что теперь являло из себя кучу мусора. Несколько минут спустя кто-то дал мне нюхнуть нашатырного спирта, и, когда я очнулся, то обнаружил вокруг себя толпу, впереди которой стоял Адриан Рейнард. Он выглядел изрядно напуганным, при этом он тряс меня за плечи и все спрашивал, слышу я его или нет.

Мне было приятно его увидеть, и я обратил на себя его внимание, тихо произнеся:

- Адриан.

- Да, - ответил он, слегка напрягшись.

- Адриан, подойди поближе. Поближе подойди, - тихо пробормотал я. Теперь его лицо находилось в десяти миллиметрах от моего.- Адриан!

- Я слышу тебя, Перри.

Я видел, насколько он нервничал.

- Что ж, Адриан, - произнес я. - Не очень-то я высокого мнения о твоей новой долбанной подвеске!

Чтобы построить для меня новую машину, команда работала не покладая рук, и я посоветовал, раз уж мне суждено столько времени проводить в воздухе, установить на машине высотомер. Они проигнорировали мою просьбу и справились с поставленной задачей за четыре дня, аккуратно к самой главной гонке сезона: спонсируемому "Целнет" "Супер Призу Формулы-3" на трассе "Брендс-Хетч", которому будет суждено стать самым большим испытанием в моей жизни.

Перенеся за прошедшие 10 дней два серьезных удара по голове, при выезде с пит-лейн меня слегка мутило. Мой мозг отказывался работать, как следует, и это меня слегка смущало. Я чувствовал себя десятилетней мальчишкой, выпившим три пинты пива и пытавшимся после этого решить задачку по квантовой физике. Я проехал один медленный круг, после чего, напуганный до смерти, вернулся в боксы. Я правда не понимал, что происходит. Я был абсолютно потерян и спрятал руки между колен, чтобы команда не видела, как они трясутся. Надо было все как следует обдумать.

Я ничего не сказал механикам, но, уверен, что Пол Хаей догадался о возникших у меня неприятностях, поскольку он быстренько попросил всех оставить меня в покое. Мне не следовало столь быстро возвращаться в кокпит. Я пережил две крупные аварии – и обе не по моей вине – а теперь мне предстояло снова собрать все воедино. Контузия привела к тому, что думалось мне с трудом, и из-за этого я слегка потерял веру в свои силы – которая всегда оставалась моим самым ценным качеством. Я сидел и просто пытался совладать с охватившим меня страхом. Я боялся машины и скорости. Я боялся того, что моей карьере пришел конец.

Надо было брать ситуацию под контроль.

Я вновь и вновь задавал себе один и тот же вопрос, на который давал неизменный ответ:

- Кем ты хочешь быть?

- Хочу быть гонщиком.

- Вообще-то, гонщики – быстрые ребята. Если ты вернешься, тебе придется быть быстрым.

- Так кем ты хочешь быть?

И так по кругу одно и то же.

- Выбрось аварии из головы. Их не существует. Сосредоточься. Сконцентрируйся.

Это трудно объяснить, но представьте себе, что четкая картинка бытия превратилась в моем мозгу в рассыпавшуюся мозаику. На протяжении 20 минут я сидел не шелохнувшись, один в своей машине, и постепенно собирал эту мозаику обратно. За пять минут до окончания заезда я почувствовал себя лучше и просигналил Полу, чтобы он заводил мой мотор. Проехав около четырех кругов, я поставил лучшее время, благодаря которому оказался на поуле. Пол настолько растрогался, что аж прослезился. Затем я продолжил в том же духе и вырвал победу в отборочном заезде у Росса Чивера, в полуфинале пришел вторым вслед за Энди Уоллесом, а сам финал закончил на четвертом месте.

Меня по-прежнему донимали сильные головные боли, но в итоге выступление удалось на славу, и команда славно поработала, столь быстро построив для меня новую машину. К тому

же я был крайне доволен тем, что мне удалось победить этот жуткий страх, и с тех пор моя уверенность в своих силах оставалась непоколебимой. Айртон Сенна однажды высказался по этому поводу так: "Разумеется, я испытываю страх. Он оставляет меня в живых, но необходимо научиться овладевать им, чтобы контролировать его". Как всегда, Айртон попал в точку. Любой гонщик, который скажет, что ему неведом страх – либо слишком медленный, либо слишком аккуратный, либо лжец, либо клинический тупица. Страх является частью твоей жизни, но над ним надо научиться властвовать.

На этой стадии сезона Энди Уоллес являлся явным лидером "Формулы-3", он доминировал в чемпионате, который позже и выиграл. Энди всегда отличался особым талантом, но и с технической точки зрения было приятно и его послушать, и у него поучиться. В конце концов я начал понимать, что важно не только натянуть каски на уши и мчаться ставить хорошее время на круге: помимо этого необходимо еще и правильно настроить машину. Поэтому я продолжал постигать университеты, попутно обучившись, как надо сталкиваться с Маурицио Сандро Сала в "Брендсе" (позже он извинился), с Джулианом Бейли в "Сильверстоуне" (позже я извинился), а вот в "Снеттертоне" и "Зольдере" (Бельгия) я приехал пятым, а в "Спа" (Бельгия) и вовсе вторым, следом за Энди.

Про мой дебютный сезон можно написать драму. Я пережил травму, прошел через две немыслимые аварии и год жизни с Карен, которая в те времена могла поменяться в настроении быстрее, чем я переключал передачи. Впрочем, к положительным моментам можно отнести то, что я постоянно оказывался самым быстрым гонщиком в дождевых условиях, находился в группе лидеров посуху и начал понимать важность настроек машины, вдобавок на моей стороне была пресса. На соискание престижной премии "Целнет" были выдвинуты кандидатуры четырех гонщиков "Формулы-3", вручать ее должен был Найджел Менселл, и после того, как мы обменялись рукопожатием, мне было отрадно увидеть, как в моей ладони возобновилась циркуляция крови спустя всего четыре дня после награждения.

Я с нетерпением ожидал начала нового сезона, но жизнь порой столь переменчива. Меньше 10 месяцев тому назад большинство народа считало меня выброшенным на помойку истории гонщиком "Формулы-3", а теперь обо мне говорили, как об одном из фаворитов британского чемпионата "Формулы-3" 1987 года.

8. Гонки "Крысиной Стаи"

Что же такого сделать? Народ из "Формулы-1" уже интересуется Джонни Хербертом, а мне надо как-то перевести их внимание на себя.

Первым использовавшим термин "Крысиная Стая", был журналист Девид Тремейн, и прозвище это оказалось прилипчивым. В Стаю входили Деймон Хилл, Джонни Херберт, Джулиан Бейли, Марк Бланделл, Мартин Донелли и, собственно, я. Мы были хорошими друзьями и никто ни на кого никогда не ругался - ну, за исключением той перепалки между Джулианом и Мартином после их столкновения в "Брендсе". Но это осталось в прошлом. Когда не было гонок, мы шестером частенько тусовались вместе и чертовски весело проводили время.

Примерно в это время мы придумали друг другу прозвища. Джонни Херберта прозвали "Мальчик-с-пальчик" - по очевидным причинам, Деймон был "Скрытным" - сокращение от "Скрытный Бурундук", поскольку он редко сообщал о том, что у него на уме. Джулиан был "Ворчуном", в основном потому, что порой он бывал весьма ворчлив. Марка звали "Мега", потому что он обожал мега машины, мега часы, и порой весьма скромно звал себя "мега парень". Мартина Донелли звали "Слышь-ты", потому что он постоянно добавлял эту простонародную присказку к любому, к кому обращался. Когда дело дошло до Джонни Дамфриза (кандидат в члены стаи), то мы решили звать его "Граф" в соответствии с его титулом графа Дамфризского, и именно Граф впервые обозвал меня "Собакой Бешеной". Во время нашей специальной встречи, состоявшейся в конце сезона, я вручил Крысу - приз в виде тушки крысы, установленной на декоративной тарелке - Королю Крыс, т.е. самому успешному гонщику этого года.

Но вернемся в 1987 год. Ворчливая Крыса подписала контракт на участие в "Формуле-3000".

Остальные члены нашей шайки собирались побороться за победу в чемпионате "Формулы-3".

Рекламщик Тони Жардин организовал в мою честь большую пресс-конференцию в "Кенгсингтон-Хилтоне", которую, помимо прочих, посетили Джон Уотсон и Мюррей Уокер. Джон, будучи отставным пилотом "Формулы-1", рассказал собравшимся про мои достижения, после чего Мюррей, который был всего-навсего свадебным генералом, великодушно подскочил к микрофону и выдал в мой адрес великолепную речь. Спасибо, Мюррей. Как бы то ни было, мы объявили, что я остаюсь с "Меджвик", "Хаутол Рейсинг" остается со мной, а, поскольку Энди перешел в Ф3000, "Уармастайл Радиаторс" перекидывают свои финансы на меня. К тому же меня выбрали в качестве нового заводского пилота "Фольксвагена". И на бумаге это выглядело чертовски здорово.

Надо было мне сохранить ту бумажку. Никто из нас в то время не осознавал, что в новом сезоне развернется моторная война. В прошедшие несколько лет практически у всех стоял мотор "Фольксваген", и лучше всех его доводил до ума Джон Джадд. В этом же году на сцене появились "Альфа-Ромео" и "Тойота", плюс новый доводчик моторов - немецкий концерн под названием "Спейсс".

После первых трех гонок мы поняли, что с мотором дали маху. Нам не хватало мощности, и это меня убивало. После того, как Джадд подписал на следующий год новый контракт с командой "Вильямс" из "Формулы-1", я почувствовал, что это негативно скажется на текущей работе над моим мотором, поэтому мы отправились на встречу с "Магнум Рейсинг", и в итоге пришли к соглашению, по которому они становились моими новыми настройщиками моторов.

Видимо, хитрость сработала, потому что на старте следующей гонки я стоял на первом ряду сразу же за Джонни Хербертом. Я опередил его на старте и лидировал на протяжении 22 кругов трассы "Сильверстоун". Однако на самом последнем круге этому такому-растакому негодяю все-таки удалось меня обогнать, и в итоге первым финишировал Мальчик-с-пальчик, вторым Собака Бешеная. Я свалил всю вину на гонщика, отставшего на круг, и мы до сих пор со смехом вспоминаем ту гонку, хотя, если хорошенько подумать, он всегда смеется немного громче меня. Наверно, за такое удачное выступление я должен был благодарить свой новый мотор, но тогда мне не удалось как следует отпраздновать это событие, в основном из-за не очень хорошего самочувствия. На следующее утро я встал спозаранку, мучимый сильными болями в боку. Может, это Карен пырнула меня ножом за то, что Джонни выиграл? Не, боль шла изнутри, наверно она применила яд. Я терпел столько, сколько смог, после чего наорал на Карен, чтобы она отвезла меня в больницу. Там мне поставили диагноз "острый аппендицит" и немедленно прооперировали.

Через девять дней после операции я снова сидел в машине на трассе "Брендс-Хетч" и готовился к квалификации. Меня донимали проблемы с коробкой передач, и на четвертом круге во время очередного переключения, передача не воткнулась, вследствие чего у новенького мотора "Магнум" зашкалили обороты и его разорвало на куски. Для квалификационной гонки я показал девятое время. В этом заезде я приехал четвертым, но физические нагрузки от управления гоночным автомобилем меня доконали. Некоторые из наложенных швов разошлись, и внутри моего комбеза все перепачкалось кровью. Пол Хаей углядел непорядок и заставил меня сняться с основной гонки.

Мы вернулись к моторам от "Джадд", но за разочарованием "Брендса" последовало разочарование в "Тракстоне", которому совершенно случайно предшествовала неприятность, случившаяся в "Зандвоорте" (сломавшаяся муфта в коробке передач). Можно еще упомянуть расстройство в "Донингтоне", когда еще одна поломка мотора стоила мне второго места. Ну почему мой сезон превращается в ночной кошмар? Или, если более точно, почему мой ночной кошмар превращается в гоночный сезон?

Я вернулся в тот бардак, который мы звали своим домом. Мы с Карен продали наши апартаменты в деревне района Сток, располагавшейся всего в двух милях от дома Джонни, и купили дом большего размера по соседству. По словам агенства по недвижимости, "домику требовался небольшой ремонт". Что ж, они не шутили.

Я все еще умудрялся ориентироваться в возникшем хаосе, впрочем, учитывая количество

необходимой работы, мне постоянно приходилось напоминать себе о том, где же все-таки эти ориентиры есть. Цены на недвижимость росли с невероятной скоростью, и всего за год мы заработали на нашей квартире 25000 фунтов, поэтому я ничуть не сомневался, что на этот проект мы потратим куда больше. На ремонт требовалось около года, но где-то посередине этого срока лопнувшая труба залила нам потолок в гостиной, который не замедлил обвалиться на пол. Мы с Карен уставились на всю эту груду щебенки, переглянулись и расхохотались. Что подытожило прошедший год.

Впрочем, с ремонтом домику пришлось подождать. Мне было необходимо возобновить свои притязания на чемпионат, для чего мне хотелось привнести итальянскую нотку. Нужно было заполучить "Альфа-Ромео".

Я слетал в Италию и подписал соглашение с настройщиками из "Педраццани", которые должны были на оставшиеся шесть этапов снабжать меня моторами "Альфа-Ромео". Я молился, чтобы это позволило мне вернуться в первые ряды, в особенности еще и потому, что для оплаты я одолжил 10 штук, которые в то время были эквивалентом 25 недель работы на нефтяных скважинах. Мне надо было срочно предпринимать какие-то действия, потому что народ из "Формулы-1" уже интересовался Джонни Хербертом, а мне надо как-то перевести их внимание на себя.

Впрочем, кое-кто посматривал и в мою сторону: Билл Блендфорд, владелец "Уармастайл". Билл мне всегда нравился. С ним было весело, и он был щедр ко многим гонщикам, включая и нашего приятеля Рассела Спенса. Впрочем, когда дело касалось бизнеса, его не очень радовали наши проблемы с надежностью. Билл послал мне письмо, в котором, оставаясь все столь же милым, дал ясно понять о своих намерениях. Я отправился в Северный Йоркшир, чтобы повидаться с ним и попытаться спасти сделку, а в то же самое время в Эссексе Карен пошла сдавать тест на беременность.

Стоя в его офисе, я отчетливо понимал, что моя песенка спета. Учитывая выплаты по ипотеке и различным ссудам, это было не очень здорово, поэтому я без передыху говорил - обо всем. Я быстренько рассказал, как проявил инициативу, одолжил денег, получил в свое распоряжение легковесную "Альфу", как у меня удалили аппендицит, поэтому я тоже стал немного легче... эээ... а в детстве я переболел корью, и школа мне не нравилась... Я решил, что если буду продолжать говорить, то по крайней мере у него не будет возможности встрять со словами: "Приношу свои извинения, но сделка расторгнута".

Я все еще находился в шаге от провала, как вдруг зазвонил телефон, и к трубке позвали меня. Карен получила результаты теста и столь обрадовалась увиденному, что решила позвонить в офис спонсора, чтобы сообщить мне о положительном итоге - у нас будет ребенок. Я очень обрадовался и немедленно сообщил Биллу об этой прекрасной новости. Я правда не планировал этот звонок - я даже не настолько беспардонен, чтобы использовать новости о своем ребенке, пытаясь давить на жалость. Хотя, постойте-ка.. нет, разумеется, я не такой, но тем не менее это принесло свои плоды.

Внезапно я вновь оказался молодым гонщиком, одалживающим деньги, чтобы участвовать в гонках, а теперь еще и оказывать поддержку своей семье. Будучи по натуре душевным парнем, Билл решил не лишать меня поддержки, и я смог вздохнуть с облегчением. Бывали в моей карьере сложные ситуации, но на этот раз, как это странно ни прозвучит, мне протянул руку помощи малютка-эмбрион.

Мы приехали в "Оултон-Парк", и в квалификации я занял второе место, а в гонке сражался за лидерство с Мартином Донелли, когда внезапно из-за проблем с электрикой уродский мотор отрубился, и погоню пришлось прекратить. Команда "Целлнет" только что установила доселе неведомую радиосвязь гонщика с боксами, и Деймон Хилл обкатал ее в гоночных условиях, прокричав: "Перри сломался!" Ему бы еще добавить: "... в который раз!"

Я сломался, но не сошел. Внезапно электрика заработала снова, и я прорвался сквозь пелетон на пятое место и установил новый рекорд круга. Наша скорость впечатляла, но милый мой, хороший, боже милостивый, черт тебя дери, вот же дерьмо собачье - еще одна победа пошла

коту под хвост.

Не одного меня донимали проблемы подобного рода. Помнится, Деймон пострадал в "Сильверстоуне", и я был свидетелем тому, как около ста зрителей расспрашивали его, почему же он заглох на стартовой решетке. По его словам, то была невыносимая пытка, раз за разом твердить одно и то же, нет, он не застрял, случилась электрическая проблема и мотор отрубился. Это сводило его с ума. В конце концов Деймон улыбнулся мне, и, вертя в руках большой гаечный ключ, прошептал: "Следующий, кто задаст вопрос, получит по башке этой штукой". В тот же самый момент к нему подошел очередной зритель и произнес: "Слушай, Деймон, так чего ж ты заглох на старте?" Мы оба посмотрели на гаечный ключ, зритель продолжал улыбаться, и Деймон, сжав зубы, объяснил причину. И если зрители испытывали терпение Деймона, то ненадежность испытывала мое.

На трассе "Брендс-Хетч" шел дождь, а я на третьем месте, приближаясь по две секунды на круге к Мартину и Деймону. Я уже прорвался на дистанцию атаки, когда левое переднее колесо взмыло в воздух, машина стукнулась об землю, ну а дальше вы знаете... "Дорогие зрители, мы рады приветствовать вас на очередном выпуске программы "Поломка Подвески", на которой мы сажаем Перри Маккарти в машину, выпускаем его на трассу, и все, что вам следует сделать - это угадать, какое колесо отвалится, в каком повороте это случится и с какой скоростью он врежется в стену". Что ж, на этот раз победили те, кто предсказал: "Левое переднее колесо, поворот "Паддок Хилл Бенд", 130 миль в час". Я вылез из машины без единой царапины, но перепугался не на шутку.

Однако самая большая упущенная победа произошла по моей вине. Лучшие европейские гонщики "Формулы-3" собрались в Сильверстоуне на самую значимую гонку сезона и победитель увозил домой титул "Чемпиона Европейской Формулы-3". После квалификации я стоял на первом ряду стартовой решетки, но затем провалил старт. Я оказался на седьмом месте, после чего прорвался обратно и вступил в схватку за вторую позицию с немецким гонщиком Берндом Шнайдером. Чтобы не терять в борьбе драгоценное время и не позволить лидеру еще больше оторваться, я решился на отчаянный маневр... который провалился, и я оказался в гравийной ловушке - сразу после того, как Мюррей Уокер вновь сообщил зрителям "Би-би-си", насколько хорошо я еду.

Затем мы приехали на трассу "Спа" в Бельгии, где Мальчик-с-пальчик оформил чемпионский титул, а после еще одной гонки я с большим удовольствием отпраздновал окончание этого сезона.

Я доказал правильность выбора двигателя "Альфа-Ромео", а затем укрепился в своем мнении, когда побил рекорд круга "Сильверстоуна" во время тестов за заводскую команду "Рейнард", но было уже поздно. Мне надо было начинать думать о следующем сезоне. А в тоже самое время для моего старого приятеля Питера Роджерса никакого "следующего сезона" уже не существовало. Помню, как на следующее утро после гонки в "Оултон-Парке" Деймон взял на себя нелегкую обязанность и сообщил мне, что Питер разбился. Я не верил своим ушам. Быстрый Пит сражался за второе место на гонке "Формулы-Форд" в Донингтоне, и на входе в поворот "Редгейт" его "Квест" столкнулся с "Рейнардом" Алана Меню. Машина вылетела с трассы, проскочила гравийную ловушку и вошла носом в обрамленную покрышками бетонную стену. Его вообще не должно было быть на этой чертовой гонке - он был слишком хорош для "Формулы-1600" - но несмотря на парочку выступлений на посредственных машинах в "Формуле-3", ему никак не удавалось найти бюджет на то, чтобы подняться вверх по гоночной лестнице. Помимо жестокого разочарования и огорчения, которые таятся за гламурной оберткой мира автогонок, мы снова стали свидетелями его темной стороны: необузданной опасности высокой скорости. На моем веку уже бывали случаи, когда автогонки демонстрировали свои зубы - когда в мир иной отправились Вильнев, Палетти и де Анджелис. А затем, уже совсем рядом это случилось с Бертраном Фаби и Диком Парсонсом в "Формуле-3". Но данный случай стоял особняком. Питер был моим другом. Парень приятной наружности подобрал все фамильные черты: он был джентльменом с прекрасным чувством юмора. То был ужасный день. Я всегда буду вспоминать Пита с симпатией, но как гонщику, мне следовало запрятать эту потерю в самый дальний уголок сознания. Автогонки опьяняют, скорость - это наркотик, и вне зависимости от возможных последствий, я просто не мог остановиться. Никто из нас не мог остановиться.

Тем временем Крысиная Стая вовсю готовилась к следующим сражениям, пытаюсь пробиться на священную землю "Формулы-1". В 1988 году Мальчик-с-Пальчик переходил в "Формулу-3000" к Эдди Джордану, Мега шел тем же путем, только в "Мидлбридж Рейсинг". Слышь-ты и Скрытный Бурундук оставались в "Формуле-3", в то время, как Ворчун стал первым британцем, выигравшем гонку "Формулы-3000" и в данный момент вел переговоры с "Тиррелом". Что касается меня, Собаки Бешеной, я подумывал о том, чтобы сменить кликуху на "Собака Бешеная Как Черт" или "Собака Бешеная Побрежушка". Механические поломки и проблемы с мотором изрядно подпортили мой сезон, а возможно и мое будущее.

По-моему, я должен было выиграть в "Донингтоне", "Оултоне" и "Брендсе" - ЕСЛИ БЫ машина оставалась в порядке. Я знаю, что наверняка бы выиграл Чемпионат Европы - ЕСЛИ БЫ не провалил старт. И я точно уверен, что выиграл бы в "Сильверстоуне" - ЕСЛИ БЫ меня не обогнал Джонни!

Пол Хаей постарался внушить мне веру в свои силы. Он всех звал либо "лютик", либо "цветик", и ему каким-то образом удалось наполнить "еслибызмы" автогонок смыслом, когда он усадил меня рядом, угостил сигаретой и произнес: "Ты прав, лютик. Если б ЕСЛИ и НО могли делать вино, то какой был толк в виноделах?" Я понял его мысль, но все же надеялся, что команды "Формулы-3000" все-таки поймут наконец, что ЕСЛИ БЫ этому маленькому виноделу дали нормальное оборудование, то он наверно - и даже наверняка - выиграл бы. Парниша по имени Найджел Менселл выиграл в своей жизни всего одну гонку в "Формуле-3", поэтому кое-какие надежды на следующий сезон у меня еще оставались.

Во время последних секунд 1987 года я надеялся сполна ощутить вкус этой "надежды", когда вместе с Карен и Джонни поднял бокал, чтобы поприветствовать наступающий Новый Год. Но едва Карен придвинулась ко мне поближе и только я приготовился к романтическим объятьям, как с первым боем часов между нами влез Джонни, крепко схватил мою голову и одарил меня смачным поцелуем.

О, Боже, ну и на что мне теперь надеяться? Свой первый поцелуй 1988 года я получил от парня, побившего меня в "Формуле-3".

9. Война в Европе

Мы все понимали, что успех в Ф3000 может привести прямоком к формулической славе, и при мысли об этом пытались вылезти из кожи вон.

Как-то раз я видел отличный фильм "Парни, что надо" (The Right Stuff) о том, как Америка запускала свои первые космические корабли с человеком на борту. В нем рассказывалось, что несмотря на весь царивший в обществе ажиотаж, на самом деле НАСА нуждалось в дотациях от Конгресса больше, чем в поддержке простых обывателей. Суть происходящего можно описать одной фразой: "Нет баксов, нет Бака Роджерса". То же самое происходит и в автогонках. Только в нашем случае это звучит так: "Нет стерлингов, нет Стирлинга Мосса".

К концу 1987 года со стерлингами были проблемы, как, в общем-то и с фондовым рынком. 19 октября, или как его еще прозвали, в Черный Понедельник, миллиарды фунтов вылетели в трубу лондонской биржи. В обществе воцарилась паника, в коммерции – шок, и наступил кризис. Мои спонсоры "Хоутол Уайтинг" и "Уармастайл", оценив ситуацию на рынке, сократили свои расходы, и первым пунктом в их списке оказался я. Они оказали мне фантастическую поддержку, но теперь у моего плана по быстрому переходу в "Формулу-3000" шансов на существование было столько же, сколько у Клингтона, вставшего на пути у Капитана Кирка. И я тупо пошел по стопам своих предшественников мира руля и педалей: обратно на обочину.

Для того, чтобы привлечь новых спонсоров, я пытался пойти на любые хитрости, и в их числе просиживание за стойкой бара лондонского отеля "Хилтон", цедя чашечку кофе ценой в 5 фунтов на протяжении двух часов и заводя разговоры с теми, кто выглядел как богатый человек. Долго я там не протянул – то был дохлый номер, но в экономике продолжался спад, и выжить пытался не только я.

В один прекрасный день я шлялся по крупному промышленному району, как вдруг на глаза попалось здание, вид которого мне сразу понравился. То был пример маккартневской логики: хорошие офисы дорого стоят; чтобы много платить, его обитатели должны много зарабатывать; следовательно, они могут меня спонсировать. Я зашел внутрь и заметил, что по центру их регистрационной стойки расположен аквариум. Я позволил себе улыбнуться, потому что у меня в голове всплыли слова Боба Хоукера из "Хоутол Уайтинг", который любил повторять, что компании с аквариумом в фойе обречены на провал. Я снова принял деловой вид и сообщил секретарше, что мне бы хотелось повидаться с управляющим директором, чтобы обсудить спонсорскую поддержку. Позвонив начальству, она ответила мне, что он крайне заинтересован в нашей встрече и на встречу со мной пригласит еще и финансового директора.

Меня приветствовали словно старинного приятеля, которого сто лет не видели, усадили за стол, угостили кофе, и я почувствовал себя как-то неловко. Так не бывает, особенно со мной. Как только с церемониями было закончено, босс одарил меня взглядом ребенка, проснувшегося на Рождество, и произнес: "Мы с большим удовольствием выслушаем ваше предложение о спонсорстве. Расскажите, как оно работает".

Улыбаясь, но тем не менее все еще настороженно, я осторожно принялся объяснять: "Это такая форма маркетинга, и деньги, которые вы мне даете, обычно..."

"Мы даем вам", - прервал он. Затем, в ужасе обхватил голову руками и объяснил, они решили, что это я готов стать их спонсором. Они посидели в тишине, с убитым выражением лиц – было правда очень неловко - а затем они стали переглядываться и произносить что-то вроде:

- И что же нам теперь делать?

- Я не знаю, я думал, что этот парнишка – наш последний шанс".

А затем они взорвались от смеха. Разумеется, все было подстроено. Боб оказался прав насчет аквариума – у этих парней были большие неприятности, и они мучили меня исключительно ради того, чтобы немного отдалить реалии еще одного тяжелого дня. Поскольку я был экспертом по плохим дням, я оценил их черный юмор и посмеялся вместе с ними, но после того, как они закончили свой рассказ о положении, в котором находятся, я понял, что их надо поблагодарить хотя бы за то, что меня угостили кофе. Тем временем, Эдди Джордану везло куда больше. После того, как Джонни Херберт выиграл у Марка Бланделла первый этап чемпионата в Испании, ему удалось заручиться поддержкой сигаретной фирмы "Кэмел" для своего нового "Рейнард Формула-3000". Марк и Джонни были на голову выше всех остальных, но за месяц до того, Крысиная Стая в полном составе напилась в зюю, когда мы завалились в паб Джулиана Бейли и отпраздновали рождение моей первой дочери Поппи. Мы здорово повеселились, и той ночью шестеро будущих гонщиков "Формулы-1", включая одного чемпиона мира, уснули там, где свалились на пол. На следующий день Джонни, Деймон, Мальбороковский Девид Маррен и ваш покорный слуга нанесли визит в больницу Карен, где в течение 10 минут корчили рожи Поппи, а затем помчались обратно, чтобы продолжить веселье. Впрочем, Карен ничего смешного в этом не увидела.

Хоть мы в то время этого и не осознавали, но "Ночь Поппи" стала последней нашей встречей в пабе "Лорд Льюис". За последние пару лет "Лорд Льюис" вырос в цене втрое, и у Джулиана на пару с братом Адрианом появилось три причины, чтобы от него поскорее избавиться. Во-первых, они осуществляли продажу на пике рынка. Во-вторых, они нашли покупателя, готового выложить такие деньги. И в-третьих, у Джулиана появился шанс попасть в "Формулу-1" с командой "Тиррелл". Несмотря на солидную сумму, этих денег все равно не хватало на оплату требуемого "Тирреллом" взноса, вследствие чего Джулиану пришлось прибегнуть к помощи своего спонсора в "Формуле-3000" компании "Кавендиш Финанс". Владелец компании Пол Карнилл оказался на высоте. Они предложили оплатить половину миллиона фунтов, которые требовались Кену Тирреллу. Смелый поступок.

Я был рад за Джулиана, потому что он, как и Марки, был моим самым близким другом. Джулиан, Джулс, ДжейБи, Сварливый, или, как его звал отец, Джули, просто клад. Он невероятно остроумный, а порой совершенно безбашенный, как в тот раз, когда мы были в

"Зольдере" и Джулс (изрядно приняв на грудь) решил прогуляться в гостиничный буфет за едой не позаботившись о том, чтобы одеться. Иногда он может взорваться от ярости, и в таком настроении сознательно провоцирует меня. По-идиотски я обычно огрызаюсь. Если бы на его месте оказался кто-то другой, я бы ему хорошенько вмазал, но Джулиан знает, что ему ничего не будет, и это веселит его еще больше. Порой он выходит на самую грань, а потом все обратно встает на свои места – он обожает играть в подобные игры, особенно со мной и своей супругой Деборой.

Джулс способен провернуть сделку на пустом месте. Он уже доказал свой талант гонщика, выиграв в 1982 году чемпионат мира в серии "Формула-Форд", а после этого стал в 1987 году первым британцем, одержавшим победу в гонке "Формулы-3000". Как и все мы, Джулс мечтал попасть в элиту автоспорта. Ни он, ни его брат не испытывали никаких сомнений в том, чтобы продать свой бизнес, потому что другого шанса попасть в "Тиррелл" могло и не быть. Джулиан, старый игрок, был готов поставить на кон все, и, сделав так, оказался первым из Крысиной Стаи, кто подписал контракт на выступления в "Формуле-1".

Не успел ДжейБи выйти из офиса Кена Тиррела, как сразу же бросился мне звонить с новостями о том, что сделка состоялась. Новости были лучше некуда – правда, сам сезон стал кошмаром как для него, так и его напарника Джонатана Палмера. Джулиану не удалось поехать на тестах, да и машина оказалась отстойной. Помню, на дождевой гонке в Монако мы сидели на командном мостике с Кеном Тирреллом, и я наблюдал, на сколь малое способен в плохой машине человек, даже с таким опытом, как у Джонатана.

Кен в свою очередь особо не церемонился, и когда Джонатан вернулся в боксы, был в своих комментариях крайне жесток: "С какой радости ты снимал ногу с педали газа. Я слышал, ты сбавлял обороты. Да, именно так. Ты что ли девчонка? С тобой все в порядке?"

Мне было жаль Джонатана, но со стороны это выглядело очень смешно. ДжейПи с негодованием ответил: "Ладно-ладно, Кен. Я все понял. Спасибо большое. Да, я все понял." В итоге Джонатан просто ушел восвояси. А Кен расплылся в хитромудрой улыбке.

А к концу того года от улыбки Джулиана не осталось и следа. Ему удалось пройти квалификацию только в шести гонках, и теперь он снова оказался вне Больших Призов. Подобное разочарование либо тебя добивает, либо укрепляет. ДжейБи умудрился найти себе новое занятие и выжил, в то время, как кое-кому из нашей шайки повезло, что он вообще остался в живых – после того, как авария в Ф3000 сломала ему как сезон, так и ноги.

С 1985 года "Формула-3000" заняла на автоспортивной лестнице место "Формулы-2", и в этой новой серии использовались остатки оставшихся не у дел моторов "Формулы-1" объемом 3000 кубиков. Многим сама идея пришлась по душе, если б только еще и название поменяли. Мы-то понимали каким образом 3000-я связана со 2-й, но определенно название "Формула-2" было бы намного очевиднее. Помнится, Деймон как-то предложил свою интерпретацию этого названия: "Формула-3000 называется Формулой-3000 для того, чтобы вводить в заблуждение тех, кто не разбирается в гонках, а тех, кто попытается объяснить взаимосвязь, выставить идиотами." Он был прав, но проблема состояла в том, что спонсорам-то эту связь все равно приходилось объяснять. Учитывая, что бюджет на одну машину составлял примерно семь сотен штук, наверно, нам бы следовало ее назвать: "Формула 3000 фунтов в день".

Я продолжал испытывать терпение нескольких команд "Формулы-3000", но все упиралось в одно и то же: им требовались деньги, а у меня их не было. В самом же чемпионате соперники подобрались как на подбор, но у тех счастливиц, которым удалось туда прорваться, как правило шансов на ошибку не было. Все мы понимали, что успех в Ф3000 может привести напрямую к формулической славе, и при мысли об этом пытались из кожи вон вылезти. Некоторые гонщики вели себя, как бультерьеры на стероидах.

Ко второму этапу сражения уже велись на полную катушку, и на трассе "Валлелунга" в Италии Джонни после встречи с заградительным барьером получил сотрясение мозга. Еще большая драма случилась по ходу пятого этапа в Монце, когда местный паренек Массимо Монти столкнулся с французом Фабьеном Жиру, после чего итальянец перелетел через заграждение, через рекламный щит, а после удара об дерево его "Ральт" разломился надвое. Каким-то чудом Массимо удалось отделаться легким испугом, в отличие от Фабьена. После

ужасного перелома обоих ног его карьера в гонках на одноместных машинах подошла к концу.

Соотечественник Жиру весельчак Мишель Тролле также получил кошмарные повреждения ног и был вынужден завершить гоночную карьеру после того, как попал в аварию на свободной практике во ходу седьмого этапа на "Брендс-Хетче". Впрочем, то было лишь начало ужасного уикенда.

Сама гонка, проходившая 21 августа, была остановлена после столкновения между Роберто Морено и Грегором Фойтеком. С ними было все в порядке, но на середине первого после рестарта круга, Фойтек продолжил в том же духе, как и начал гонку, и столкнулся с Джонни. В результате новой аварии заварилась такая каша, что в итоге пострадало 11 машин. Фойтек сломал запястье, Оливье Гроллар до синяков стукнулся ногами, а Мальчик-с-Пальчик, все еще привязанный ремнями безопасности, оставался в кокпите, свесив истекающие кровью ноги из останков рассыпавшегося "Рейнарда". Авария на скорости свыше 150 миль в час была ужасной, и новости о ней не замедлили себя ждать.

