

БАХРЕЙН, 2022

НА ПОЧАТКУ БЕРЕЗНЯ 2022 РОКУ чартерні рейси та вантажні літаки, які перевозять боліди Формули-1 разом із пілотиами, механіками, шеф-кухарями та особистими стилістами, приземлилися у пустельному королівстві Бахрейн.

Зірки найпопулярнішої у світі серії автомобільних перегонів явно не відвідали б це місце з власної волі. Країна, менша за Люксембург, спекотніша за розплавлену гуму, а стан прав людини тут активісти великодушно описують як «катастрофічний». Але Бахрейн платить десятки мільйонів доларів щороку за привілей бути першим пунктом у календарі Формули-1. Готуючись до нового сезону, саме сюди команди прилетіли на три дні копітких тестів на Міжнародному автодромі Бахрейну. Це їхній останній шанс довершити розробки, підготовлені на 2022 рік, перед першим Гран-прі в сезоні.

Пілоти, бригада худорлявих мільйонерів без звичних для нормальних людей рецепторів страху, приїхали з різних куточків світу, хоча переважно з Монако — їхнього улюбленого податкового прихистку на французькій Рив'єрі. Для них передсезонне тестування Формули-1 дуже схоже на перший день у школі. Тільки замість витріщання на чужі рюкзаки та кросівки вони задивляються на закрилки та

дифузори. Цього року в Бахрейні всім кортіло подивитися на одне й те саме — найновішу розробку в гаражі «Мерседес».

Що ж наготувала найгрошовитіша команда Ф-1?

Цього березневого ранку інтрига ще гарячіша, ніж зазвичай. Майже ціле десятиліття імперія *Mercedes*, недоторканий взірець німецького автобудування, правила у спорті безроздільно. Хай що б робили інші, у *Mercedes* це виходило краще, розумніше і ще й у бездоганному сріблястому кольорі. Мало того, що ця компанія була найбагатшою в спорті, у неї ще й усе мало такий невимушений вигляд. Команда спокійно собі розмазувала конкурентів по асфальту і робила це зі старосвітською елегантністю й дозою здорового снобізму. Іноді здавалося, що «Мерси» мають більше спільного із модною компанією з виробництва годинників чи шкіряних аксесуарів, ніж із дзижчанням гайковертів та запахом викидних газів. Ось що *буває*, коли команда обганяє всіх із величезним відривом і виграє сім чемпіонатів світу поспіль. Чи, принаймні, що *бувало* аж до останнього етапу сезону 2021 року.

За чотири місяці до прибуття у Бахрейн «Мерседес» в Абу-Дабі посунули з першого місця. Титул виборола команда «Ред Булл» за дуже і дуже суперечливих обставин. Здійнялось чимало галасу і навіть розмов про апеляцію команди в суді, але «Мерседес» врешті-решт припинили протестувати й вирішили зосередитись на тому, що й завжди, — конструюванні швидшого боліда. Тож на початку 2022 року ціла Формула-1 готувалась, що імперія завдасть удару у відповідь. У «Мерседес» були розум і гроші, щоб помститись на повну. А головне — у них були люди, здатні на це.

Нещодавня перевага команди будувалася навколо двох чоловіків. Перший — директор команди, елегантно-гречний

австрієць Тото Вольфф, який говорить п'ятьма мовами (досить пристойно) і носить лише напрасовані білі сорочки (на відмінно). Інший — зірковий британський пілот і семиразовий чемпіон Льюїс Гамільтон, у чиєму гардеробі є геть усе, крім випрасуваних білих сорочок.

Того ранку Гамільтон крокував крізь пустельну спеку до гаража «Мерседес» у вбранні від Александра Макквіна: від в'язаного светра оверсайз до шкіряних армійських черевиків. У спорті, в якому більшість пілотів носить на автодромі або те, що видала команда, або шорти не по фігурі, Гамільтон ходить падоком Формули-1, наче персональним подіумом. А все тому, що понад десять переможних років зіткали навколо нього абсолютно іншу зіркову атмосферу, ніж має будь-який його колега. Інші можуть час від часу з'явитися із витонченим годинником чи в дорогих сонцезахисних окулярах, але їхній найпровокативніший модний образ — це все одно колекція спонсорських логотипів. І тільки в телефоні Льюїса на швидкому наборі — всі креативні директори Мілана.

