

ФОРМУЛА-1

**История главной автогонки мира
и ее руководителя Берни Экклстоуна**

Tom Bower

No Angel. The Secret Life of Bernie Ecclestone

Faber & Faber

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

Том Бауэр

ФОРМУЛА-1

История главной автогонки мира и ее руководителя Берни Экклстоуна

Перевод с английского Владимира Лопатки



Москва
2012

УДК 796.712
ББК 75.721.5
Б 29

Фото на переплете: McLaren-Mercedes/dpa/Corbis/Fotosa.ru

Бауэр, Т.

Б 29 Формула-1. История главной автогонки мира и ее руководителя Берни Экклстоуна / Том Бауэр; пер. с англ. В. Лопатки — М. : Альпина Бизнес Букс, 2012. — 432 с.

ISBN 978-5-91657-366-4

За последние 36 лет Берни Экклстоун превратил «Формулу-1» из состязания энтузиастов в одно из популярнейших зрелищ на планете. Его часто называют жестоким, беспощадным и хитрым руководителем. Его жизненный путь усеян скандалами и обвинениями. Как ему удалось добиться такого головокружительного успеха? Каковы его принципы и управленческое кредо? Читайте эту книгу, и вы узнаете все о бизнесе на высоких скоростях и об истории одного из самых ярких предпринимателей в мире.

За долгие месяцы работы над книгой автор, известный журналист Том Бауэр, имел возможность тесно общаться с самим Экклстоуном, его друзьями и почти всем руководством «Формулы-1». Ему удалось очень глубоко проникнуть в жизнь самого успешного предпринимателя Великобритании.

«Я не ангел», — с улыбкой отвечал на вопросы о себе Экклстоун.

Книга для широкого круга читателей.

УДК 796.712
ББК 75.721.5

Все права защищены. Никакая часть настоящего издания ни в каких целях не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, будь то электронные или механические, включая фотокопирование и запись на магнитный носитель, если на это нет письменного разрешения издателя.

© Tom Bower 2011. This edition is published by arrangement with
Curtis Brown UK and The Van Lear Agency.

© Перевод. В. Лопатка, 2011

© Альпина Бизнес Букс, 2012

ISBN 978-5-91657-366-4

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

Оглавление

Благодарности	6
Сокращения.	8
Глава 1. Монако. Воскресенье, 16 мая 2010 года	10
Глава 2. Азартные игры.	21
Глава 3. Эмбрион	57
Глава 4. Борьба	89
Глава 5. Несгибаемый	126
Глава 6. Мятеж.	155
Глава 7. Миллиардер	205
Глава 8. Табак	238
Глава 9. Революция	286
Глава 10. Мошенничество	329
Глава 11. Скандал	360
Глава 12. «Гибель богов»	387
Глава 13. Крестный отец	410
Глава 14. Абу-Даби. Воскресенье, 14 ноября 2010 года.	420
Послесловие	426
Список иллюстраций	427

Благодарности

Вдохновитель этой книги пожелал остаться неизвестным. Он занимает важный пост в «Формуле-1» и несколько лет требовал от меня разоблачить непорядочность Берни Экклстоуна. Экклстоуна часто называли жестоким, беспощадным и хитрым, а его жизненный путь усеян скандалами, обвинениями во взятках и надувательстве. Правда ли это? В конце 2009 года Джон Блум организовал нам с Берни встречу в Найтсбридже, и тогда на предложение сотрудничать я ответил, что в книгу обязательно войдут его дурные поступки и мнения его критиков.

— Том, я не ангел, — с улыбкой ответил Экклстоун.

За долгие месяцы работы над книгой я имел возможность тесно общаться с самим Экклстоуном, его друзьями и почти всем руководством «Формулы-1». Многие спрашивали его:

— Что говорить?

А он всегда отвечал:

— Правду. Обо мне не беспокойтесь.

В результате мне удалось очень глубоко вникнуть в жизнь самого успешного предпринимателя Великобритании.