Я находился на трассе в "Оултон-Парке" в Чешире, когда кто-то из офиса, расположенного на "кольце", прибежал ко мне и сообщил, что жизнь Джонни висит на волоске. В порыве чувств я вскочил в свой одолженный "Рено-21-Турбо" и помчался в Кент, где за милю до города меня остановила полиция за превышение скорости и "опасное вождение". Меня? За опасное вождение машины?

Меня бесила эта задержка по времени, поэтому я попридержал свой язык, забрал штраф, а затем опять выжал газ до упора. Если б меня кто-то еще раз попробовал бы остановить, им бы даже не пришлось заботиться о штрафе: меня б сразу посадили на первый поезд до соляных шахт в Сибири.

Я очень-очень быстро добрался до больницы "Сидкап", и по прибытии увидел родителей Джонни – Боба и Джейн, и его подругу Бекки. По пути к ним я очень волновался, но по их поведению понял, что не все так плохо. Они объяснили, что обе ноги в лепешку, но его жизнь вне опасности. Впрочем, его левая нога держалась лишь на нескольких мышечных волокнах, и врачи сделали все возможное, чтобы ее спасти. Впрочем, шансы на то, что Джонни снова сможет ходить, были минимальны, а о продолжении его карьеры речи вообще не шло. Мне захотелось повидать его, но его по уши накачали лекарствами, и он никого не узнавал. Хотя, если вспомнить, что мне сказали в Оултоне, было радостно увидеть, что он вообще дышит.

Перед тем как покинуть больницу, я застрял на несколько минут, чтобы узнать, как себя чувствует Мишель Тролле, но он был без сознания и ничего радостного там не было. Я уехал домой, надеясь, что они оба скоро выкарабкаются. Очень грустно видеть, как близкий друг, и еще один симпатичный мне человек, попадают в такие передряги. Что же касается еще одного перца, мда, это уже второй раз, когда Джонни пострадал от стычки с Грегором Фойтеком, поэтому с ним мне говорить было не о чем. Впрочем, три дня спустя, начальник команды, в которой выступал Фойтек, по имени Майк Колье, принялся искать со мной встречи.

Майк из "ГА Моторспорт" работал с Джулианом в 1987 году. Мы всегда чудно ладили, но теперь, когда Фойтек поломался, Майку требовалось подыскать ему замену на "Супер Приз Бирмингема", который должен был состояться в "Банковский Выходной", всего через пять дней. Он знал, насколько я голоден до гонок, и предложил мне место в кокпите, если кто-нибудь ссудит мне несколько тысяч на предстоящие расходы. "Несколько" на самом деле означало 8000 фунтов, и пускай на этом уровне это были семечки, все равно ж куча денег. Впрочем, тут в дело вмешался спонсор Джулиана. Пол Карнилл великодушно выписал чек, пожелал мне удачи и подарил таким образом шанс.

По иронии судьбы мой долгожданный прорыв в международный чемпионат "Формулы-3000" случился в результате аварии Джонни, и после девятимесячного перерыва в гонках я обнаружил себя за рулем машины в три раза мощнее "Формулы-3" и на незнакомой мне трассе. Когда я выезжал из боксов на официальную квалификацию, за моими плечами была однолетняя "Лола" и всего 20 кругов тестов на кольце "Пембрей". Да и черт с ним. Теперь я - гонщик "3000" и гори оно все огнем.

Ну, так оно в общем и случилось. У нас полетел дифференциал и из-за утечки масла произошло небольшое возгорание, поэтому сессию пришлось пропустить. Именно этого мне не хватало. Машину можно было починить, но куда неприятней был надвигающийся дождь. Не пройдя толком ни одного круга, он мне был на фиг не нужен. Если следующая сессия будет дождевая, то машины поедут медленней – в то время, как мне надо ехать быстрее. "Лола" починили, и угадайте что случилось – пошел дождь. В конце концов, это же рассказ про Перри Маккарти...

Лучшее время во время утренней тренировки показал Оливье Гроллар, но в таких условиях у меня и в мыслях не было пытаться побороться с ним за лидерство. Вместо этого я нацелился на Жана-Дени Делетраза, самого медленного по итогам квалификации. Лидер чемпионата Роберто Морено, чье предыдущее время поставило его на третье место, теперь в финальной сессии показал самые быстрые секунды. Даже при небольшом дожде, он прошел круг всего на одну треть секунды медленнее, чем предыдущая отметка Делетраза.

Поскольку у меня не было времени с утренней сессии, мне надо было пройти круг быстрее Роберто, а затем еще поднажать и побить Делетраза и квалифицироваться на гонку. Я выжал все возможное и мой 450-сильный автомобиль пронесся в миллиметрах от незнакомых мне стен на скоростях в районе 170 миль в час. Мне кровь из носа надо было попасть в эту гонку.

Я пролетел круг на одном дыхании и потряс свою команду тем, что показал второе время, отстав всего на девять сотых секунды от Морено, но на следующем круге я потряс сам себя. Дождь все усиливался, но мне требовалось каких-то 0.37 секунды, чтобы пройти квалификацию, и я стиснул зубы и пошел на еще больший риск. Пройдя отметку старт-финиш, я начал подъем к шикане "Пай", но дальше нее не прошел. Я слегка коснулся левым передним колесом о внутреннюю стену, которую мы использовали в качестве апекса. Со столь небольшим сцеплением с полотном этого хватило, чтобы изменить мою траекторию на выходе. Меня понесло напрямиком в бетонную стену и после удара машина развалилась напополам. Блин.

Если не считать разломанной машины, я отделался достаточно легко, лишь насажав синяков на ноги и ступни, но болело все ужасно. Мне помогли добраться обратно до боксов, откуда я мог наблюдать сидящего на командном мостике Майка Колие. Каждый шаг мне давался с большой болью, и по пути я прокручивал в уме различные варианты объяснения, как и почему я объявился на пит-лейн без его машины. Однако, Майк уже был в курсе, что его "Лола" распрощалась с жизнью, потому что он видел аварию по телевизионным мониторам. Он сидел, откинувшись на спинку стула, заложив руки за голову, лицо его светилось спокойствием, и он дождался, пока я проделаю свой путь до его мостика, и после этого произнес: "Что ж, сынок, зато ты прикольно хромаешь". Типичная майковская шуточка. Он верил в меня и его впечатлила моя скорость, но он все-таки был рад, когда после уничтожения его машины, я скрылся с его глаз долой.

Я ужасно расстроился от того, что не прошел квалификацию, но я не был одинок, ведь за 26 стартовых позиций боролись 40 машин. Досадно, что случилась эта проблема с дифференциалом, но зато я был рад, что показал второе время, вслед за Морено опередив всех остальных на финальной сессии. И с машиной, и с мощностью мотора у меня проблем не возникало, но тут выздоровел Грегор Фойтек, и он вернулся на свое место в команду. Поэтому речи о "ГА Моторспорте" больше не шло, но мне как можно быстрее хотелось вернуться в гонки. С начала года я усиленно налег на тренировки. Я всегда отличался завидной физической силой (наверно, надо сказать спасибо моей работе на нефтяных скважинах), но теперь я был еще и в суперформе. Наш дом в Биллерикее, Эссекс, теперь выглядел куда симпатичней, поскольку мы наконец покончили с ремонтом и покупка эта, как и ожидалось, оказалась выгодным вложением денег. Сначала мы одолжили денег под залог дома, чтобы его же и отремонтировать, затем мы еще одолжили денег, чтобы заплатить за движки "Альфа-Ромео" для "Формулы-3". Больше того, поскольку за прошедший год у нас не было никакого дохода, мы могли одолжить еще денег, чтобы платить за насущные нужды. Как бы то ни было, пройдя очередную оценку стоимости и вынеся за скобки наши стремительно растущие долги, у нас получилось активов на сумму около 70000 фунтов – и у меня родился план.

До меня дошли слухи, что в автомобильной компании "Ральт" были впечатлены моими выступлениями в Бирмингеме, и еще мне было известно, что их заводская команда снова собирается поменять своих гонщиков. Заводская команда "Ральт" была самым успешным участником как "Формулы-2", так и "Формулы-3000", и, на этом уровне, они сравнимы с "Феррари". Однако их последнее творение – высокотехнологичное шасси "РТ-22" вышло кошмарным и, казалось, никто не хотел садиться за его руль. На самом деле, мало кому вообще удавалось с ним справиться.

За последние восемь гонок три разных команды выпускали на старт эти машины, и из в общей сложности 40 попыток, 30 раз "Ральты" квалифицировались за пределами первой двадцатки, включая 20 раз, когда им вообще не удалось пройти квалификацию. Француз Эрик Бернард оказался единственным, кому удалось показать хороший результат – на его счету было великолепное четвертое место на трассе "По". Впрочем, на пятом этапе в "Монце" ему также не удалось пройти квалификацию. Как и большинству других гонщиков "Ральта", ему не нравилась эта машина, и он сбежал с тонущего корабля, сев за руль "Рейнарда".

Плохие новости? Отнюдь. У меня появился шанс, который я не собирался терять. Я встретился с владельцем "Ральта" Роном Тауранакком. Мне требовалось получить эту вакансию, и я помчался на встречу быстрее, чем ретривер на подстреленного фазана: "Нет проблем, Рон. Я тот, кто тебе нужен. Я сяду за руль."

Довольно странно, но я догадался о том, что у меня все получилось, когда Рон пристально посмотрел на меня и произнес: "Так, а есть ли у тебя кто-то, кто бы за тобой присматривал, потому что если мы поедem за границу, и ты попадеш в аварию и получишь травму, мы тебя там и оставим. Мы не можем тратить свое время на разговоры с докторами и тому подобное. Мы вернемся домой – мне есть тут чем заняться".

Я продолжал улыбаться, но теперь уже в смущенном недоверии: "Как же это мило с твоей стороны", думал я про себя. Рон, чьи машины "Бребхем" выигрывали в "Формуле-1" чемпионаты мира, определенно не страдал излишней сентиментальностью. Я знал, что попал в команду, но нам нужно было еще обсудить детали его финансовых притязаний или, в моем случае, какую это урвет часть от моего дома. Как и Майк Колье, Рон цены не задирает и пошел на большие финансовые уступки. В итоге я выписал чек на 30000 фунтов стерлингов, и, конвертируя это обратно в мою нефтяную шкалу, это потребовало при 16 часовом рабочем дне 525 дней непрерывной работы. Но не будем о грустном. Отныне я на три последние гонки становился заводским гонщиком "Ральта". У Карен были свои соображения на этот счет, и она мягко напомнила мне, что теперь наши долги выросли до 215000 фунтов. У меня никогда не возникало желания посчитать это в днях работы на нефтяных скважинах, поскольку я надеялся увидеться с детьми до того, как они окончат колледж.

И все-таки удача улыбается смельчакам. Теперь меня не могли остановить такие мелочи, как отсутствие дохода, нехилый долг и ребенок (другой был на подходе). Я умудрился не только снова вернуться в гонки, но и совершить гигантский скачок в международную "Формулу-3000", да к тому же подписать контракт с известной командой. Я столько об этом мечтал, и теперь я ничуть не сомневался, что почти сорвал формулический джекпот. Как у игрового автомата, если б вы дернули вниз мою руку, мои глаза бы закрутились и остановились на буквах "Ф1".

Я отправился во Францию на свой первый тест, где встретился с начальником команды Аланом Хоуэллом. В моей голове постоянно проносились мысли о том, что я самый настоящий заводской гонщик. И тут он задумчиво так произносит: "А в другой машине у нас едет действительно крутой пилот". Оба-на, приехали. Откуда мне было знать, что Алан, будучи тем еще прохиндеем, сообщил эту новость специально, чтобы свести меня с ума – и это сработало. Моим напарником стал голландец Кор Еузер, и после подколки Алана я решил стереть его в порошок.

Наш дуэт заменил прежних гонщиков "Ральта" – бразильца Марко Греко и швейцарца Марио Хиттена. Я был знаком с Марком по "Мэдзвику" в Ф3, и он подошел ко мне, когда я прибыл на трассу:

- Перри, а какую ты себе взял машину? ", - поинтересовался он.

- Хы, Марко, прикольно, что ты завел об этом речь, потому что мы по этому поводу уже успели поцапаться с Роном. Я-то помню, как ты мне в Сильверстоуне говорил, что машина Марио быстрее твоей, ну так я Рону и заявил, что хочу, мол, машину Марио, а он прям взбесился, и все утверждал, что никакой разницы между машинами нет. Однако я проявил настойчивость, так что спасибо за подсказку.

Марио хлопнул себя по лбу и воскликнул:

- Ох, только не это, Перри! После Сильверстоуна мы поменялись машинами!

Вот дерьмо! Я в команде всего пять минут и уже сам себя перехитрил.

На тесты в Ле-Манское кольцо "Бугатти" приехали все команды, и у нас появился отличный шанс узнать, насколько именно мы отстаем от других, но как только мы выехали на трассу, пошел дождь. "Так вы говорите, в другой машине у вас сидит супер-пупер гонщик? – процедил я. – И стало быть я полный отстой? Ну-ка, получите тогда!"

К концу утренних заездов я был быстрее всех – опередив не только Кора Еузера, но и всех остальных. Алан обнял меня за плечи и не мог сдержать улыбки. С этого момента мы стали лучшими друзьями, а заводская команда, включая и Рона Тауранака, встала на мою сторону.

В гонке же Кор взял вверх, после того, как Гари Эванс въехал мне в бок, вследствие чего пришлось припарковаться на обочине, но после этого мы поехали в Бельгию на десятый этап в Зольдер. Машина была ужасна по сухой погоде, и к концу хронометрируемых тренировок я оказался единственным, кому на "Ральте" удалось пройти квалификацию. Впрочем, моему старому корешу Дэвиду Ханту, больше известному как "Что-за-хрень", было от чего приуныть. Мы с "Хренью" Хантом неплохо ладили, и у нас было много общего – как в плане способности много работать и привлекать спонсоров, так и амбициям последовать по стопам его брата Джеймса и попасть в Ф1, а также нашей привычки к курению.

За десять минут до старта гонки мы стояли, подперев командный мостик, и болтали о том, о сем, рассказав пару анекдотиков и наслаждаясь последней сигареткой перед посадкой в наши машины, занявших "британский" восьмой ряд стартового поля. Когда огни светофора сменились на зеленые, мы помчали к первому повороту, улепетывая от Деймона Хилла и Джонни Дамфриза, сидевших прямо у нас на хвосте. Внезапно, посреди плотной группы, Андрея Кьеза въехал в меня, я отрикошетировал направо – в бок Хрени. Удар был силен. От столкновения у него оторвалось левое переднее колесо и он полетел напрямик в бетонный пит-уолл, который в свою очередь лишил автомобиль обоих колес с правой стороны. После чего Дэвид оказался без тормозов и руля, потому что ему попросту нечем было это делать. Он продолжил свой путь подобно бобслеисту, пролетел следующие 100 метров асфальта, после чего забурился в следующую стену.

Бедного Дэвида немного утомили все эти стены, но ему грех было жаловаться, ибо это были цветочки по сравнению с происшествием на городской гонке на "Супер Приз Бирмингема". Там его машину закрутило, после чего она задом наперед вылетела с трассы на скорости в 120 миль в час, налетела на бордюр, перелетела через ограждение и вмазалась в стену супермаркета "Теско". То, что доставили обратно на трассу выглядело как конструктор: колеса отдельно, коробка передач отдельно, а с ними мотор и шасси.

Моя собственная гонка в Зольдере также подошла к концу, потому что из-за контакта было проколото заднее правое колесо, а еще повредилась подвеска. Я побрел обратно в боксы, размышляя об упущенных возможностях. Я думал о своем доме и тех деньгах, которые под него получил, и когда Алан Хоуэлл спросил, что же со мной таки случилось, я смог вымолвить лишь: "Алан, я только что пустил по ветру нашу столовую". После чего смылся на поиски Хрени, и мы выкурили еще по сигаретке.

Если в Зольдере машина была ужасной, то на трассе во французском Дижоне она была отвратительна. У меня и в мыслях не было, что в автомобиле может сидеть злой дух, до тех пор, пока я не выехал на квалификацию финальной гонки чемпионата. Быстрый правый подгорочку поворот проходится на пятой передаче в пол, но машина бунтовала. Она не желала

ехать на полном газу, ей не хотелось поворачивать направо, и по моим ощущениям, ей вообще не хотелось быть на трассе. То была битва, у кого сила воли окажется сильнее, и поскольку перед моими глазами промелькнула вся моя прошлая жизнь, у меня не было иного выхода, кроме победы. Деймон, управлявший "Лолой", в течение нескольких минут висел у меня на хвосте, и позже признался мне, что оттуда, где был он, казалось, что я наложил полный кокпит. Когда я проснулся на следующее утро, Карен сказала про меня тоже самое, но на трассе были и другие, которые понимали, что имел в виду Деймон. Мой друг - специалист по автоспортивному страхованию Тим Клоувз - пояснил, что все больше и больше людей подходило к тому повороту, ожидая, когда же со мной случится ужасная авария. И они были не одиноки. Я выжил исключительно благодаря инстинктам.

Впрочем, риск того стоил, и я снова оказался единственным, кому на "Ральте" удалось пройти квалификацию. Я прошел свой круг где-то на две секунды быстрее своего напарника по команде, который даже попробовал проехаться в моей машине. Вспоминая сейчас те события, думаю, я не был на две секунды талантливее, скорее у меня было на две секунды больше испорченных нервов и мурашек. Совладать с этим автомобилем, на этой трассе, так круто мог только отчаянный человек, но опять-таки я и был отчаянным. Я был более, чем уверен, что там в Англии, мой банк пригласил меня по возвращении на родину заскочить к ним поболтать о том, о сем (на самом деле, они на этом настаивали). Так что, как обычно либо моя грудь оказывается в крестах, либо мою голову найдут в кустах. С прицелом на 1989 год, то был мой последний шанс произвести впечатление.

По ходу гонки мне стало интересно, удастся ли мне вообще встретить 1989 год, потому что несколько раз я был напуган больше, чем священник в "Экзорсисте", но я не оставляя попыток. Клетчатый флаг появился час и пять минут спустя, и на этом моя битва - кто же все-таки кем управляет - закончилась. Подобной машиной трудно управлять, и я был выжат, как лимон. Мне никогда прежде не доводилось так напряженно бороться за 16-е место, но я выиграл свое собственное сражение, когда Рон Тауранак заявил, что хочет видеть меня в качестве полноправного заводского гонщика на следующий сезон. Мечта о том, что буду гоняться "Формуле-3000" и при этом мне не надо будет искать деньги, казалась фантастикой, но где-то месяц спустя он наверно понял, что сделал, и быстренько продал компанию.

У нас с Роном были необычные взаимоотношения. Мы относились друг к другу с большим уважением, но всегда находили повод для споров. Один примечательный спор об аэродинамических настройках случился, когда мы вообще-то находились на расстоянии в 30 метров на пит-лейн в Дижоне. Мы продолжали орать друг на друга с каждым шагом навстречу, что никак не способствовало решению проблемы, зато развлекло всех, кто находился в радиусе 100 метров. Но Рон обожал наши стычки, потому что споры были у него в крови. Я прямо видел, как загорались его глаза при первых признаках зарождающегося спора, и поскольку я сам не чурался споров, мы были созданы друг для друга. Впрочем, в любой момент он легко мог одержать верх, потому что для этого ему надо было произнести: "Или ты делаешь, как я говорю, или больше не сядешь в машину". И эта угроза убедит любого гонщика.

Четырьмя годами ранее глава команды "Толеман" Алекс Хоукридж использовал схожую тактику в отношении Айртона Сенны по ходу первого сезона бразильца в "Формуле-1". Алекс подписал с Айртоном трехлетний контракт, но в середине сезона и без требующегося по договору уведомления бразилец заключил контракт на следующий сезон с "Лотусом". Это весьма разозлило Алекса, и он решил преподать изменнику урок. Он понял, что единственно, как можно уязвить Айртона - это лишить его гоночной машины. Поэтому Алекс на одну гонку заменил его на Стефана Йоханссона. Эта психология сработала, ибо, даже несмотря на то, что Айртон планировал покинуть команду, при мысли о том, что кто-то иной сидит за рулем его машины, он впал в безумие. Так что забудьте о деньгах, забудьте обо всем: гонщики хотят гонок и нуждаются в них. Такова их природа - и это может быть использовано против них.

С продажей Роном "Ральта" я опять оказался в списке вымирающих особей. Мои гигантские долги привели к тому, что я оказался в большей опасности, нежели Чин-Чин, гигантская панда. Перспективы никакой. Банк отклонил мою идею о размещении их названия на моей униформе в качестве способа замораживания выплат, и мы были в трех миллиметрах от выставления дома на продажу, когда мы получили парочку ранних рождественских

подарков. Я написал на своем "Ральте" несколько имен компаний, в надежде, что мои друзья – владельцы этих самых компаний, меня спонсируют, и мне улыбнулась удача. Пол Карнилл из "Кавендиш", Дэвид Бергер из "Бритиш Моторс" и страховой концерн Тима Клоувза все вместе прислали мне чеки на общую сумму в 20 косьх. Аккурат в срок. Во время зимних месяцев мне удавалось держать банк подальше от своей шеи, и, мечтая о "Формуле-1", я сражался за место в кокпите. Мне все больше нравилась фраза: "Знаете, доктор, это сумасбродная идея, но почему бы ей не сработать".

Между тем Джонни Херберт достаточно оклемался от ужасной травмы ног, полученной в Ф3000, но, к несчастью, не до конца. Впрочем Питер Коллинз, начальник команды "Бенеттон" серии Ф1, обладал такой верой в Джонни, что подписал с ним контракт, даже несмотря на то, что он все еще проходил курс лечения. Сделка казалась крайне удачной, когда в своей первой гонке с трудом ходящему Джонни удалось финишировать на великолепном четвертом месте на Гран-при Бразилии. Впрочем, последующие гонки показали, что он испытывает большие проблемы при сильном торможении, что отражается на его времени круга. В тот период Флавио Бриаторе, руководитель "Бенеттона" очень внимательно следил за его прогрессом.

Как и я. С 1984 года мы с Джонни были очень близкими друзьями. Несколько лет кряду наши дома разделяло всего две мили, поэтому мы много времени проводили и на неделе, и на гонках. С ним очень весело, и он с радостью поддерживал все бредовые инициативы, как например хулиганское вождение, тренировка въезда в мой переулок при помощи ручного тормоза, дымление резиной на автостраде Биллерикея, и езда наперегонки по М25.

Почти все, что мы делали, заканчивалось ржачкой, особенно когда мы играли в гольф, или тренировались вместе в гимнастическом зале Челмсфорда. После упражнений я обычно закуривал, но Джонни – не курящий – делал все возможное, чтобы остановить меня, и в итоге это частенько заканчивалось тем, что мы катались по полу и мутузили друг дружку. Однажды новая секретарша увидела нас на мониторе, в то время как мы кидали друг друга на стены качалки и выкручивали руки. Решив, что это всамделишная драка, она вызвала менеджера. Тот глянул на монитор и произнес: "А, не стоит беспокоиться. Это просто наши лунатики Маккарти и Херберт. Они пытаются прикончить друг друга во время уикенда, а потом приезжают сюда и начинают все заново".

Наверно, люди считали нас тронутыми, но, как бы я хорошо ни знал Мальчика-с-Пальчика, частенько я не имел никакого представления о том, что у него на уме. В эмоциональном плане Джонни очень скрытен, несмотря на то, что большинство народа в гонках и в жизни часто ошибочно считают его беззаботным и везунчиком. Конечно, ему этого не занимать, и его хладнокровие не может не подкупать, но за внешностью румяного херувима скрываются гигантские резервы устремленности, амбиций и уверенности в своих силах. Он отлично знает, чего хочет, куда он стремится и насколько он хорош. Он просто скрывает это внутри, а после ужасной аварии этих свойств ему требуется еще больше.

Джонни испытывал страшные боли на протяжении нескольких месяцев, пока он сражался за выздоровление и возвращение в гонки. Я частенько навещал его в сидкаповской больнице, и рентгеновские снимки поломанных и раскрошенных костей выглядели точь-в-точь, как карта Карибских островов. После курса интенсивной терапии он вернулся домой слабым и истощенным. Много вечеров он провел с Карен и мной. И хотя мы знали, что он испытывает боль, он никогда не жаловался, но в принципе вытянуть любую информацию из Джонни все равно, что вырвать зуб.

Не думаю, что он намеренно держал что-то в секрете. Просто он и предположить не мог, что об этом надо рассказывать, как, например, когда в 1987 году он поздно приехал на трассу "Спа" в Бельгии. Я поинтересовался:

- Где ты был? Тут кто-то только что распустил немислимый слух, что вчера ты тестировал "Бенеттон" в Брендс-Хетче, и оказался быстрее Тъери Бутсена [призового пилота "Бенеттона" в "Формуле-1"].

-Ах, да, это правда, - улыбнулся он. – У меня не было времени, чтобы рассказать тебе об этом. Это случилось в последнюю минуту.

Вот так. Он не стал распространяться, как это было здорово, или что он испытал, когда узнал, что побил время Бутсена. Или каково это, когда Найджел Менселл постарался разузнать, кто это сидит в той машине. Типичный Джонни. Однако, в начале июля 1989 года мы вдвоем ехали в машине, и он был очень тихим, что обычно происходит, когда что-то его расстраивает.

- Я вне игры", - произнес он, слегка улыбнувшись. На то, чтобы он смог произнести эти слова, потребовалось около часа, и наверно они дались ему с той же болью, что и его травма. Я прекрасно понял, о чем это он, и буквально задохнулся от горечи. Флавио Бриаторе привел ему на замену в "Бенеттон" Эмануэле Пирро, и теперь Мальчик-с-пальчик был вынужден заново начинать борьбу за возвращение в "Формулу-1".

На той же самой неделе в "Формуле-1" разошлись пути-дорожки между "Тиррелл" и Микеле Альборето, из-за спонсорских проблем, возникших в результате конфликта между табачными компаниями. Как вам это нравится, а? Конфликт между табачными компаниями. Я не мог переманить на свою сторону хотя бы одну из них – при том, что я был одним из немногих курящих гонщиков! Как бы то ни было, на Гран-при Франции его заменил Жан Алези, но из-за его обязательств в Ф3000 ему приходилось пропустить и Бельгию, и Португалию. Мой бывший Ральфовский босс Рон Тауранак позвонил Кену Тирреллу и сообщил, что я тот, кто ему нужен.

Меня пригласили на встречу с Кеном и в ходе нашей длительной беседы меня раскрутили на то, чтобы я признал, что мне по фигу, с какой табачной компанией они связались: если это поможет, я выкурю и 40 штук в день. Я был невыносимо близок к своей цели стать пилотом "Формулы-1". Впрочем, благодаря освобождению из "Бенеттона", решение склонилось в пользу Джонни. Что ж, выше нос. Если мне удалось один раз подобраться настолько близко, то я смогу сделать это еще раз. Мне было очень приятно, что такой человек, как Рон, поверил в меня настолько, чтобы предложить мою кандидатуру, и что Кен отнесся к этой идее со всей серьезностью. Но отложив в сторону свой звездный дебют, я должен был опять сконцентрироваться на возвращении в Ф3000.

С начала этого года, когда Джонни внезапно ворвался, потом исчез, и снова вернулся в Большие Призы, мой лучший шанс опять оказаться в "Формуле-3000" явился в лице команды "Рони Кью-8 Петролеум". Мой старинный приятель по "Толеману" Крис Уитти занимался этим вопросом, но его преследовали все, у кого был свой гоночный шлем. Он же хотел взять меня. Гоночное место щедро спонсировалось "Кью-8" и вместо 700 штук, от меня они требовали какие-то жалкие 100 000 фунтов стерлингов, что было ровно на 100 000 фунтов меньше, чем они требовали от других претендентов. Проблема заключалась в том, что это было ровно на 80 000 фунтов меньше, чем я мог себе позволить, поэтому, в который раз и этот сезон, и "Кью-8", стартовали без меня.

Из вероятного героя "Формулы-1" и наверно еще более вероятного героя Ф3000, я снова оказался законченным изгоем. Впрочем, я предпринял все возможное, чтобы меня не забыли. Я околачивался на гонках, просто чтобы меня видели в паддоке, и регулярно названивал в разные команды, нравилось ли им это или нет.

В середине года Джон Уикхэм стал первым среди начальников команды, кто дал мне шанс. До того он владел командой "Спирит" в "Формуле-1", и отвечал за возвращение "Хонды" обратно в гонки Больших Призов в 1983 году. А совсем недавно мы сдружились, когда под его руководством в Ф3 гонял Мега Бланделл. Теперь в Ф3000 он возглавлял японскую команду "Футворк", и его гонщик, крохотный Юкио Катаяма, маялся с их уникальным шасси "Мункрафт". Они искали ему замену, и на этих тестах присутствовали Эндрю Гильберт-Скотт, Гэри Бребхем, Деймон, Юкио и я. В итоге я оказался быстреейшим. Джон решил подписать со мной контракт, невзирая на один особенно рьяный круг в "Снеттертоне", когда пронесся сквозь поребрик на выходе из шиканы на скорости в 150 миль в час, я в на самом деле пролетал мимо его боксов.

Он регулярно слал факсы в Японию, настаивая на моей кандидатуре, а я звонил ему ежедневно, порой по два раза на дню, чтобы быть в курсе, как все продвигается. Мне до чертиков хотелось заполучить это место, и я наверно сводил Джона с ума своими уловками, в

числе которых был и внезапный незванный приезд на фабрику:

- Привет, Джон. Я тут мимо проезжал, и дай, думаю, заеду. Ну да, мне пришлось сначала проехать по А12, потом по М25 и половину трассы М4, чтобы оказаться в этом районе, но я подумал, что мне все-таки надо посмотреть, как тут дела!

В конце концов мы получили начальственный вердикт, и японские владельцы выбрали Деймона. "Футворк" был гигантским коммерческим проектом, и сын бывшего чемпиона мира был в их глазах хорошим маркетинговым шагом. Я понимал их решение, на самом деле, мне оно снилось в страшных снах, но я был очень разочарован. И тем не менее я был рад за Деймона, и позвонив, чтобы поздравить его, я знал, что он за меня переживает. Так печально, что кому-то из нас приходилось оказаться среди проигравших, и еще более печально, что этим человеком оказался я.

Команда "Лейтон Хауз Марч-3000" также создавала свою собственную машину. И снова меня пригласили на несколько тестов и опять я оказался быстрейшим. Однако, нет стерлингов, нет Стирлинга Мосса. И та же самая история повторилась после тестов за команду "СДМ-Рейнард" в Сильверстоуне.

Приятно, когда тебя постоянно зовут на тесты, и здорово, когда ты быстрее их призовых пилотов. Но наблюдать потом, как другие садятся за руль этих автомобилей, было пыткой. Это немного смахивало на то, как ты очаровываешь самую красивую девчонку в мире, приводишь ее в свой номер в отеле, направляешься в ванную комнату освежиться, а затем обнаруживаешь, что не можешь оттуда выйти, потому что заклинило дверь.

Глава команды "ГА Автоспорт" Майк Колие поддерживал со мной контакт, и внезапно удача повернулась ко мне лицом. Когда оставалось всего два дня, Майк попросил меня проехать в его "Лоле" в Брендс-Хетч на последнем этапе британского чемпионата Ф3000. Поскольку у меня не было альтернативных предложений из "Формулы-1", я ухватился за представившийся шанс. Вдобавок я прихватил фургончик своего приятеля и незамедлительно пригласил своего банковского менеджера в попытке к нему подмаслиться.

Я квалифицировался на третьем месте, но старт оказался таким же никудышным, как и тот, что стоит мне короны европейской "Формулы-3". Продираясь обратно наверх, я обогнал Пауло Каркасси по внешнему радиусу "Паддок-Хилл Бенд", а затем у меня начались проблемы с доселе очаровательным Марко Греко. Он выдал меня с трассы на скорости 150 миль в час, точно в том же самом месте, где годом ранее разбился Джонни. Теперь же, еле увернувшись от опоры моста "Пильгрим Дроп", я пришел в ярость. "Нет, Марко, если тебе хочется поиграть, то вот как это надо делать". Я снова настиг его у шпильки "Друидс" и влез внутрь. Мы бок о бок прошли правый поворот, затем я повернул влево в машину Марко, и он вылетел с трассы. Я финишировал вторым, и, добившись этого результата, показал лучший результат сезона для шасси "Лола". Я был доволен, Майк был счастлив, мой банковский менеджер считал меня звездой, а Карен улыбалась, кормя грудью нашу очередную дочурку, Фредерику.

Затем я пропустил несколько бокальчиков пива с Гари Бребхемом, чтобы помочь отпраздновать выигрыш как гонки, так и чемпионата, но я все еще злился на Греко. Я ему откровенно заявил, что наш последний контакт был преднамеренным, и что не надо со мной впредь шутить. Однако, то была разовая гонка, и я опять остался без места, несмотря на то, что чуть позже в том году судьбой мне было предназначено снова встретиться с моим бразильским другом.

Владелец команды "РКР" Роджер Коуман не знал, во что себя вовлекает, когда в интервью "Моторинг Ньюс" произнес: "В чем я действительно нуждаюсь, так это в чрезвычайно целеустремленном гонщике, типа Перри Маккарти". И это стало финальным звеном в своеобразной цепочке событий, в результате которых я вернулся в международный чемпионат.

Первая наша встреча с Роджером состоялась годом ранее, на стартовой решетке гонки в Зольдере, когда его гонщик Девид Хант и я, пряча наши зажженные сигареты от судьи на трассе, передали их "Роджу". Однако, ему довелось запомнить меня куда лучше после того,

как 15 секунд после старта я влетел в Девида, после чего машина Роджера приказала долго жить. Курение и уничтожение его машины должно было создать весьма приятное первое впечатление.

Второй раз судьба свела нас вместе в паддоке "Валлелунги", что в Италии, всего пару месяцев спустя статьи в "Моторинг Ньюс". На этот раз до меня дошли слухи, что он испытывает проблемы с получением денег от гонщика. Прикинув, что у меня появляется шанс заменить бедолагу, я принялся преследовать Роджера, и всюду, куда бы он ни шел, шел я. Несчастный пережил ужасный уикенд, когда собственный гонщик пытался его надуть, а другой гонщик ходил за ним тенью. Вопрос с деньгами наконец уладился, но, возможно опасаясь следующих проблем, и постоянно видя приклеившегося меня, словно сиамского близнеца, Роджер официально внес мое имя в протоколы в качестве резервного гонщика на экстренный случай. В то время это практически ничего не значило, поскольку то был вопрос исключительно подстраховки для "РКР". Впрочем, с этого момента я принялся следить за прогрессом этой команды аки ястреб. В конце концов пути обеих сторон разошлись, и я попытался внедриться под крыло Роджера, но ему все еще требовался кто-то с толстым кошельком.

