

Все четыре колеса

В "Формуле-1" – историческое событие: лидер "Мерседеса" Льюис Хэмилтон реализовал финальный матчбол в виде 70 очков преимущества над Себастьяном Феттелем и довел сезон до победы. Британец сравнялся с легендарным пятикратным чемпионом из 50-х Хуаном-Мануэлем Фанхио и в какой-то мере даже с Михаэлем Шумахером – тот также выиграл пятый титул в 33 года.



Как важно учиться на своих проколах

На самом деле гоночные инженеры действующих чемпионатов мира далеко не весь сезон отработали идеально: в первом же Гран-при года в Австралии они ошиблись с подсчетом отрыва от Феттеля во время выезда машины безопасности, не вовремя провели пит-стоп и потеряли лидерство из-за необгонного характера трека. Подобные провалы случаются с "серебряными" редко, но в команде все равно тщательно изучили ошибки, сделали выводы и получили практически мгновенный результат: уже на следующем Гран-при в Бахрейне "Мерседес" тактически превзошел конкурентов (хотя для победы в гонке Валттери Боттасу не хватило буквально круга).

Следующая командная ошибка произошла лишь пять гонок спустя в Канаде: Хэмилтон из-за неполадок с охлаждением и хаотичного пит-стопа финишировал пятым. На Гран-при Австрии в дело вмешались технические неполадки: Валттери Боттас досрочно отправился отдыхать на обочину, а команда вновь просчиталась с моментом для пит-стопа Льюиса Хэмилтона в момент включения режима виртуального автомобиля безопасности. С тех пор "серебряным" хватило уроков неправильного планирования. Они больше не допускали непоправимых стратегических ошибок, выстрелили крутейшей тактической победой Хэмилтона в Германии, да и проиграли всего три гонки из девяти.

Стратеги "Феррари" с другой стороны продемонстрировали неспособность учиться на собственных провалах. Сначала их вистую обыграли в Бахрейне (спасла лишь скорость Феттеля) и в Китае, затем командный мостик Скудерии решил не атаковать поврежденный болид Даниэля Риккардо в Монако, отдав инициативу и возможность перенастроить машину в руки "Ред Булл", а после провалил гонку Райкконена в Канаде (шестое место и двадцатисекундное отставание от подиума) из-за чрезмерной консервативности. Файлы алых стратегов не закончились и в середине сезона: неудачные решения в Германии завели Феттеля в хвост Райкконену и заставили Себа 13 кругов перегреть шины позади напарника. Именно потерянного в том преследовании сцепления и не хватило немцу в дождевой части гонки – и он закончил заезд в стене.

Ошибочные традиции продолжились и в Венгрии: там изощренная тактика по "пересиживанию" соперника на более жесткой резине не сработала из-за заминки на пит-стопах. В Сингапуре итальянцы сперва выпустили своих пилотов в трафик в квалификации, а затем из-за тактики раннего пит-стопа не только упустили Хэмилтона, но и уступили Ферстаппелю. А с Гран-при России в ключевой момент сезона вовсе начался какой-то трэш с пропуском времени для выезда в практиках

и очевиднейшими ошибками с неправильными комплектами резины. Что ни говори, но с такими "помощниками" никто не смог бы выиграть сезон.

Феттель ошибался намного чаще

Новоиспеченный пятикратный чемпион уже несколько сезонов подряд не совершает по-настоящему опрометчивых поступков за рулем болида: все его помарки приводят в лучшем случае к перетормаживаниям, срыву маневра и сохранению былой позиции – именно так и случилось при атаке на лидировавшего Феттеля в Австралии.

Еще Хэмилтон не справился с поддержанием нужного состояния шин в Австрии и Канаде, упустив поулы в обоих случаях, улетев в нижнюю часть топ-6 после волны пит-стопов. Более серьезным упущением стал и проигранный старт на домашнем Гран-при Великобритании и эмоциональная ошибка в квалификации на "Хоккенхаймринге", стоившая Льюису поломанной подвески – впрочем, в последнем случае вину на себя взяла команда, еще сильнее снизив влияние провалов англичанина на итоговый результат.