Многие люди помогали мне рисовать его портрет, и почти все просили не упоминать их имен. Из оставшихся я хотел бы выразить благодарность Пино Алливеи, Джону Блейку, Херби Блашу, Мишелю Боэри, Флавио Бриаторе, Алеардо Буцци, Алистеру Колдуэллу, Джону Кумбу, Дону Коксу, Рону Деннису, Патрику Дюффелеру, Эду Горману, Герхарду Грибковски, Кате Хайм, Алану Хенри, Деймону Хиллу, Джону Хогану, Джону Хауэетту, Джонни Хамфрису, Александре Иррганг, Энни Лодж, Эдди Джордану, Стефано Лаи, Скотту Ланфере, Ники Лауде, Терри

Ловеллу, Джону Макэвою, Патрику Макнелли, Луке Монтеземоло, Максу Мосли, Гордону Мюррею, Джону О'Коннору, Адаму Парру, Марко Пиччинини, Нельсону Пике-старшему, Брайану Пауэрсу, Стюарту Принглу, Тони Парнеллу, Бернарду Рею, Питеру Риксу, Тамашу Рохоньи, Тому Рубитону, Робин Сондерс, Джо Саварду, Тони Скотт-Эндрюсу, Монти Шэдоу, Рону Шоу, Брайану Шеферду, Джеки Стюарту, Рэйчел Сильвестр, Вальтеру Тома, Элис Томпсон, Тауне Тан, Тому Уокиншоу, Дэвиду Уорду, Питеру Уорру, Ричарду Уильямсу, Фрэнку Уильямсу, Ричарду Вудсу, Аллану Вудварду и Джону Янгу.

Мне очень помогли сотрудники компаний Экклстоуна, а именно Люси Хибберд, Энрика Маренги, Паскуале Латтунедду, Росс Мерсер, Майк Лоусон и в особенности Саша Вудвард-Хилл.

Я, как всегда, благодарен за неоценимую помощь Дэвиду Хуперу, который занимался юридическими вопросами, и Джонатану Ллойд из «Кертис Браун» за трогательную поддержку. Я многим обязан Джулиану Лузу из издательства «Фабер энд Фабер» — он отважно носился с моей идеей, когда весь Лондон топтался в нерешительности, — а также искренне благодарю Кейт Мюррей-Браун и Полу Тернер за вдумчивую редакторскую правку.

Отдельно хотел бы поблагодарить Дэвида Корнуэлла, чье понимание человеческой натуры оказалось просто бесценным, и мою жену Веронику — ради нее горит пламя.

Наконец, спасибо и самому Берни Экклстоуну. До нашей встречи он думал: «Я сам разберусь в собственной жизни и ничего не хочу о ней знать». Однако шли месяцы, и он как-то заметил: «Жду не дождусь твоей книги. Любопытно, чего же я достиг в жизни». Для него это игра, а от себя скажу: было весело. Ужасно хочется понять, каким ему видится исход. Сорвал ли Экклстоун джекпот? Остался ли при своих? А может, все проиграл?

Сокращения

ACEA (ACEA — Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) — Ассоциация европейских автопроизводителей.

СБА (BRDC — British Racing Drivers Club) — Союз британских автогонщиков.

ЕВС (EBU — European Broadcasting Union) — Европейский вещательный союз.

ФИА (FIA — Fédération Internationale de l'Automobile) — Международная автомобильная федерация. Организация, в управлении которой находится весь автоспорт. Ее дочерняя структура ФИСА (FISA — Fédération Internationale du Sport Automobile) ведала «Формулой-1» до своего роспуска в 1993 году. В этой книге везде используется аббревиатура ФИА.

ФОПА (FOPA — Formula One Promotions Administration) — «Формула-уан промоушнс администрэйшн» — компания Экклстоуна, получившая свое название в 1989 году. До того (с 1977 года) она называлась «Мотор-рэйсинг девелопментс (интернешнл) лтд».

ФОКА (F1CA, с 1974 года FOCA — Formula One Constructors' Associations) — Ассоциация конструкторов «Формулы-1». Объединение британских команд, созданное в 1963 году Колином Чепменом, чтобы совместно нести расходы по доставке машин на гонки.

ФОХ (FON — Formula One Holdings) — «Формула-уан холдингс».

ФОА (FOA — Formula One Administration Ltd) — «Формула-уан администрейшн лимитед».

ФОМ (FOM — Formula One Management) — «Формула-уан менеджмент», ранее «Петара».

СОКРАЩЕНИЯ

ФОТА (FOTA — Formula One Team Association) — Ассоциация команд «Формулы-1».

ГПЧМ (GPWC — Grand Prix World Championship) — «Гран-при чемпионат мира».

АПГ (GPMA — Grand Prix Manufacturers Association) — Ассоциация производителей Гран-при.