Вольфф, який особисто привів Гамільтона в «Мерседес» у 2013 році, модних образів уже майже не помічав. Його обходило тільки те, що Льюїс може за кермом. Їхнє партнерство привело до п'яти індивідуальних чемпіонських титулів і вісімдесяти двох перемог у гран-прі та колосально збагатило обох. Тото підходило все, що підходило Льюїсу. «Семиразовий чемпіон світу, — казав Вольфф. — Якщо б'єш рекорди за кількістю виграшів і поул-позицій, то можна приходити хоч у рожевому замшевому спортивному костюмі».

Крім того, Вольфф знав, що вбрання Льюїса — не єдине втілення нестандартного дизайну, яке того ранку можна буде побачити біля гаража «Мерседес». Інше коштувало набагато більше, ніж останні новинки от кутюр.

Вольфф зі своєю командою інженерів місяцями працював над новим революційним болідом для сезону 2022 року. Розробка розхитувала межі правил цього спорту і знаменувала відхід від сорокарічного традиційного погляду на дизайн у Формулі-1. Модель W13 переосмислили настільки капітально, що від моделі W12 попереднього сезону залишилось тільки кермо.

Тепер, за десять днів до першого етапу сезону, команда от-от мала представити свій витвір і вперше випробувати його в перегонних умовах.

Навіть Вольфф погодився б, що «Мерседес» насилу встигають. Ідея випробувати новий болід на трасі менш ніж за два тижні до початку сезону межувала з величезним ризиком. Ідея тестувати на трасі новий болід, який розробляли в таємниці та позиціонували як радикальне переосмислення правил спорту, межувала з безрозсудністю. Останній тест перед початком сезону має залишатися простором для дрібних налаштувань і незначних удосконалень, а не для радикальних оновлень та інновацій, що з'являються зненацька.

Вольфф усе це розумів. Але навіть стоячи перед гаражем «Мерседес» за кілька хвилин до вирішальної миті, він почувався впевненим у своєму розрахунку. Зазвичай йому все вдавалося. Це людина, яка колись на трасі в Німеччині розбила «порше 911», розігнавшись до 288 км/год, — і при цьому не дістала жодних невиліковних травм. Це також людина, яка заробила собі посаду в «Мерседес» завдяки дошкульній доповіді, в якій розкритикувала керівників компанії, рознісши їх на друзки. Коротко кажучи, Тото довіряв Тото.

Йому подобалося думати про сезон Формули-1, наче про партію в шахи. Передсезонне тестування — це перший гамбіт. Уся зима минає в управлінні ресурсами, аналізі слабких

сторін конкурентів і підготовці плану нападу. Але щойно команда прибуває в Бахрейн і з шин знімають накривки — усе, сезон окреслений. У подальші тижні та місяці можна щось підкручувати й покращувати, але переробити все — неможливо.

Саме тому Вольфф тримав W13 у секреті до останньої миті. Якщо «Мерседес» вдався цей болід, команда не тільки отримає велику перевагу перед усіма іншими — у тих навіть не буде шансів її наздогнати. Поки будь-хто інший розробить схожу машину, мине вже пів сезону. На той момент Вольфф уже приведе «Мерседес» туди, де їм і місце, — далеко вперед, де решта Формули-1 тільки пил коватиме.

Тож незадовго до 10 ранку Вольфф зробив свій хід. Гаражні ворота «Мерседес» поповзли вгору, і звідти викотився сріблястий болід. Від його базової геометрії весь пітлейн загудів, наче двигун V12 на повній потужності.

Новий «мерседес» не мав такого вигляду, який годиться мати боліду Формули-1. Так, чотири колеса і величезне антикрило ззаду в нього були. Але за пілотом — там, де корпус розширюється, щоб надати боліду характерної краплеподібної форми, — команда «Мерседес» щось утнула. Ділянки, де машина трохи вигинається, називаються сайдподами — вони вміщують систему охолодження і всотують повітря, щоб запобігти перегріванню двигуна. Або принаймні раніше так робили. Щоб різко збільшити аеродинамічні показники свого нового боліда, «Мерседес» повністю прибрав з нього сайдподи.

Це наче Роджер Федерер прийшов би на Вімблдон із квадратною ракеткою. Базова форма сучасних болідів не мінялася кардинально із кінця 1970-х. Там, де на кузові зазвичай м'яко вигиналися сайдподи, у W13 було щось чудернацької