И именно в этот момент к нему явился сицилиец Доминико Джитто, имея за плечами финансовую поддержку своего семейства. Однако на первой своей гонке он не прошел квалификацию, а на второй попал в завал на старте. Его отец сказал, что может быть Доминико лучше открыть ресторан, после чего увел его из гонок и забрал обратно домой. Таким образом Роджер было приготовился подписать другого гонщика, австрийца Пьерра Шове, который согласился принести 100 000 фунтов стерлингов на финальные четыре гонки международного чемпионата, но тут возникла одна маленькая проблема. В регламенте руководящего органа ФИЗА (нынче ФИА) был пункт о заменах гонщиков, и "Роджер Коуман Рейсинг" исчерпало лимит замен на одну машину. По правилам единственный пилот, которого они теперь могли использовать, был их заявленный "резервный гонщик на крайний случай", т.е. я.

Можете себе представить чувства, которые испытывал бедный Роджер. Его вынуждали посадить в свою машину меня, у которого не было денег, и в то же самое время помахать ручкой 100 000 фунтам стерлингов. Сейчас я могу ткнуть этим фактом Роджеру в лицо, а он огрызнется в ответ, что я - ублюдок эдакий – влетел ему в копеечку, после чего мы оба зальемся смехом. Какую дурную службу сыграла с Роджером тупость правил. И как же здорово это сыграло мне на руку.

И вот так по чистой случайности я вернулся обратно. Роджер творил чудеса, пытаясь сохранить меня, свою машину и команду на трассе в рамках бюджета, на который нельзя содержать команду "Формулы-Форд". Такое под силу очень немногим. Нашей первой совместной гонкой стал "Супер-приз Бирмингема", арена моего прошлогоднего дебюта в "Формуле-3000". Вспоминая те деньки, я никак не могу избавиться от мысли, что наверно в какой-то момент своей жизни я отпустил в адрес Бирмингема одну из своих шуточек, потому что это место для меня словно проклято. "Лола" Роджера на свободной практике неслась во всю прыть, и я без тестов сразу же показал 10-е время. Но стоило начаться официальной квалификации, как сработало проклятье. Мотор принялся ужасно чихать и мы постоянно то выезжали, то заезжали обратно в боксы. Мы не показали никакого времени, поэтому, как и в прошлом году, все зависело от финальной сессии. Я был изрядно взвинчен, чего нельзя сказать о моторе, и на моей первой попытке машина сломалась на задней стороне трассы. Я был уверен, что наши неполадки с зажиганием стали результатом того, что система, отвечающая за подачу топлива, получала неправильное напряжение, стало быть наверно дело в неважном аккумуляторе. Сдаваться я не собирался, поломку следовало устранить, после чего мне нужно было пройти квалификацию, на что времени у меня практически не оставалось.

Возвращаясь обратно в паддок, я клял все на свете, пока бежал половину мили в своем тоненьком комбинезоне. Но когда я попытался войти в зону боксов, меня остановил офицер полиции и попросил предъявить пропуск. Вообще-то это не очень обычное дело для полицейского – обычно этим занимались сотрудники службы охраны. Впрочем, в данном случае это не имеет никакого значения, и я никому не советовал бы становиться на моем пути, когда у меня подобное настроение, и я во весь голос и в весьма цветастых выражениях

уведомил его об этой ошибке. Мерзкий идиот.

Он меня впустил. Я поймал Роджера и рассказал ему о случившемся. Затем я помчался обратно к замершей на обочине машине, неся тяжелый аккумулятор и в придачу к нему таща за собой огромную бутылку со сжатым воздухом, которая катилась на маленьких колесиках. Задача была не из легких, но в подобных ситуациях я просто создаю мысленную картину того, к чему стремлюсь. И все, чего я хотел, сводилось к тому, чтобы: "Добраться до машины. Продолжать движение. Добраться до машины. Продолжать движение. Добраться до этой чертовой машины". Сбоку от меня семенил механик мне в подмогу, и как только мы добрались до места, мы спешно сняли боковой дефлектор, подсоединили новый аккумулятор, заправили воздух (необходимый для запуска двигателя) и оп-ля! Он сказал: "Поехали!"

От такого напряжения и стресса у меня практически не оставалось сил, чтобы дышать, а мое сердцебиение с температурой тела зашкаливали все мыслимые нормы, но я пулей влетел обратно в боксы, где команда провела быструю проверку всех систем. Если с машиной все в порядке, то все, я уже еду! Я знал, что мы должны оказаться в "Топ-10", но мне просто нужно проехать этот один круг, на что оставались считанные минуты. Я все еще пытался взять дыхание под контроль, когда ускорился на пит-лейн, как вдруг передо мной возник механик из "Первой итальянской гоночной команды". Я ударил по тормозам, и насколько это было возможно, ушел вправо. Я разминулся с бетонной стеной на какие-то миллиметры, но мое левое переднее колесо таки его ударило. Он подлетел в воздух и рухнул обратно так, что его голова оказалась прямехонько перед левым задним. Если бы моя реакция была хоть чуточку медленней, то... ну, в общем, ему пришлось бы несладко.

Впрочем, мне удалось рассмотреть, что с ним все более-менее в порядке, и поэтому снедаемый желанием квалифицировать свою машину под стук моего колотящегося сердца, я думал: "Ради всего святого, просто оттащите его, уберите его с моего пути. Я трачу драгоценное время!" Однако, прежде чем мне удалось тронуться, я ощутил страшный удар по голове – своеобразный комплимент от представителя "Первой итальянской гоночной команды" Ламберто Леони, который уже схватился за переднюю часть моего кокпита, что-то кричал по-итальянски и показывал на своего сотрудника, катающегося по дороге.

"Прочь с дороги!" - заорал я ему в ответ. После чего поднял руку и продемонстрировал ребром ладони столь сильный удар из арсенала карате, насколько это было в моих силах. Проблема оказалась в том, что он убрал свою руку, и мой удар пришелся по железобетонным краям машины. Ааааааа! Я ощущал себя котом из мультика "Том и Джерри", который наносит отчаянный удар, замирает, смотрит с экрана и рассыпается на миллион кусков. Мне показалось, что я заработал перелом, но времени беспокоиться об этом у меня не было. Потом что-нибудь придумаю...

Я набрал обороты, воткнул первую передачу и заорал: "Ламберто, убирайся с моего долбанного пути, или ты поедешь со мной!" Я впал в полнейшее маньячество. Мне хотелось выскочить из машины и надавать Леони хороших тумаков, но в то же время мне надо было выезжать на трассу. Что же делать, что же делать... Я отпустил сцепление и добрался до выезда с пит-лейн в тот самый момент, когда сессию остановили. Вот и все: игра проиграна. Мы не прошли квалификацию, и я впал в ярость. Я был так зол, что не знал, что же мне делать.

Рука моя распухла, и мне хотелось кого-нибудь стукнуть – на самом деле, любого, кто попался бы на моем пути, и желательно сию минуту. Я не собирался откладывать разборки в долгий ящик: первым на очереди значился Ламберто, и как только я его отдубашу, я сломаю его механику другой рукой, а затем метну в копа сдохшим аккумулятором. Тем временем Роджер вынашивал иные планы. После того, как мне перевязали руку, он забрал меня с трассы, и я вернулся в отель, где напился в компании с Джеймсом Хантом.

Я искренне восторгался Джеймсом, этим симпатичным чемпионом "Формулы-1" с образом жизни, который публике казался плейбойским. Я не очень хорошо его знал, но пару раз мы неплохо повеселились, и я навсегда запомнил один полет на самолете, когда мы возвращались из Италии. На борт погрузилась практически вся братия из Ф3000, и тут в салон вразвалочку заходит Джеймс, держа в одной руке несколько наполненных гелием воздушных шариков в форме попугаев, а в другой – леди, выглядящую так, словно она перед

этим несколько раз по кругу обошла весь квартал. Не успели они занять свои места, как Джеймс, который уже пропустил несколько стаканчиков и осознал, что привлекает всеобщее внимание, внезапно поднялся и со своим школьным акцентом объявил: "Ну да, может она и не фиг-то выглядит, зато у нее большие сиськи!" Почти у всех, кого я знаю в автогонках, есть своя история про Джеймса, и мир осиротел, когда он покинул нас четыре года спустя, в 1993-м.

Меня крайне расстроил Бирмингем, но если я в ближайшее время не нашел бы хоть чуточку денег, я оказался бы в еще большей печали, поскольку наша едва теплящаяся компания на этом бы закончилась. Роджеру просто необходимы были хоть какие-то вливания с моей стороны. Наши систематические телефонный созвоны обычно заканчивались его фразой: "Перри, найди денег". И я нашел. Ну, по крайней мере, попытался это сделать. "ТЛ Клоувз" подкинуло немного бабла; фирма под названием "Уэсли Контролс" одарило нас парочкой штук, а еще свою порцию внесли "Хоугол Уайтинг".

Мы все еще на миллион миль отставали от требуемых сумм, вследствие чего я организовал встречу с моим приятелем Иваном Мантом, который работал менеджером по развитию бизнеса в компании, давно меня спонсировавшей – "Лукас". Иван согласился привести на встречу одну из шишек, Майка Литаджона, и таким составом мы долго беседовали в баре местного отеля. Впрочем, на середине разговора меня начало мучить ощущение, что мне надо предпринять нечто, что вывело бы меня на иной уровень по сравнению со всеми другими страждущими лугасовских спонсорских денег – нечто, что показало бы меня, как будущую звезду, хорошее вложение денег, беспроигрышную ставку.

Поскольку мне захотелось по-маленькому, я извинился и отправился в уборную. И именно там мне пришла на ум одна идея. Рядышком со мной мыл руки еще один парнишка, и я решил незамедлительно воспользоваться возможностью взять его в оборот. Корешок мой план принял. Я вернулся за стол к Ивану и Майку и мы продолжили обсуждение "Формулы-3000", и, кто бы сомневался, пять минут спустя мой новый приятель оказался у нашего столика.

- Прошу прощения, - произнес он. – Вы Перри Маккарти?

- Да, - ответил я с деланным удивлением и смущением.

- Ужасно извиняюсь за беспокойство, - продолжал он, - но я большой фанат автоспорта и весьма пристально слежу за Вашей карьерой.

Я приготовился к следующей реплике сценария.

- Скажите же, Перри, Вас все еще спонсирует эта мощная компания по производству электроники и автозапчастей под названием "Лукас"?

Чтобы не рассмеяться, мне пришлось стиснуть зубы. Конечно же, в уборной я попросил его произнести "Лукас", но он так увлекся своей ролью, что привнес туда "мощную компанию по производству электроники и автозапчастей". Как бы то ни было, он поймал кураж и закончил свою речь фразой:

- Мне кажется, это замечательно, что британские компании вроде "Лукас" поддерживают британских спортсменов.

Я ушам своим не верил. Наверно мне подвернулся безработный актер, играющий характерные роли, или что-то в этом духе, но теперь, осознав, что на самом деле мой план оказался крайне неудачным, я хотел, чтобы он поскорее убрался восвояси. Но к тому времени, когда он наконец исчез, я успел издать несколько хмыкающих звуков, пытаюсь сдерживать смех, и мне потребовалось какое-то время на то, чтобы я снова смог посмотреть в глаза Ивану или Майку. В конце нашей встречи Майк улыбнулся, а Иван, знавший меня достаточно хорошо, чтобы понять, что я все это подстроил, засмеялся достаточно громко, чтобы мне было слышно. Затем я исполнил свои обязательства по сделке и купил своему подельщику и его подружке по пиву.

"Лукас" действительно пришел мне на помощь, оказав небольшую поддержку, которой хватило на то, чтобы покрыть разницу между тем, чтобы поехать в Спа или остаться дома. Квалификация в Спа продемонстрировала некоторые положительные сдвиги, но, как и вся остальная карьера, оказалась весьма драматичной. Шел дождь, и я показал второе время, уступив Эрику Комасу и немного опередив Жана Алези. Я заехал в боксы за новыми покрышками, но Роджер использовал свой последний доступный кредит у "Эйвона", и хотел сохранить наш единственный новый комплект резины на тот случай, если дождь будет идти и на завтрашней гонке. Он также сообщил, что мы должны пока закончить выступления, тем более что дождь усилился.

В его словах был смысл, но мне ужасно хотелось взять поул-позицию, и я немного пошалил. Роджер удалился восвояси, вернувшись на командный мостик "пит-уолла", но как только он скрылся из вида, я, приняв серьезный вид, сообщил механикам, что мне только что было сказано, чтобы я возвращался обратно на трассу. И пока он следил за выступлениями остальных пилотов, команда поставила мне новый комплект дождевой резины, и я выехал из боксов, пытаясь зацепиться за последний шанс вырвать первое место.

Роджер узнал об этом только тогда, когда я пронесся мимо боксов, газ в пол, в туче брызг, и начальник соперничающей команды воскликнул: "Это же Перри!" Роджер крутанулся на стуле и проверил, что же творится у него за спиной – только для того, чтобы увидеть пустой гараж. Думаю, нет необходимости говорить о том, что он был не очень-то рад произошедшему, и на своем следующем круге я увидел его, в бешенстве размахивающем табличкой, на которой было слово "В БОКС". Если бы у него хватило знаков, думаю, я бы увидел "И ЭТО ОЗНАЧАЕТ ПРЯМО СЕЙЧАС, ТЫ, НЕДОРОСЛИК!" Но тут его лицо окаменело, а глаза расширились в ужасе при виде того, как я со всей дури влетел в "О'Руж" и вылетел из него на полном газу целясь прямоком в заграждение. Условия видимости стали настолько плохими, что Роджер не мог разглядеть, разбился я или все-таки нет.

Впрочем, несколько минут спустя я прибыл обратно в боксы, где меня уже поджидал Роджер, и его лицо не предвещало ничего хорошего. Он вывалил на меня все, что накопилось у него на душе, а мне только-только удалось смягчить его обвинения, как вдруг он заметил небольшие отметины на обоих левых покрышках, которые я получил, обтирая барьеры на скорости в 130 миль в час. Он снова принялся на меня орать, и я опять завел свою песню о том, что ничего страшного не случилось, как вдруг французский гонщик Поль Бельмондо, которого я обогнал при входе в тот поворот, решил нанести мне специальный визит.

- Перри! – воскликнул он, стоя рядышком с Роджером. – Ума не приложу, как тебе удалось повернуть этот маневр. В смысле, я специально сбавил газу, ожидая, что ты попадешь в страшнейшую аварию... Отличная работа!

Оппачки. Будь, Поль, здоров... Роджер буравил меня своими сощуренными глазами, а я выдал один из своих самых лучших преданных взглядов собачки Лесси.

Квалификация становилась все суше, и мы скатились на 11 место. В гонке я быстро отвалился на 16-е место, после того как на старте снова из рук вон плохо стартовал. Однако, я прорвался обратно сквозь пелетон, пройдя в том числе Деймона (который опередил меня в борьбе за место в "Футворке"), Гари Бребхема (который опередил меня в борьбе за место в "Лейтон Хауз Марч") и Наспетти (который только что обеспечил себе место в "Кью-8"). После этого у меня случилось весьма напряженное сражение с Эдди Ирвайном, выступавшим за богатенькую мальборовскую команду, и мы шли бок-о-бок, соприкасаясь колесами на скорости в 160 миль в час. После парочки неудачных попыток обгона я все-таки умудрился просочиться вперед и начал настигать Томаса Даниельссона в борьбе за шестое место. Продлись гонка на один круг подольше, я бы прошел и его, но в итоге финишировал на седьмом месте, всего в полутора секундах позади.

То был великий день для "РКР", и мы справились и без денег, и без тестов. Мои выступления были замечены некоторыми важными людьми, включая Питера Коллинза, который в те дни возглавлял команду "Лотус Формула-1". В интервью журналу "Мотор спорт" он сказал: "[Маккарти] доказал мне, что у него действительно есть экстра-способности. Я наблюдал его в "О'Руж", и он вытворял на этой машине нечто особенное".

Гонка была хорошей, но требовалось совершить нечто "особенное", чтобы принять участие в следующей. Роджеру удалось как-то связать концы с концами, и да, мы могли выступать, но нет, не без посторонней помощи. Мы отчаянно нуждались в ней на Ле-Манской трассе "Бутатти", и тут-то мне крупно повезло. Я пользовался большой поддержкой в паддоке, и это один из тех моментов в автогонках, от которого остаются приятные воспоминания. Джон Викхем подкинул нам новый комплект покрышек, стыренный для меня из своей команды "Футворк", а команда "Кью-8" втайне послала нам несколько запчастей на замену, в то время как Роберт Синдж из "Мэджвик Моторспорт" полностью обеспечил меня топливом. Если бы гонщики всех этих команд проведали, что их собственные менеджеры мне помогали, они бы взорвались от злости. Все это было замечательно, но намечалась одна проблема, которой мне никак не нельзя было избежать: Марко Греко.

Мы свиделись впервые с того дня, когда я выпихнул его на "Брендсе", и Марко произнес: - Перри, я тобой недоволен. Сегодня я тебя убью!

Я знал, что Марко не шутит, потому что помню его, когда мы были в "Формуле-3" в "Донингтоне", и тогда он ворвался в гараж "Вест Сюррей Рейсинг", врезал механику по лицу, затем ткнул Дику Беннетсу в ребра, и, размахивая гаечным ключом, принялся искать Бертрана Гашо. Берти же предвидел такое развитие событий и проделал фокус в духе Гудини, умудрившись ускользнуть через задний ход. Впрочем, Бертран бывал несносен. В том же самом году, когда мы все были в "Формуле-Форд", в Снеттертоне я держал его за горло, а Марк Бланделл от души его дубасил.

В общем, я не был расположен выслушивать угрозы и потому ответил:

- Ну что ж, приятель. Давай на полном газу вместе отправимся в стену, и посмотрим, кто из нас выживет. Там и увидимся!

Вам следует понять, что гонщику нельзя позволять себя запугивать, и в небольшом приступе "гоночной лихорадки" я просто взял инициативу в свои руки. Марко – достаточно крупный парень, но выражение его лица изменилось, потому что он понял, что я говорю серьезно.

На самом деле, я не особенно ожидал с ним встретиться, потому что он хорош для середины пелетона, а я-то собирался квалифицироваться в первых рядах. Что ж, таков был план, но порой какие-то вроде не относящиеся к делу вещи могут изменить ход событий. Берни Экклстоун, босс практически всего в автогонках, только что издал распоряжение, в котором объявил, что для команд Ф3000 важен внешний имидж, и отныне в паддоке он хочет видеть только большие 40-футовые транспортеры. В результате чего Роджер оставил свой маленький уютный грузовичок дома, и одолжил грузового монстра у команды СДМ. Субботним утром, с еще свежими приятными воспоминаниями о Спа, команда приступила к подготовке к квалификации, используя простейший механический процесс по извлечению гоночного автомобиля с верхней палубы транспортера. Гидравлический хвост транспортера раскладывался до земли, затем горизонтально поднимался до верха грузовика, откуда машина выкатывалась на эту подвижную платформу. Затем нажималась кнопка, и вся эта махина спускалась до земли. В принципе все просто, за исключением одной маленькой незадачи. Проблемы, о которой никто раньше не слыхивал. Проблемы, о которой и думать-то было страшно! Моя машина зависла на трехметровой высоте из-за того, что подъемник просто отказался опускаться.

Мы могли видеть машину, и, подпрыгнув, могли до нее даже дотронуться, но не более того. Все это напоминало какую-то дразнилку. Как если протянуть собачке крекер и произнести: "Роджер, сидеть", - и он тупо сядет; затем: "Роджер, лапу", - и он протянет лапу – и все это время в мозгу у собаки крутится мысль: "Ну дайте же наконец мне это печенье!" Мы испробовали все, но этот чертов лифт продолжал удерживать мою машину на высоте, когда квалификация уже стартовала. О, Боже ж ты мой, почему я? Мы не могли поверить в происходящее: скажите, что мы сделали не так? Мне надо было остаться на нефтяных вышках? Может, я должен вернуться обратно в город со своими приятелями по колледжу Таппсом и Кини? А как вам идея о вступлении в ряды Королевской авиации?

Господи Иисусе, ради этой попытки мы с Роджером пошли на такие финансовые напряжения. "Смилостивися над нами!" – прокричал я, после чего мы с Роджером переглянулись и

расхохотались. В конце концов нам удалось заполучить единственный находившийся на трассе кран – тот самый, который должен был помогать в случае аварии – и пригнали его в паддок. И вот наша "Лола" стоимостью в 90 000 фунтов стерлингов дернулась вверх и спустилась на землю. "Центр управления полетами, Лола совершила мягкую посадку". Но как говорится во второсортных киношках: "Слишком поздно, Земляне!" Первая квалификация закончилась, и все опять сводилось к отчаянной попытке показать результат во второй квалификации.

Наши приключения продолжились и во второй сессии. Нас донимали проблемы с коробкой передач и чихающий двигатель, и за пять минут до истечения отведенного времени мы все еще не прошли ни одного зачетного круга. Роджер и его команда работали не покладая рук, даже не думая сдаваться, и я умудрился выехать на трассу аккуратно для того, чтобы пройти один круг на холодных покрышках перед тем, как увидеть клетчатый флаг. Мы таки сделали это. Я показал время, которое позволило мне занять последнее место на стартовой решетке. Определенно, по паре пива мы заслужили.

Настал день гонки, и протоколы "урм-апа" гласили: "Бернард, Кома, Маккарти, Алеззи". Все было замечательно, за исключением того, что мои зубы скрипели при мысли о том, где бы мы могли оказаться в квалификации. Я хочу сказать, что если у тебя сгорает мотор, или ломается привод, ты говоришь себе: "Ну что ж, такое случается". Но когда твой день испорчен из-за какого-то подъемного лифта...

В самой гонке я нацеливался отыграть потерянные позиции, и к концу первого круга поднялся с 26-го на 15-е место. Следующим же, кого мне предстояло обогнать, был Марко Греко, и мне хотелось пройти его как можно быстрее. После выхода из шиканы я попытался обогнать его справа, потом слева, потом опять справа, но он вихлял быстрее горнолыжника. Что ж, этому придурку стоило получше выучить уроки "Брендс-Хетча", и, как и в том случае, я нырнул внутрь правой спишки. Поравнявшись, я снова вывернул руль влево и отправил старого доброго Марко в воздух, а потом и в барьеры.

На следующем круге я разглядел его, стоящего на обочине, прыгающего на месте вверх и вниз, и грозящего мне кулаками. Он выглядел чем-то средним между Майком Тайсоном и многоэтажкой, и тут до меня дошло, что после финиша мне предстоит встретиться с этим отмороженным лицом к лицу. Я уже решил остаться в машине, выехать с трассы и умчаться в Париж на скорости в 180 миль в час. Впрочем, "Лола" не справилась бы с таким путешествием, поскольку сцепление находилось в последней стадии издыхания, и я терял мощность из-за сломавшегося выхлопа. В итоге мы умудрились добраться до финиша на 14-м месте, и я вернулся в паддок, где угадайте кто меня ждал.

Мы немного попихались, потолкались и от души наорались. Марко навис надо мной, трясясь от злости. Если бы дело дошло до драки, то может мне бы и удалось ему наподдать, да только я прикинул, что меня-то он отдубасит куда сильнее.

В поисках помощи я огляделся по сторонам и приметил своего друга Майка Коле из "ГА Моторспорт", стоящего в 10 метрах от нас. Но Майк, еще больших размеров, нежели Марко, просто стоял там и улыбался, и тут до меня дошло, что Греко является его гонщиком, и что я только что раскурочил еще одну из его машин. Я с честью вышел из создавшейся ситуации и все закончилось тем, что Марко обещал прикончить меня в следующей гонке. О, да, напугал кота сметаной.

К сожалению, мне так и не довелось осуществить хет-трик стычек с Греко, потому что на этом для РКР все и закончилось. Роджер и ссыяк, а мой дом снова поставили на счетчик, но разве мы не подтвердили нашу силу? Международный справочник Формулы-3000 1990 года гласил: "Каждый выезд на трассу с еще большей силой доказывал, что класс [Маккарти] остается на высочайшем уровне. Единственное, что не дает ему взойти на пьедестал, это постоянная нехватка спонсоров".

Казалось, что я отнюдь не трачу попусту свое время, и после столь любезного комплимента было бы крайне неуважительно отказаться от дальнейших выступлений, не так ли? Как бы то ни было, я ведь еще не попробовал вкус "Формулы-1".

10. Молочные реки, кисельные берега

"Ты хоть понимаешь, что наделал-то? - засмеялся он. – Ты только что растер в порошок Золотого мальчика "Шевроле", опередив его на секунду на его же машине на его же домашней трассе!"

Чумные происшествия, типа проблем с лифтом-подъемником так меня и не оставляли, зато они были забавны и новости о них распространились, казалось, по всему свету. Правда, надо признать, что вина за часть из них целиком лежит на моей совести, потому что катализатором очередной новой истории частенько служила моя упертость. Возьмем к примеру ряд трюков, которые я предпринял, чтобы проникнуть в паддок "Формулы-1" без пропуса.

В 1982 году знакомый мне охранник посмотрел сквозь пальцы на то, как я проникаю в гаражи "Бредса" аккуратно перед стартом Британского Гран-при. Мне просто необходимо было увидеть вблизи эти гонки, и для впечатлительного 21-летнего паренька это было сродни проникновению в другой мир. Я видел, как некоторые пилоты шагают к своим машинам, и словно феерические фотографии, попадавшие в зачитываемых до дыр гонщицких журналах, внезапно обрели жизнь. От воющих звуков моторов у меня зазвенело в ушах, и, преисполненный восторга, я озирался и думал: "Ух ты! Так вот ты какая – Формула-1!"

Теперь мне предстояло найти хорошее место, с которого можно было посмотреть гонку, и предпочтительнее было бы оказаться там, где не пришлось бы смущать своим присутствием стаю охранников, мне не известных. Когда я остановился у ворот итальянской команды, на мне была кепка "Феррари", и мне удалось убедить некоторых механиков в том, что я являюсь представителем их британского отделения, после чего мне великодушно позволили присоединиться к десятку других людей, стоявших на крыше командного трейлера. Это было так весело. Я хладнокровно держался своей роли, как вдруг британский гонщик Дерек Уорвик, гонявшийся на непопулярной в моем окружении тачке "Толеман", нырнул внутрь "Паддок Хилл Бенд" и в борьбе за второе место невероятным образом обошел "Феррари" Дидье Пирони. Я вскинул руки и издал самый громкий вопль, который смог. Соседи по крыше повернулись в мою сторону, после чего кто-то спросил:

- А Вы уверены, что и правда из "Феррари"?

Тут уже моего актерского мастерства не хватило, и мне вежливо указали на выход.

На ГП Британии 1987 года в Сильверстоуне у меня созрел куда более амбициозный план. Я подруливал на мотоцикле Джулиана Бейли прямо к ограде формулического паддока, и тут меня озарила одна идея. Попросив у парня, торговавшего хот-догами, две бумажные тарелки, я сложил их вместе и взял левой рукой. Правой рукой плавно нажав на газ, я поехал на мотоцикле через толпу, собравшуюся у входа в ожидании автографов.

Ведя моцик одной правой, я держал сложенные тарелки высоко над головой, и как парень с доставки еды, кричал: "Пицца для Айртона. Пицца для Айртона. Дайте дорогу" Они расступились, словно Красное море, и, все еще удерживая тарелки, я сообщил охраннику:

- Пицца для Айртона Сенны, дружище! Где я смогу его найти?"

Он купился:

- Это прямо. Ищите команду "Кэмел-Лотус".

Я уже приготовился проехать, как тут второй охранник заметил, что тарелки слегка разъехались, и между нет ничего, кроме одного воздуха.

- Ой, стой, там же ничего нет!

Я немного опешил, но продолжал гнуть свою линию:

- Вот черт! - произнес я. – Он же меня убьет. Наверно она где-то выпала.

Я обернулся к озабоченной толпе и прокричал:

- Айртоновская пицца упала на землю! Помогите мне найти Айртоновскую пиццу!

Вы не поверите, но все вокруг принялись ее искать, а я безуспешно пытался прекратить лыбиться.

Охранник посмотрел на меня со всей серьезностью:

- Прошу прощения, приятель. Вы не можете въехать внутрь без пиццы!

Что ж, едва он это произнес, я подумал, что описаюсь от смеха, и убрался подобру-поздорову. На самом деле, меня не слишком волновало то, что я не попал внутрь – я просто пытался понять, смогу ли я это сделать.

С таким багажом повторяющихся с разной частотой баек до меня начало потихоньку доходить, почему остальные представители Крысиной стаи прозвали меня Собакой Бешеной. Впрочем, и их собственные гоночные биографии не закончились, ведь мы не оставляли попыток воплотить наши амбиции в жизнь.

В течение сезона 1990 года Ворчун и Мега (Джулиан Бейли и Марк Бланделл) продолжили свои прошлогодние приключения в качестве партнеров по команде "Ниссан" в спортивных прототипах "Группы С", в то время как Скрытный Бурундук (Деймон Хилл) заполучил место в команде "Мидлбридж" "Формулы-3000". Жан Алези принял предложение Тиррелла, и это означало, что Мальчик-с-пальчик (Джонни Херберт) снова выпал из обоймы. А вот "Да,Паря" (Мартин Донелли) сохранил место в "Формуле-1", которое в прошлом году он занимал в "Арроузе", подписав контракт с "Лотусом" на правах основного пилота, и таким образом оказался единственным представителем Крысиной стаи в Больших Призах.

А что я? Ну, а я в это время отправлялся в места сказочных возможностей, к молочным рекам и кисельным берегам. Прямоком в Соединенные Штаты Америки. Мне пришлось туда отправиться потому, что в Европе ничего не светило. Два моих бывших менеджера по "Формуле-3000" Майк Коле из "ГА Моторспорт" и Алан Хоуэлл из "Райта" изо всех сил пытались куда-то меня пристроить, да только результат оказался нулевым. Мои собственные попытки заполучить место также провалились, но менеджер еще одной моей команды держал контакт со своим старинным приятелем Джулианом Рэндисом, заправлявшим спорткарами "Спайс" в американском чемпионате IMSA GT. Ну да, это не являлось общепринятым путем в "Формулу-1", но зато у серии была высокая репутация. Я хотел гоняться, машины были быстры, а из "Феррари" мне так до сих пор и не позвонили. Это была сделка, заключенная в последнюю минуту, всего на одну гонку, которая могла привести к каким-нибудь последствиям. И вот я уже сижу в самолете авиакомпании "Ти-Ви-Эй", вылетавшем в Кливленд (Огайо), преисполненный самых радужных надежд от столь неожиданно представившегося шанса.

Автомобили IMSA GT были поделены на два класса. В первом гонялись большие монстры, развивавшие скорость в районе 200 миль в час, под названием серия GTP (Прототипы Гран-Туринг, из тех, что участвуют в "24 Часах Ле-мана"). Затем шел класс поменьше, менее мощные машины "Кэмел Лайтс". Команда "Спайс США" была представлена в обеих категориях, но для гонки в Мид-Огайо меня решили испытать в "Лайтс".

То был мой первый опыт управления прототипом, и я впервые принял участие в гонке, в которой требовалась смена пилотов. Поэтому мы с моим новым напарником по команде мексиканцем Томасом Лопесом, весившем 16 стоунов, тренировались на время залезать в кабину и вылезать обратно. Из-за невыносимой жары мы одевали под наши шлемы специальные "ледяные шапочки", которые подключались при помощи длинных проводов к приборной доске, а внутри этих шапочек находились маленькие капилляры, обеспечивавшим проток холодной воды, и таким образом наши головы избегали перегрева. И отключение этих проводков оказалось самым замысловатым этапом нашей замены.

В квалификации я показал второе время, после чего меня снова настигло проклятие Маккарти, когда я каким-то образом умудрился повредить нерв на правой ноге. Джулиан Рэндис заметил, как я тяжело хромаю, и был очень близок к тому, чтобы подыскать мне замену. Но в мои планы это абсолютно не вписывалось. Чтобы доказать, что я в полном порядке, я встал перед ним и принялся прыгать верх-низ, пока он следил за выражением моего лица. Единственно, как мне удалось его одурачить, это выдать крики боли за приступы демонического смеха, будто я его вожу за нос. Спустя несколько секунд он сообщил, что верит мне, и я стремглав умчался за гаражи, где катался по полу, едва сдерживая слезы.

Гонку начал Томас, и после 40 кругов, он, как и планировалось, заехал в боксы, но к этому времени наша стратегия уже начала потихоньку трещать по швам. Он откатился на четвертую позицию, у него полетела четвертая передача, он уже слегка запаниковал, и вся наша тщательно продуманная процедура смены пилотов вот-вот должна была накрыться медным тазиком.

Машина остановилась у въезда в наши боксы, но стоило мне открыть дверь, как я обнаружил, что Томас все еще борется с тем, чтобы отстегнуть ремни безопасности. Истекая потом, он тянул за них, орал на них, и я быстренько влез внутрь, чтобы помочь, но тут - пубум - ремни отстегнулись, и этот бычара в отчаянной попытке наверстать упущенные секунды схватился за все, до чего смог дотянуться, меня включительно. Я вырвался из его цепких объятий, но тут он со всей силы ухватился за крышу. Он подтянулся из всех имевшихся сил и вылез-таки наружу, но к приборной доске все еще были подключены провода радиосвязи и охлаждения. Словно у бросившегося в погоню цепного пса, исчерпавшего запас своей цепи, его голову потянуло обратно, в то время, как тело вылетело наружу ногами кверху, и в итоге он рухнул на питлейн.

От этого его мозг переключилось напрочь. Последовательное отсоединение оборудования? Не смешите меня. Он жаждал реванша. Едва он встал на ноги, как я увидел, что он обоими руками заграбастал пучок проводов. "ТОМАС, НЕЕТ!", - заорал я. Но было уже слишком поздно. Он дернул за всю эту байдю с такой силищей, что вырвал вместе с розетками и приборную доску. Он пребывал в таком бешенстве, что я прыгнул в машину до того, как он решит закончить начатое и приступит к переворачиванию машины. Я мгновенно стал искать защелку кресла, чтобы подрегулировать его под свою гоночную посадку. Стоило мне ее нащупать и нажать, Томас - теперь еще больше стремившийся оказать любую посильную помощь - сунул свою лапицу за спинку кресла и двинул меня вперед с такой силой, что я пролетел по направляющим рельсам похлеще иного бобслеиста, и только после этого он захлопнул дверь и пошел восвояси. Кресло проскочило мою отметку настолько, что грудь оказалась вжатой в рулевую колонку. Лишенный возможности двигаться, я мог только орать "ТОМАС!". Он вернулся, отлепил меня от ветрового стекла, и следующие 80 кругов я проехал с пятого места без радио, без шапки охлаждения, без бутылочки для питья и четвертой передачи. Твое здоровье, Томас!