Феттель в текущем сезоне выглядел настоящим антиподом Хэмилтону. Каждая его атака несла опасность не только соперникам, но и самому немцу, а практически любая ошибка заканчивалась провалом на целую кучу ценных позиций. Все началось на Гран-при Азербайджана: Себ на рестарте после завершения режима автомобиля безопасности пошел в неподготовленную атаку на Боттаса, перетормозил и разменял вторую строчку (и возможную победу с учетом дальнейшего схода финна) на четвертую. Во Франции же Феттель пошел еще дальше и после шикарного старта торпедировал Валттери, откатившись в хвост пелотона – причем похожие маневры он повторял потом еще и в Италии с Японией и США, каждый раз прорываясь обратно в пределы топ-6. Проведи Себ сезон хотя бы на уровне Хэмилтона – интрига точно жила до Гран-при Бразилии.

"Мерседес" и четкая иерархия пилотов

Оба гонщика и у "серебряных", и у "алых" стартовали в Австралии в равных статусах и поначалу боролись вчетвером за лидирующие позиции. Боттас так и во все мог уезжать из Баку лидером чемпионата, если бы в дело не вмешался злополучный осколок на финишной прямой – вопреки расхожему мнению, финну отнюдь не мешало бороться с Хэмилтоном в первой половине сезона. Однако после среднего пилотажа на Гран-при Монако, контакта с Феттелем во Франции и схода

с первой позиции в Австрии финн внезапно очутился на шестой позиции общего зачета с двойным проигрышем лидеру. "Мерседес" вспомнил о неминуемом перерасходе агрегатов силовой установки на его болиде (последствия аварии в первом Гран-при сезона) и сконцентрировал внимание команды на Льюисе Хэмилтоне. На следующем же заезде в Великобритании финн получил сдерживающие функции ради максимального результата напарника и следовал по ветке командной тактики вплоть до самого титула через помощь в Германии и России. Также "Мерседес" в основном внедрял обновления, подходящие пилотажному стилю Льюиса, и отдавал ему преимущество по очередности проведения пит-стопов.

Если бы "серебряные" поступили бы по-другому, они вполне могли бы зайти в тупик по примеру нынешней "Феррари". У Скудерии вообще странная иерархия пилотов: с одной стороны, почти никто не сомневается в главенстве Себа, но с другой командному мосту пришлось долго объяснять Кими Райкконену в Германии довольно простую просьбу пропустить лидера чемпионата (хотя финн уступал немцу уже 65 очков). Также шанс использовать подобный подход "Феррари" упустила в Австрии (Кими финишировал в 1,5 секундах перед Себом), да и в Италии боссы Скудерии не смогли убедить команду Райкконена предоставить слистринг претенденту на титул. В итоге именно Феттель помог завоевать финну поулы (а не наоборот), и все закончилось ростом проигрыша Льюису до 30 очков.

Конечно, вряд ли немец потерял много очков на отсутствии определенности в статусе Райкконена, но подобная внутрикомандная сумятица никак не могла не вносить хаос в его настроение перед каждым заездом.

Кто выиграл гонку обновлений?

Первая половина сезона (за исключением Гран-при Австралии и Испании) убедила большую часть болельщиков в невероятном: впервые в новой турбозере "серебряные" потеряли техническое лидерство не только в скорости всего болида, но и в эффективности силовой установки. В лучшие моменты квалификации и гонок в Германии, Великобритании и Бельгии "Феррари" привозила соперникам до полусекунды на прямых, и немцам лишь оставалось улучшать работу в медленных и среднескоростных поворотах для нивелирования преимущества "алых".

Однако Скудерия не смогла удержать техническое первенство: на коронной для итальянцев сингапурской трассе "жеребцы" уступили даже "Ред Булл", да и в Сочи с Японией скорость не вернулась. Замеры GPS подтвердили потерю колоссального разгонного доминирования над болидами "Мерседеса" на прямых и запустили кучу конспирологических теорий на тему "почему "Феррари" регрессировала".

В итоге "Феррари" сняла с обоих болидов все последние обновления, поскольку их нулевую эффективность доказали не только слабые выступления на треке, трудности с настройкой и повывисший износ шин, но и пилот симулятора Даниил Квят. Не помогла и новая партия новинок, привезенная на Гран-при США – преимущество на разгонах и прямых вернулось только после полного отката конфигурации болида до пакета с Гран-при Италии. На новый уик-энд в Мексике "алые" привезли очередное доработанное днище вместе с парой других улучшенных деталей, но после практик и они ушли в утиль. Видимо, потенциал концепции "Феррари" исчерпал себя неожиданно быстро, и судорожный поиск путей повышения темпа вместо реакции по ситуации в ключевой момент сезона казнил шансы итальянцев на трофеи.