УЧР (WCR — World Championship Racing) — «Уорлд чемпионшип рейсинг», группа, отколовшаяся от ФОКА.

1

Монако. Воскресенье, 16 мая 2010 года

— Берни! Мой милый Берни!

Высокая чернокожая красавица осыпала пожилого коротышку поцелуями, прижимая к расшатанным металлическим прутьям.

— Привет, Наоми, — улыбнулся тот роскошной модели.

Импровизированный лифт пополз вниз. Человек в темных очках молча следил за парой из угла кабины, надвинув козырек бейсболки на морщинистое лицо. Через несколько мгновений дверь с лязгом отворилась. Мик Джаггер, Наоми Кэмпбелл и Берни Экклстоун шагнули на залитую солнечными лучами набережную Монако под приветственные вопли трех десятков репортеров.

— Берни, откуда можно посмотреть гонку? — крикнул Джаггер.

— Из моего моторхоума.

Коротышка растолкал дородных операторов, а охранник весом центнера полтора беспомощно ждал в сторонке. В сопровождении камер троица направилась к воротам. За ними ждал «моторхоум» — серый фургон с тонированными стеклами, кондиционером, звукоизоляцией и кожаной мебелью, увешанный скрытыми камерами, которые следят за всем вокруг. Он стоял возле самого входа в паддок — отведенный для действующих лиц «Формулы-1» участок набережной у подножия холма. С мальчишеской стрижкой Экклстоун выглядел лет на двадцать моложе и упивался собственной непредсказуемостью.

— Воды? — предложил он гостям, когда те, усевшись поудобнее, приготовились к старту шестьдесят восьмого Гран-при Монако.

Сорок минут назад Берни Экклстоун прорывался из того самого лифта с еще бóльшим трудом.

— Сюда, Дженнифер! — вопили папарацци.

«Мы любим тебя, Дженнифер!» — вторили им зрители, собравшиеся на холме и трибунах посмотреть гонку. В гости к Берни неожиданно-негаданно заглянула Дженнифер Лопес.

— Дженнифер хочет посмотреть болиды, — объяснил ему владелец сразу нескольких торговых сетей сэр Филип Грин. Лопес гостила на его двухсотшестифутовой яхте «Лайонхарт», пришвартованной тут же, неподалеку. Три дня спустя Грин отправлялся в Лондон открывать очередной магазин в Найтсбридже, и ему не мешало появиться на «Формуле-1» в сопровождении голливудской звезды.

— Хорошо, я все устрою, — согласился Экклстоун, отодвигая в сторону салат из лобстера, собственноручно купленный с утра в супермаркете.

Живая стена фотографов попятилась — Экклстоун, Лопес и Грин вместе отправились в боксы, где механики двенадцати команд готовили машины к гонке.

— Какие крошечные! — проворковала Лопес, разглядывая торчащие оси «рено» Роберта Кубицы. — А где колеса?

— Продали, — съязвил Экклстоун.

— Я в нее не влезу, — расхохоталась Джей-Ло. — Сиденье совсем маленькое.

— Ничего, запихнем, — улыбнулся Грин, — а одежду нашлем прямо там.

— Спасибо за рекламу, Берни, — поблагодарил тем временем шеф «Рено».

Экклстоун и Лопес перебрались в распоряжение «Феррари». Фотографии Джей-Ло рядом с алым болидом — мечта отдела рекламы. Они разом окупят 400 миллионов долларов — именно столько «Феррари» тратит на девятнадцать гонок всего за один год.

За двадцать минут до старта напряжение витает в воздухе. Посетителей в это время обычно не жалуют, но для того, кто озолотил «королевские автогонки», делают исключение.

— Привет, Берни, — помахал ему седовласый мужчина из толпы возле боксов «Феррари».

— Привет, Майкл.

— Как дочка?

— Прекрасно, — только и успел в спешке бросить Берни.

— Майкл Дуглас — замечательный человек, — пояснил он через мгновение. Жаль, не получилось уделить побольше времени актеру, который прилетел с Каннского кинофестиваля.

Лопес двинулась обратно к причалу, а Экклстоун зашагал по стартовому полю, где уже выстроились двадцать две машины. Пока истинная звезда «Формулы-1» пожимала руки, с отсутствующим взглядом улыбаясь собеседникам, трибуны приветствовали ее криками: «Берни! Берни!»