Вы не поверите, но мы выиграли. Впрочем, на этом развязка драмы еще не наступила, и для празднеств настроения не было абсолютно. На протяжении последних полутора часов каждое прикосновение к педалям тормоза и газа пронзало мою одуревшую ногу, словно гвоздь. Но сбавить темп я никак не мог, поскольку должен был из всех сил использовать любую возможность посидеть за рулем гоночных машин, а где-то там, в нашем доме Карен, в финансовом смысле этого слова, висела буквально на волоске.

По возвращении в боксы смысла притворяться уже никакого не было - да у меня, в общем-то на это уже не было никаких сил. Когда команда вытащила меня из машины, меня буквально разрывало от боли, и я закричал: "Какой там подиум, отвезите меня сейчас же к доктору!" Но Роджер Коуман, являвшийся в тот момент моим персональным менеджером, осознал всю важность победы в моей первой же американской гонке и произнес: "Ты забереешься на этот долбаный подиум, даже если мне придется тебя туда отнести". Ну и что ж, он действительно меня туда принес, и он оказался прав. Все вокруг считали меня супергероем, и, когда я уже валялся в больнице, журналисты брали у меня интервью и думали, что я - "расчудесен".

И это меня полностью устраивало. А в это время, вдали на родной земле Дэвид Тремейн, главный редактор "Моторинг Ньюс" все только начинал. Мы дружили с Дэвидом на протяжении многих лет, и все это время он был моим страстным болельщиком и верил, что я

должен гоняться в "Формуле-1". И даже несмотря на то, что мне было суждено провести два сезона в Америке за 3000 миль от дома, он делал все возможное, чтобы мои подвиги не миновали первых полос.

Однако об одной истории Дэвид так и не узнал – про ошибку, совершенную мной в аэропорту Хитроу на пути в Огайо. Как я уже говорил, выдернули меня в последнюю минуту, и в этой спешке я ошибочно припарковался на краткосрочной стоянке. По возвращении мне предстояло получить дорого обошедшийся урок по разнице между терминами "краткосрочный" и "долгосрочный", когда в кассе стоянки охранник попросил оплатить счет на 200 фунтов стерлингов. Я уставился на него в недоумении. У меня было при себе около 10 фунтов и, больше того, моей машиной был двенадцатилетний "Воксхолл Кавалье", и цена ему была много меньше запрашиваемой суммы. Я протянул охраннику ключи и произнес: "Можешь оставить его себе, приятель". Но он почему-то отказался.

И тут до меня дошло – даже у дядьки, работающего на автостоянке, машина была лучше моей – и, кстати, у нас и этой-то бы не было, если бы Джим, отец Карен, не купил бы ее нам. Как бы то ни было, парень, записав все мои данные, в конце концов меня отпустил, и я уверен, что машина, которую мы звали "Крысмобиль" от души посмеялась: "Эх, Маккарти, Маккарти. Наконец-то вы потратили на меня хоть какие-то деньги!" На самом деле, в принципе я любил эту старушку. Все, что вручную окрашено в пурпурный цвет, должно обладать чувством юмора, и бьюсь об заклад, она снова посмеялась два месяца спустя, когда мне пришлось оплатить счет.

Джулиан Рендис снова пригласил меня погоняться за его команду, на этот раз в Уоткинс-Глене в штате Нью-Йорк, и меня повысили до их заводской машины "Джи-Ти-Пи" с мотором "Шевроле". Моим новым напарником по команде стал чемпион серии "Транс-Ам" Томми Кеңдалл. Впрочем, после тестов подошел ко мне не он, а гонщик "Ниссана" и бывшая звезда "Вильямса" Дерек Дейли.

- Ты понимаешь, что наделал? – засмеялся он. – Ты только что на секунду сделал шевролетского "золотого мальчика" в его собственной машине на его домашней трассе!

Я-то уже это знал, и втихаря улыбался как чеширский кот, но после квалификации восьмым в обоих классах и будучи быстрее среди нетурбированных машин, я также понимал, что здесь, в Глене, наша шестилитровая V8 сливает более 100 лошадей турбо-машинам и у нас нет никакого шанса.

И тут начался дождь. К третьему кругу гонки, затянутый ремнями внутри своего "Спайса", с бешено прыгающими по стеклу дворниками, в своем первом старте "Джи-Ти-Пи" я только что вышел в лидеры, обогнав заводскую команду "Ягуар". Мне удавалось слышать возгласы зрителей, поскольку впервые за долгие годы лидировала машина с мотором "Шевроле", и отрываясь от Дейви Джонса и прочих по две секунды на круге, я ощущал себя как никогда лучше. Я знал, насколько здорово это должно было выглядеть для моей команды и всех остальных на пит-лейн. "Новичок Джи-Ти-Пи побеждает крупные заводские команды... ла-ла-ла". Мечты об известности, славе и солидных предложениях подталкивали меня нестись к финишу все быстрее. На самом деле, я думал обо всем этом и час спустя, уже сидя на полу гаража, после того, как машина остановилась на трассе вследствие проблем с электроникой.

Впрочем, гонку показывали по телевидению, и в этом скрывались свои плюсы. Я мчал через штат к Нью-Йорку и где-то в пяти милях от центра меня остановила полиция, зафиксировавшая скорость 110 миль в час. Меня попросили выйти из машины, и я согласился с их предложением, особенно после того, как один из полицейских направил на меня свой пистолет. Другой тем временем держал свое оружие в кобуре, но, расставив ноги на ширину плеч, а другой рукой прикрывая кобур, он выглядел как вылитый Джон Уэйн. Меня так и подмывало ляпнуть что-нибудь из вестернов, но я этого не сделал, по большей части из-за того, что помирить почему-то не хотелось. Вместо этого я, как мне и было приказано, открыл багажник. Там они обнаружили мой шлем и гоночную одежду.

- Эй, а ты же гонщик, приятель? – поинтересовался он. И это было моим спасением.

- Ага, я заводской гонщик "Шевроле". Я как раз возвращаюсь домой после гонки на "Уоткин-

Глене", где обгонял иностранные штучки типа "ягуаров", "ниссанов" и "тойот". – Я сделал ставку на патриотизм.

- Ух ты, а я ж видел эту гонку... и это был ты!

Таким образом, осознав, что я не линияю от группы бандюков, они великодушно решили в меня не стрелять. После того, как я оставил парочку автографов, они пожелали мне удачи, и я отбыл восвояси без какой-либо квитанции на штраф. Телевидение – великолепное изобретение.

Лидирование в Уоткин-Глене, сразу же после нашей победы в Огайо, определенно произвело впечатление, в особенности на Джулиана Рендиса. Команда "Спайс-США" в рамках весьма ограниченного бюджета сражалась против монстров вроде "Ягуара", "Тойоты", "Ниссана" и "Порше", поэтому на Джулиана оказывали давление в плане того, чтобы он сажал в машины гонщиков, за плечами которых была спонсорская поддержка. Но он этого не делал. До тех пор, пока я продолжал бы удивлять не только своего тим-менеджера, он был не прочь понести финансовые риски, и еще раз пригласил меня в США.

Впрочем по ходу нашей следующей гонки я чуть не влетел ему в копеечку. Все только и говорили, что о моем дебюте в Глене, а в Британии Дэвид Тремейн раскручивал газетный маховик на полную мощность. Моя уверенность в своих силах зашкаливала, мне нужно было продолжать в том же духе, и на трассе Сирс-Пойнт в Калифорнии мое вождение порой было столь же отчаянным, как последний бой генерала Кастера. После того, как я обогнал Дерек Дейли по внешнему радиусу в повороте "Карусель", Дерек подошел к моему тим-менеджеру и произнес: "Джулиан, твой паренек не задержится в этом мире!" Кстати, Джулиан тоже это заметил и передал наблюдение Дерек мне. Я вернулся в машину и убедил его в том, что все под контролем.

И каких-то десять минут спустя я размочил машину об стену. Ошибка была тупой невероятно, и я одним махом использовал весь свой кредит доверия, до последней крошечки. Я ощущал себя гадким микробом, и, зная, что все испортил, все следующее утро пребывал в депрессии, а квалификация неумолимо приближалась.

Меня заметил один из членов команды, подошел и сел рядышком:

- Эй, приятель, мы чинили твою долбанную машину до половины четвертого утра.

- Угу, я в курсе, - ответил я так же гадко, как сам себя чувствовал.

Но затем он положил мне руку на плечо, улыбнулся и произнес:

- Что ж, тогда выезжай и возьми поул – мы знаем, тебе это по силам.

Никогда этого не забуду. Меня будто прошило 100 000 вольт. Они и правда все еще верили в меня, они все еще меня поддерживали.

Настало время одиночной квалификации, когда каждый из нас выезжал на два быстрых круга без других машин на трассе, и моя очередь была последней. Ко мне вернулась уверенность в своих силах, ремни безопасности были затянуты, колеса закрутились, и я покинул пит-лейн с серьезным намерением исправить ошибку, приведшую к аварии. На обоих кругах я показал одинаковое время, на полторы секунды превышавшее второй результат, показанный южноафриканцем Уэйном Тейлором. Я разнес в клочья рекорд круга, и по возвращении в боксы было приятно видеть, что мне аплодировали даже в команде "Ягуар". Джулиан распахнул дверь, вытащил меня наружу, и мы обнялись. Затем мы присоединились к остальным представителям команды "Спайс США", прыгавшим от восторга точно так же, как они делали это и в Огайо, и в Уоткин. Они так напряженно потрудились, чтобы восстановить машину, и я оплатил им сполна. Мы стояли на поуле. Я был так счастлив и ощущал себя в нашей маленькой команде, словно дома. Круг был действительно хорошим, и потребовалось около 10 лет, чтобы его побить. Впрочем, в самой гонке, мы снова пострадали от поломки мотора, и я сошел с дистанции.

Мои первые гонки в серии "Джи-Ти-Пи" оказались весьма воодушевляющими, но в финансовом смысле меня болтало, как утенка в проруби, и я отчаянно пытался извлечь деньги при любом удобном случае. К этому моменту, как оно и предсказывалось, отцовская фирма "Ди-джей-эм Констракшн" приказала долго жить, и моя сестра Лесли сказала, что во избежание дальнейших оплат по хранению оборудования, папаша распродает по дешевке оборудование, что копил с 1986 года. Затем она сообщила, насколько дешево он это делает. Я попросил ее остановить распродажу, после чего отложил свой гоночный шлем в сторону и немедленно ни секунды помчался в Голландию, где было оборудование...

Прибыл на место, я провел пару дней, пытаюсь разобраться в разобранном оборудовании, которое до того использовалось на нефтяных вышках. Я погрузил его в контейнеры и отослал обратно в Англию, где продал на 25 штук дороже, чем предлагал папаша. Моя доля составила 12 000 фунтов, и благодаря этому мы с Карен смогли выкупить себе еще шесть месяцев спокойной жизни, прежде чем к дверям нашего домика снова подберется исходящий слюной волчара.

Вернувшись гоняться в Штаты, я приехал третьим в Портленде, сражаясь с Хуаном Фанхио III, затем лидировал в Сан-Антонио (Техас). Но в обоих случаях мы сошли с дистанции, что в общей сложности составило четыре схода подряд. Но не все так было плохо. Спонсор гоночной серии сигареты "Кемэл" всегда обеспечивал какие-то развлечения, и гонщики тусовались, распивая всякие напитки и веселясь от души, и несмотря на то, что я жил на грани финансового краха, веселья было хоть отбавляй.

Моя карьера шла хорошо, гонки были интересными, я путешествовал по всей Америке – одно большое приключение. Мой новый напарник – Джей Кохран – оказался ужасно клевым парнем, и в те времена, когда у меня было немного побольше волос, нас прозвали "Бич Бойз". Одним из тех, кто придумал эту фразу, был многократный чемпион серии IMSA, который, как и его брат Гари, стал моим добрым приятелем. Однако, пока мы готовились к квалификации в Тампе, до меня дошли сведения, что другой мой друг попал в серьезную переделку.

На этой наполовину гоночной трассе, наполовину кольце на тестах я был быстрее, чем кто-либо еще, и, направляясь к машине, я помышляя ни о чем ином, кроме как о поуле. Так оно было до тех пор, пока в какой-то момент я не взглянул в сторону Джулиана Рендиса и Роджера Коумана. У меня внезапно возникло странное чувство, что случилось что-то ужасное. Я остановился и уставился на них, затем подошел и спросил, что случилось.

- Ничего, - последовал ответ.

Я продолжал стоять.

- Нет, что-то не так. Что-то с Мартином, не так ли?

- Да, - ответили они. – Но он всего лишь сломал ногу.

Они не стали посвящать меня в детали, и тем не менее я как-то понял, что все не так просто. Когда я повернулся к своей машине, то сказал себе: "Это намного хуже, чем они мне сообщили".

Отныне я пребывал в ужасном настроении, и не успел я сесть в машину, как один из механиков положил руку на мое плечо и произнес абсолютно неправильную вещь:

- Эй, Перри, только не делай ничего безумного. Думай о машине, думай о нас и помни о Карен и детях.

Я взорвался, взял его за шкирки, уложил на машину и сообщил, приложив кулак к его лицу, что никогда, НИКОГДА не стоит говорить о моей семье, когда я сажусь в машину.

Мой первый быстрый круг был достаточно зрелищным, и на его середине я уже был на полторы секунды быстрее, чем кто бы то ни было, но на входе в последний поворот у нас закончилось топливо. Наш заправщик забыл первоочередное правило всех заправщиков:

залить топливо в машину. Я был настолько зол и расстроен, что оставался сидеть пристегнутым в машине на протяжении 30 минут после того, как ее откатали в боксы. То был фантастический круг, на максимуме риска, и он без всякого сомнения принес бы нам поул, но он был испорчен. Джей начал гонку с последних рядов, но попал в аварию вскоре после старта, и на этом наша гонка была закончена. В то же самое время меня ужасно беспокоила мысль, что мое странное предчувствие подтвердится. "Да, Паря" боролся за свою жизнь.

Авария Мартина в Хересе, на квалификации перед Гран-при Испании 1990 была возможно самой страшной из всех, когда-либо случившихся. Я это знаю потому, что Девид Тремайн все видел и мне рассказал. На мартиновском "Лотусе" полетела передняя подвеска в быстром правом повороте по ту сторону боксов, и он улетел в стену на скорости в 160 миль в час. От удара машина разлетелась на кусочки, бедного Мартина выбросило и покатило по трассе, как тряпичную куклу. Остатки "Лотуса" были похожи на дешевую пластиковую ручку, по которой вмячили молотком, а сам Мартин лежал на асфальте в 30 метрах поодаль. Айртон Сенна остановился рядом и оставался с ним, пока самый лучший доктор "Формулы-1", мой старинный друг Сид Уоткинс обеспечивал необходимую помощь на трассе. Мартин оставался в сознании совсем недолго, и уже в больнице Профессор стабилизировал его состояние для перевозки обратно в Англию. Однако состояние оставалось критическим, и когда тело впало в шок, его подключили к аппаратам, поддерживающим жизнь, потому что печень, селезенка и легкие прекратили функционировать. На следующий день после гонки я вылетел домой на первом же рейсе и поговорил с Деймоном Хиллом, который сообщил, что уже был в Лондонском госпитале, и что стоит приготовиться к худшему.

На всем протяжении длинного полета я думал только о Мартине. Наши пути впервые пересеклись в "Формуле-3" в 1986 году, но и до этого мне было знакомо имя урожденного в Белфасте гонщика. Мартин всегда был в центре внимания, потому что как соперник он был сколь талантлив, столь же и грозен.

Однажды в Спа я обогнал его на выходе из "О'Руж". Как только мы поравнялись, я (скажу вам по секрету) закрыл глаза в ожидании контакта, чего так и не случилось, и позже он подначивал меня, говоря, что у него был "выходной". Мартин проделал нелегкий путь по всей гоночной лестнице, подобно Джулиану Бейли, Марку Бланделлу и мне, а посему был не чужд всяким сделкам. В бизнесе Мартин был не из робкого десятка и при случае проявлял себя весьма с жесткой стороны. Вспоминается несколько случаев, когда мы играли в "желания" в течение нескольких дней, на ничтожную сумму вроде 50 фунтов, и каждый раз в конечном итоге он выигрывал. И тем не менее мы все равно тусовались вместе, он был щедр, и когда у нас с Карен наступали совершенно ужасные финансовые времена, у него всегда можно было одолжить денег.

Вдобавок он выручал меня и в других случаях, как например, когда большая тусовка встретилась в клубе рядом с трассой "Зольдер", Бельгия. Все жутко перепились, и я спихнул Томаса Даниельссона в бассейн, а Джулиан последовал вскоре за ним, прихватив с собой пальму, на которой висел до того. Несколько запертых в сауне механиков, выломали дверь. Эта хлабуда начинала трещать по швам, и в итоге хозяева вызвали полицию.

Тем временем я ошибочно решил, что будет смешно облить пивом мартиновского начальника команды Колина Эссекса (парня, обладавшей большей силой, нежели Челюсти в бондовских киношках). Он был не очень счастлив, и произнес:

- Не стоило этого делать, Пуриятель!

После чего поднял меня за шею.

Испытывая ненормальное давление в области горла, я пищал:

- Прости, Колин, прости, Колин! – и мой голос звучал, как у Дональда Дака. Но тут на передовые позиции вышел Мартин, который спас меня от неизбежного расплющивания. После чего "Формула-3" совершила постыдный побег, поскольку всполохи голубых огоньков сообщили нам, что полиция уже прибыла.

Вся эта заварушка была в типично мартиновском духе, потому как он обожает хорошие сплетни. В любом разговоре он перво-наперво интересуется:

- Ну и что у нас случилось гадкого и мерзкого?

И если мне нечего ему рассказать, он с удовольствием вываливает кучу разных местных баек, по сравнению с которыми сериал "Истэндерцы" покажется документальным фильмом. Впрочем, своих бед ему тоже хватало, и теперь он героически пытался побороть последствия практически смертельной аварии.

Деймон оказался прав. Мартин пребывал в таком ужасном состоянии, что когда его впервые посетил напарник по "Лотусу" Дерек Уорвик, то ему конкретно поплохело. Когда же я стоял у его кровати с его невестой Дианой, ко мне тоже подкатывало подобное чувство, но мне удалось взять под контроль свои реакции пред ее лицом. У Мартина была сломана правая нога, а также в нескольких местах – левая. Его ключица треснула, вокруг левого глаза расплылся гигантский синяк, а сам он пребывал в коме, и жизнь его поддерживалась капельницей и респираторами.

В течение следующих пяти недель я посещал госпиталь, как и все остальные надеясь хоть на какие-то хорошие новости. Наконец они пришли. Диана сказала мне, что Марти пришел в сознание и захотел меня увидеть. Когда он сделал знак мне наклониться, его голос был еле слышен, и я не ждал от него никаких иных слов, кроме как "здорово, приятель". Вместо этого он улыбнулся и произнес: "Свид. во вторник!" Как вы можете заценить, "Да, Паря" воспользовался сокращенной версией фразы, и я животики надорвал от смеха и облегчения.

Я продолжал регулярно приезжать в больницу, и, чтобы поднять его боевой дух, частенько вытворял нечто легкомысленное, например, однажды оделся хирургом. Подбадриваемый несколькими выпитыми в Сити с друзьями напитками, я свистнул белый халат, маску и планшет, и вошел в палату. Мартин сразу же узнал меня, но его соседи не поняли, что кто-то их пытается надурить. Я совершил обход, присев у койки каждого из этих несчастных, затем осмотрел графики их болезней, немного поболтал об их сломанных костях или что у них там было не так, после чего подошел к Мартину и проделал несколько движений, явно напоминающих стежки. Мартину пришел от этого в дикий восторг, чего, правда, нельзя сказать о других...

Подобно Джонни Херберту, сменившему его в "Лотусе", Мартин держался здорово, но порой его болезненное выздоровление все же давало о себе знать. Помню, в один ужасный день боль стала столь невыносимой, что после того, как медсестра попросила меня выйти из палаты, идя по коридору, я слышал разносившиеся по нему крики Мартина. Что меня очень расстроило. Несмотря на то, что его травмы ног скорее всего поставили бы крест на карьере Марти-парня, как гонщика, он не отказывался от обещания пройти под венец с Дианой 13 апреля 1991 года, а я по-прежнему обещал произнести там речь.

Я рассматривал это как неплохую практику, потому что в данный момент мне приходилось постоянно произносить речи для банка, ипотечной компании, телефонной компании, тем, кто отвечает за газ, электричество и воду. Назовите любую – и мы были у них в долгах. Мне удавалось убедить их дать мне еще немного времени, потому что я был "суперзвездой, которая вот-вот раскроется", и что большие деньги "вот-вот польются как из рога изобилия".

Правда, рог почему-то был чертовски длинным. Наши долги выросли уже до 300 000 фунтов, что как раз составляло стоимость нашего обновленного домика. Но рынок к этому времени пребывал в упадке, и никто ничего не покупал. Впрочем, оставались еще кое-какие возможности. Мои старые спонсоры "Хаутол Уайтинг" предложили высокую позицию в отделе маркетинга, и один из самых удачливых конструкторов гоночных автомобилей поинтересовался, не хочу ли я стать их управляющим директором. Мне это было очень лестно, но я отказался. Я осознавал, что с финансовой точки зрения наша жизнь пребывает в полнейшей заднице, но я должен был сказать "нет", потому что согласись я на эту работу, то мне никогда уже не попасть в "Формулу-1".

И вот, снова-здоровая, мы со всей присущей упертостью отказались признать свое поражение. Вместо этого мы затянули потуже пояса и рискнули всем, чтобы попытаться

поймать журавля по имени "Формула-1".

За несколько месяцев до намеченной свадьбы Мартина Марк Бланделл стал четвертым представителем "Крысиной Стаи", вошедшим в мир "Формулы-1" после подписания контракта, благодаря которому он стал напарником Мартина Брандла в "Бребхеме". Эта комбинация оказалась смертельной для японских телекомментаторов, которым пришлось весь год маяться, пытаясь выговорить "Брамделл и Бламбл в Блебеме". Тем временем Джулиан Бейли уладил сделку с "Лотусом" и вернулся в "Формулу" в качестве напарника финскому новичку Мику Хаккинену. Джулиану стало интересно, насколько же затянется его пребывание в команде, когда, едва он подписал контракт, ему вручили комбинезон, на котором было вышито "Джонни Херберт".

В Монако машине Джулиана пришлось нести на своей крышке моторного отсека имя спонсора, которое было весьма необычно. Никто доселе слыхом не слыхивал о компании под названием "Ошонка", возможно потому что таковой никогда не существовало. На самом деле таким образом финансист из Сити Тед Балл хотел выразить свои соболезнования скончавшемуся другу, а поскольку его компания "Лендхерст Лизинг" поддерживала барактающийся "Лотус", тем пришлось согласиться на подобные условия на одну гонку.

Я только что закончил трехдневные тесты покрышек для "Гудьир" в Атланте, после чего решил слетать в Финикс (Аризона), чтобы встретиться с парнями на первом Гран-при 1991 года. Я знал, что мы здорово повеселимся, но вдобавок мне хотелось повидаться с этим дядькой Тедом Баллом. Что ж, там встретиться нам не удалось, зато я разузнал, как это можно сделать в Лондоне, и договорился с нашей старинной приятельницей, ответственной за рекламу Джеки Де Хавас о том, что она нас состыкует.

По возвращении на родину я прибыл, как и куда было уговорено, и ожидал в приемной лендхерстовского офиса битых 45 минут. Мистер Балл так и не появлялся, что, как мне сообщили, в общем-то было для него типично, но я уже начинал терять терпение. Внезапно ко мне подошла его секретарша и произнесла:

- Перри, прошу прощения, мне тоже все это надоело. Следуйте за мной.

И мы вышли из офиса, перешли через дорогу, затем завернули в паб, где она указала на Теда, стоявшего у стойки вместе с боксерным промоутером Френком Уорреном. Тед просиял и закричал во весь голос:

- Перри Маккарти. Это тот самый Перри Маккарти. Мой мальчик, ну иди же скорее сюда!

Я подумал, что это достаточно забавно, и, пока я топал по направлению к этому коренастому, харизматичному 45-летнему дядьке, мое настроение слегка улучшилось. Я совершенно точно получу финансовую поддержку, ведь что может быть проще: Тед – весьма богатенький попечитель автоспорта, но что-то в его взгляде напомнило мне об историях, которые я слышал про него в прошлом. Когда я подошел вплотную, он улыбнулся, разведя руки, провозгласил: "Мой мальчик!" после чего вмазал мне с левой. Я видел, как его кулак приближается к моему лицу, поэтому отвернулся, но удар пришелся по моему правому предплечью.

- Хороший мальчик. Хороший. Ты – быстр... сильные руки, малец!

Что ж, вполне честно, подумал я. Очевидно, ему нравится приветствовать людей "повзрослому", но тут его "здрасьте" пошло еще дальше, когда он запрыгал, как Джо Фрезер, и провел комбинацию из двух левых джебов, завершившихся правым хуком. К своему удивлению, я встал в такую же стойку и заблокировал удары, но моя голова никак не могла решить, что же здесь все-таки происходит. Спустя 10 секунд после прибытия я оказался втянутым в спарринг-матч посередине паба против того самого парня, у которого я собирался попросить помощи.

Теперь его удары наносились на уровне головы, и я качался и уклонялся, отчаянно пытаюсь защититься от этого маньяка, которого никогда доселе не видел. Я надеялся, что это вскоре прекратится, причем как можно скорее. Если мне удастся не ударить своего потенциального

спонсора, то может быть ему понравится решение засчитать победу по очкам. Наш поединок длился уже секунд 20, когда он увидел дыру в моей защите и его левая повстречалась с моей скулой. Было больно. В ответ я метнул свой кулак, чтобы вмазать ему как следует: "А, к чертям это спонсорство!". Однако, Тед понял, что игра закончена, и навалился на меня, сплетя мне руки. Затем поцеловал меня в щеку, сказал, что мы будем крутыми друзьями, посадил на стул, поднял мою правую руку и триумфально произнес всем обитателям паба:

- Это тот самый Перри Маккарти!

И в этом он был абсолютно прав – ну с кем еще это могло приключиться? Боже милостивый, мне всего лишь хотелось получить немножко денег, чтобы я смог управлять какой-то вшивой гоночной машинкой! Но Тед проявил себя молодцом. Он затеял "схватку" для того, чтобы мы немного развлеклись, и мы провели там целый день, болтая и распивая, но я продолжал краем глаза следить за его неожиданными телодвижениями. Я слышал множество историй про Теда Балла, какие-то хорошие, какие-то не очень, но почти все они были смешными. Конечно, не всем он был по душе, но для своих друзей он оставался великодушным, интересным и замечательным приятелем. Мне он нравился; он был другим, и с этого самого момента мы в самом деле стали друзьями, до тех самых пор, пока "Ленджерст Лизинг" не пошла по миру за долги в 40 миллионов фунтов стерлингов.

Тем временем Тед решил, что владеть двумя командами "Формулы-1" ему уже надоело, поэтому я отложил свои попытки попасть в эту серию и вернулся в Штаты. Я взял с собой Карен, чтобы она посмотрела, как я буду гоняться во Флориде, но из-за финансовых неурядиц команда привлекла второго пилота, который принес с собой денег... и скверную атмосферу. Через какие-то 8 кругов квалификации я отправил этого специалиста по Майами нервно курить в сторонку, но несмотря на то, что я на секунду опережал "Ягуары" в начале сессии, засорившийся фильтр лишил меня возможности побороться за поул. Впрочем, это не имело никакого значения, потому что гонку начинал Альберт Неон-младший, вскоре после старта размочивший машину об стену. То был последний раз, когда "Спайс" просила меня погоняться с напарником.

В Атланте я финишировал вторым, поставив новый рекорд круга, а затем отметился седьмым местом в Огайо. Затем мы перебрались в Луизиану на новоорлеанский "Гран-при дю Марди Грас", где ангажировали девушек из рекламного агентства сети баров-ресторанов под названием "Пампушки", чтобы они привнесли в жизнь паддока немного веселья. Что они безусловно и сделали, потому что на американском сленге "пампушки" является эквивалентом "сисек", и куда бы я ни сунулся, казалось, их лучшие части присутствуют везде. Ну, скажем так, эти девушки точно никогда не утонут.

Я вышел на квалификацию, отчаянно пытаюсь настроиться на работу, и когда вернулся в боксы, команда сообщила, что я занял поул. То были хорошие новости, и ликующие "пампушечные" девчонки запрыгали вверх-вниз. Я внимательно посмотрел на них, и затем сам начал от радости прыгать вместе с ними! В самой гонке я лидировал с самого старта и уже вознамерился одержать победу на извилистых улицах этой городской трассы. Я отрывался все дальше и дальше, установил новый рекорд круга, но тут девчонки неумышленно навели нас на разгадку наших злоключений, когда мы сошли из-за поломки мотора и наша мечта лопнула, как "надутые шарик". Я так сильно расстроился, что дотопал обратно до своего номера в отеле, улегся в постель и попытался выкинуть из головы свою машину, мотор и все, что отдаленно напоминало дыню.

Нам приходилось вести отчаянную борьбу с заводскими командами, которые тратили буквально в 20 раз больше денег, чем мы, но я понимал, что до тех пор, пока я буду оставаться занозой в их задницах, наши усилия не пропадают даром. Девид Трмейн из "Моторинг Ньюс" по-прежнему освещал мои подвиги в прессе, в то время, как мой старинный приятель Джон Викхем, ныне являвшийся начальником команды "Футворк Арроуз Гран-при" собирался придать моей морали большую поддержку.

Когда я вернулся обратно в Англию и прибыл в Сильверстоун в ответ на приглашение Джона помочь им в работе на тестах, мне словно бес в задницу вселился. Грузовики "Футворк" ровненько выстроились позади боксов, и механики команды копошились внутри, занятые подготовкой стоявшей там прекраснейшей машины "Формулы-1", которая ждала меня. Да,

господа, я вот-вот стану гонщиком "Формулы-1".

Конечно-конечно, это всего на один день, но все равно возможность-то фантастическая. Минуло 13 лет с того благословенного дня, когда Лес Эйджер забрал меня из музыкального магазина и отвез на "Брендс-Хетч" ради моей первой поездки по трассе. И вот, наконец, у меня появился шанс вступить в кокпит машины Больших Призов. Одна моя половина не верила, что я на самом деле присутствую при этом событии: мы с моим менеджером Роджером Коуманом глазели то на машину, то друг на друга. На наших лицах и так уже расплылись самые широчайшие улыбки, но меня буквально затрясло, когда к нам подошел первый пилот команды, бывшая звезда "Феррари" Микеле Альборето и произнес:

- Привет, Перри. Добро пожаловать в "Формулу-1".

Наверно, он так до конца и не осознал, что для меня означала эта фраза. Едва меня пристегнули в кокпите, мы завели мотор, и меня тут же переполнило чувство безудержного счастья.

То была самая быстрая штука, которой мне когда-либо доводилось управлять. Управление было феноменальным, но я совсем не нервничал и ощущал себя так, словно управлял этим автомобилем годами. Я переключал передачи, выжимал газ на полную, а мотор "Форд-ДФР" мне кричал: "Быстрее, Перри, быстрее", - и я понимал, что это мой мир. Впрочем, никакого контракта у меня еще не было, потому что это была рутинная проверка систем, требовавшаяся команде перед гонкой во Франции. Тем не менее, это было великолепно. Я сделал все, что меня просили, и Джон Викхейм был доволен. Так же, как и Дэвид Тремейн, и я знал, что он хотел осветить мои тесты в следующем номере "Моторинг Ньюз".

Я никак не мог дождаться того момента, когда же наконец смогу об этом прочитать, поэтому позвонил ему за день до того, как номер окажется на прилавках и попросил выслать мне по факсу копию статьи. Я прождал около 15 минут, и вот она у меня в руках. Прямо под огромной фотографией, запечатлевшей меня в процессе рулежки, жирными буквами было написано: "Маккарти тестирует Футворк".

"Вот здорово", - подумал я, но едва я приступил к чтению непосредственно текста, челюсть моя отвалилась на пол. Там были процитированы мои следующие слова:

- Угу, ну, "Футворк"-то в общем-то хорош, как мне кажется, но очень жаль, что я не за рулем какой-нибудь по-настоящему классной машины, типа "Макларена" или что-то в этом духе.

Я перечитал это еще раз, но нет, именно так там и было написано, черным по белому. Это был просто кошмар какой-то, и моя публичная катастрофа продолжилась следующей тирадой:

- Мне было трудно управлять этой машиной, потому что мне так и не удалось до конца вылечить поврежденный в "Формуле-3" нерв в ноге, и это причиняет мне кучу неудобств.

Боже мой! Ничего подобного я не произносил. Как же Дэвид, ядрена кочерыжка, мог такое сотворить со мной? В состоянии столбнячного недоумения я взирал на статью, которая конечно же поставит крест на моей карьере, и меня буквально начало тошнить от подкатившего беспокойства. Этому должно быть какое-то объяснение, поэтому я немедленно позвонил в "Моторинг Ньюз". 6 часов в понедельник вечером, номер-то вот-вот отправят в тираж.

- Дейв? – произнес я нерешительно.

Внезапно в трубке воцарилась непривычная для обычно гудящего как улей офиса тишина. Я висел на линии, замерев от ожидания, но тут они больше не смогли себя сдерживать, и вся новостная комната взорвалась в истерическом смехе. Этот факс был наскоро сляпанной подставой, а я на нее купился, и теперь эта гадкая свора придурков покатывалась от удовольствия...

Я провел еще несколько тестов для "Футворк Арроуз", и помимо некоторого ценного опыта, в

них скрывались и другие выгоды. Теперь я мог заявиться в аэропорт на стойку регистрации и попросить другой класс, потому что "я пилот Формулы-1", и, знаете ли, я ггал всего наполовину.

Когда много путешествуешь, смена класса на более высокий - весьма важная штука, и я старался его добиться изо всех сил. Мне всегда хотелось получить то самое место, которые мы видим в телерекламе, где парень откидывает свое кресло в практически горизонтальное положение и демонстрирует нам, как ему удастся подвигать пальчиками ног. Однако мои авиабилеты были самыми дешевыми, какие только можно купить, что означало полет в загоне с 300 такими же несчастными душами, где хватало места ровно настолько, чтобы подвигать ушами. Другое нерекламируемое удовольствие полета в загоне заключается в еде, приготовленной из мистических ингредиентов и семичасовое противостояние с соседским локтем за право обладания смежным подлокотником. Как бы то ни было, мне жутко повезло, когда я снова летел в Штаты на следующую гонку. Я объяснил симпатяжке за стойкой регистрации, что восстанавливаюсь после повреждения ноги, полученного на Гран-при Испании, и что теперь мне необходимо самое хорошее место для отдыха, потому что меня вырвали в последний момент спасти надежды Британии в Калифорнии. Она повелась на всю эту чушь и меня повысили сразу до первого класса! Когда я сел на борт и оказался бок о бок с Шоном Коннери, и мы завели разговор, мне стало совсем хорошо. Я поинтересовался, как он относится к идее стать моим гостем в "Лагуна-Секе", но он отказался. Я не стал настаивать, чтобы не дай бог ему не взбрело в голову нейтрализовать меня электропроводом, спрятым в наручных часах.