В то же время у "Мерседеса", очевидно, еще зимой был план по апгрейду машины и постепенному избавлению от главных слабостей конструкции. "Серебряные" уже не первый год страдали от повышенного износа шин, но благодаря новой подвеске за авторством Джеймса Эллисона и дополнительным улучшениям в Канаде, Австрии и Монако решили проблему уже к Гран-при

Венгрии. Затем немцы еще сильнее ускорились в Сингапуре благодаря внедрению инновационных колесных дисков, способствующих более эффективному охлаждению шин, тормозов и рекуператоров кинетической энергии – "Феррари" продавала протест против идеи "Мерседеса", но немцы отбились от претензий соперников и сохранили конструкцию.

Теперь же, глядя на итоговый результат обеих команд, становится ясно: никто из них не занимался разработкой мошенических схем. Просто немцы снова (прямо как в прошлом году) выиграли гонку обновлений и ускорились, а итальянцы в тот же самый момент провалили эволюцию машины и не смогли достойно ответить.

В "Феррари" – война за власть

Очередная серия неудач традиционно плохо отразилась на внутреннем микроклимате в "алом" коллективе: по информации местных газет, в Маранелло сразу же вспыхнул новый раунд интриги и соперничества за титул главного босса. Вновь активизировался технический директор Скудерии Маттиа Бинотто, по слухам проявлявший амбиции по полному захвату власти еще в прошлом сезоне.

Красноречивее всего ситуация в "Феррари" выглядит в сравнении со стабильностью управления "серебряных стрел". Скудерия проходит чуть ли не каждые 12 месяцев сквозь всевозможные менеджские преобразования, в то время как власть в стане штутгартцев не менялась с конца 2013-го. Именно тогда одного из самых титулованных руководителей в истории автоспорта Росса Брауна сменила пара Тото Вольфф-Падди Лоу, причем столь значительный переворот обставили как естественное и давно запланированное эволюционное развитие. В результате немцы избежали внутреннего конфликта и всевозможных схваток за должность и вошли в новую турбозеру максимально сбалансированными и "сыгранными". Годы стабильности вместе с уходом Лоу в "Уильямс" лишний раз доказали: для успеха совсем не обязательно каждый год пытаться перетряхнуть старый состав. Как раз подобной атмосферы спокойствия и комфортного выстроенных отношений "Феррари" и не хватило в этом году – как и в большинстве остальных сезонов предыдущего десятилетия.

Поражение Феттеля закономерно

"Все зависит от мелочей: надо искать, в чем можно понемногу отыграть, – объяснил философию побед над сконцентрированным на титуле Хэмилтоном Нико Росберг. – Лично я понял, что подобные "мелочи" помогают в итоге многого добиться. Нужно только делать все безошибочно. В 2016-м я часто общался с психологом, иногда по два часа в день. Я старался, чтобы все помогало мне улучшить каждый аспект работы. Себастьяну нужно было найти свой подход."

Бороться с Льюисом сложно, ведь он психологически сильный. Его невозможно опередить, если что-то сделать неправильно. А если в процессе ошибаться, то о титуле можно забыть. Сезон получился сложным для Феттеля. Он должен был завоевать титул, а сейчас ему приходится мириться с неудачей, когда и он сам, и "Феррари" допустили столько ошибок".

Бывший напарник Хэмилтона по "Мерседесу" абсолютно прав: в титульные амбиции Скудерии и ее пилота вмешалось слишком много сдерживающих факторов за раз. С одними лишь пилотажными ошибками Себ не уступил бы титул досрочно, но при наличии внутренней борьбы за власть, лучшего стратегического штаба в пелотоне и проигранной гонки обновлений у немца, на самом деле, не было ни единого реального шанса. Помочь Феттелю могло лишь чудо.

К Льюису Хэмилтону относятся по-разному, но почти все признают: он навсегда вошел в число лучших гонщиков человечества. Достижение Хэмилтона немного теряется на фоне легкости его победы в 2018-м. Серьезно, несмотря на всю силу "Феррари" в отдельных Гран-при, по ощущениям первое место надась "Мерседесу" даже проще, чем год назад. Хотя тогда у немцев было более солидное технологическое преимущество над конкурентами, "серебряные" оказались лучше соперников в каждом отдельно взятом компоненте.

Подготовил Карл ФИШЕР.