— Выглядишь расслабленным, — сказал Экклстоун, здороваясь с Нико Росбергом, который замер у своего «мерседеса».

— Зато внутри весь трясусь, — отозвался немецкий пилот.

Мимо прошепствовал правитель Монако принц Альбер. На вчерашний прием у него во дворце Экклстоун не пошел.

Берни обогнул два «верджина» в самом конце стартового поля.

— Глупая экономия, — заявил Экклстоун о попытке Ричарда Брэнсона прорваться под софиты «Формулы-1». — Купил дешевый билет, а хочет в первый класс. Я ему говорил: «Ты приехал на “кортине”, а нужен “роллс-ройс”».

Нет, Брэнсон тут ненадолго. Королевские автогонки — удовольствие для богатых.

— А вот и Лакшми Миттал, — прошептал Экклстоун, заметив индийского сталелитейного магната. Владелец двадцатимиллиардного состояния беседовал возле болидов «Форс-Индии» с владельцем пивоваренной компании «Кингфишер» Виджаем Маллья. Два дня назад Берни побывал на его огромной яхте, пришвартованной по соседству с «Лайонхартом» Филипа Грина.

Экклстоун вел с правительством Индии переговоры о проведении в этой стране этапа «Формулы-1» в 2011 году. Малля, в ушах которого поблескивали пуссеты с крупными бриллиантами, рассчитывал стать директором индийского Гран-при, и они еще раз вкратце обсудили перспективы.

— Берни! Берни! — ревели увешанные британскими флагами трибуны. Сотни зрителей нацелили объективы на своего кумира, но тот шел по залитой солнцем трассе, не оборачиваясь.

— Сегодня они аплодируют, а завтра будут свистеть, — заметил антигерой «королевских автогонок».

На террасах и балконах позади трибун тысячи разодетых тусовщиков, сжимая бокалы с шампанским, ловили в окуляры биноклей шагающего прямо по трассе человека в белой рубашке. С 1929 года богатеи всего мира в сверкающих «роллс-ройсах», «бентли» и «фerrари» каждый год съезжаются в Мекку «Формулы-1» — Монако, подтверждая тем самым трюизм Сомерсета Моэма, назвавшего княжество «солнечным местом для темных личностей». Для этих людей Берни — настоящий герой.

За последние 36 лет Экклстоун превратил «Формулу-1» из состязания энтузиастов в одно из популярнейших зрелищ на планете. Его не раз освистывали — и всегда недовольство исходило от владельцев старых команд, от тех самых людей, которые благодаря Экклстоуну обзавелись яхтами, частными самолетами и многочисленными особняками. Вместо благодарности они испытывали лишь зависть. Только посвященные знали, что за минувший год «Формула-1» еще не оправилась от последствий недавней междоусобицы. Окруженный неумехами кукловод томился в золотой клетке, которую сам же и соорудил. Миллиардер понимал: появляясь в обществе звезд, он подчеркивает собственную незаменимость. Во время кризиса такие возможности, как в Монако, — на вес золота.

Этим утром на переговоры в «Кремль» — моторхоум Экклстоуна — прибыла целая процессия. Приветствуя каждого, Берни парой фраз с характерным акцентом уроженца Южного

Лондона пояснял собственную позицию. Как правило, его речь заканчивалась словами: «Просто сделай, как я сказал. Потом разберемся». На улице Флавио Бриаторе — итальянский бизнесмен с подмоченной репутацией — ждал его с другой затеей. Желая вернуть себе доброе имя в «королевских автогонках», он решил сфотографироваться с Экклстоуном. Защелкали четыре десятка фотоаппаратов, и тут репортеры заметили Михаэля Шумахера — тот раздавал интервью. Немец, как и Бриаторе, планировал вернуться. «Игрушки для позеров», — бросил бы какой-нибудь циник. Никто даже не заметил, как Ричард Брэнсон прошагал к своему темному моторхоуму.

За пару минут до старта Экклстоун, Мик Джаггер и Наоми Кэмпбелл устроились в мягких кожаных креслах, надежно укрывшись от оглушительного рева двадцати двух мощных моторов, выдающих по 200 миль в час. Проложенная по узким улочкам трасса требует от пилотов высочайшего мастерства. Болиды понеслись мимо самых дорогих домов Европы, и уже на первых минутах один из «уильямсов» врезался в металлический отбойник. Крыло и одно из колес так и остались валяться на повороте.