Итак, я приземлился в Лос-Анджелесе - обители звезд - и зарегистрировался в отеле. В ходе моего трехминутного общения со строившей глазки ресепшионисткой, она обратила внимание на мой "шведский" акцент, и конечно не преминула сообщить, что на самом деле она тут не работает, а является самой настоящей актрисой. Вот так сюрприз. Затем она засекала мой пестрящий спонсорскими наклейками костюм от "Футворка" и поинтересовалась - не автогонщик ли я. И, кажется, ее впечатлили мои следующие слова:

- Гонщик лишь в настоящий момент, а вообще-то я астронавт.

На трассе "Лагуна-Сека" я оказался впервые, и поэтому сразу же помчался ее осматривать. Однако, едва я вывел свой прокатный автомобиль на прямую, идущую вдоль боксов, на моем пути возник служитель порядка:

- Эй, парень, туда нету пути. Работники трассы занимаются ее приготовлением.

Что в переводе на нормальный язык означало, что пара работяг развешивает по трассе баннеры.

- Ну, ладно, приятель. А что если я просто сделаю кружочек? - осведомился я.

- Прости, брателла. Нету пути.

Вот чучело. Он говорил со мной в таком тоне, словно работает в НАСА.

- Все понятно, товарищ, - огрызнулся я. - А что если я просто прогуляюсь по траектории и обещаю ни на кого не наступать?

Мой сарказм не произвел на него никакого впечатления, но я, как и всегда, подумал, что шутка удалась, и это было очень кстати, учитывая сколько мне приходилось путешествовать в одиночестве.

На самом деле за прошедшие 18 месяцев я провел в воздухе около 330 часов на борту 67 различных рейсов, которых мне пришлось дожидаться 115 часов. Вообще-то, это являлось небольшим перебором для того, кто не очень любит летать. Международные перелеты меня никогда особо не тревожили, но на внутренних рейсах мои ладони частенько покрывались потом. Однажды я испытал особое удовольствие, когда, снижаясь на скорости в 170 миль, прочитал в "Ю-эс-эй Тудей" что именно эта авиакомпания, услугами которой я пользовался в данный момент, на самом деле является банкротом, и они добились 20 процентного

снижения затрат за счет сервиса. А эти посадки... Я уверен, некоторые из наших пилотов являются ветеранами Вьетнама, у которых периодически случаются видения из прошлого. Однажды, направляясь в Техас, я вдруг понял, что если бы мы совершили чуть менее мягкую посадку, то мое кресло оказалось бы между шасси.

Что же касается красивейшей трассы "Лагуна-Сека" в Монтерее, то я пережил аварию в квалификации, чтобы потом финишировать третьим в самой гонке и взойти на подиум – после затяжной схватки с "Ниссаном" Джеффа Бребхема. Затем на Гран-при Сан-Диего в Дель-Маре я совершил ошибку, сражаясь с "Тойотой" Хуана Фанхио, что стоило нам второго места, и мы финишировали на пятом. То была последняя гонка сезона и я провел чудесное время с Джулианом Рендисом и всеми остальными ребятами из команды "Спайс". Но когда я возвращался обратно в Англию, у меня в голове крутились единственные планы на 1992 год, в которых я был совершенно точно уверен – изъятие за долги нашего домика. И все, что мне оставалось делать, это как и прежде молиться, что кто-то где-то в какой-то момент придет мне на помощь.

11. На Старт, Внимание, Стоп

О да, бейби! Вот он я - новый пилот формульной команды Andrea Moda. Теперь мне только осталось заполнить суперлицензию, но ведь это не так уж и трудно, да?

Хотя я невыносимо хотел попасть в Формулу 1, были времена, когда слово "отчаяние" присутствовало у меня в голове постоянно.

Прошла половина сезона, в котором должна была состояться моя последняя гонка за Spice USA, и я узнал кошмарные новости из Оултон-Парка, где произошла трагедия. Пол Уорвик, 22-летний младший брат формульного гонщика Дерека, попал в аварию на скорости 140 миль/ч, будучи на пути к своей пятой подряд победе в британской Формуле 3000. Из-за поломки передней подвески он вылетел с трассы и погиб. Победа была присуждена ему посмертно, как, впрочем, и чемпионский титул (к концу года никто не смог обогнать его по очкам, так невероятно велик был отрыв). Но мы будем помнить Пола не только за его талант и достижения, но и потому, что он был очень хорошим парнем. Похороны стали глубоко печальным событием. Мы все были ужасно расстроены, и я помню, как в церкви у меня в горле встал комок при виде Дерека, безутешного от потери своего младшего братишки. Вот в такие времена я просто ненавижу автоспорт.

Но, возвращаясь к гонкам, надо сказать, что дела у всех в "Крысиной Стае" шли по-разному. Для Джулиана Бэйли, например, надпись "Джонни Херберт" на его собственном Лотусе год назад оказалась пророческим знаком, потому что его спонсор сбежал через 4 гонки, и именно "Мальчик-с-Пальчик" занял место Джулиана, подписав 4х-летний контракт с командой. "Сварливый", финишировавший 6-м в Имоле, уехал гоняться на спортпрототипах в Японию, но позже вернулся домой и начал карьеру в туринге. Мега Марк Бланделл, тем временем, хоть еще не попал в Формулу 1, но, по крайней мере, был близок к этому – он стал тестером в Макларене. Однако в середине сезона Мега выступил за Пежо в 24 часах Ле-Мана и стал еще более Мегакрутым: вместе с Дерексом Уорвиком и Янником Далмасом он победил!

В общем, не считая Мартина Доннелли, только мы с Дэймоном Хиллом все еще были не у дел, и в начале '92 года мы оказались единственными членами Стаи, кто еще не сидел за рулем формульной машины. Дэймон и я были друзьями еще со времен совместных выступлений в Формуле Форд, и именно его будущая жена Джорджи научила меня произносить его имя как "Дэй-мОн", а не "ДэймАн", как я говорил раньше со своим ист-лондонским акцентом. Остальные (включая Мартина Доннелли, который был его напарником в течение полутора сезонов) часто называли его Дэмиеном.

Ха, если он был Дэмиеном (как мальчик с отметкой дьявола в трилогии "Омен"), то это объясняет некоторые его выходки в отношении меня, например, когда я обгонял его в борьбе за второе место в гонке Формулы 3 в Сильверстоуне. Я здорово разогнался, выходя из предыдущего поворота, и когда проходил его на скорости 140 миль/ч, не мог удержаться от соблазна помахать ему на прощание ручкой. Дэймону почему-то не показалось это веселым, и он немедленно вынес меня с трассы. Я тогда здорово перепугался, хотя винить в том, что я

такой тупица, надо только себя. Но это научило меня кое-чему: никогда не путай Хиллагонщика с Хиллом-приятелем. Дэймон дико упертый парень, когда дело доходит до работы, но как друг он очень внимателен. К примеру, когда он опередил меня за место в составе Футворк 3000, он из кожи вон лез, стараясь сохранить во мне мотивацию.

Он достаточно скрытный человек, который все всегда держит в себе, поэтому то мы и прозвали его "Скрытный Бурундук". Тем не менее, он спрашивал моего совета по поводу многих вещей, но, будучи умным парнем, он, по-видимому, делал потом все точно наоборот – как тогда, когда я говорил ему, что пора прекратить ждать решения Вильямса, и подписать контракт с Лижье. Этот совет стоил бы ему 21 победы в Гран При и чемпионского титула!

Когда бы я ни думал о Дэймоне, я всегда вспоминаю его чувство юмора. Он шутит молниеносно и сухо, и когда эти шутки сопровождаются некоторыми выразительными рожами, он становится похож на Джона Клиза в "Летающем Цирке Монти Пайтона". Но и когда он серьезен, с ним все равно здорово общаться, и в разговорах об автогонках он всегда спокоен и рассудителен.

Прошое Дэймона всем хорошо известно, но гибель его отца Грэма (и пяти членов его гоночной команды) в авиакатастрофе стала страшным ударом для его матери Бет, которой пришлось растить Дэймона и его двух сестер одной и без денег. Несомненно, эта трагедия сыграла свою роль в формировании характера человека, который умеет справляться с огромным давлением, как в личной жизни, так и на работе. Возможно, это научило его также ценить деньги и не тратить их. В младших формулах, бывало, пытаться заставить его проставиться было сложнее, чем вытащить ногу из медвежьего капкана. Сложно. Сейчас Дэймон, скорее всего, мог бы купить весь паб целиком, или даже пивоварню, потому что он заработал целое состояние на своих победах в Ф1 – еще даже до того, как он стал достоянием Великобритании, выиграв у Михаэля Шумахера титул чемпиона мира в 1996 году.

Но до этого, пока Дэймон еще не имел в активе четырех детей, пока он еще не был напарником таких звезд как Ален Прост, Айртон Сена, Найджел Мэнселл, Жак Вильнев, он просто ждал своего шанса, и тот представился ему в середине 1992 года, когда он подписал контракт с Брэм: и пусть его команда знавала и лучшие деньки, он теперь был в Формуле 1.

Незадолго до того, как все устроилось у Дэймона, мои собственные шансы были...их просто не было. Все больше команд уходило из серии IMSA, а сам чемпионат разваливался на глазах. Я не мог гоняться ни в ИндиКаре, ни в Формуле 3000, потому что им нужны были деньги, а тут еще ко мне домой заявились из суда с требованием вернуть сам дом. Все было безнадежно, и в середине марта сезон опять начался без меня. У нас дома все еще был телевизор, и я мог смотреть гонки, но потом мне позвонил адвокат Эдди Джордана, Фред Роджерс.

Я знал Фреда несколько лет: он был безумным формульным фанатиком, который имел связи и интересы и вне команды ЭДЖея. Разговор прошел в таком духе: "Привет, Перри. Это Фред. Послушай, ты бы хотел стать пилотом Формулы 1?"

Я проверил свой дневник. Апрель: закрытие банковского счета. Май: возможное отключение телефона. Июнь: изъятие дома за неплатеж. Через полсекунды я сказал "Да, Фред, с удовольствием!".

Ну, наконец-то, свершилось, "моторный отсек – полный вперед!". Фред сказал мне, что одна новая итальянская команда хочет заменить обоих своих гонщиков, и я должен поехать в Банбери на встречу с их человеком – парнем по имени Даффи Ширдаун. К тому времени, как я добрался в Банбери, вся моя маска спокойной уверенности в себе куда-то испарилась. Я знал, что у меня появился шанс – по-настоящему хороший шанс – и я уставился на беднягу Даффи, как собачка на кусок колбасы. Даффи все понял. Он знал все о моей карьере, знал, что я был очень упорен, но, несмотря на то, что он готов был взять меня, я должен был ждать решения от босса команды Андреа Сассетти.

Как почти во всем в моей жизни, в том, что я стоял на пороге Формулы 1, опять сыграли свою роль неожиданные обстоятельства. Андреа Сассетти был молодым богатым итальянцем,

который, не имея за плечами какого бы то ни было опыта, захотел стать владельцем команды Формулы 1. Зимой 1991 года он нанял гонщиков Алекса Каффи и Энрико Бертаджа, но его первой ошибкой стала покупка совершенно неконкурентоспособной команды Колони.

После этого они приехали в ЮАР на первый Гран При 1992 года, но их дисквалифицировали из-за неуплаты \$100,000, которые должна внести любая новая команда в Формуле 1. Энцо Колони провернул сделку, которой гордился бы сам Дик Турпин: он продал Андреа кучу металлолома, известную как "техническое оборудование", но без участия в гонках как такового.

Вскоре Андреа решил, что он и не хочет владеть машиной Колони. Даффи познакомил его с Ником Уиртом, чья конструкторская фирма Симтек владела набросками по формульному проекту, до этого выполнявшемуся под руководством БМВ. Сделка была заключена сразу же после того, как Андреа в буквальном смысле вывалил мешок всякого барахла на стол Ника. Его команда механиков осталась на заводе Симтек, чтобы успеть достроить машину ко второму Гран При сезона.

Вечером, впрочем, им на головы свалилась неожиданная помощь. С шести часов вечера мастерская была заполнена примерно 30-ю парнями из других команд, которые работали ночью, получая 150 фунтов за смену. Все они прибыли сюда напрямик с их основных мест работы, и так как они все еще были одеты в форму Макларена, Вильямса, Лотуса и Беннеттона, боксы выглядели как формульное бюро по трудоустройству. И, тем не менее, было слишком поздно. Машины Сассетти прибыли на мексиканский Гран При, но снялись с гонки, и, в конце концов, он обозначил в качестве извиняющих обстоятельств "задержки фрахта".

Вот примерно в это время гонщики и стали совсем уж неблагоприятно относиться к усилиям команды, и Андреа уволил их. Главными по поиску замен он назначил Фреда и бывшего менеджера Найджела Мэнселла Майка Фрэнсиса. Майк советовался с людьми в Формуле 1, и, очевидно, там постоянно всплывало мое имя. Фред, в свою очередь, никого, кроме меня, не предлагал. Дэвид Трэмэйн также позвонил Сассетти и убалтывал его. Так что решение было принято, и менее, чем за 10 дней до начала бразильского Гран При, Фред позвонил мне с новостями, о которых я мечтал все эти годы. "Все согласны, Андреа тоже. Перри, ты - гонщик Формулы 1!"

Я был в нирване. Эти слова прозвучали как фанфары, возвещающие мое прибытие в большие гонки. На меня снизошло ошеломляющее чувство достижения, потому что я знал, что вопреки всему, я пробился туда. После всего, что было, я на самом деле был там! Я, Перри Маккарти, только что попал в элиту спорта, который я так давно нацелился покорить.

Ну, допустим, команда могла бы быть немного получше, мне не собирались платить, я должен был найти свои собственные средства, и...ой, да какая разница? У меня был шанс, и, по крайней мере, мне не нужно было искать спонсора с миллионами долларов, чтобы заплатить за все это. Мы с Карен позвали нескольких наших друзей, включая и Боба Тапшина, который пришел с парой бутылок шампанского, потом врубили музыку на полную мощность и начали отмечать. Улыбки просто не исчезали с наших лиц. О, да, бейби! Вот он я - новый пилот формульной команды Andrea Moda. Теперь мне только осталось заполучить суперлицензию, но ведь это не так уж и трудно, да?

Все это время мои гоночные лицензии выдавались британской организацией RACMSA (Королевская Ассоциация Автоспорта), и последние пять сезонов у меня была высшая степень, международная А. Однако, Ассоциация не раздавала лицензий для гонок Гран При, и мне срочно нужна была степень Супер-А, более известная как суперлицензия.

Решение выдать такую лицензию - прерогатива Комиссии Формулы 1, но, разузнав все об этом процессе, я начал волноваться, - даже ужасаться, что моя прерывистая карьера не соответствует их требованиям. По правилам я должен был быть действующим чемпионом Формулы 3 в Великобритании, Франции, Германии, Италии, Японии или Южной Америке (кем я не был), или я должен был провести полный сезон в международной Формуле 3000 (чего я не делал).

Мне срочно нужна была помощь, так как квалификация в Бразилии была назначена на 3 апреля. Но в субботу перед гоночным уикендом главный человек в Формуле 1 Берни Экклстоун сказал мне, что невысоко оценивает мои шансы на получение суперлицензии. Увидев, как на моих глазах испаряются все мои шансы, я продолжал уговаривать его, и в итоге Берни посоветовал мне обратиться в RACMSA и сказать, что я от него. Что ж, теперь хотя бы у меня соломинка, за которую я мог ухватиться. 30 марта, в понедельник, исполнительный директор КАА Питер Тодд надавил на FISA, главную автогоночную организацию, продвигая меня. Питер и другие большие боссы в КАА думали, что я достиг достаточно многого, чтобы стать пилотом Гран При, и были всецело на моей стороне. По парижским офисам FISA пронесся шквал телефонных звонков, а, тем временем, ожидание результата в Биллерике становилось невыносимым.

Карен также стала нервной, в большинстве своем потому, что я был главным раздражителем. Я постоянно сновал туда-сюда, играл на пианино 2 минуты, смотрел телик 5 минут, при этом переключая каналы каждые восемь секунд, включал музыку, потом выключал ее, ругался на детей, потом оставлял их в взвинченном состоянии, а сам шел в сад погонять футбольный мяч. Затем я возвращался, спрашивал Карен в 50-й раз, каковы, как она думает, наши шансы, и потом начинал всю эту суету сначала.

31 марта во вторник, в середине дня, Карен уже была готова пристрелить меня, когда мы узнали, что представители FISA отправили в КАА и моему боссу Андреа Сассетти факсы с потрясающими новостями. Они решили, что я был достоин суперлицензии, и у меня словно гора свалилась с плеч. Сразу же после этого Карен решила, что оставит меня в живых. Я решил срочно заняться делом.

Следующие сутки прошли в невероятной суматохе. Факс плевался сообщениями с поздравлениями, телефон звонил, не переставая, а я бесконечно давал интервью телевидению, радио и представителям прессы. В самом разгаре моей СМИ-славы, я позвонил матери Карен, Вэл, чтобы поблагодарить ее за одежду, которую она сшила для наших детей, и затем я позвонил своему кузену Гэри Денхэму, который одолжил мне 800 фунтов на билет до Бразилии!

На следующий день, в среду 1 апреля, я летел в Южную Америку, и гордо взошел на борт самолета на Сан-Паулу как новый британский гонщик Формулы 1. В реальность я окунулся чуть позже, так как мое место в эконом-классе оказалось в самом хвосте самолета, и я сидел, зажатый между двумя толстенными дамами.

Перед взлетом они накинулись на свои персональные запасы булочек, и косились на меня с подозрением, на случай, если я вдруг буду иметь виды на шоколадный эклер. В таком темпе, в котором они жевали, мне казалось, что они и дальше будут расти вширь, и раздавят меня еще на середине Атлантики. Я подозвал стюарда. Он почти не говорил по-английски, но я показал ему свою прошлогоднюю фотографию в гоночном комбинезоне, и с помощью жестов сказал ему: "Я, гонщик, Формула 1. Это тебе!"

Бразильцы обожают гонки, и он все понял. "Гран При. ТЫ!", - просиял он.

Но когда он потянулся за своим подарочком, я отдернул руку и указал на головную часть самолета. "Я иди туда!".

Он начал колебаться: "Ты...иметь фото для моих друзей?"

"Нет проблем, золотце!"

Мы договорились на четырех, и он проводил меня в первый класс, где я смог спокойно поспать, не опасаясь, что буду съеден живьем.

В четверг, 2 апреля, я прибыл на трассу Интерлагос, и меня впервые представили Андреа Сассетти. Это был высокий темноволосый человек, и, в отличие от других, он носил глухие темные очки, байкерскую черную кожаную куртку, джинсы и ковбойские ботинки с длинными носами, эдакая живая иллюстрация "Бунтаря без причины". Позже к нашим боксам подошел представитель FISA, и, к моему огромному удовольствию, вручил мне

документ, за который я так долго сражался - мою собственную суперлицензию. Андреа заплатил необходимую сумму, и я влез в свой гоночный комбинезон.

Как же все было круто! У меня была лицензия, в соответствии с правилами я прошел процедуру взвешивания гонщиков и тест на время по вылезанию из кокпита. Чем дольше я этим занимался, тем больше я чувствовал себя настоящим пилотом Гран При, и большинство из тех людей, которых я знал в Формуле 1, пришли поздравить меня. Кен Тиррелл подошел к нашим боксам и стоял там, улыбаясь и широко разведя руки, как бы говоря "ну наконец-то ты это сделал", чем несказанно меня осчастливил. Да, Кен, да, все остальные, я был гонщиком Формулы 1 и собирался выступать на той же трассе, что и Айртон Сenna, Найджел Мэнселл и Михаэль Шумахер.

Все это было слишком хорошо, чтобы быть правдой...и так и оказалось. Мое прекрасное настроение вдруг обернулось большим беспокойством, когда директор гонки Роланд Брюнсерд подошел ко мне и спросил, когда я покидаю Интерлагос. Потом он добавил: "Пожалуйста, не уезжай, пока я не вернусь".

"Почему он хочет, чтобы я остался?", - спросил я самого себя. Должно быть, есть какие-то проблемы, вряд ли же он надеялся на поздний ужин со мной. Ролан вернулся в шесть вечера и попросил посмотреть мою лицензию. Мне стало плохо. "Зачем?", - спросил я.

Но он лишь повторял: "Просто дай мне свою лицензию, Перри".

Она была у меня в кармане, но я сказал "Нет!", потому что у меня возникло ужасное предчувствие, что я ее больше не увижу.

"Дай ее сейчас же, будь добр!". У меня не оставалось никакого выбора, и, едва решаясь вздохнуть, я осторожно передал ему лицензию и приготовился к худшему. Худшее не заставило себя долго ждать, и оказалось просто кошмарным. Роланд даже смутился, когда сказал, что произошла ошибка, мою лицензию не должны были выдавать, и что сейчас она аннулирована. Я уставился на него с открытым ртом. Возможные последствия были для меня ударом ниже пояса. Я не мог участвовать в Гран При, и Andrea Moda придется заменить меня на следующие гонки.

Моя карьера в Формуле 1 продлилась 7 часов, и это вывело меня из себя. Я был взбешен. Разочарованный донельзя, я наорал на Роланда, который вообще то очень хороший парень, и является одним из ключевых людей в FISA, которые помогали мне получить лицензию. Я не понимал, как это могло произойти со мной. В этой лицензии было все, чего я желал, и все это забрали у меня в одночасье. Все эти годы прошли впустую, мы потеряли все, чтобы попасть в Формулу 1, и теперь случилось это, и в тот момент, когда я думал, что наконец-то добился своего. Моя заветная мечта обернулась худшим кошмаром моей жизни. Это жестоко!!!

Последующие два часа я пытался прийти в себя, но все было без толку. Это маленькое происшествие разорвало мое сердце, я шел обратно к боксам, никем не замеченный, и не мог сдерживать рыдания. Я был полностью эмоционально раздавлен. Я ненавидел себя за это, но, стоя там в одиночестве, в тысяче миль от дома, я был в отчаянии.

Через некоторое время я сумел как-то собраться. Но тут пришел уже слышавший эти новости Джонни Херберт и обнял меня. Когда я увидел, что и в его глазах стоят слезы, я улыбнулся и сдавленно просипел: "Нет, только ты еще не начинай, Джон, или я сломаюсь снова!".

На следующее утро я опять стал "Собакой Бешеной". Я был готов к борьбе. Я знал, что еще ничего не потеряно, потому что я не позволю этому случиться. Я позвонил в КАА, рассказал им, что случилось, и они начали заваливать факсами FISA. Я позвонил Карен, Роджеру Кауману, Фреду Роджерсу, всем, кого знал, и позвонил бы даже в RSPCA, если б знал их номер, чтобы пожаловаться на FISA за жестокое обращение с животными! Потом я приехал на трассу и обнаружил, что команда еще не закончила собирать мою машину, так что я бы и так не смог гоняться. Хотя готовая машина, за рулем которой сидел Роберто Морено, смогла пройти только два круга, прежде чем что-то сломалось, и не прошла квалификацию. Все это, впрочем, не имело для меня никакого значения, потому что в первую очередь я хотел вернуть свою лицензию.

Я опять пошел к Берни Экклстоуну. Тем утром со мной в боксах был ДиТи, и когда пришел Берни, Дэвид потребовал от него объяснений, почему у меня отобрали лицензию. Берни выслушал его до конца, и когда он сказал что-то вроде "ну и бардак там", было ясно, что он на моей стороне. Мы немножко поболтали, и ДиТи продвигал меня изо всех сил.

Я расположился около офиса Берни, который он использовал на трассе. Было ощущение, что я жду у кабинета директора школы, как я частенько делал в детстве. Через некоторое время дверь открылась. Берни задумчиво посмотрел на меня и пригласил войти. Мое сердце колотилось так, как будто меня сейчас должны исключить из школы. Я был с мистером Экклстоуном один на один, и если у меня был хоть малейший шанс, его бы смог дать мне только Берни.

Он знал все о ситуации, в которой я оказался, но у меня внутри все сжалось, когда в ответ на прямой вопрос, получу ли я новую лицензию, он сказал "Нет". Он сказал, что FISA не должна была давать лицензию, и что только FOC может решать эти вопросы, а они, в свою очередь, обязательно скажут, что я должен был провести сезон в Ф3000.

Возникла небольшая пауза. Мой подбородок и нижняя губа начали предательски дергаться, и я как мог, старался не дать слабинку. Мне срочно нужно было идти в атаку, чтобы, во-первых, спасти свою карьеру, а во-вторых, не расплакаться. Я не кричал, но сказал Берни, что это нечестно, что я не провел сезон в Ф3000 только из-за денег, что гонялся против 11 действующих гонщиков Ф1 и побеждал их. Я рассказал ему о доме, о том, через что прошли мы с Карен, и, кроме всего, сказал ему, что достаточно хорош для Формулы 1. Я думаю, Берни понравилось, что я не сдаюсь, и он сказал "Ладно, Перри. Мне говорили, что ты еще тот боец, так что делай так...".

Мистер Экклстоун, босс FOCA и вице-президент FIA по делам рекламы, сказал мне, что существует пункт о "чрезвычайных обстоятельствах", по которому мои результаты и, возможно, репутация, может быть оценена 13-ю членами Комиссии Формулы 1. Пятеро из этих людей являются боссами команд, и Берни сказал, что если я смогу уговорить их проголосовать за меня, он берет на себя остальных. Что ж, Берни - персона важная, и если уж он решает "поболтать" с кем-либо, они обычно принимают его точку зрения. Для меня это был словно глоток воздуха после того, как я почти утонул: мне дали еще один шанс! Ничего еще не закончилось, я теперь я знал точно, что нужно делать.

Встреча подошла к концу, и Берни проводил меня до двери, но как только он ее открыл, мы увидели, что на пороге стоял один бразилец, ждавший своей аудиенции у одного из главнейших в Формуле 1 людей. Удача широко улыбнулась мне, так как он был одним из них - членов Комиссии Ф1. Увидев этого парня (которого я буду называть "Гидо", потому что не помню, как его зовут), Берни жестами показал мне подождать секундочку. Последующий разговор меня потряс.

"Гидо, это мистер Маккарти, и у мистера Маккарти есть проблема".

"Да, мистер Экклстоун, я знаю".

"Ну что ж, Гидо, мистери Маккарти нужны голоса для получения его лицензии. Вы ведь проголосуете?"

Гидо немножко испугался. Ему хотелось услужить Берни, но что он мог сказать? Может быть, это было одной из проверок, которой подвергал его Берни, и он решил рискнуть, но его ответ выглядел скорее как вопрос: "Ну... эээ... я поговорю со своими коллегами... здесь, на трассе... и... мы обсудим ситуацию... и примем совместное решение?"

Он слабо улыбнулся, от души желая, чтобы Берни сказал "правильно", но вместо этого - и я почти услышал, как Гидо запротестовал - Берни терпеливо сказал: "Нет, Гидо. Ты проголосуете за него?"

Гидо опять все не так понял, и его глаза молили: "дайте мне зацепку - подмигните, кивните, хоть что-нибудь!". Нервничая, он сделал вторую попытку: "Э-э... я поговорю с другими

членами комиссии... и другими людьми на пит-лейн... и узнаю их мнения насчет мистера Маккарти?"

Последовала еще одна короткая пауза, и Гидо замер, осознавая, что он опять ляпнул что-то не то. Хотя мои собственные проблемы были далеки от разрешения, мне было интересно наблюдать, как страдает кто-то другой, но затем мистеру Экклстоуну надоело задавать наводящие вопросы, и он спросил прямо: "Слушай, Гидо. Я хочу, чтобы ты проголосовал за него!".

Бразилец с облегчением улыбнулся, его мучения закончились. Теперь он знал правильный ответ, и почти рассмеялся, когда сказал "Нет проблем!".

Покинув офис, я был убежден, что теперь Берни Экклстоун будет помогать мне, и я шел по пит-лейн с целью выполнить свою часть уговора. Новичок в мире Гран При, имея в кармане одну тринадцатую часть суперлицензии, я должен был нанести персональный визит Фрэнку Вильямсу в Вильямс, Рону Деннису в Макларен, Флавио Бриаторе в Бенеттон, Джанкарло Минарди в Минарди и итальянскому адвокату Марко Пиччиннини в Феррари.

Говорить нужно было много.

Тем временем британская пресса рвала и метала по поводу всех этих событий и требовала ответа от FISA. FISA, однако, сделала заявление, достойное пера Ганса Кристиана Андерсена, потому что они сказали, что у меня никогда и не было суперлицензии. Все это была красивая сказка, и кто-то где-то уже получил свое за процессуальную ошибку в выдаче лицензии.

Хотя, как безжалостно заметили автогоночные журналы, выдать мне лицензию не было ошибкой: винить нужно дурацкие правила, потому что по ним возможные будущие Жили Вильневы не могли получить документ. И, наоборот, у нас перед глазами было несколько примеров, когда богатые, но бездарные гонщики получали лицензии только потому, что имели в своем активе год в Ф3000. Мое дело раскрыло всем на это глаза, а мистер Экклстоун обещал, что процедура к 1993 году будет тщательно пересмотрена.

А в Англии, тем временем, мне приходилось сидеть и ждать решения Комиссии Ф1. Было трудно, но в лучших драматических традициях меня окружала прекрасная команда поддержки. Дэвид Тремейн в "Motoring News", Джо Соуард в "Autosport", Питер Тодд в КАА и многие другие, кто работал над моим делом. Я уговорил боссов команд, а Берни, несомненно, сдержал свое слово в отношении остальных членов комиссии. Я только был не уверен в вердикте, хотя на данный момент я точно знал, что за меня проголосует "Гидо", бедняга, он, наверное, до сих пор пытается выяснить, кто я такой...

Я не думал, что что-то может быть еще хуже, но оказалось, что на фоне всего этого разворачивались еще кое-какие события. Один из предыдущих пилотов Андреа Сассетти, Энрико Бертаджа, нашел приличного спонсора и хотел получить свое место гонщика обратно. Так что, с многочисленными нулями перед глазами, Андреа отправил факс Максму Мосли, президенту FISA, и сказал ему, что можно больше не беспокоится насчет моей заявки.

Господи! Что теперь!? То есть, давайте, унижайте меня дальше. Лучше уж просто пристрелите. Нет, погодите, я придумал - электрический стул! Да, да, посадите меня на электрический стул, я справлюсь.

Как Макс и обещал, он позвонил мне домой. Я был взвинчен до предела: отрицательный ответ от Макса будет означать конец, где уже не будет никаких вторых шансов. Я спросил, правда ли вся эта история с Сассетти, и когда он подтвердил это, я сжал телефонную трубку до боли в руке. Но потом он сообщил мне новости, которых я ждал. Они с Берни проголосовали за меня, команды так же одобрили это решение, и остальные члены комиссии сделали то же самое. У меня была лицензия, которую должны были переиздать к Гран При Испании.

"Слава богу!", - выдохнул я. "Но что делать с Сассетти?". Хм, добрый старый Андрес уже огорчил немало людей, и Макс с явным удовольствием сказал, что Andrea Moda уже исчерпала свою квоту на смену пилотского состава, так что теперь, когда у меня была

суперлицензия, я снова был в команде. Сассетти ничего не мог изменить.

На этот раз у меня все получилось. На этот раз я был аккредитованным гонщиком Гран При, и хотя нервы мои изрядно поистрепались, мне невероятно повезло. Если б FISA не допустила изначальной ошибки, то, когда бы нужные люди проверили мою лицензию, они отвергли бы ее категорически. Только лишь мое затруднительное положение спасло ситуацию и склонило чашу весов в мою пользу, и, FISA наконец-то уверила меня, что я буду гоняться за Andrea Moda.

Уже второй раз за мою карьеру мне помогли правила смены гонщиков. Но если Роджер Кауман лишь поморщился, когда его заставили взять меня как запасного пилота в Формулу 3000 (вместо другого гонщика, который принес бы 100 тысяч фунтов спонсорских денег), то мой новый командный менеджер, должно быть, плевался кровью. Отказав Бертаджа, ему пришлось взять пилота, оказавшегося на один миллион долларов дороже. И в отличие от Роджера, Андреа ничего смешного в этом не видел!

12. Готов на все

Я попытался успокоиться после утренних приключений – моей собственной версии фильма "Один дома", многократных попыток самоубийства по дороге на трассу и практически кремации – а ведь на часах не было еще и четверти девять.

Спустя неделю я поехал в Италию на первые тесты команды в Имоле. Меня не приглашали, но я все равно поехал. При виде меня, лицо Андреа свело судорогой, но он быстренько собрался и растянулся в улыбке. Я не был уверен, что мне не понравилось больше – обидная гримаса или настораживающая улыбка. Машина уже прошла несколько кругов, но она была всего одна, да и та, занята моим напарником. Тем не менее, я с большим волнением смотрел на нашего черного монстра, проносающегося на всем ходу мимо боксов. Для Роберто Морено в этом не было ничего нового. Несмотря на то, что он только-только ушел из "Бенеттона", до этого он уже успел поработать с несколькими маленькими командами, и он постерег меня:

- Перри, не рассчитывай на многое.

Намек понят, но, пожалуй, самое малое из того, чего я ожидал как гонщик Формулы-1, было собственно гоняться.

Вскоре стало ясно, что в этот день мне ничего не обломится, особенно после того, как наша старушка испустила дух. С тоски я побрел выпить чашечку кофе с Марком Бланделлом, который в это время тестировал "Макларен". Мы сели в пустом гостевом шатре "Мальборо", но тут приятная атмосфера была отравлена желудком Марка. Старина явно съел что-то такое, что начало мстить, и теперь он мог пускать воздух, когда ему заблагорассудится. Он обожал демонстрировать подобные трюки, и я всегда знал, когда на подходе был новый выхлоп – сначала он дьявольски ухмылялся, а потом ФУУУУХ! Это было ужасно – хуже бактериологического оружия – и я уже почувствовал себя плохо, когда к нам решил присоединиться, как вы думаете кто? Никто иной, как действующий чемпион мира Айртон Сенна.

Айртон приблизился к нашему столику с улыбкой, но почти сразу же его походка замедлилась, нос дернулся, а улыбка начала сползать с его лица. Должно быть он имел неосторожность вдохнуть последнюю порцию воздуха, потому что он быстренько пожал нам руки и пулей вылетел в соседнюю комнату, защищенную стеклами. Потом он пару раз выглядывал, чтобы проверить живы ли мы, а мы просто валялись от смеха.

Я в свою очередь тоже следил за ним. Айртон как раз примерял свою гоночную амуницию, но кто-то забыл положить туда подшлемник. Это было похуже самого сильного землетрясения! Предмет за предметом все разлетелось по комнате, и Айртон, который был действительно хорош в матерном английском, обозвал недотепу всеми известными ему ругательствами, после чего рванулся на его поиски. Марк, с новой порцией воздуха на подходе, посмотрел на меня и изрек:

- Иногда он бывает таким.