— Приехал, — заметил Джаггер, обращаясь к приятелю с просьбой сфотографировать, как они с Экклстоуном вместе смотрят телевизор.

Через пару минут из «макларена» Дженсона Баттона повалил дым. Прошлогодний чемпион потерпел неудачу из-за нерадивого механика.

— В первые пять минут всегда интересно, — пробормотал Джаггер.

— Нервничают. Им там непросто, — согласился Экклстоун.

Звездные уроженцы лондонского предместья Дартфорд относились друг к другу с грубоватым дружелюбием.

— Это невероятное испытание, — говорил перед гонкой австралиец Марк Уэббер. — Трасса в Монако живет по своим законам, тут нет разницы между мелкой ошибкой и серьезной. Исход всегда один — машина всмятку.

Именно головокружительные гонки сблизили Джаггера с Эклстоуном.

— Едешь на гастроли? — не оборачиваясь, спросил владыка автоспорта у короля рока.

— Не-а, — отозвался исхудававший к 65 годам музыкант, любуясь своей высоченной подружкой Л'Рен Скотт, и продолжил: — Берни, если останешься до среды, то приезжай в Канны на наш новый фильм. Будет вечеринка.

Эклстоун едва заметно кивнул. На вечеринки он не ходит.

— Дорогуша, я тебе позвоню, когда проснусь. Тогда и поговорим о встрече. Не хочу тебя подводить, — протянула Наоми Кэмпбелл.

Супермодель устроилась с телефоном в дальнем углу мотор-хоума и отказывалась от предложенной кем-то работы. Закончив разговор, она обернулась к спутнику:

— Я проголодалась. Хочу обедать.

Компания Джаггера ждала катер, чтобы отправиться на «Лайонхарт».

— Лодка подошла, — сообщил вечно липнувший к знаменитостям толстяк, которого посылали с разными поручениями.

«Лайонхарт» пришвартовался в пятидесяти метрах. Наоми протиснулась к Берни, чтобы попрощаться.

— «Форс блю» у того же причала через шесть яхт от вас, — рассмеялся Берни.

— Знаю, — улыбнулась Наоми. — Я туда не собираюсь.

Шутка, понятная лишь посвященным. «Форс блю» — яхта Флавио Бриаторе, который семь лет назад встречался с Наоми Кэмпбелл. Тогда Флавио был знаменитостью, однако потом обрел в «Формуле-1» дурную славу.

— Прошлое Флавио меня не волнует, — всегда отвечал Эклстоун на расспросы об их дружбе.

Кое-кто полагал, что Берни привязался к скандальному итальянцу, проявив не свойственную ему слабость.

Писательница Даниэла Стил и другие мультимиллионеры одалживали у Бриаторе его роскошную яхту за 250 тысяч евро

в неделю плюс еда, горючее и чаевые — на ней-то Эклстоун и провел выходные. Четыре дня назад они с Флавио вылетели в Ниццу из принадлежащего Берни аэропорта Биггин-Хилл в южной части Лондона на его «Фальконе-7Х», одном из самых быстрых в мире частных самолетов. В пути обсуждали возобновление славной карьеры итальянца в «Формуле-1». Звезда Бриаторе засияла, когда он возглавил команду «Рено», и закатилась после скандальных обвинений 2009 года. Обвинителем и судьей в одном лице выступил Макс Мосли, чья репутация тоже пострадала. Уже два года Мосли, Бриаторе и Эклстоун обменивались взаимными упреками, словно герои шекспировской трагедии.

— Макс мне завидует, — жаловался Эклстоуну итальянец во время полета. — Я ведь даже Александра согласился на работу пристроить, — добавил он, имея в виду сына Мосли, скончавшегося в 2009 году — предположительно от передозировки наркотиков.

Оба признавали, что Мосли наслаждается своей властью, а вот в оценке его личности разошлись. «Формула-1» свела Эклстоуна и Мосли в конце 60-х, и, несмотря на ряд разногласий, они добились колоссальных успехов. Бриаторе появился позже. Своим богатством Флавио был в немалой степени обязан Эклстоуну, однако в 2009 году его обвинили в попытке потеснить наставника с позиций властителя «королевских автогонок». Все недоумевали, когда они помирились.

— Говорят, я не должен общаться с Флавио и вообще со всяким, кто мошенничал, — сказал как-то Эклстоун. — А мне все равно. В «Формуле-1» все мошенничают — прос-то не надо было попадаться. Он наказан сильнее, чем следует.

Жизнь на борту купленного за 78 миллионов долларов самолета отражала простые вкусы его хозяина. Бриаторе предложили воду и кофе. Обед не подавали. Порывшись в шкафчике, Эклстоун отыскал упаковку драже «Смартис» и поделился с двумя спутниками. Обнаружился еще и пакетик «Хула-хупс». Загорелый и упитанный Бриаторе, владелец лондонского ресторана «Чиприани» и домов в том же Лондоне, Нью-Йорке и на Сардинии, от чипсов отказался. Перед приземлением в Ницце он согласился

позвать Мосли на «Форс блю», где состоится торжественный ужин. Примирение должно было случиться как раз накануне Гран-при Монако.

Бриаторе ненадолго отошел, и Экклстоун сравнил итальянца с Роном Деннисом — своим многолетним противником и творцом всех успехов команды «Макларен»:

— Когда Флавио воткнул мне нож в спину, он мило улыбнулся и сказал: «Кровопускание тебе только на пользу». А вот Рон, если бьет ножом, непременно сообщит, что это он тебя прикончил.

Экклстоун пережил немало подобных покушений, но всегда помнил истину: «Не верь тому, кто кричит о своей честности».

Прямо от трапа Бриаторе и Экклстоуна доставили к вертолетному терминалу. Расплачиваясь, Экклстоун вытащил толстую пачку купюр в 500 евро. Продавцу билетов повезло: Берни никогда не берет сдачи. Шесть минут полета, короткая поездка на катере, и вот их уже приветствуют семнадцать человек команды «Форс блю».

Через три дня, накануне гонки, Флавио Бриаторе с тридцатилетней женой и бывшей моделью «Уандербра» Элизабетой Грегорахи устроили на борту своей яхты званый ужин на семьдесят персон. Среди гостей — постоянные герои светской хроники. Борис Беккер, Тамара Беквит, Ник Кэнди и Гога Ашкенази регулярно появляются на страницах глянцевого журналов. Гонщик «Рено» Роберт Кубица порадовал Бриаторе — явился пропустить бокальчик в цветах команды. Бриаторе озолотила именно «Формула-1», и теперь он хочет вернуться. Однако Мосли приглашение отверг.

— Флавио дал неудачное интервью одной итальянской газете, — пояснил он из своей квартиры в Монако. — Заявил журналисту, что он, мол, меня прощает.

Бриаторе тоже не желал брать назад свои колкости, считая, что из-за Мосли лишился денег и репутации. В итоге Мосли отправился на пришвартовавшийся неподалеку «Мальтийский сокол», где в тот же вечер собирал гостей его преемник на посту президента ФИА (Международной автомобильной федерации)

Жан Тодт. Среди восьмидесяти приглашенных Тодтом на борт самой большой в мире частной парусной яхты были Михаэль Шумахер и другие звезды «Формулы-1».

В полночь Бриаторе повез горстку избранных в свой клуб «Миллиардер» в Монте-Карло. Столик там стоил до 10 тысяч евро за вечер, но зал все равно оказался почти полон — с учетом финансового кризиса это несомненный успех.

Всего через неделю «Форс блю» была арестована полицией в итальянских территориальных водах, а Бриаторе обвинили в неуплате налогов на общую сумму в 4,5 миллиона фунтов. Мосли не стал ему сочувствовать.

Экклстоун вел себя как настоящий прагматик. В этих кругах ущемленное самолюбие — обычное дело. Находясь в Монако, он постоянно улаживал конфликты, решал проблемы, а заодно договаривался о поставке шин на следующий сезон.

Часто именно шины выигрывают или проигрывают гонку. Последние двенадцать лет команды «Формулы-1» ежегодно брали у японской компании «Бриджстоун» порядка 30 тысяч покрышек на общую сумму около 40 миллионов долларов — совершенно бесплатно. Взамен производитель получал рекламу в ходе гоночных трансляций на сотню с лишним стран и благодаря ей добился всемирного успеха. В 2009 году менеджмент «Бриджстоуна», пресытившись маркетинговыми достижениями, решил разорвать контракт. Свои услуги предложили сразу три поставщика: «Мишлен», «Пирелли» и «Эйвон» — но уже небезвозмездно. Несколько недель назад Жан Тодт от лица команд пообещал французской корпорации «Мишлен» 3 миллиона долларов за комплект шин на весь сезон. Экклстоун подозревал, что Тодт благоволит «Мишлену», поскольку его сын рассчитывал создать собственную гоночную команду. Сам Берни относился к Тодту с прохладцей и не поддерживал его избрание. Находясь в Монако, он договорился с «Эйвон» о цене в 1,5 миллиона и одновременно добивался выигрышного предложения от «Пирелли».