Затем он искривился в ухмылке, и я кинулся вслед за Сенной.

История с подшлемником Сенны напомнила мне случай, который произошел в 1986, когда мой подшлемник украли из моей машины в ночь перед гонкой. Пропала вся моя экипировка, и все шло к тому, что я не смогу принять участия в гонке французской Формулы-3 в Круа ан Тернуа. Меня спасли двое парней из другой команды, которые одолжили мне перчатки, обувь, комбинезон и шлем.

В день гонки дождь лил как из ведра, и в первом повороте кто-то устроил сутолоку. Я увидел брешь и ринулся в атаку, но столкнулся с каким-то парнем, который тут же вылетел. На том же круге я сцепился еще с кем-то, и он отправился вслед за первым – в стену. Вскоре и я закончил гонку из-за перебоев в работе двигателя. Я переоделся и, как только закончилась гонка, пошел отдать гоночную экипировку ребятам, которые мне так любезно ее одолжили. Но, подойдя к ним, я увидел, что оба пилота и все их механики стояли, уставившись на меня свинцовыми взглядами. Аккурат позади них я заметил две разбитые машины. И тут до меня дошло, что это были те парни, с которыми я столкнулся на первом круге. Мне было чертовски стыдно – они мне помогли, а я взамен убрал всю их команду. В общем, я аккуратно положил снаряжение рядом с грудой обломков, тупо улыбнулся, произнес: "Мерси, месье" и ретировался.

Чуть позже я присоединился к Эдди Джордану и солисту группы "Wham!" Эндрю Риджли в гольф клубе в Ле Туке где, после пары пива мы решили смешать наши музыкальные таланты. Я играл на пианино, Эдди стучал на ложках и, на зависть миллионам фанатов, мы оба слушали как поет Эндрю. Мы здорово провели время, но, учитывая, что Эндрю заработал своим пением миллионы, он остается самым счастливым человеком, которого я когда либо встречал. Я немного покрутился рядом с ним, в надежде переманить частичку его везения.

Я надеялся на удачу, когда приехал в Барселону на Гран При Испании. Меня приняли так же тепло, как и в Бразилии, и каждый на пит-лейн, казалось искренне надеялся, что все мои проблемы наконец закончились. Мой болид все еще не был готов, но парни делали все возможное, чтобы выпустить его на трассу, чтобы, в конце концов, мне представился шанс дебютировать в утренней преквалификации.

Преквалификация отличалась от официальной квалификации, которая позволяла всем 30 пилотам оказываться на трассе и в течение двух дней вести борьбу за каждую из столь желанных 26 позиций на старте. Таким образом, обычно оставалось четыре неквалифицированных пилота.

Появление команды "Андреа Моде" увеличило число участников до 32, и это привело к постыдному спектаклю под названием преквалификация. Шести машинам теперь приходилось вести борьбу "навзлет" в пятничной сессии перед гонкой. Из них два автомобиля были из нашей команды – мы были дебютанты – а остальные четыре из двух слабейших команд прошлого года. Четыре быстрейших из нашей группы аутсайдеров получали право принять участие в квалификации, уменьшая таким образом, число участников до необходимых 30. Два слабейших автомобиля заканчивали гонку здесь и сейчас. Это был финиш их гоночного уик-энда.

Я был достаточно хорошо осведомлен об этой системе, да и соревновались мы с "Фондметал" и вечно голодающим "Брэбемом" – поэтому за место под солнцем можно было побороться. Но для этого нужно было, чтобы моя машина была надежной, а я свежим и выспавшимся. В четверг в 11 вечера я все еще был с командой в нашем гараже, где мой болид до сих пор не был готов. Я устал и долго умолял кого-нибудь подбросить меня до отеля, пока наконец Андреа, с видимой неохотой не велел механику сопроводить меня в мой президентский пентхаус на другом конце Барселоны.

Приехав, я понял, что погорячился с мечтой о роскоши. Это место было еще более изурнованным, чем я. Вестибюль был выдержан в духе раннего Дракулы, а в комнате, куда я вошел, было на пять кроватей больше, чем нужно. Но какое мне дело? Было за полночь, я хотел спать и думал только о предстоящем деле. По-видимому, спать мне предстояло с

остальной командой, поэтому я особо не беспокоился о том, чтобы проснуться в шесть часов – кто-нибудь да разбудит.

Наутро я проснулся без посторонней помощи. Комната была уже достаточно освещена солнечным светом, который сочился из-за тоненьких занавесок. Я огляделся по сторонам и понял, что я один. В кроватях так никого и не было. Я позвонил администратору узнать который час, и тут мое сердце бешено заколотилось.

- 7:25, сэр.

Семь двадцать пять? Семь двадцать пять! Только не это. О, Господи, нет! Мне положено быть на этой чертовой трассе в восемь, а я тут валяюсь в кровати на другом конце Барселоны, без арендованной машины. Почему мне никто не позвонил? Я знал почему, черт бы их всех побрал, знал! Эти чертовы тупые маньяки никогда не ночуют в номере, вот почему! Андреа заставляет их работать над болидами всю ночь, и конечно же они забывают, что существует такая идиотская, незначительная вещь как гонщик.

О Господи, я пробился в Формулу-1, у меня были проблемы с суперлицензией, но все верили в меня, Берни поддержал меня, Макс тоже... другие команды... пресса... И вместо того, чтобы сказать им спасибо, я даже не появлюсь на трассе!

Несколько следующих минут прошли как в тумане. Единственным человеком, который смог бы умыться и одеться быстрее меня, был Супермен. В панике я слетел по лестнице в фойе. Парень-администратор сказал мне, что не сможет найти машину быстрее, чем за полчаса, поэтому я начал отчаянные поиски хоть кого-то из моей команды, из любой команды... да хоть из приюта для собак! Мне нужна была тачка до трассы, нужна была немедленно! Господи, помоги мне, пожалуйста!

Без него, похоже, не обошлось. Мне правда, непонятен странноватый юмор старины Бога по отношению ко мне. Когда я уже думал, что мне крышка, в дверь гостиницы вошел брат Андреа. Он возвращался из какого-то ночного клуба и выглядел смертельно усталым, но это было чудо. Это был мой единственный шанс, и у нас было всего 25 минут на дорогу, на которую в гоночный уик-энд нужно не меньше часа.

На полпути мне понадобилось еще одно чудо, потому что я думал, что умру. Брат Андреа решил, что доставить меня на трассу – его священная миссия. Он летел под 100 миль в час через город и на той же скорости пролетал на красный. Я цепенел от ужаса. Это было сумасшествие, сама ситуация была сумасшедшей, моя никчемная жизнь была сумасшедшей. Я вцепился в кресло и молился, стараясь не смотреть на своего водителя, в которого вселился дьявол. Невероятно, но этот ненормальный ублюдок все сделал как надо! Он выкинул меня у входа в паддок Формулы-1 с дымом из радиатора и тормозов, со стуком из-под капота, имея в запасе еще две минуты.

Я бросил взгляд на несчастный арендованный автомобильчик, положивший жизнь ради моей карьеры, и рванул как ошпаренный к моторхоуму. Забравшись внутрь, я влез в комбинезон и с диким глазами первобытного человека, который только что добыл огонь, вбежал в гараж. На часах было 8.05 и у меня не было ни секунды времени на разговоры с толпой журналистов, ожидавших моего появления, и уж тем более на то, чтобы задушить этого мерзавца Андреа, который забыл меня в отеле. Я запрыгнул в автомобиль и отсалютовал своей великолепной команде, что готов отправиться на трассу и стать гонщиком Больших Призов. Разумеется, это было бы слишком просто.

Движок не завелся, поэтому они тут же впрыснули в воздухозаборник над моей головой высокогорючую жидкость под названием "Быстрый старт". Но они использовали ее слишком много, и вокруг моего новенького шлема, раскрашенного в цвета шлема Жиля Вильнева взвились языки пламени. Я заорал от неожиданности, расстегнул ремни и вылетел из кокпита, поскольку мне не особо хотелось поджариться. Кто-то набросил на меня одеяло и, благодаря этому, огонь быстро потушили.

Я не знал, сколько еще мне предстоит вынести, но все равно застегнул ремни безопасности и на сей раз мой британский десятицилиндровый "Джадд" закашлял и подал признаки жизни.

Я включил первую передачу и попытался успокоиться после утренних приключений – моей собственной версии фильма "Один дома", многократных попыток самоубийства по дороге на трассу и практически кремации – а ведь на часах не было еще и четверти девять.

Я выкатил из гаража и поехал по пит-лейн. Впереди я видел трассу и, в предвкушение, притопил газ. Но, едва я пересек линию старта, мой двигатель чихнул, булькнул, заглох и я покатила на обочину. И все. На этом мой дебют закончился. Я не мог заново запустить мотор, потому что на автомобиле не было системы запуска двигателя, и, несмотря на то, что я мог спокойно разговаривать с командой, они не могли мне помочь – ведь я уже был на трассе. Все, что я мог сделать – вылезти из машины и смерить пит-лейн убитым взглядом. С результатом в 20 метров я, Перри МакКарти, установил новый рекорд Формулы-1 – самая короткая квалификационная попытка в Гран При!

Роберто Морено добил "Андреа Мода", когда после трех кругов у него сломалась машина. Я уехал в свой многоместный номер вместе с Джулианом Бэйли, который составил мне компанию по дороге с трассы. Два следующих дня мы провели в офигенном пятизвездочном номере, заказанном и оплаченном не приехавшим сюда Тедом Боллом. Потом мы прошвырнулись по всем барам бесподобной Барселоны – мы неплохо проводили время, но мне от этого не становилось легче. За два дня моих первых Гран При я проехал ровно ноль кругов. Все говорят, что автоспорт опасен. Все, кроме меня. Я очень хотел ощутить чуть больше опасности на Гран При Сан-Марино, по крайней мере выехать на трассу, как это делают остальные гонщики Формулы-1.

Наконец мое желание сбылось. Я проехал восемь кругов, но затем встал из-за проблем с дифференциалом. Роберто и я снова не прошли преквалификацию, но, по крайней мере, я все-таки поехал на гоночном автомобиле. Если считать быстрые повороты Имола хорошей школой, то что уж говорить о следующей гонке, тем более для новичка в стремной машине. Гран При Монако, бриллиант в короне Чемпионата Мира, хотя, пожалуй, стоило бы назвать ее игольным ушком. Это очень красивая трасса, но ее так же тяжело обмануть, как и Карен.

Я бы не хотел останавливаться на этой надоевшей теме, но, даже готовясь к гонке, я думал о наших денежных проблемах – сложных, как никогда. Пока другие пилоты были заняты на тестах или на горнолыжных трассах (или чем там должен заниматься пилот Ф1), я искал источник финансирования моей поездки в Монте-Карло. Хуже всего, я пообещал взять с собой Карен. Это обещание я дал после звонка Фреда, который сказал, что "Андреа Мода" берет меня. Точнее, я сделал это после пары бутылочек вина, последовавших за звонком Фреда. Невероятно, но Карен помнит все, поэтому у меня нет права на ошибку. В общем, дело сделано, и она едет ко мне. Все оказалось проще, чем я ожидал, когда звонил своему другу Гэри Хоуэллу, который работал в турфирме, занимающейся продажей путевок на Гран При. Он предложил мне перелет и проживание в обмен на то, чтобы я встретил их туристов в аэропорту "Гэтвик" и провел для них маленькую экскурсию во время гоночного уик-энда. Я уже проделала что-то подобное, чтобы попасть в Имолу (с американской компанией "Гран При Турс"), поэтому я согласился.

Спустя неделю я стоял у зоны регистрации в аэропорту со значком фирмы "Чеквер Трэвел" и раздавал билеты. Я поприветствовал примерно 50 человек, которым нужно было разъяснить их маршрут и отбарабанить что-то вроде "Мистер и миссис Браун? Да! Доброе утро. Вот ваши билеты. Пожалуйста, проверьте их, а затем пройдите в зал ожидания, а потом к 15-му выходу, откуда через час отправится ваш самолет." Ни один из них не представлял себе, зачем я здесь на самом деле. Правда, во время моего небольшого представления, одна дама среднего возраста скромно спросила, полечу ли я с ними.

– О да, мадам. Мне нужно туда – улыбнулся я.

– А зачем? – спросила она.

– Ну... Я гонщик Гран При.

Ее глаза сверкнули,

– О, вы все занимаетесь этим?

– Именно, мадам. Найджел Мэнселл только что представлял здесь фирму "Пейдж энд Мой".

Карен и я посмотрели друг на друга и улыбнулись. Понятное дело, ситуация не из приятных, да и наши домашние проблемы были просто кошмаром, но мы оба знали, ради чего все это. Мы крепились, даже несмотря на то, что "Андреа Мода" была сущим кошмаром.

Но куда важнее было то, что наша поездка была приключением и нужно было попытаться жить этим, наслаждаться моментом, и улыбаться несмотря ни на что. Как бы мои итальянцы не подводили меня, я был убежден, что Карен ждут прекрасные выходные, и она забудет о доме, долгах и действительности, по крайней мере, на несколько ближайших дней.

Мы прибыли в Ниццу и присоединились к нашей группе энтузиастов во время 40-минутной поездки на автобусе в Монако. Я люблю заставить аудиторию слушать себя, поэтому во время поездки я рассказывал наши шуточки и байки, связанные с автоспортом. К тому времени, когда мы приехали, все убедились, что я не только раздаю билеты. Час спустя я уже уговаривал одного из моих спутников проспонсировать меня в обмен на наклейку на моем шлеме. Таким образом я заработал несколько фунтов, которые покрыли наши расходы.

Карен присоединилась ко мне, когда я прогуливался по трассе. Я пытался смешаться с толпой богачей, спящих у яхт в гавани и хотел... разобраться, какого черта мы тут делаем.

К сожалению, у меня были такие же чувства после квалификации. Мои потуги длились целых три круга, за которые я успел испугаться до смерти. Команда до сих пор не сделала мне нормального сиденья, и я буквально провалился в кокпит. Тем не менее, я удержал ногу на педали и лихорадочно пытался вспомнить, куда мне надо поворачивать.

Туннель в Монако очень быстрый – я знал это, потому что видел по телевизору, но я не знал насколько. Я понял это уже на первом круге, когда вылетел на яркий свет примерно на 170 милях. Я подпрыгнул, у меня двоилось в глазах и я ясно помню скоростной спуск к барьеру из шин – я еще подумал, куда мне повернуть: направо или налево? В общем, меня зазвали обратно в боксы и на этом мой гоночный день закончился. Три чертовых круга! Я уже чувствовал себя пользователем предложения "Чеквер Трэвел", что-то вроде опции Высшего Класса для клиентов: "Полет в Монако. Лучший отель. Лучшие рестораны. После завтрака, трехкруговой заезд на устаревшем болиде Формулы-1. Просмотр гонки из вашего номера... Всего за 900 фунтов".

И все же, чудо произошло – Роберто Морено смог проехать всю сессию и квалифицироваться на гонку. Я был восхищен. Я надеялся, что скоро команда начнет готовить обе машины нормально и наконец предоставит мне шанс. Что ж, надежда умирает последней...

Я пришел в себя после своей неудачной квалификации и присоединился к Айртону Сенне, Найджелу Мэнселлу, Михаэлю Шумахеру и другим пилотам на групповой фотосессии. Неплохо чувствовать себя частью этой элитной тусовки, правда она немного напоминала школьную фотографию: "Класс 92-го года". Я, наверное, был их талисманом.

Потом мы с Карен поехали в местное кафе, где я произносил речь перед толпой из "Чеквер Трэвела". Там было много народу и, в итоге, мы присоединились к ребятам, которые показались нам забавными. Да они и были забавные – Грэм Саттон и Марк Кэллахэн. Мы сразу же подружились. Мы подружились так сильно, что Грэм предложил проспонсировать меня на 10 000 фунтов. Так мне представился еще один шанс. Все, что мне нужно было делать – это носить значок его компании на своем комбинезоне и обедать с ним каждую неделю в лондонском ресторанчике Лангема, где я должен был беседовать с его клиентами. Прошло время, и эти встречи в компании людей, подобных Грэму, стали еще круче: реки алкоголя, армрестлинг с Грэмом, еще алкоголь, армрестлинг неизвестно с кем – это было кошмаром для обслуживающего персонала. Мы любили их мучить, но они это заслуживали. Что за спонсор! Это дельце было мне по вкусу.

Поездка определенно была признаком прогресса. В маленьком княжестве Монако мы с Карен отлично проводили время. Днем Эрик Зильберман и его коллеги из Хонды надоедали Кей-Джей невероятным радушием, которое мы оба высоко ценили, а по вечерам мы проводили

время с друзьями, среди которых был мой товарищ по несчастью Дэймон Хилл, который как и я не прошел квалификацию, и Джорджия.

В день гонки, тем не менее, нас пригласили в номер Теда Бола в "Отеле де Пари". Мы наблюдали за победой Айртона Сенны с балкона, с которого открывался вид на знаменитую площадь Казино. Мы выпили шампанского и вернулись домой, где благополучно отложили изъятие нашего домика за неуплату до сентября.

Через несколько дней после нашего возвращения мне позвонил парень, который прочел обо мне в одной из газет. Он сказал, что владеет небольшой авиакомпанией и хочет помочь мне в моих полетах на все оставшиеся европейские гонки одним из своих многочисленных легких самолетов. Это было классное предложение, и я сказал, что принимаю его, но мне нужно было придумать что-нибудь, чтобы попасть на Гран При Канады.

Я откинулся на спинку сиденья бизнес-класса самолета "Канадских авиалиний" только благодаря тому, что пообещал носить значок с канадским флагом на моем комбинезоне во время Гран При. По прибытию в Монреаль, вторая часть моего плана "бесплатных путешествий по всему миру" продолжилась встречей с Чаком Хоггардом, владельцем компании "F1 Промоушенс". Чак стал третьим туроператором в этом году, который обеспечил мое проживание в обмен на речь для своих клиентов.

Оказавшись на другом конце земного шара от дома, я задавал себе вопрос, что еще выкинет моя команда? Хуже, чем было в предыдущих гонках быть уже не может, не правда ли? К несчастью, оказалось могло. Я прибыл на пит-лейн и увидел команду, увидел Андреа и увидел автомобили. Чего я НЕ увидел, так это двигателей. Я выяснил, что самолет с ними задержали из-за долгов "Андреа Мода Формула". Делать мне было особо нечего, и я отправился изучать трассу. Команда, в конце концов, арендовала двигатель у "Брэбэма" для автомобиля Роберто, но, даже по моим стандартам, эта история была невероятной.

Поскольку Джулиана поблизости не было, я связался с Гэри Хоуэллом, и в то время, пока Герхард Бергер отмечал победу, мы мотались по всем барам славного города Монреаля. Оказалось, не только у меня были проблемы – один бармен пожаловался, что Америка прессингует Канаду. Он считал, что канадцы поработены американской культурой, телевидением, товарами и развлечениями. Затем он рассказал мне про местную газету, в которой был конкурс на лучшую фразу, которая может подчеркнуть независимость и индивидуальность Канады, что-то, что будет вызывать гордость у народа, фразы вроде: "По-американски, как мамин яблочный пирог". Статья называлась "По-канадски..." и требовала продолжения фразы. Он сделал паузу, грустно улыбнулся мне, прежде чем произнести выигравшую фразу: "По-канадски, плюя против ветра". В тот момент я подумал, что это одна из самых забавных вещей, которую я когда-либо слышал. Если эта история была правдой, то я встретил такой же незащищенный народ, как и я. Может быть, я смог бы жить здесь.

Я все еще смеялся над этой историей, когда позвонил мой приятель с аэропланами. Он все уладил и теперь был готов подбросить меня во Францию на предстоящий Гран При, и это была лучшая новость за последнее время. Еще он сказал, что я могу взять с собой Карен. За несколько дней до нашего предполагаемого отъезда он перезвонил и извинился за то, что меняет планы. Смена плана заключалась в том, что он не выполнит своего обещания; но он был уверен, что все будет нормально уже на следующих гонках. Пообещав Карен взять ее с собой во Францию, я снова произнес "речь в обмен на проживание", занял автомобиль у Марка Каллахена, и мы поехали на трассу в Маньи-Куре, к югу от Парижа.

Мы добирались на трассу окольными путями, потому что в это время бастовали водители грузовиков, которые блокировали дороги в окрестностях Парижа. Я уже не помню, зачем они делали это. Может, дело было в британской баранине, а может они просто заключили пари со своими неуравновешенными приятелями авиадиспетчерами. Может быть, это был отчаянный шаг, чтобы показать французским официантам, что дальнбойщики тоже могут быть несносными парнями.

Как бы там ни было, мы слегка опоздали, но все равно приехали. Идя по паддоку, я успокаивал себя, что хуже, чем было в Канаде, быть уже не может. Оказалось, может. Моя паранойя усилилась, когда, дважды пройдя мимо грузовиков всех команд в паддоке, я не

увидел черных трейлеров нашей команды. Я начал интересоваться в чем дело и понял, почему я их не нашел. Их здесь не было.

Из всех команд на пит-лейн, из всех этих многочисленных сервисных автомобилей и автомобилей поддержки, угадайте, кто оказался в ловушке на дороге? Я поднял глаза к небу, на тех, кто "там, наверху", на тех, кто продолжал изводить меня и, честно говоря, я был впечатлен искусностью их последней проделки. Прекрасно, парни – в Канаде не было двигателей, здесь же не было всей этой чертовой команды! Карен достигла предела и разрыдалась. Я сделал все, чтобы успокоить ее и убедить, что в один прекрасный день я стану звездой.

Андреа объявился и извинился за историю с грузовиками, а потом клятвенно пообещал мне, что я получу свой шанс на следующей неделе, на Гран При Великобритании. По каким-то странным причинам я сомневался в этом.

В Сильверстоуне был огромный интерес к нам – четверым британским гонщикам. На меня обрушилось внимание прессы. Героем был Найджел Мэнселл, учитывая его почти выигранный чемпионат, а Мартин Бранда проводил отличный сезон в "Бенеттоне".

Джонни Херберт из "Лотуса" был популярен, как, впрочем, и обычно, а участие Дэймона Хилла возродило память о его отце, Грэме. Моя история, несмотря ни на что, очаровывала людей.

Каждому журналисту, который хотел слушать, я рассказывал о своих приключениях, окрашивая их яркими цветами, и они смеялись над грустным юмором моих походов.

Но я заметил, что все они могут не только смеяться над чьими-то неудачами, эти журналисты и персонал команд-конкурентов стали сердиться на мою команду за издевательства надо мной.

Еще в прошлом году пресса писала о моих американских гонках так: "МакКартти выиграл поул в блестящем стиле" или "Перри был неотразим". Теперь они могли говорить скорее только о моих трудностях, нежели о моем пилотаже. Это была сложная ситуация, потому что, несмотря на то, что я был расстроен и сердит, я не мог не улыбаться над этим. Это было странно: я становился известным благодаря своим неудачам. "Таймс" назвала меня "самым невезучим гонщиком в мире", "Дэйли Телеграф" дала мне имя "нового культового героя", а американская "Сандэй Экспресс" написала обо мне "комик в теле гонщика". В чем они сходились единогласно, так это в том, что "Андреа Мода Формула" была бараклом. Впрочем, это был британский Гран При и, с новой порцией оптимизма в крови, я намеревался совершить что-то особенное на глазах моей домашней публики.

Преквалификация началась как обычно, рано утром, и трасса была влажной от ночного дождя. Я занял позицию в кокпите и ждал на пит-лейн, когда же моя команда наконец сделает что-нибудь разумное – например, оденет мне колеса. В общем, я ждал и ждал, и за следующие 30 минут мое настроение поменялось от хорошо до такого черного, какими были облака надо мной. В это время, комментатор на пит-лейн Боб Констандурос оказывал давление на команду, повторяя толпе, что он не может понять, какого дьявола на меня не обращали внимания. Это сработало – Андреа, наконец, сломался. Они отвлеклись от машины номер один, надели мне покрышки, и я усвистел на трассу.

Я подвергся еще одному испытанию. Они выпустили меня на почти сухую трассу на использованных дождевых покрышках, которые до этого опробовал на своей машине Морено. Это было глупо и опасно, но обо мне никто не заботился. На моем первом круге я не сдерживал себя. Правый поворот "Бридж" я пролетел боком на шестой передаче, моя резина потеряла сцепление, и я немного выскользнул на траву в "Вудкоте" перед выходом на стартовую прямую. Я справился с заносом и, четырьмя колесами на траве, я переключил передачу и продолжил разгон. Ничто не могло меня остановить: я либо квалифицируюсь, либо разобьюсь. Я пересек линию старта-финиша и позже узнал, что на этом секторе у меня было лучшее время. К этому моменту я потерял самообладание, поэтому я крепко сжал руль и, с решимостью камикадзе, отправился на второй круг.

Слава богу, на полпути у меня сломалось сцепление, и мне пришлось отменить свой безумный план, потому что в любой момент я мог погибнуть. Я был в ярости, когда, вернувшись на пит-лейн, паковал свои вещи. Уехал я молча.

Я вернулся в воскресенье чтобы посмотреть гонку и, что гораздо важнее, заработать немного денег на продаже разработанных мной футболок. В 10 утра, стоя в пробке, я был все еще в трех милях от трассы. Я уже начал скучать, как вдруг заметил на обочине полицейского на мотоцикле. Я рискнул и окликнул его: "Офицер, меня зовут Перри МакКарти. Я гонщик Формулы-1 и я уже должен быть на трассе."

Он посмотрел на меня, а потом взял рацию. Вскоре, к нему присоединился его коллега, а еще через пару минут из рации раздался треск, который должен был подтвердить, что я говорю правду. К счастью, никто не упомянул о том, что я вообще-то не прошел квалификацию, поэтому они зашевелились и предоставили мне эскорт до трассы. Это лучше, чем стоять в пробке, не правда ли?

Футболки, кстати, продавались как горячие пирожки. Учитывая как команда постоянно держала меня на пит-лейне, я придумал псевдополитическое сообщение и нарисовал себя, стоящего напротив стены, рисующим граффити "Выпустите Пела". С другой стороны я написал "Автомобиль 35... где ты?" К счастью, более тысячи людей не то пожалели меня, не то нашли это забавным. В любом случае, я заработал деньги.

Найджел вновь выиграл на своем "Вильямсе", а на следующий день я решил сделать что-то с той шайкой, за которую, вроде как предполагалось, я гонялся. Когда я звонил в команду, со мной был Джулиан Бэйли. Я связался с их администратором, который был таким же "одаренным", как и все они.

"Пронто, Андреа Мода Формула", - сказала она.

"Привет", - сказал я. "Это Перри".

"Перри... Перри кто?", - услышал я в ответ.

"Перри МакКарти", - спокойно ответил я.

"Из какой вы компании?"

"Я не из компании. Я ваш чертов гонщик!"

"А, да", - сказала она безо всякого энтузиазма. "Андреа нет".

Я был в шоке!

Джулиан был в истерике, как и я, но я знал, что не смогу уладить проблемы по телефону.

Мне надо было поговорить лично. Мой владелец авиакомпании вновь предложил довезти меня, а затем вновь все отменил. К этому времени, Грэм Саттон начал спонсировать меня, я собирался потратить часть этих денег на поездку в Италию и разговор по душам с мистером Андреа Сасетти.

Я приземлился в Болонье, и один из наших механиков встретил меня в аэропорту. Мы долго ехали на восточное побережье в далекий городок Анкона. Я не знал, где был этот притон, и грязное здание, куда мы прибыли, больше напоминало логово преступников, чем базу команды "Формулы-1". С Андреа определено что-то было не так, я имею ввиду не только его голову. Предполагалось, что деньги он сделал на обувной промышленности, но в этом никто не был уверен, и, попытавшись походить в его обуви, мне представлялось это крайне маловероятным. Мы знали точно только одно – у него были враги. За месяц до этого, кто-то спалил его ночной клуб дотла. А за несколько дней до моего визита, одного механика послали за запчастями и какие-то парни, узнав командный фургон, начали палить по нему.

Как бы то ни было, Андреа продержал меня несколько часов, и за это время я наблюдал как

несколько наших бравых механиков загружали большой ящик в грузовик. Поскольку грузовик был без подъемника, они зацепили две доски за кузов. Их попытки напоминали мне фильмы Чарли Чаплина. Одна из этих досок была плохо укреплена из-за большой щели, и пока трое механиков поднимали ящик, другой поддерживал его, чтобы он не съехал обратно. К середине процесса доска почти сломалась и ящик наклонился под углом 45 градусов, а парни обливались потом, удерживая его. Я был в тихой истерике от этого представления: все это так отличалось от высокотехнологичных действий "Вильямса" и "Бенеттона".

Я подошел к этим несчастным идиотам и медленно произнес: "Парни, у меня хорошие новости!" Они были на пределе своих сил, но ждали продолжения. "Я знаю, что Андреа разговаривал с крупным спонсором... много-много миллионов." Для большего эффекта я взмахнул руками. "Когда у него будут деньги", - продолжил я, - "он просил меня передать вам... он купит вам... новую доску!" Они засмеялись и потеряли концентрацию, а их ящик упал на землю.

Все стало куда серьезнее, когда я наконец смог увидеть Андреа. Несколько секунд мы лаяли друг на друга как дикие собаки. Он, очевидно, все еще бесился, что не выкинул меня, после того как Энрико Бертаджа предложил ему миллион долларов за то, чтобы вновь выступить в его команде. Андреа сказал мне, что он может обеспечить только машину Роберто, а моя существует только как второй болид для удовлетворения регламента. На что я ответил, что мне наплевать, кто там что ему предлагает: я подписал контракт на работу и жду, что мне дадут ее выполнять. Проще говоря, я не собирался уступить.

Наша встреча не дала никаких результатов, кроме того, что наша вражда теперь была открытой. Но часть меня понимала, что теперь мне нужно быть немного осторожнее. В игре был миллион долларов, и я играл на чужом поле.

Было около одиннадцати вечера, и я ждал, что кто-нибудь подбросит меня до отеля, как вдруг открылась дверь в дальнем конце цеха. Вошли пятеро парней, парочка из которых были довольно коренастыми, и у меня в голове зазвонил тревожный звоночек. Мне было интересно, не этот ли способ избрал Андреа чтобы заставить меня убраться из команды, и, если это так, то это пахло несколькими синяками. Что ж, я не сдамся без боя – я сгреб несколько железных болтов с верстака и сжал их в кулаке, приготовившись к драке.

Самый здоровый парень подошел ко мне и, встав в пяти футах, посмотрел на меня без улыбки и сказал: "Вы мистер МакКарти?"

Я сжал болты, оценил дистанцию до его груди и приготовился действовать, ответив "Да".

Какое счастье, что я не нанес ему превентивный удар, потому что выражение его лица сменилось – теперь на нем была широченная улыбка. Подав мне руку, он сказал: "Отлично. Перри МакКарти... вы отличный гонщик. Я видел ваши гонки в Америке".

Упс! Еще секунду назад я был так напуган, что был готов ударить его в грудь, а затем навалиться на его приятелей, а теперь видел, что все в порядке. Я облегченно выдохнул и сказал: "Вы не представляете, как много это для меня значит!" Его немного озадачило, что перед тем как позвать его руку, я высыпал все болты на стол.

Когда вы проезжаете в среднем два круга за Гран При, а затем решаете, что владелец команды планирует побить вас, то вы задумываетесь, а стоит ли игра свеч? Я был уверен, что стоит. Все, что мне было нужно в оставшихся гонках – это шанс показать, на что я способен.

Однако, несколькими днями спустя, мой единственный круг в Хоккенхайме показал, что ничего не изменилось. Это также касалось и моего мистического человека с самолетами, который предложил мне полет - и вновь его отменил.

На венгерском Гран При он и моя команда превзошли себя. Для начала, мой владелец авиакомпании позвонил мне и поклялся, что дело сделано, и что самолет готов и ждет, чтобы забрать меня. За день до отлета он отменил рейс. Я был раздосадован и сказал ему, что он мне далеко не помогает, а скорее наоборот – мешает, и у меня нет запасного плана, как

выбраться отсюда. Чуть позже он вновь позвонил и сказал, что раскаивается, поэтому он приобрел билеты на обычный рейс для меня, которые доставят в аэропорт. Я поблагодарил его, и на следующий день в аэропорту меня встретили и указали, на какой рейс надо садиться.

Я успокоился, поняв, что этот парень, которого я даже никогда не видел, держит слово. Затем я внимательно посмотрел на билет. Я посмотрел еще раз и убедился, что не сплю. А затем, стоя один посреди аэропорта Хитроу, я засмеялся. Билет был в один конец. Чем больше я думал об этом, тем забавнее это выглядело. Может быть, если бы я научился двигать руками в такт ногам, я бы мог начать новую жизнь венгерского уличного танцора. Это чем-то напоминало скрытую камеру, но, по крайней мере, я был в пути. О возвращении подумаем потом.

Команда, кажется, ни о чем не беспокоилась. Во время пятничной утренней преквалификации они продержали меня в боксах почти до конца сессии и дали команду выезжать всего за 45 секунд до ее окончания. Я не мог даже начать быстрый круг до клетчатого флага, и вновь очень рассердился.

Я заехал в боксы, выпрыгнул из машины и побежал в гараж, где мое терпение лопнуло. Я орал матом на Андреа и его команду. Это был первый раз, когда я повел себя так, но они заслужили это.

Как только я вышел оттуда, Джон Викхэм из "Эрроуза" сказал мне, что его босс, Джеки Оливер, хочет, чтобы я протестировал их машину. "Не вопрос", - сказал я. Но затем Джон сказал мне, что Джеки настаивал на том, чтобы я получил разрешение у Андреа.

Андреа Сасетти почти засмеялся, когда я попросил его, и, так как он не сказал ни единого слова, то у подумал, что он не мог составить послание, начинающееся со слов вроде "Дорогой Джеки". Роберто Морено подошел ко мне и сказал: "Я думаю, ты только что поймел себя". Может быть, но мне в этом деле очень сильно помогли.

Впрочем, не все отвернулись от меня. Линден Свайнстон, работавшая на "Боб Уоррен Трэвел", помогла мне обратным билетом до Англии всего за 20 фунтов, а потом мой товарищ Гэри Хоуэлл вновь обеспечил меня номером в отеле в обмен на речь и вывел меня в город, где мы шатались по всем барам прекрасного Будапешта. Мы повторили это в субботу вечером, и в одном из них слишком дружелюбно настроенный американский поклонник узнал меня, положил руку на плечо и спросил как у меня дела.

"У нас проблемы", - поникшим голосом ответил я. "Мы не смогли квалифицироваться". "О, здорово" - улыбнулся он. "Желаю удачи в завтрашней гонке!"

Он действительно не понял, что значит "завалить квалификацию"? Учитывая, что время было около полуночи, я был полупьян в одном из будапештских пабов, а в это время моя мегакоманда готовила автомобили к отправке в Италию, мне нужно было немного удачи в завтрашней гонке, не правда ли!

Я знал, что могу покинуть "Андреа Мода" и тестировать "Футуорк Эрроуз", но следующая гонка была в Бельгии, в Спа. Я отлично знал трассу, а поскольку "Брэбем" только что отдал концы, на старте гонки будут только 30 машин. Это означало, что ужасной преквалификации не будет, и я сразу попаду в официальную квалификацию. Правящий орган ФИСА также подарил мне новую надежду, потому что, после барактаний в Венгрии, они предупредили Андреа, что если он не начнет заниматься моим автомобилем, это приведет к тяжелым последствиям. Так что, в общем, это был удобный случай, и я не мог позволить себе провалиться, поэтому я остался в команде. Но если бы я знал, что случится в Гран При Бельгии, мой выбор был бы другим.

Пристегиваясь, я затянул ремень безопасности так сильно, как только это было возможно в узком болиде Формулы-1, но на этот раз меня не покидало гнусное ощущение, что я никогда отсюда больше не вылезу. Я почти закончил свой прогревочный круг, как вдруг, как гром среди ясного неба, появился лидер чемпионата Найджел Мэнселл на "Вильямсе". Господи, это было так быстро, когда он по внутренней траектории на торможении до второй передачи в

шикане "Автобусная остановка" прошел меня! Но вдруг я понял, что лечу в него на огромной скорости. Я был слишком занят, изучая его стиль управления автомобилем, поэтому затормозил чересчур поздно и теперь направлялся напрямик ему в борт.

Все произошло очень быстро. Времени думать не было – и я вжал тормоз в пол, заблокировал колеса и беззвучно заорал: "О нет, только не Найджел! Кто угодно, только не Найджел!" Я промахнулся всего на пару дюймов и старался не думать о возможных заголовках вроде "Полный идиот разбил чемпионский болид Мэнселла". Найджел умчался, и я решил, что у меня теперь есть целый круг, чтобы приобрести необходимый опыт в Спа, но мне надо начинать свою попытку побыстрее, пока автомобиль еще жив.

Я пересек линию старта-финиша, затормозил в шпильке "Ля Сурс" и надавил на газ, приближаясь к невероятно быстрому повороту "О Руж". Подход к нему начинается с плавного левого изгиба, а вся связка поворотов требует предельной точности. Разогнав машину до 170 миль я неожиданно почувствовал, что управление стало немного более жестким. Что-то было не так, и я тут же нажал на тормоз.

Мне удалось немного сбросить скорость, но я уже был в первой части поворота, уходившей прямо в ограждение, но поворачивающей под прямым углом направо в гору. Теперь управление фактически заклинило, и, за секунду до непредсказуемых последствий, я приложил все усилия, чтобы повернуть руль. Это была отчаянная битва, и я потянул плечо, заставляя болид поехать туда, куда надо было мне. В последний момент он откликнулся, но я еще не был спасен. То, что должно было быть мгновенным нырком в поворот, на самом деле заняло чуточку больше времени, поэтому я ушел с траектории, вылетел на траву и, все еще борясь с управлением, едва-едва миновал стену.

Это было очень близко. Я знал, что мне повезло, что я остался жив и, вернувшись на пит-лейн, я сказал Андреа, что вероятно погнулась рулевая колонка. "Да, Перри, мы знаем", - сказал он.

Я изумленно посмотрел на него. "Вы знаете?", - спросил я.

"Да, мы пробовали ее на автомобиле Роберто на прошлой неделе и столкнулись с этой проблемой".

"А затем, конечно, поставили ее на мой автомобиль!"

"Именно", - ответил он, без малейшего признака понимания или раскаяния.

Нет, это не Формула-1, это полный идиотизм. Только мой инстинкт спас меня от удара об стену на 170 милях в час. Я знал, что с меня хватит, по крайней мере этой команды. Ситуация не могла быть более безумной, но она ею стала. Несколько офицеров бельгийской полиции нагрянули в наши боксы и арестовали Андреа Сасетти по обвинению в мошенничестве. ФИСА позже сняла команду с оставшейся части чемпионата, за ухудшение репутации спорта. В последний раз я видел Андреа, когда его сажали в полицейский автомобиль. Когда они отъезжали, он пристально посмотрел на меня из окна, и я представил, как его безумные карие глаза произносят: "Я ненавижу тебя, МакКарти. Я буду ненавидеть тебя до конца своих дней".

13. Крушение надежд.

Ангел говорил: "Подумай, Перри. Ты знаешь, что это невозможно." А дьявол кричал: "Шумахер смог, а ты что? Ты тряпка, девчонка. Давай, докажи, что я не прав – сделай это!"

Может, трасса в Спа была последним местом, где я видел Андреа, но она точно не была последним местом, где я видел бельгийскую полицию. На обратном пути в Калаис меня и Карен остановили за превышение скорости. Коп был определенно чем-то расстроен – явно не моими 120 милями на радаре. Я сказал, что я гонщик Формулы-1, и что я возвращаюсь домой после гонки – но ему это не понравилось, точнее он чуть не взорвался: "Неужели? Что

ж, в этот вечер мы уже остановили одного парня – твоего друга Оливье Груйяра".

Ну, положим, друзьями мы не были, но, зная Олли, я понял, почему этот парень был не в духе. Если вы попытаетесь учить Груйяра жизни, особенно после того, как он разобьет машину в гонке – вы тоже будете не в духе. Я беспомощно улыбнулся и заплатил 80 фунтов штрафа, которые усугубили наше положение, оставив 20 фунтов на бензин.

Мы доехали в Калаис как раз вовремя – к отходу 10-часового парома. Мы сели на палубе и смотрели на порт. Говорить нам было особо не о чем. Сезон полетел к чертям, мы потеряли все, моя репутация стоила не больше пакетика чипсов, и будущее выглядело очень плохим. Я был в отчаянии, мне было больно оттого, что я представил себя таким дураком, но я не собирался показывать это Карен, или кому бы то ни было. Я прочел Кэй-Джей одну из своих лекций про жизнь и сказал: "Все просто. Мы можем забыть это, мы можем упереться в стену и на этом все закончить, или мы можем начать все сначала". Она не стала выбирать вариант со стеной, потому что только что уложила волосы. Она только перестала плакать и мрачно кивнула. Мы решили начать все заново. Теперь, все, что мне было нужно – это план!

Через пару недель явились приставы, и мы сделали ручкой нашему дому. Все вели себя довольно мило – когда мы последний раз вышли из дома, самый пожилой из них положил руку на плечо Карен и сказал: "Не беспокойся, красавица. С ним все будет в порядке". В 1992 он, наверное, часто видел, как люди теряют свои дома, но вряд ли он видел кого-либо похожего на Карен, потому что в ответ она улыбнулась и сказала: "Я знаю".

Мы облегченно выдохнули – наконец-то это закончилось. Я уже провернул дело с еще лучшим домиком в пяти милях отсюда в Шенфилде за небольшую арендную плату. Ремонта там не было, но многие загорелись желанием помочь нам. Поэтому, за несколько дней до новоселья, я и несколько ребят, используя бесплатные материалы, обеспеченные местным торговцем, начали 30-часовую смену, крася каждую дверь, каждую стену, каждый потолок. Затем, как только все было готово, приехали люди из "Ковров Хамильтона" (опять бесплатно), чтобы перевезти и уложить наши старые ковры из Биллерики. Теперь дом выглядел великолепно, Карен была счастлива, и я собрался показаться на итальянском и португальском Гран При в попытке оживить свою карьеру. Переезд оплачивали "Чекверз Трэвел" и "Гран При Турс", в то время как Перри МакКарти произносил речи.

Без команды у меня больше не было пропуска, поэтому, приближаясь к паддоку в Монце, я держал наготове гоночную программку. Я подошел к воротам, улыбнулся охраннику, открыл программку на своем фото и поднес его на уровень моего лица. Я заметил, что его немного смутило мое представление, ведь такое бывает не каждый уик-энд. С открытой программкой у головы я продолжал: "Посмотрите, я гонщик, я в программке, я здесь, я хочу быть там!" Мне показалось, он решил, что только парня из "Андреа Мода" там не хватает, потому что он открыл ворота и пожелал мне удачи.

Вы можете подумать, что я чувствовал себя немного неловко, поступая таким образом, но это не так. Я настолько привык к необходимости импровизировать, даже чтобы получить малейшую вещь, что это стало моей второй натурой. Хотя главное, чего я хотел – это гоняться и, планируя выступить в следующем году, мне надо было поговорить с некоторыми владельцами команд. Я встретился с двумя из них, но я понимал, что это будет очень сложно: со своими 10 неквалификациями подряд мои просьбы должны были выглядеть подобно второму шансу для Дональда Дака.

Тем не менее, казалось, что они совсем не считали меня идиотом, они скорее восхищались моей решимостью – мне предложили место пилота за спонсорский миллион. Я был рад, что меня восприняли серьезно, к тому же миллион баксов – это не так много. Они ведь могли сказать мне: "Отвали парень, нам не интересно". Возвращаясь домой я быстро остыл – у меня не было возможности добыть даже эту сумму.

Я начал немного зарабатывать послеобеденными речами. Я выступал так примерно месяц и рассчитывал получить новую работу, согласившись встретиться с женщиной из агентства по продаже билетов в Лондоне. Мы встретились в баре рядом с Оксфорд-стрит, поговорили о моей жизни в гонках, и к 10:30 вечера мы были на три четверти пьяны. Все еще мучимый жаждой, я позвонил Карен, чтобы сказать ей, что я припозднюсь сегодня, но она не

позволила мне заговорить, потому что выпалила срочную новость: "Перри, звонил Гордон Мессэдж из "Бенеттона", они хотят, чтобы ты несколько дней потестировал их болид в Сильверстоуне." Я был в восторге. "Это фантастика, дорогая. Когда они ждут меня?" - поинтересовался я. "Ты нужен им на трассе завтра утром в 8:30."

Я огляделся. Комната вращалась перед глазами, как колесо рулетки. Я представлял себе кого-то, кто голосом из-за кулис произносил: "Делайте ваши ставки, делайте ваши ставки. Успеет ли МакКарти домой? Успеет ли он в Сильверстоун? Как скоро он разобьет "Бенеттон" Шумахера? Я прислонил голову к стене, чтобы уменьшить вращение комнаты, но тут стена поехала. "Господи... перезвони Гордону и скажи ему, что я приеду". Я положил трубку, пролепетал что-то своей собеседнице о "большом шансе", предложил ей поставить 30 фунтов на то, что я продержусь 4 круга, а потом полетел на поезд, чтобы быстрее приехать в Эссекс.

На следующий день я обнаружил, что бреду по пит-лейн в гараж, тщательно стараясь скрыть похмелье. Я знал почти всех в команде и знал, что такой шанс выпал мне, благодаря болезни их постоянного тест-пилота Алессандро Занарди, или Алекса, как мы его звали. Он слег с воспалением легких. Что ж, не могу сказать, что я чувствовал себя превосходно, поэтому, прежде чем сесть в машину, я принял обезболивающее. Я был возбужден и чувствовал себя как дома, но как только я выехал на трассу, я почувствовал, что меня сейчас вырвет. Шум и тряска от переключения передач на 14 800 оборотах создавали такие ощущения, как будто мою голову засунули в миксер. На каждой кочке к моему горлу подступал "Карлсберг" – я даже чувствовал его вкус.

Это была не машина – динамит! Точность движений и реакция автомобиля были невероятны, и в поворотах я чувствовал пятикратную перегрузку. О да, это был автомобиль "Формулы-1"; настоящий гоночный автомобиль, и я смаковал каждую секунду. В один из тестовых дней, первый пилот, Михаэль Шумахер, продемонстрировал, как мы прогрессируем в разработке активной подвески. Мы поговорили об автомобиле и о трассе. Он описал обычный круг и рассказал, как он проходит поворот "Бридж". Я был удивлен. Да, я знал, что он великолепен, но я поднимал ногу с педали газа в этом месте, потому что автомобиль скользил поперек траектории. Однако я воодушевился, и решение МакКарти было таким: "Если Михаэль может сделать это, то и я смогу." Я отправился на следующий круг с борьбой ангела и дьявола в своей голове. Ангел говорил: "Подумай, Перри. Ты знаешь, что это невозможно." А дьявол кричал: "Не слушай его. Может, он трусит. Да, ты слышал. Шумахер смог, а ты что? Ты тряпка, девчонка. Давай, докажи, что я не прав – сделай это, сделай это, сделай это!"

Дьявол победил. На втором круге, с ревушим движком и мелькающим мимо пейзажем, я собрал весь свой кураж, утопил педаль газа в пол и вошел в поворот на скорости 170 миль в час. Неправильное решение... Автомобиль повело еще до апекса, и мои руки крутили руль быстрее, чем двигались руки Брюса Ли, бьющегося с 15 злодеями. Я знал, что мне не следовало слушать дьявола. Но "Бенеттон" в конце концов простил меня, и я вновь выровнял траекторию только после того, как совершил незапланированные визиты на обе стороны трассы.

Я вернулся в боксы, потому что подумал, что давление в шинах или, по крайней мере что-то было не в порядке: конечно, Михаэль не мог пилотировать так на каждом круге. Остановившись, я решил не распространяться о своей маленькой катастрофе и подождать, пока команда не увидит все сама из телеметрии. Через несколько минут главный инженер команды Пэт Симондс наклонился ко мне в кокпит, улыбнулся и поинтересовался: "Была маленькая проблема, да?"

"В смысле?" - невинно ответил я.

"Телеметрия показала, что ты полностью вывернул руль, исправляя занос!"

Упс! Я попал. "Ну, Пэт, знаешь, я спросил у Михаэля, как он ведет себя на трассе, и он мне рассказал, что Бридж можно пройти на полном газу - ну вот я и прошел."

Пэт изумленно встряхнул головой: "Все правильно, он так и делает, но только когда у него новый квалификационный комплект резины и полбака топлива!" Это означало, что у меня было совершенно другое сцепление. Он поддразнил меня, решил узнать, насколько я

сумасшедший – а я повелся, как обезьянка, которой я и был. Тогда это казалось неплохой идеей.

Мы продолжили работу, проверяя и обкатывая новые системы, что означало, что автомобиль не был способен показать предельную скорость. Но на изношенных покрышках и тяжелой машине я показал время лишь на 1,2 сек. медленнее, чем другой гонщик "Бенеттона" Мартин Брандл в квалификации перед британским Гран При. Все были довольны - а я был рад, что пилотирую автомобиль отличной команды. Видимо, у меня все же было немного удачи. Я показал, что могу делать это, и было чувство, что я достоин награды. Может быть, мне стало-таки везти.

Я поверил, что это так, когда, сразу после тестов, мне позвонили из команды "Ниссан" и предложили 25 000 долларов за выступление в "24 часах Дайтоны". Я вылетел во Флориду и присоединился к своим старым приятелям, Ари Линдику, Джеймсу Виверу и человеку, который подтолкнул "Ниссан" к решению связаться со мной – первому пилоту, Джеффу Брэбему. Это был большой проект, и многое было поставлено на карту. Японский гигант отказался от своего удачного турбомотора и потратил миллионы на разработку, развитие и постройку нового, многоцилиндрового атмосферного мотора. За пять дней нам предстояло испытать его возможности.

Полагаясь на совокупность нашего таланта и опыта, у нас не было и тени сомнения, в том, что мотор был... никуда не годным. Какая жалость! Но, с другой стороны, местные развлечения были великолепными.

К сожалению, "Ниссан" решил, что они не могут оправдать свою программу, основанную только на нашем хорошем времяпрепровождении в ночном клубе "Молли Браун" и снялся с гонки, что, в свою очередь, оставило меня без зарплаты в 20 000 долларов. Жаль, что они не сказали мне этого раньше, потому что за неделю я потратил около 500 долларов на танцовщиц.

Может быть, мое невезение еще не закончилось, но в Англии появилась новая надежда в лице британского чемпионата кузовных автомобилей и ее ведущей команды, которой владел Вик Ли, мой старый приятель. Он хотел видеть меня своим гонщиком в 1993. Серия ВТСС становилась популярной. Ее регулярно транслировали на "Би-би-си", на каждую гонку приходили около 30 000 зрителей, а гонщики получали хорошие деньги. Итак, слава, хорошие деньги, плотные гонки и лучшая команда: да, мне нравилось, как это звучит.

Я договорился о тестах на одном из его гоночных "БМВ", но не провел их, потому что двумя неделями спустя произошло то, что заняло у Вика много времени. На самом деле, это заняло все его время на ближайшие шесть лет, потому что, к огромному удивлению, он был арестован за распространение наркотиков и был посажен в хорошо охраняемую тюрьму.

Таким образом, Вика "закрыли", "Ниссан" свернул программу, Занарди вернулся к обязанностям тестера в "Бенеттоне", а я потратил кучу денег на американских танцовщиц. Ладно, несколько неприятных моментов, но у меня была одна большая надежда. За прошедшие несколько месяцев, журналист Дэвид Тримейн и бывший владелец команды Формулы-1 Джон МакДональд пытались убедить лучшую команду дать мне шанс. Наконец, мне позвонил Фрэнк Вильямс.

Гонщик Фрэнка, Найджел Мэнселл, выиграл чемпионат, но после подписания контракта команды с Аленом Простом, Мэнселл принял предложение дебютировать в американском ИндиКаре. Тестер "Вильямса" и пилот "Брэбэма" Дэймон Хилл получил величайший шанс в своей жизни и получил контракт основного гонщика. Что означало, что теперь "Вильямсу" нужен новый тестер и запасной пилот.

Этот маленький факт не ушел от моего внимания – я был уверен, что звонок Фрэнка в начале апреля 1993 может привести к чему-то значимому. Я два дня тестировал систему АБС в Сильверстоуне, чувствуя, что это действительно мой последний шанс. Мне было необходимо, чтобы все пошло хорошо с самого начала, но у меня были проблемы, потому что я не поладил с инженером их тестовой бригады, Брайаном Ламбертом. Он мне совершенно не нравился, и было очевидно, что он уже сделал свои выводы относительно меня. Однако я старался

держат рот на замке, потому что знал, что они выбирают между мной и шотландским гонщиком Ф3000 Дэвидом Кулхардом. Я знал Дэвида и знал, что он серьезная угроза, потому что, кроме своей скорости, он уважаем и за кулисами. Мне не хотелось думать об этом: хотя на кону стояло все. Если бы я оказался здесь, то я был бы на пути на вершину, и я верил, что они выберут меня. Они должны выбрать меня. Но после долгих раздумий они приняли решение и, к сожалению, это был Дэвид. Именно тогда я решил завязать. У Дэвида Тремейна все еще лежит факс от Фрэнка, отправленный после теста, обещающий, что я вернусь за руль этой машины. Но этого так никогда и не случилось.

Я был опустошен. Я сел и решил, что на сей раз с меня хватит. Я не мог больше выносить разочарований, я боролся со всем миром, но сейчас, в 32, я потерял веру. Я не верил, что были еще какие-то варианты, я не оправдал ожиданий Карен и детей и находился в неопределенном положении. Да и сам я оказался нестабильным парнем...

В итоге, я пришел к мнению, что я делал все очень неплохо, но, в конечном итоге, моя миссия провалилась. Я не стану чемпионом мира, поэтому настал момент забыть прошлое и попробовать что-нибудь другое. Мне придется начать новую жизнь. Прозвенел колокол, и это было концом Бешеного Пса.

Ладно, тем не менее, у меня был план...

Следующий год был некой формой реабилитации, но, подобно большинству наркоманов, меня сильно тянуло к старым привычкам. Но у меня определенно появились симптомы излечения. У меня никогда не было видений вроде тех, когда я чувствовал, что влетаю в поворот с душераздирающим скрежетом шестерней коробки передач или когда лицо моего собеседника превращалось в рулевое колесо, но я частенько погружался во сны наяву. Все, что мне надо было для этого сделать – это прикрыть ненадолго глаза, и вот я уже несусь на быстром круге, на полном газу прохожу поворот и выдавливаю из машины все. Я спокойно мог просидеть так минут 20, гоняясь бок о бок с Найджелом Мэнселлом или Айртоном Сенной, и каким-то образом побеждая их прямо перед финишным флагом. Магия всегда растворялась со звонком телефона или кричащими детьми: "Проснись папа, посмотри, что мы нарисовали!"

Папе, несомненно, надо было проснуться, потому что сейчас он гнал в никуда.

Я зарабатывал на жизнь торговлей офисной мебелью и даже сварочной арматурой, но это было не лучшим способом построить себе будущее. К тому же я все еще был должен около ста тысяч. Мои мысли иногда возвращались к тем временам, когда меня отвергли две лучшие команды, но какого черта: я кинул кости и мне выпало две единицы. Я не был единственным человеком в сложном положении, мой папа Деннис был выброшен несколько лет назад из клуба миллионеров.

Тогда, в 1979, Деннис, можно сказать, нажал на кнопку "большой риск" и выиграл. Однако он не удовлетворился одним нажатием и продолжал нажимать ее, не замечая, что надпись на этой кнопке изменилась на "финансовое самоубийство".

К 1986 году его расходы походили на траекторию космического корабля "Аполлон", а доходы не могли уменьшить их. Решение ОПЕК (Организации стран-экспортеров нефти) также не сильно помогло, потому что они снизили цену на нефть с 32 до 8 долларов за баррель, что резко уменьшило прибыль западных поставщиков во всех отраслях этого бизнеса. К сожалению для Денниса, это урезание затронуло и бюджет их буровой вышки, но это не было ее концом. "Ди-Джи-Эм Констракшн" также вмешалась в борьбу с другими поставщиками. Если забыть все его проколы, обстоятельства были явно против него, но я никогда не забуду как он мастерски показал мне, как можно сделать все еще хуже. Подобно тому, как антропологи находят ключ к развитию человека, так и я понял, как мутировавшие гены отца оказались ответственны и за некоторые мои проблемы.

Этот эпизод случился в 1986, когда папа, видя, что работы от одного из последних клиентов не предвидится, решил, что им надо встретиться. Было начало июля и я крутился рядом с офисами отца в Голландии, готовясь к гонке Формулы-3 в Зандвоорте, где мы разделили под орех всех соперников. Деннис пригласил меня поддержать его и, вместе с его генеральным

директором Майком Уэлшем, мы поехали в один из офисов клиента, американской нефтяной компании. Я знал, что эта встреча была очень важной, потому что Деннис хватался за самый маленький кусочек пирога, и сейчас для него было жизненно важно изменить это положение дел. Нас провели в большой зал заседаний, где мы поприветствовали семь или восемь исполнительных директоров, и встреча началась.

Они были серьезными ребятами, но мы все заметили, что их главный менеджер по контрактам, который был голландцем, не мог произнести звук "P" и, подобно каждому с его проблемами, он произносил его как "B". Пока все было в порядке, пока он не начал говорить слово "расстановка" (игра слов: "ranking" – "расстановка", "категория"; и "wanking" – "идиотский").

Учитывая, что будущее "ДИМ Констракшн" было под вопросом, было бы неплохо сдерживать себя и не смеяться. Однако, дело не ограничилось одним упоминанием, парень все повторял и повторял свое любимое слово и, когда он закончил свою небольшую речь, я думал, что получил душевную травму: "Деннис, как вы знаете, у нас есть идиотский список, и мы считаем наших партнеров идиотами, соразмерно их работе. Многие годы вы были в группе наших лучших идиотских поставщиков, но недавно вы опустили в более низкую идиотскую группу."

Мы сидели с надутыми щеками и вытянувшимися лицами, но из наших глаз лились слезы. Мы не смели взглянуть друг на друга. Затем отец встал и обратился к единственному человеку, который мог спасти его компанию. Реплика была поднесен ему на блюдечке, и он не мог сопротивляться ей. Гитлеровское нападение на Россию показалось нам умным ходом, если сравнить его с тем, что мы слышали: "Спасибо, что обсудили ваш идиотский список с нами. Мы знаем, что вы считаете нас идиотами и всегда считали нас ими. Если я правильно вас понял, мы сокращаем расходы, работаем больше и делаем все, что вы скажете, и тогда мы, если повезет, вновь станем первым номером в вашем списке идиотов."

Парень важно кивнул, и, видя, что он со всем согласен, мы с Майком зашли в припадке истерического хохота. Это было похоже на открытие шлюзов на дамбе, и мы никак не могли остановиться. Пожилой человек присоединился к нам, но не менеджер по контрактам. Он понял, что Деннис насмеялся над ним, и папа понял, что тот понял, но в этом был весь мой отец. Он был сыт по горло их попытками управлять его кораблем и, отказавшись от него, нажал на кнопку, которую хранил для такого случая: "самоуничтожение".

Вскоре после этого он потерял все. Через некоторое время они с мамой вернулись в Англию и купил маленькое бунгало в паре миль от нашего дома в Шенфилде.

Я многому научился на взлетах и падениях отца, но было сложно не повторять его ошибок, потому что мой характер во многих случаях был похож на его. Я был не чужд кнопке "самоуничтожение" и к началу 1994 года у меня были проблемы. У меня были проблемы и раньше, но сейчас они были во мне, в моем характере. Я жил с неудачами. Я не уважал парня, который смотрел на меня в зеркало, когда я брился, потому что у него не было направления, он был контужен и определенно несчастен.

Хотя моя автогоночная карьера застопорилась, это было терпимо, потому что Формула-1, по сути, была высшей целью. Это было романтично, и наша жизнь состояла из приключений. Но сейчас, в беспросветной ситуации, я был сыт по горло реальностью, и это было самой большой штукой, с которой я не хотел мириться.

Мы тащились по жизни. Помня о том, что я должен давать семье все, что могу, я провел новое выгодное дельце, сняв прекрасный дом в деревне Грэйт Уарли недалеко от Брентвуда в Эссексе. Это внесло изменения в нашу жизнь, и Боб Таппин помог с переездом, но в течение двух дней, которые мы потратили на распаковку вещей, мое настроение упало с оптимизма до оглушающего ступора. Это был уикенд, в который проходил Гран При Сан-Марино в Имоле, и где мой старый приятель, австрийский гонщик Роланд Ратценбергер разбился насмерть в последней квалификации. Роланд был на быстром круге, когда он зашел слишком широко и выехал на траву в повороте "Аква Минерале", но поймал автомобиль и вернулся на трассу. Впрочем, его телеметрия, записывающая данные, позднее показала, что он должен был почувствовать неполадки до или после этого, потому что бортовые данные

показали, что он начал водить автомобиль из стороны в сторону. Это то, что мы делаем на небольшой скорости, если мы чувствуем, что что-то не в порядке, и это относительно безопасная процедура.

Квалификационное время пошло, и Ролли должно было проигнорировать свое недоверие, либо, убедил себя, что все в порядке, потому что вместо того, чтобы заехать на проверку в боксы, он принял решение пойти на быстрый круг. Через два поворота его переднее крыло оторвалось с крепления, и он потерял прижимную силу, необходимую для прохождения поворота. Роланд вылетел с трассы и врезался в стену на скорости 180 миль в час.

Я сидел на куче нераспакованной мебели и думал о Роланде, о том, что все эти годы он пытался достичь вершины. Я вспоминал, как счастлив он был, когда, несколькими месяцами ранее, он получил, наконец, свой шанс, от команды "Симтек". А теперь, в мгновение ока, его не стало. Бедняга Роланд, он был замечательным парнем.

Смерть Роланда казалась неправдоподобной, но на следующий день случилось совершенно невообразимое. Великий трехкратный чемпион мира Айртон Сенна, возможно, быстрейший и самый харизматичный гонщик всех времен, погиб.

Перейдя из "Макларена" в "Вильямс" в начале года, Сенна уступил лидерство и оказался позади Михаэля Шумахера из "Бенеттона". Вдруг, в похожей на аварию Ратценбергера ситуации, Сенна сорвался с трассы в быстром левом повороте "Тамбурелло". Как и миллионы зрителей, я был в ужасе, увидев аварию по телевизору. Я знал, что при таком ударе он наверняка получил серьезную травму. Но когда медицинская команда эвакуировала его из машины, а затем положила прямо на трассе, у меня было ужасное чувство, что он мертв. Я не смотрел остаток гонки. Новости о том, что Айртон действительно скончался, пришли спустя несколько часов. Высказываются разные версии о том, что стало причиной аварии, но ошибка пилота кажется мне маловероятной.

Второй раз за два дня я размышлял о смерти гонщика. Ни в коем случае не принижая Роланда, хочу сказать, что Айртон Сенна был больше чем просто гонщик. Я знал его 12 лет. Мы не были большими друзьями, но мы с ним пересекались при разных обстоятельствах, и я находил его обаятельным, вежливым и интересным. Я так восхищался этим парнем, что иногда мне хотелось просто встать и посмотреть на него с глупым видом.

Как гонщик он был кумиром в моей жизни и вдохновлял многих других. Его талант и достижения принесли ему всемирную славу, но Сенна был даже выше этого. Он был иконой, он был идеалом, к которому надо было стремиться, он был безоговорочно лучшим, он был величайшим гонщиком нашего поколения. Возможно, как человек он был еще особеннее. Он был очень умным, он верил в Бога, и всем были известны истории о том, как он был щедр к беднякам на его родине, в Бразилии. Он был так уважаем, что его удостоили государственных похорон, во время которых скорбел весь обожающий его народ, его фанаты и весь автогоночный мир. Его близкий друг, главный врач Гран При Сид Уоткинс, который оказывал Айртону помощь после аварии, выразил мои эмоции, написав: "Способности Сенны оставят след не только в истории автоспорта, но и в истории человечества."

В подобных ситуациях Джулиан Бэйли произносил старую фразу: "Все в руках Бога." Стоило подумать об этом. Сколько раз Джулиан, я и остальные из Крысиной Стаи попадали в аварии, в которых будь мы на дюйм левее или на два дюйма правее или просто имей поменьше удачи, могли бы встретиться с Создателем? Я говорю о себе, что я с тем же успехом мог бы уже покинуть этот мир. Я долгое время жил, рискуя, и моя новая жизнь не давала требуемой порции адреналина. К середине 1995-го моя самореабилитация затрещала по швам, и когда позвонил немецкий автопроизводитель "Ауди", я понял, что должен собраться. Это был короткий звонок с большими новостями. Ричард Ллойд, босс "Ауди Спорт" позвонил мне в конце августа и сказал, что они планируют дебютировать в 1996 в британском чемпионате туристических автомобилей (ВТСС). Его вопрос был прост: "Вернусь ли я в большой спорт, чтобы выступать за них?" Ответ был еще проще: "Да!"

Я работал агентом по продажам в новой телекоммуникационной компании в Лондоне, и я ненавидел эту работу. После того, как я положил трубку, я понадеялся, что голос, которым я сказал слово "да", не выдал моего отчаяния. Я надеялся, что это не звучало как "пожалуйста,

помогите мне, выпустите меня отсюда, я не могу здесь больше оставаться."

Преимуществом работы по завлечению людей в наши телекоммуникационные сети был постоянный доход. Но присутствовал и риск потерять друзей. Система постоянно ломалась, и компании, с которыми я лично заключил договор, например "Рейнард" и "Лола", просто бесились из-за того, что не могли нормально звонить. Худшая ситуация приключилась, когда через несколько дней после того, как я подписал контракт с "Бенеттоном", их шеф Флавио Бриаторе прилетел из Милана и обнаружил, что телефонные линии вышли из строя.

Подобный нонсенс бросал на меня тень, и мне это не нравилось. После нескольких перебранок с моим начальством я решил покинуть компанию еще за несколько месяцев до звонка из "Ауди". По дороге домой я остановился выпить пива с друзьями, поэтому опоздал на поезд до Брентвуда. Как ни странно, я действительно был в хорошем настроении, и я все еще был в хорошем настроении, даже когда поезд сломался незадолго до моей остановки. Но я был в плохом настроении, когда попытался взять такси.

Отвратительный бритоголовый парень был крепким орешком, который по какой-то причине решил покрасоваться перед друзьями. Я мог понять его грубость, если бы я подписал с ним контракт от имени моих бывших работодателей – телекоммуникационной компании. Но я этого не делал, поэтому я огрызнулся. Начал разгораться конфликт. Было очевидно, что закончиться он мог только одним способом и, к моему удивлению, кто-то уже вызвал полицию, когда этот тип толкнул меня в грудь.

Полусекундной спустя, я впечатал свой кулак ему в нос, и он повалился на пол. Это был отличный удар и, кажется, так же показалось его друзьям, потому что они сделали шаг назад.

Шаг вперед сделал офицер полиции, который пожелал, чтобы я составил ему компанию до Ромфордского полицейского участка. Это было неплохой идеей, потому что мой истекающий кровью соперник теперь присоединился к своей банде, которая вновь обрела храбрость, полагая, что соотношение сил 6 к 1 было неплохим для них.

Мне разрешили позвонить Карен из участка, хотя я не очень-то и хотел этого. В основном, в течение прошлого года нас преследовали проблемы, и, подобно всем кто постоянно терпит неудачи, я был не подарком. Как бы то ни было, стоя у стола сержанта, в час ночи, я сказал Карен что-то вроде: "Привет, дорогая. Угадай, где я? Я в полиции. Меня арестовали за драку, но ни о чем не беспокойся, потому что я бросил свою работу и возвращаюсь в автоспорт". Ответом мне были гудки.

Меня попросили присесть и подождать кого-нибудь, кто придет и заберет заявление, или выкупит меня, или что там обычно требуется. Вдруг, зашел высокий парень в безупречной полицейской форме. Он подошел ко мне с улыбкой, протянул руку и сказал: "Привет, ты должно быть Перри МакКарти? Мне сказали, что ты здесь. Я только что вернулся из..." Я уже не помню, откуда он приехал, и как его зовут, но он представился комиссар такой-то такой-то и продолжил: "Я был на Гран При Великобритании, когда ты пытался квалифицироваться за "Андреа Мода". Чертовски классная попытка, сынок!"

Я улыбнулся в ответ и поблагодарил его, затем он повернулся к столу сержанта, что-то тихо сказал ему, пожелал мне всего самого лучшего и ушел. Оставшийся полицейский посмотрел на меня с усмешкой и сказал: "Везунчик". Затем он договорился с арестовавшим меня офицером, чтобы тот доставил меня домой. По пути он лично поздравил меня с тем, что я вырубил того парня - по-видимому, они хорошо его знали. Вау! – что за денек!

Следующие месяцы были не столь богаты на события, но сейчас мой мозг вновь сфокусировался на гонках, и я пытался оставаться спокойным, ожидая когда "Ауди" поставит печать на моем обратном билете. Очень важно иметь холодную голову в этой игре: постоянное давление в ожидании чьего-то решения огромно, и это может измотать тебя. Если тебе повезет, то у тебя рядом всегда будет пара друзей, чьему решению ты можешь доверять, с чьей помощью ты можешь подзарядить батареи и оградить ранимую натуру от разрушительных сомнений. Что ж, у меня был – и до сих пор есть – такой приятель, и, пока я агонизировал в ожидании звонка от "Ауди", я проводил кучу времени с моим близким другом

Алексом Хокриджом.

Я восхищаюсь Алексом и уважаю его. Он очень умен и любознателен, я очарован глубиной его познаний и широтой его опыта. У него великолепное чувство юмора, и мы говорим о многих вещах: о жизни, о взаимоотношениях, о гонках. Черт! Он для меня столько значит, что я даже следую его советам, чего я не привык делать.

Он был исполнительным директором "Рейнарда", а еще Алекс был тем человеком, который подписал контракт с Айртоном Сенной, когда он гонялся за "Тоулман". Я понимаю, что Айртон был выдающимся пилотом, но я всегда гордился верой Алекса и его уверенностью во мне. Поэтому, когда в декабре 1995 "Ауди" наконец позвонила, чтобы сказать "нет", мне нужна была вся моральная поддержка, которую я мог получить.

Карен, правда, нуждалась в жилетке, в которую можно было поплакаться куда больше, чем я. Мы все еще любили друг друга, но она чувствовала, что автоспорт был пропавшим делом и уже устала от борьбы. Она действительно была расстроена моему решению вернуться в гонки и, после трех месяцев ожидания, сейчас она была очень раздражена этой неудачей. Она хотела, чтобы я нашел работу в Сити вместе с Джонни Дамфризом, и я уверял ее, что я так и сделаю. Если бы она знала, что вместо этого я начал переговоры с другой командой, она бы точно пристрелила меня.

К концу января, впрочем, я обеспечил себе какой-то вариант, потому что вел переговоры с "Лотусом" об участии в чемпионате "Гран Туризм", и все выглядело хорошо. Впрочем, им нужно было 100 000 фунтов спонсорской помощи, поэтому я включил в свой план нескольких друзей. Я был абсолютно уверен, что не упущу удобного случая и, после недолгих размышлений, я позвонил нескольким парням, с которыми работал в телекоммуникационной компании. Тони Форд и Стив Берджесс теперь трудились на разные фирмы, но оба следили за телефонными счетами конструктора автомобилей из Норфолка и подсчитали, что могут сэкономить ему около 60 000 фунтов. "Лотус" согласился внести эту сумму в мой бюджет. В похожем стиле мой старый спонсор Майк Теобальд договорился с командой о поставках огнеупорного обмундирования. Затем я поговорил с парнями из "Хьюлетт-Паккарда", которые согласились на скидки за компьютеры для "Лотус Карс".

Все это довело мои ожидаемые средства до 80 000 фунтов. Мне нужна была еще одна сделка, а так как время шло, и другие гонщики охотились за местом в кокпите, мне надо было действовать быстро. На сей раз Карен была полностью посвящена в мои планы, и я считал, что риск меньше, чем возможный выигрыш. Мне ничего не оставалось, кроме как пойти в паб.

Обычно я соглашаюсь с теми, кто, как и Карен, говорит, что ты не найдешь решения проблем на дне стакана, но "Тэтчер Армс" был всего в 200 метрах от нашего дома в Грейт Уорли, и беседа и дружеское подтрунивание над другими были отличным способом расслабиться. Здесь всегда было довольно весело, и здесь были люди, чьи имена уже несколько лет упоминались с какой-то приставкой. Так было проще вспомнить каждого после четырех пинт "Хайнекена". Тут был Фил-охранник, Джим-кровельщик, Гэри-стекольщик, Стив-маляр, Майк-строитель и... Пол-мультимиллионер.

14. Собака Бешеная возвращается

Приняв решение вернуться в автоспорт как в профессию, я должен был найти первоклассную команду в первоклассном чемпионате.

Пол Уайт был главой преуспевающей компании, занимающейся недвижимостью в Грантчестере. За последний год мы успели подружиться – ведь нас многое объединяло, в том числе и автоспорт. Он знал, что мне была нужна последняя спонсорская доля, и он решил, что хочет помочь. Подобно рыцарю в блестящих доспехах, он усадил меня в "Тэтчере", купил пару пинт, улыбнулся и объявил, что желает, чтобы слово "Грантчестер" было написано на "Лотусах", их значок был на моем комбинезоне, а мне нужно было провести несколько дней рекламных акций. Если это было возможно, он бы предоставил мне 20 000 фунтов. "Да", - сказал я. "Разумеется, это возможно".

На мой обратный билет была поставлена печать. Я позвонил в команду, поехал на их базу в Норфолке и уладил дело - Собака Бешеная вернулась. Мне уже начало казаться, что, когда речь идет о возвращении в дело, Френк Синатра мне и в подметки не годится.

Моим напарником стал экс-пилот "Формулы-1" Ян Ламмерс, и мы выступали на "Лотус Эсприт Турбо V8". Это круто звучало, но крутым не было. Ян Ламмерс, "летучий голландец", классный парень с превосходным чувством юмора, и мы очень хорошо поладили, но я не мог сказать того же самого и о владельцах команды. Они мне очень не нравились и, по-моему, они были некомпетентны. Думаю, они питали ко мне те же чувства, но после третьей гонки я поклялся никогда больше с ними не говорить.

Все пошло наперекосяк. Мы снялись с нашей первой гонки, в Монце, из-за проблем с тормозами, которые начались на тестах. У нас были проблемы с машиной в нашей второй гонке, в Испании, на трассе Харамы. В нашей третьей гонке мы показали отличный результат и финишировали вторыми на домашней трассе в Сильверстоуне. Мы могли и победить, если бы я не совершил глупую ошибку в боксах. (Я забыл запустить двигатель после смены пилота, что всегда стоит большой потери времени.)

Терпение лопнуло после гонки, и это был их шанс отплатить мне за ту грубость, которую я позволил себе, сорвавшись на тестах в Снеттертоне. Тест закончился сразу же после запуска двигателя, потому что хомут для шланга, который кто-то оставил в коллекторе, порвал приводной ремень, и в итоге мы получили покалеченный и абсолютно мертвый V8. В общем, после Сильверстоуна у нас случилась еще одна ссора, и они уволили меня - но так никогда больше не сумели повторить наш результат в Сильверстоуне.

Я был в ярости, что меня выгнали люди, которых я ничуть не уважал. Я был в еще большей ярости, что я не оставил команду до того, как они выгнали меня. Но я был рад, что мой приятель Пол решил прекратить спонсорскую помощь команде.

Мне пришло в голову, что придется рассказать Карен о наших очередных хороших новостях. Это требует куда большей аккуратности, чем нейрохирургия. Вернуться в гонки стоило огромных усилий, я связывал свои надежды с одной из самых именитых компаний, но, как это уже не раз случалось, все закончилось огромным разочарованием. Впрочем, у меня был запасной план.

За несколько дней до гонки в Сильверстоуне, я общался с командой "Орека", которая запускала проект команды "Крайслер" в 24-х часовой гонке в Ле-Мане. Оставшись без контракта с "Лотусом", звонок от них был несказанной удачей и, через несколько дней после моего разрыва с "Лотусом", я стал одним из пилотов новенького "Крайслера" с 8-литровым десятицилиндровым движком от "Додж Вайпера". Я оказался в одной команде с еще одним англичанином, Джастином Беллом (сыном пятикратного победителя Ле-Мана Дерека) и Домиником Дюпре. Это была отличная возможность. Правда, за пару дней до гонки, нас постигла маленькая неприятность. Джастин только приехал на трассу и предложил мне и штатному пилоту команды Оливье Берета поехать в замок, где обитала наша команда. Джастин был в хорошем настроении, потому что предложение от "Крайслера", вероятно, было пока самым большим прорывом в его карьере. Чтобы отметить это, "Крайслер" предоставил ему прекрасный, быстрый новый джип "Чероки". Хотя мы ехали с комфортом, наша карта не помогла нам найти замок, и мы окончательно заблудились на проселочных дорогах. "Я полагаю, что надо ехать тем же путем, каким мы и приехали", - сказал Джастин. Забудьте нормальный, мягкий разворот в три стадии: в истинно гоночной манере Джастин втопил педаль в пол и развернулся так быстро, как только мог, под аккомпанемент коробки передач, воющей подобно самолету камикадзе в последнем пике.

Мы, должно быть, проехали миль тридцать, когда Джастин попытался сделать то, чем так гордились эти японские летчики. Разворот в ограниченном пространстве требует огромного искусства. В полноприводном автомобиле с высоким центром тяжести это было самоубийством. Как только Джастин крутанул руль влево, никто из нас не успел закричать "Тора! Тора! Тора!" прежде чем правые колеса оторвались от земли, и превосходный новый джип "Чероки" взлетел в воздух и сильно постарел за те секунды, когда нас крутило и переворачивало на дороге.

И Джастин, и Оливер все еще сидели в своих креслах, когда мы пришли в себя. Мы были в перевернутом положении, но они все еще сидели на своих местах, привязанные ремнями безопасности. Каскад шумов, вобравший в себя звон бьющихся стекол и скрип искореженной приборной панели наконец закончился, и я, лежащий поперек того, что обычно называют крышей, решил нарушить тишину. "Джастин, старина", - пропищал я. "Я думаю, что у твоего контракта с "Крайслером" могут быть проблемы".

Мы начали проползать на животах через маленькое отверстие, которое раньше было окном рядом с Джастином. Оливер поцарапал голову, и теперь три гонщика "Крайслера" стояли на дороге, уставившись на то, что только что было автомобилем за 30 тысяч. Мы все видели и забавную сторону произошедшего, хотя мысль о том, как прореагирует на это наш бос Хьюго де Шаун не вызывала такую живую улыбку.

Местный фермер помог нам, зацепив ковшем своего бульдозера крышу машины и затем поставив ее на колеса. Это выглядело не слишком красиво, и на лице Джастина проступил тихий ужас. Затем наш новый приятель позвал своего соседа, у которого был пикап, и он не только поднял машину, но и сказал, что знает, где находится наш замок. Мы же подготовили маленькую защитную историю, затем открыли дверь, влезли в джип, уселись там с СД-плеером, в котором играли песенки из хит-парадов, и поехали через весь городок, размахивая руками жителям, которые бросали удивленные взгляды на нас и остатки джипа.

Мы прибыли в замок, где нас уже поджидала команда. Большинство из них пытались не смеяться – хотя некоторые и не пытались сдерживаться – когда мы трое в деталях объясняли, что только мастерство Джастина спасло нас от несущегося в лоб сумасшедшего водителя.

Я не получил никаких травм в аварии, но боль все-таки пришла. На следующий день Оливье, Доминик и я присоединились к двум французам из нашей команды, Эрику Гелари и Филиппу Каше, чтобы поплавать в местном озере. Филипп, мой старый товарищ по Формуле-3 и Формуле-3000, уже стоял по шею в воде в 10 футах от нас и кричал: "Перри, давай сюда! Вода отличная!" Я побежал по отмели, а затем с разбегу нырнул. Но тут моя голова достигла дна, и я внезапно остановился. Это было очень больно. Я перевернулся – сперва я был оглушен, а затем удивлен, обнаружив, что там всего-навсего полметра глубины. Филипп, который стоял и смотрел на меня, не мог прекратить смеяться. Ублюдох, на самом деле он лежал в воде, когда звал меня!

Наша неделя в Ле-Мане была просто восхитительной. Хьюго де Шаун и его команда "Орека", которые заключили контракт с "Крайслером", были первоклассными профессионалами. В гонке, впрочем, у машины отказал один из цилиндров, и мы сошли в час дня. А мне снова пришлось искать другую команду.

Мой друг и экс-менеджер Роджер Каумэн познакомил меня с отличным парнем по имени Кевин Шервуд, и вскоре я оказался пилотом его новой команды "ДКС Тим". Если быть точным, я проехал одну гонку в Формуле-БОСС и три в Британской Ф-2, записав себе одно второе, одно третье место и дважды сойдя из-за механических проблем. Мне понравилось это, и мы заработали немного денег, благодаря личной спонсорской помощи от классного парня Паса Руджеррио. Но, приняв решение вернуться в автоспорт как в профессию, я должен был найти первоклассную команду в первоклассном чемпионате – и меня заинтересовал в гоночном плане новый производитель, спонсируемый американским миллиардером Доном Панозом. Тем временем, на остальных членов Крысиной Стаи сыпались различные успехи.

Дэймон Хилл наконец-то сделал это. Он привел свой "Вильямс" к победе в борьбе с напарником Жаком Вильневом и главным соперником Михаэлем Шумахером (который ушел из "Бенеттона"), и стал чемпионом мира 1996 года. Это было блестящее достижение, и он смог получить звание "Крысиный Король", но, что удивительно, подобно мне он искал работу на 1997, потому что Фрэнк Уильямс подписал контракт с Хайнцем-Харальдом Френтценом. Впрочем, у нашей Скрытной Белки была куча возможностей, но он, как ни странно, выбрал "Эрроуз".

Марк Бланделл был счастлив получить хоть какие-то предложения – не потому, что он был не

очень хорош, а потому что он чудом остался жив. Мега, который пришел в "Макларен" в начале 1995, заменив там Найджела Мэнселла быстро ушедшего из команды, был, в свою очередь, в конце года заменен Дэвидом Кулхардом. В начале 1996 он получил предложение от команды "Пак-Вест" серии ИндиКар и удивил весь мир, выжив в аварии, когда он улетел в бетон из-за поломки тормозов на скорости 200 миль/час. К счастью, у него толстенная шея, а то его голова могла бы запросто слететь с плеч. Выжив в этой аварии, Мега решил, что он абсолютно несокрушим, и его команда была настолько впечатлена этим, что продлила его контракт на 1997.

Мартин Донелли оказался в роли "браконьера, ставшего лесником". Слышь-ты, после того как он выжил в страшной аварии в Формуле-1 в 1990, занялся собственной командой, чьи молодые пилоты выступали в чемпионате "Воксхолл Джуниор". Поскольку его североирландский акцент становился все более резким, удивительно, что его пилоты могли понять то, что он говорит.

Ворчун поднаторел во взлетах и падениях "американских горок". Джулиан Бейли пилотировал "Тойоту" в гонках ВТСС. Он был лидером серии, но команда была просто подавлена после случая, произошедшего с ним сразу после престижной гонке поддержки британского Гран При. "Тойота" доминировала в ней: Уилл Хой лидировал, а Джулиан всю гонку шел вторым. Но на последних кругах Джул попытался изменить положение и решил победить. К несчастью, он впоролся в бок автомобиля Хоя, причем так сильно, что его напарник перевернулся, и обе машины выбыли. Отдав таким образом победу "Ниссану".

Джонни Херберт, после сотрудничества с Михаэлем Шумахером в "Бенеттоне" и победы в 1995 в британском и итальянском Гран При, перешел в "Заубер". Но, хоть здесь ему и уделяли больше внимания, вновь победить он смог только перейдя через пару лет в "Стюарт".

К началу 1997 Энди Уоллас, Джеймс Вивер и Дэвид Брэбэм стали членами новой команды "Паноз" под предводительством очень уважаемого Дэвида Прайса. "Прайси" был хорош, он обладал огромным опытом в лучших чемпионатах, но вряд ли ему был нужен кто-то, кто провел менее 10 гонок за последние пять лет. Впрочем, у них был неплохой бюджет, автомобиль сконструирован ведущим разработчиком "Рейнардом" (выступающим в чемпионате GT и "24 часах Ле-Мана"), и им нужен был еще один пилот, а я хотел попасть к ним. Алекс Хоукридж был вовлечен в игру, и, вместе с моим старым приятелем Энди Уолласом, они пытались уговорить Прайси. В январе Алекс устроил мне тесты "Паноза", которые проводила французская команда "ДАМС". Мы вылетели на трассу Поль Рикар на юге Франции, где я проехал несколько кругов. Тесты прошли успешно, но, вернувшись в Великобританию, решения все еще не было. Я знал, что фундамент своего выступления я заложил заново в 1996, и сейчас было очень важно укрепить свое возвращение благодаря этому месту. Деньги, которые я заработал в прошлом году, как обычно, кончились, запасов у меня не было - переговоры шли уже почти три месяца, а я все еще был безработным. Как ни странно, Карен все это замечала, а когда давление достигло критической точки, Кей-Джей и я устроили то, что Марк Бланделл называет "разбор полетов за квартал". Вообще, это было 3 марта, мой день рождения - когда Карен сошла с орбиты и указала - в деталях - на мои ошибки.

Она напомнила мне, что нам надо растить троих детей - Поппи было девять, Фредерике - семь, а очередному прибавлению в семье - Финелле - только восемь месяцев. "Кто эти люди, о которых ты говоришь?", - остроумно заметил я, но она уже перестала связно говорить, а только кричала и визжала. Впрочем, в разгар этого действия зазвонил телефон. Я поднял трубку, осторожно наблюдая одним глазом за раскрасневшимся лицом фурии, которая бросала на меня через всю комнату свирепые взгляды.

"Привет, Пел. Это Прайси", - сказал голос с явным акцентом жителя южного Лондона. "Слушай, сынок. Дело улажено. Почему бы тебе не приехать завтра и не подписать контракт".

Я уличил момент и широко улыбнулся Карен. "Отлично. Увидимся завтра".

Вау, с 36-м днем рождения, Пел. Я положил трубку, Кей-Джей положила нож, мы обнялись, и я вздохнул с облегчением, потому что дело выгорело. Дэйв был щедрым на зарплату. Когда пришли несколько персональных спонсоров, и Прайс свел меня с командой "УРД"

(гоняющейся в Америке), все это означало, что мы сможем заработать неплохие деньги. Прайси дал мне большой шанс, и я оказался в одной команде с Дэвидом Брэбэмом, но мне не удалось бы достичь этого без Энди, Алекса и австралийца, называвшего себя ласкательно "Брэбс".

Теперь у меня были надежные финансовые тылы, я все время тренировался, и мой товарищ, пятый дан карате, Симон Кидд, проводил много времени работая над моей выносливостью семь дней в неделю, когда я бывал в Англии. Это было чудовищной пыткой, но стоило того, потому что хоть мы и менялись с напарниками, и у нас было три или четыре часа отдыха между сменами, я более чем уверен, что 24-х часовая гонка на таком автомобиле утомительна.

Несколько лет назад Эдди Ирвайн пилотировал "Тойоту", которая выпустила автомобиль быстрый, но трудный в управлении. Я помнил, как я столкнулся с ним в паддоке Ле-Мана – он был в ужасном состоянии. Он был весь мокрый, его комбинезон был расстегнут, голова опущена, и он с большим трудом куда-то ковылял.

"Привет, Эдди!", - сказал я. "Только что закончил тяжелую работу?"

Он поднял глаза: "Иди к черту. Я должен сейчас залезть в эту чертову штуку".

К старту Ле-Мана я был в отличной форме, что помогло убедить моих напарников не бить меня. Ну, вообще-то, у них были на то серьезные причины. Звезда ТВ Ноэль Эдмондс включился в нашу программу в Ле-Мане, и представил "Нескафе 21" в качестве спонсора команды. Это сделало хорошую рекламу этой марке кофе, потому что Ноэля также пригласили на "Би-би-си" снимать документальный фильм о нашей команде.

"Нескафе" сказали мне, что они заинтересованы в том, чтобы разместить свои наклейки на наших шлемах – за 2 000 фунтов каждому. Я рассказал об этом парням, которым эта новость пришла вроде бы по душе. Но потом я сказал им, что я отказался от имени всех нас, потому что мы якобы настаивали на четырех тысячах каждому. Через пару дней мне пришлось рассказать им о том, что "Нескафе" вообще передумали: они отменили даже первое предложение и переключились на что-то другое. Эээ, извините. Хорошо, что у моих напарников было чувство юмора.

Во время гонки нас постигло куда большее разочарование. Двигатель взорвался в конце прямой "Мульзанн" около 2 часов дня в воскресенье - в том же месте трассы, где несколькими часами ранее Джулиан Бейли и я шли колесо в колесо на скорости 210 миль в час ("Паноз" против "Листера"). Наш шестилитровый V8 не только положил конец нашей гонке, но и украсил эффектными кадрами передачу "Мечта Ле-Мана Ноэля" на "Би-би-си". Это не было такой уж плохой новостью, потому что Паноз не особенно дружил с пилотами. Он жутко ревел своим мотором, а температура в кокпите была более 120 градусов. Я смеялся, когда Джеймс однажды сказал, с его непередаваемым школьным произношением: "Знаешь что, приятель? С такой жарой в машине и ревом от чертова движка тебе просто не захочется больше жить".

После взрыва мотора я попытался вернуться в боксы, которые были примерно в двух милях оттуда. Правда, я заблудился в совершенно темном лесу, прежде чем фары автомобиля, перевозящего нескольких зрителей, осветили блуждающего меня, подобно тени отца Гамлета, только в огнеупорном комбинезоне. Сперва они испугались, но потом любезно предложили подбросить меня.

Ле-Ман был неплох, но в чемпионате мира "Мерседес" и "Макларен-БМВ" давали нам прикурить. У нас были проблемы с надежностью, а когда их не возникало, то мы были недостаточно быстры, чтобы добраться до финиша хотя бы в шестерке лучших. Тем не менее, Брэбс и я показали лучший результат в дождевой гонке в американском Себринге. Дэвид прекрасно прошел свою смену, но после этого дождь начал стихать, и на последних кругах меня догонял экс-пилот "Формулы-1" Джей-Джей Лехто на своем обутом в "Мишлен" "Макларене-БМВ".

Я делал все возможное, чтобы удержать автомобиль на трассе впереди него, и, чтобы

доказать вам на каком пределе я шел, скажу, что я был на 2 секунды на круге быстрее, чем Оливье Груйяр (который был напарником Джеймса) во втором автомобиле нашей команды. Нам был очень нужен хороший результат, но я был уверен, что ни за что не смогу удержать Джей-Джея позади себя. Вдруг, что-то вспыхнуло в двигателе "Макларена", и Джей-Джей встал на обочине. Долгожданное зрелище! Мы были безумно рады нашему третьему месту и первому подиуму в этом году. Брэбс, Пирси, Карен и я вечером отметили это событие.

В Англии у меня тоже нашлось, что отметить – на сей раз в компании Крысиной Стаи. Выиграв в ИндиКаре три гонки, Марк "Мега" Бланделл стал новым обладателем нашего титула "Крысиный Король".

Для меня Себринг был отличным достижением, но мой инстинкт борьбы хотел большего. Чтобы побеждать в лучших сериях нужно было гоняться на немецких автомобилях - "Мерседесе", "БМВ", "Ауди" или "Порше" - но свободные места здесь появлялись реже, чем у Джонни Херберта желание купить всем выпивку. На следующий год я вернулся в Штаты.

Пилотируя за команду "Дайсон" в компании с Батчем Лейцингером и Джоном Паулем-мл., я лидировал в "24 часах Дайтоны" с преимуществом в три круга, когда за 4 часа до финиша движок испортил нам весь оставшийся день. Мы только посмотрели на небо и сказали "спасибо большое".

Через несколько часов мы смотрели на нечто другое, когда пришли в танцевальное заведение Молли Брауна. Мы заливали свое горе в окружении девушек с отличными фигурами. Одна из них, сидя у нас на столе, решила проинформировать нас с южной тягучестью: "Хех, вы знаете, я думаю, секс - классная штука".

Джонни выглянул из-за своей 14-й бутылки "Короллы" и безапелляционно заявил: "Да я в этом просто уверен!". Я буквально упал со стула от смеха.

Следующая гонка за "Дайсон" закончилась с тем же результатом, но обошлась без смеха. Они решили, что не хотят больше иметь меня в своем составе после того как я наорал на механика за то, что он не принес мне что-то, что было мне нужно на последних минутах квалификации. Может быть, мне стоило только дать ему хорошего тумака, пока никто не видел. На самом деле, мне было действительно стыдно, потому что мне нравилась эта команда.

Снова "Паноз" и снова Ле-Ман. После интересных переговоров с шефом "Паноз Мотоспорта" Тони Дроувом, меня и Джеймса пригласили пилотировать новое многомиллионное технологическое чудо, известное как "Гибрид", использовавший как бензиновый, так и электрический двигатель. Они работали вместе, тем самым вырабатывая больше мощности и расходуя меньше топлива. Вообще-то, он был так хорош, что нам вообще не нужно было использовать топливо в гонке – в основном, из-за аккумулятора, который занимал половину кокпита и машина была такой тяжелой, что мы даже не смогли пройти квалификацию.

Сезон из трех гонок вряд ли можно назвать изнуряющим, но я был очень занят послеобеденными речами, работой ведущего на "Скай-ТВ" и комментариями для "Евроспорта". На этом фоне я все-таки не оставлял мечту выступить на лучших немецких автомобилях – и я подходил к ней все ближе. Как гонщику мне очень хотелось заключить престижный контракт, но мне надо было как-то покрыть наши нарастающие затраты, потому что, получив сразу много денег, мы тут же нашли несколько способов потратить их как можно быстрее. В конце 1998 мы отправили детей в частную школу, а 4 января 1999 мы переехали в большой особняк эпохи короля Георга, которому покраска нужна была больше, чем мосту "Форс Бридж".

В моих глазах блеснул огонек – я знал, что моя команда-мечта "Ауди" собирается выступить в Ле-Мане. Я также знал, что имена их гонщиков еще не определены. Планировалось создать две команды – немецкую и британскую. Британской должны были управлять мои два самых больших поклонника: Ричард Ллойд и Джон Викхэм.

Борьба за место пилота была жестокой. Команда "Ауди Германия" уже заполучила чемпионов класса туринг Франка Биелу, Эмануэля Пирро и Ринальдо Капелло. Затем они подписали

контракт с другим кузовным чемпионом Иваном Мюллером, экс-победителем Ле-Мана Лораном Айелло и экс-суперзвездой "Формулы-1" и победителем Ле-Мана Микеле Альборетто. Тем временем у британской команды был список из 40 гонщиков со всего мира, из которого им надо было выбрать шестерых.

К началу февраля я снова был как на иголках, пока наконец не объявили тех, кого выбрали. Ими были: экс-победители Ле-Мана Стефан Йохансен, Энди Уоллас и Стефан Ортелли, затем Джэймс Вивер, Дидьер Тейс и – наберетесь терпения – экс-чемпион Формулы Форд (всего 16 лет назад) и экс-неудачник квалификаций Формулы-1 Перри МакКарти. В тот момент я был полон решимости отплатить за то доверие, которое оказали мне Ричард, Джон и еще один хороший друг Дэвид Ингрэм из команды "Ауди Великобритания".

Вы наверное думаете, что счастливее я быть уж не мог. Но через пару недель в немецкой команде решили, что они хотят видеть меня за рулем их машины вместе с Фрэнком и Эмануэле на гонке "12 часов Себринга", которую мы в итоге закончили на пятом месте.

Я обнаружил, что немцы не соответствуют сложившимся о них стереотипам. Начиная с доктора Ульриха (главы команды) и заканчивая простым механиком - все были очень веселыми, настоящими энтузиастами своего дела, невероятно трудолюбивыми и к тому же они ни разу не пригрозили пристрелить меня. О боже, я был так счастлив. Я регулярно тестировался и за британскую, и за немецкую команды, за мной присматривали, заработал кучу денег, пребывал в отличной форме, уверенный в себе и очень быстрый.

К сожалению, я не смог добраться до финиша в Ле-Мане. Нас измучили проблемы с коробкой передач и, в конце концов, она заела у меня в конце прямой "Мулзани". Я воспользовался командным радио, чтобы известить об этом команду и получить совет как (если это возможно) довести машину до боксов для ремонта, но связь была очень плохой.

Стоя у автомобиля на обочине трассы, в то время, когда другие пролетали мимо на скорости 220 миль\ч, я болтал с менеджером моей команды по сотовому, которыми нас снабдили на всякий случай. Затем я позволил себе чуть-чуть улыбнуться. "Привет, это Джон Уикхэм", - раздался знакомый голос. "Извините, что не могу сейчас ответить на ваш звонок, оставьте, пожалуйста, сообщение". Довольно скоро мы связались, и команда сообщила мне, что мы все-таки финишировали.

Было обидно, но все же, что это был за год! Хоть мы и не победили, весь сезон состоял из того, что я столько времени искал. Я знал, что доминирование "Ауди" – всего лишь вопрос времени.

К несчастью для меня, "Ауди" урезала свой спортивный бюджет на 2000 год, и это означало, что меня и британскую команду они больше не будут поддерживать. И я принял новое решение: уйти. Я не хотел иметь меньше того, что имел в последнее время, поэтому я пошел совершенно в противоположном направлении и занялся новым делом. На сей раз, покидая гонки, я не был растерян или расстроен: у меня все было под контролем. Это было мое решение и пора было начать новое приключение.

Мы все еще собирались нашей Крысиной Стаей в ночных клубах Лондона, и мы все еще вспоминали наши старые истории, но было и что рассказать новенького. Дэймон Хилл ушел из "Джордана", "Формулы-1" и гонок в конце 1999. Джулиан Бэйли выиграл британский чемпионат "Гран Туризм" в том же году, а затем в 2000 выиграл чемпионат ФИА за команду "Листер". В то же время Джонни Херберт и Марк Бланделл ушли из команд "Ягуар Ф1" и "Паквест Индикар" (хотя и не ушли из гонок), а Мартин Доннелли все еще возглавлял свою команду, говоря на языке, отдаленно напоминающем английский.

А теперь о моем отце. Несмотря на то, что его успокоило мое решение уйти из гонок, я думаю, что он на самом деле гордится, что, подобно ему, я был уверен, что должен бороться за то, что хочу. Старик Дэннис всегда спрашивает как там Джулиан, Марк, Дэймон, Джонни и Мартин и любит слушать истории о нас, потому что он на самом деле такой же как и мы. Сейчас он серьезно болен, но иногда он все еще любит поразвлечься рассказами о себе – хоть мне и не совсем по душе тот, в котором он кинул в меня строительный нож...

15. Оставаясь живым

Автоспорт? Все хорошее когда-нибудь заканчивается. Я прошел этот этап. Я исключил его из своей системы. Я был там, видел это, делал это и больше в этом не нуждаюсь...

Прошло почти 20 лет с тех пор, как я провел свою первую гонку и 10 лет с тех пор, как я пробился в "Формулу-1". Как пела Силия Блэк: "Все это об Альфи? Ради этого момента мы и живем?" Отлично замечено, но я на самом деле не знаю. Кто тогда знает? Я бросил кости, и мне выпал шанс. Проиграл ли я? Да, я видел как гонщики выигрывали гонки и чемпионаты, но я также видел и других, которые теряли свои жизни. Как в автоспорте, так и за его пределами, я видел преуспевших людей, но было много и тех, кто жил не так, как хотел. Все, что я знаю – это то, что хотел гоняться, насыщая свою жизнь весельем и приключениями. Забавно, но я приложил дьявольские усилия, чтобы достичь этого.

Добиться успеха, особенно в автоспорте, трудно. Зачем тогда надрываться? Я полагаю, президент Кеннеди дал некоторые подсказки на этот вопрос в своей речи об американской космической программе, в которой он сказал: "Мы решили полететь на Луну в этом десятилетии и сделать много других вещей не потому, что это просто, а потому, что это трудно; потому что эта цель поможет организовать и измерить наши умения и нашу энергию; потому что этот вызов – то, чего мы готовы достичь, то, от чего мы не можем отказаться, и то, в чем мы намерены победить... и в другом тоже". Мне кажется, если бы все было слишком просто, мне бы это вскоре наскучило. Я верю в усилия и я верю в вызов, но то, что я так часто был в шаге от победы, пожирало мою душу, поэтому чувство юмора пришлось в самый раз.

Мне не удалось победить в "Формуле-1" – хуже того, я даже не прошел квалификацию - но я не знаю ни одного человека, который старался бы тащить свою карьеру наверх сильнее меня. Я всегда верил, что я был не так уж и плох. Но неужели это единственное, ради чего стоит жить? Является ли звание чемпиона мира мериллом человека?

Прочтя эту книгу, вы можете подумать, что я псих, но я считаю себя счастливым парнем. В Карен я нашел родственную душу, которую обожаю. У меня три здоровых дочери, которых я люблю. У меня много близких друзей, которые являются интересными, талантливыми, верными и веселыми людьми. И – ничего не могу с собой поделать - я остаюсь оптимистом и я полон энтузиазма.

А автоспорт? Все хорошее когда-нибудь заканчивается. Я прошел этот этап. Я исключил его из своей системы. Я был там, видел это, делал это и больше в этом не нуждаюсь.

Я дописал эту главу и начал новую в конце 2000-го. Я начал заниматься ставками на спорт в букмекерских конторах в интернете, и со временем я надеюсь превратить это занятие в большой бизнес.

Я следил за всем происходящим, и мое предсказание 1999-го года о доминировании "Ауди" сбылось: год спустя после отказа коробки передач на моей машине они взяли первое, второе и третье места в Ле Мане. На следующий год они сделали дубль, а на третьем месте разместилась новенькая "Бентли" (с двигателем "Ауди"). Я был очень рад этим результатам, потому что моя связь с "Ауди" была – и остается – такой крепкой, что я все еще чувствую себя частью этой команды. Я вновь задумался над тем, как мне нравилось выступать за них, развиваться вместе с ними, рисковать, улучшать автомобиль, жить на грани, мечтать о славе, лететь на пределе... но хорошо бы не вылетать.

К сожалению, основная ошибка в моем ДНК не позволила оставить это только мечтой. Моя генетическая жажда скорости вернулась и в середине 2001-го я вновь застегнул комбинезон, завязал шнурки гоночной обуви, надел шлем, опустил забрало, пристегнулся и начал тестировать "Ауди".

Дальше было хуже: Я был быстр, и мне это нравилось! Была только одна вещь, которой я

хотел заниматься - пилотировать автомобиль крупной команды в гонке, и чем скорее - тем лучше.

Это оказалось проще, чем я ожидал, и в начале 2002-го я подписал контракт с уважаемой французской командой "ДАМС", которая добавила к своему названию фразу "24 часа Ле Мана". И, что самое забавное, наши машины послужили основой для съемки в новом фильме по мотивам французских комиксов про Мишеля Вальяна. Это, и следующее мое начинание – проведение интерактивной трансляции Формулы-1 по "Скай ТВ" (в компании с моим приятелем Дэймоном Хиллом) сформировали новый план МакКарти – выступить за "Бентли" в 2003-ем. Не беспокойтесь... Я скоро проинформирую об этой идее парней из "Бентли".

Итак, леди и джентльмены, жизнь хороша, и мы вновь на коне. "Быстрее, быстрее, делайте ваши ставки!" Потому что сейчас, в 41 год, как вы уже раньше слышали не раз и не два...

Собака Бешеная возвращается!

У этого перевода прекрасной книги Перри МакКарти были все шансы в какой-то степени повторить гоночную судьбу самого Перри - так и "не состояться" до конца. Причин было много, и все - уважительные. :) Но благодаря воистину героических усилий всего коллектива переводчиков, а потрудились над книгой таки немало людей - М.Корнеев, Magsie, Яррр Митричъ, В.Пальцев - этого не случилось, и потрясающе... симпатичная и подкупающе искренняя "Собака Бешеная" все же вошла в дома и, не сомневаюсь, в сердца поклонников автогонок. Скажем же спасибо огромное всем, кто доставил нам такое удовольствие, а Перри пожелаем новых преодолений и побед.

- И, слышь, Перри, чувак, бушь вдруг как-нить в России - звони и заходи к любому из нас! :))

КОНЕЦ