— Решать вам, а не Тодту, — сказал Берни руководителям команд. — Предоставьте это мне, — потребовал он своим привычным южнолондонским говорком. В этой битве он не собирался уступать. — Тодту я проигрывать не намерен, — заверил Экклстоун.

Берни управляет делами «Формулы-1» с 1974 года. Умение торговаться у него в крови — тут Экклстоуну вообще мало равных. Договориться о поставке 200 комплектов резины на команду — дело само по себе плевое, но удачная сделка для него как кислород. Перед отъездом Берни из Монако представитель «Мишлен» пообещал снизить цену вдвое, после чего в моторхоум зашел глава «Мерседеса» Норберт Хауг и выступил в поддержку этого соглашения. Однако Экклстоуну хотелось большего. Любая, даже мизерная экономия, помноженная на миллиардный годовой бюджет «Формулы-1», укрепляет его господство. Каждый день он в одиночку выслушивает требования двенадцати команд, девятнадцати автодромов в восемнадцати разных странах, а также бесчисленных спонсоров, сотни с лишним вещательных компаний и спортивных организаций — добиваясь на выходе идеального зрелища. При этом Экклстоун почти никогда не досматривает гонку до конца.

Гонщики прошли только половину дистанции, а Экклстоун уже вышел из моторхоума, попрощался со всеми, кто толпился в у входа в его персональную столовую, — в том числе с Ники Лаудой — и направился к вертолетной площадке. Не желая угодить в толпу зрителей, он никогда не дожидался клетчатого флага. Уже через двадцать минут Берни раскинулся в мягком кожаном кресле «фалькона», изучая в «Обсервер» материал, подготовленный к старту Гран-при Монако. Прямо под заголовком «Герои рождаются на улицах, где смерть ждет за каждым поворотом» располагалась зернистая черно-белая фотография гонки 1957 года. Группу из восьми машин возглавлял легендарный аргентинец Хуан Мануэль Фанхио.

— Две «феррари», вот эта «мазерати» и «ляпча» — теперь мои, — гордо указал Экклстоун на фотографию, где старые машины проносились мимо давным-давно разрушенных зданий.

Экклстоун всегда с тоской вспоминал «те времена» и свою коллекцию из восьмидесяти винтажных болидов «Формулы-1», выставленную, словно в музее, в одном из ангаров Биггин-Хилла.

«Фалькон» шел на снижение над устьем Темзы, направляясь к своему персональному аэродрому, а Экклстоун смотрел на Дартфорд.

— С тех пор как уехал, ни разу туда не возвращался, — заметил он. — Незачем. — Он чуть помедлил и еще ближе придвинулся к иллюминатору. — Вот это был мой дом. И тот тоже...

Он замолчал. Немногие живые свидетели того, как начинался путь Экклстоуна к вершине, теперь вполголоса поминают жертв его блестящей карьеры.

— Я не ангел, — признает Берни.

Время сгладило острые грани, однако стальной сердечник никуда не делся.

Направляясь из аэропорта Биггин-Хилл домой, в Найтсбридж, Экклстоун задумался уже о следующем, стамбульском, этапе. Он вдруг понял, что моторхоум придется везти из Монако через все Средиземное море.

— Пустые траты, — спокойно заметил Берни.

На заднем сиденье джипа расположился Паскуале Латтунедду — уроженец Сардинии, которого нашла для Берни его бывшая жена Славица. Он в мгновение ока связался с австрийцем Карлхайнцем Циммерманом — «хозяином» моторхоума.

— Автобус должны доставить из Италии в Стамбул, — объяснил Циммерман.

— Мистер Э. передумал, — сказал Латтунедду.

Берни Экклстоун с самого рождения умел считать деньги.



Почитать описание и заказать
в МИФе

Смотреть книгу

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

Взрослые книги:



Проза:



Детские книги:

