

The Formula

Джонатан Клегг
Джошуа Робинсон

The Formula

Как проходимцы, гении и фанаты скорости
превратили **Формулу-1** в самый быстрорастущий
вид спорта в мире

УДК 796.712
ББК 75.721.5
К48

The Formula:
How Rogues, Geniuses, and Speed Freaks
Reengineered F1 into the World's Fastest-Growing Sport
Joshua Robinson and Jonathan Clegg

Клегг, Джонатан.

К48 The Formula. Как проходимцы, гении и фанаты скорости превратили Формулу-1 в самый быстрорастущий вид спорта в мире / Джонатан Клегг, Джошуа Робинсон : [перевод с английского А. А. Качалова]. — Москва : Эксмо, 2026. — 368 с. — (Легенды Ф-1).

ISBN 978-5-04-209718-8

В этой книге репортеры Wall Street Journal Джошуа Робинсон и Джонатан Клегг рассказывают эпическую историю о том, как Ф1 спасла саму себя от краха и наконец покорила мир за счет коварства и бесстрашия. Пока на заднем фоне мелькают скоростные болиды, большие деньги, прекрасные девушки и гламурные декорации, The Formula рассказывает историю о том, что современный бум Ф1 на самом деле готовился много десятилетий и является продуктом практически непрерывных трансформаций и экспериментов в этом виде спорта.

УДК 796.712
ББК 75.721.5

- © 2024 by Joshua Robinson and Jonathan Clegg
Published by arrangement with William Morrow, an imprint of HarperCollins Publishers
© Фото на обложке: © Tom GANDOLFINI / AFP / Eastnews
© Качалов А.А., перевод на русский язык, 2024
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

ISBN 978-5-04-209718-8

*Нашим сиблингам и пилотам № 2
по совместительству:
Дэну Клеггу и Селин Робинсон*

Оглавление

Глава 1. БАХРЕЙН-2022	9
Глава 2. ЛАЗЕЙКИ	26
Глава 3. ГАРЦУЮЩИЙ ЖЕРЕБЕЦ	43
Глава 4. СУПРИМО	62
Глава 5. КРУГ БОГА	86
Глава 6. ШУМИ	120
Глава 7. АМЕРИКАНСКАЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТЬ	149
Глава 8. СРОЧНАЯ РАСПРОДАЖА	170
Глава 9. СПАЙГЕЙТ	190
Глава 10. КЛУБ ПИРАНИЙ	213
Глава 11. ЗАБЕГ «БЫКОВ»	244
Глава 12. СЕРЕБРЯНАЯ ПУЛЯ	263
Глава 13. СМЕНА КАРАУЛА	284
Глава 14. ВОЛШЕБНЫЙ СОУС	298
Глава 15. АБУ-ДАБИ, 2021	318
Глава 16. ОТБОЙ	331
ЭПИЛОГ. ЛАС-ВЕГАС, 2023	349
БЛАГОДАРНОСТИ	360
ИЗБРАННАЯ ЛИТЕРАТУРА	364

Глава 1

БАХРЕЙН-2022

В начале марта 2022 года частные джеты и грузовые самолеты, перевозящие болиды «Формулы-1» по всему миру – а вместе с ними пилотов, механиков, шеф-поваров и персональных стилистов, – собрались в пустынном королевстве Бахрейн.

Это место – не из тех, которые звезды самой популярной в мире автоспортивной гоночной серии обычно посещают по собственной прихоти. Эта страна по площади меньше, чем Люксембург, жарче, чем тающая резина, а ситуацию с правами человека в ней активисты описывают словом «удручающая» – и это еще мягкая оценка. Но Бахрейн ежегодно платит десятки миллионов долларов за привилегию быть первой остановкой в гоночном календаре «Формулы-1». В рамках подготовки к новому сезону команды слетелись сюда на три дня, чтобы провести трудоемкие тестовые испытания на Международной трассе Бахрейна. Это их последний шанс довести до идеала свои разработки 2022 года перед стартовым гран-при года.

Пилоты, компания субтильных миллионеров с атрофированными рецепторами страха, прибывали из разных уголков планеты – но большинство, конечно, из Монако, что на Французской Ривьере, их любимой налоговой гавани. Для них предсезонные тесты в «Формуле-1» – во многом как первый день школы для обычных людей.

Джонатан Клегг, Джошуа Робинсон

Только если обычные ученики искоса оглядывают рюкзаки и кроссовки друг друга, то эти ребята высматривают такие штуки, как закрылки и диффузоры. В этом году они съехались в Бахрейн, сгорая от нетерпения. Всем им хотелось увидеть одно: новейшую разработку в гараже «Мерседеса».

ЧТО ВЫДУМАЛА БОГАТЕЙШАЯ КОМАНДА «ФОРМУЛЫ-1» НА ЭТОТ РАЗ?

Интрига этим мартовским утром была даже круче обычного. Большую часть десятилетия «Мерседес» оставался доминирующей силой автоспорта, настоящей империей, образцом совершенства немецкой инженерной мысли. За что бы вы ни брались, «Мерседес» делал это лучше вас, умнее вас, а вдобавок еще и покрывал все стильной серебристой краской. Они были не просто самой богатой командой в гонках, они еще и подавали все так, словно это не стоило им никаких усилий. Эта команда занималась своим излюбленным делом разложения соперников на атомы с изяществом и здоровой дозой снобизма, присущими старому миру. Временами казалось, что у «Мерса» больше общего с модной часовой компанией или с производителем товаров из высококачественной кожи, чем с миром гайковертов и выхлопных газов. Вот что бывает, когда команда на круг обгоняет всех оппонентов и выигрывает семь чемпионств подряд. Или, по крайней мере, вот что *было* до заключительной гонки сезона 2021 года.

За четыре месяца до приезда в Бахрейн «Мерседес» сбросили с вершины пьедестала, и случилось это неподалеку от Абу-Даби, где «Ред Булл» в крайне неоднозначных обстоятельствах проскользнул к титулу. Шумихи было очень много, даже шли разговоры о судебных претензиях со стороны команды, но в конечном счете «Мерседес» отказался от протестов и решил сосредоточиться на том,

что делал всегда: построении более быстрой машины. Поэтому к 2022 году вся «Формула-1» подходила в предвкушении ответного удара империи. У «Мерседеса» было достаточно ума и финансирования, чтобы устроить возмездие. А самое главное, у них были люди, которые точно знали, как это сделать.

Текущий период доминирования команды строился вокруг двух фигур. Первой был руководитель команды, лощеный австриец по имени Тото Вольфф, который говорит на пяти языках (умеренно) и носит только элегантные белые рубашки (со вкусом). Второй фигурой был звездный британский пилот Льюис Хэмилтон, который собрал семь чемпионств и гардероб, где найдется что угодно, кроме элегантных белых рубашек.

Конкретно в то утро Хэмилтон шагал по пустынной зною к гаражу «Мерседеса» с ног до головы облаченным в Alexander McQueen: от вязаного оверсайз-свитера до кожаных армейских ботинок. В спорте, где почти поголовно все пилоты одеваются в командную униформу и выходят на трассы в не слишком уместных шортах, Хэмилтон относится к паддоку так, будто это его персональная ковровая дорожка. А все потому, что десять с лишним лет на вершине вывели его на совершенно иную орбиту известности по сравнению с той, на которой существуют все прочие его коллеги-пилоты, все до единого. Другие могут временами засветить стильные часы и новомодные солнечные очки, но основная их дань моде — лишь внушительная коллекция эмблем компаний-спонсоров. Только у Льюиса на быстром наборе номера всех креативных директоров в Милане.

Вольфф, который лично подписал Хэмилтона в «Мерседес» в 2013-м, едва ли замечал его фэшн-эксперименты. Его волновало только одно — на что Хэмилтон способен за рулем болида. Их партнерство принесло пять чемпионских титулов в зачете пилотов и восемьдесят две победы в гран-при, а еще сделало их обоих баснословно богаты-

Джонатан Клегг, Джошуа Робинсон

ми. Что работало для Льюиса, работало и для Тото. «Семикратный чемпион мира, — говорит Вольфф. — Рекорд по числу побед и поулов — да ты можешь приходить хоть в бархатном розовом спортивном костюме».

Кроме того, Вольфф знал, что вещи из гардероба Хэмилтона будут далеко не единственным образчиком нестандартного подхода к дизайну, покинувшим пределы гаража «Мерседеса» тем утром. И второй из них стоит существенно дороже последних творений высокой моды.

Несколько месяцев Вольфф и его команда инженеров работали над революционной новой машиной на сезон-2022, такой, которая раздвинет границы, наложенные регламентом спорта, и ознаменует отход от сорока лет традиционной трактовки дизайна машины «Формулы-1». «Мерседес W13» стал результатом настолько масштабной переработки модели предыдущего сезона, W12, что единственным компонентом, перенесенным в новую машину из старой, стал руль.

Теперь, за десять дней до дебютной гонки сезона, они готовились представить свое детище миру и впервые испытать его в гоночных условиях.

Даже сам Вольфф был вынужден признать, что «Мерседес» чуть затянул со сроками. Тестировать на трассе любую новую машину меньше чем за две недели до старта сезона — в любом случае большой риск. Тестировать на трассе новую машину, которая разрабатывалась в секрете и которая олицетворяла собой радикальный пересмотр принятых в спорте правил — почти безрассудство. Заключение предсезонные тесты отводятся для последних тонких настроек и незначительных улучшений, а не для серьезных переделок и инноваций из области научной фантастики.

Вольфф все это понимал. Но, даже стоя у дверей гаража «Мерседеса» за считанные минуты до наступления момента истины, он был уверен в своем рискованном расчете. Вышло так, что у него все складывалось само собой.

Ведь речь идет о человеке, который когда-то разбился за рулем «Порше 911» на трассе в Германии на скорости 179 миль в час и выбрался из машины без непоправимых увечий. А еще это человек, который заполучил работу в «Мерседесе», выступив с едкой презентацией, в которой разорвал директоров компании на мелкие кусочки. Коротко говоря, Тото доверял Тото.

ЕМУ НРАВИЛОСЬ ПРЕДСТАВЛЯТЬ ЧЕМПИОНАТ «ФОРМУЛЫ-1» КАК ШАХМАТНУЮ ПАРТИЮ.

Предсезонные тесты служили аналогией дебюта. Ты всю зиму потратил на упорядочение своих ресурсов, анализ слабостей своих оппонентов и составление плана нападения. Но как только ты приехал в Бахрейн и все завесы были подняты, базисный контур сезона уже был задан. Можно вносить коррективы и прибегать к обновлениям каких-то компонентов машины в последующие недели и месяцы, но никаких вторых дублей уже не будет.

Вот почему Вольфф скрывал W13 под покрывалами до последнего возможного момента. Если команда просчитала все верно, «Мерседес» не просто сможет обскать остальных конкурентов, он не оставит им ни единого шанса угнаться за собой. К тому времени, как кто-нибудь другой разработает аналогичную машину, минует половина сезона, а тогда «Мерседес» уже будет там, где, как был убежден Вольфф, ему самое место: далеко впереди всей остальной «Формулы-1», которой только и останется, что глотать пыль.

Незадолго до того, как на часах пробило десять утра, Вольфф сделал свой ход. Двери гаража «Мерседеса» поднялись, и наружу выкатилась серебристая машина, чья базовая геометрия вызвала такой взрыв эмоций на пит-лейне, что показалось, будто кто-то разогнал до максимальных оборотов мотор V12.

Джонатан Клегг, Джошуа Робинсон

Новый «Мерседес» выглядел не так, как должна была выглядеть машина «Формулы-1». Конечно, у него было четыре колеса и здоровенное крыло сзади. Но в той части, что позади пилота, где кузов машины расклешивается, придавая болиду «Формулы-1» его столь узнаваемую форму капли, «Мерседес» сотворил нечто невообразимое. Части машины, которые образуют изгиб, называются боковыми понтонами — они вбирают воздух, поступающий в размещенный там радиатор, препятствующий перегреву двигателя. По крайней мере, так было раньше. Стремясь к существенному улучшению аэродинамики, «Мерседес» полностью убрал боковые понтоны из конструкции своей новой машины.

Эквивалентом подобного хода в теннисе могло бы стать появление Роджера Федерера на полях «Уимблдона» с квадратной ракеткой вместо обычной. Фундаментально силуэт современных болидов «Формулы-1» оставался относительно неизменным с конца 1970-х. Но там, где обычно располагались элегантно очерченные боковые понтоны, у W13 находилась секция из профилированных, размещенных под странными углами элементов кузова, которые внешне отдаленно напоминали элементы фюзеляжа стелс-истребителя.

Радикально видоизмененный «Мерседес» недолго избегал обнаружения. Спустя считанные секунды после того, как его выкатили из гаража, его облепил рой фотографов, безостановочно щелкавших своими камерами, пока члены всех остальных команд в паддоке наблюдали за ним с раскрытыми от шока ртами.

Даже пилоты самого «Мерседеса» были поражены новым внешним видом болида. Когда Джордж Расселл, гладко выбритый и еще совсем юный британец, только-только присоединившийся к команде, впервые увидел своими глазами машину, которую должен был пилотировать, он был поражен, и столь сильное впечатление надолго осталось в его памяти.

«Вот блин! — подумал он. — Выглядит супербыстрой».

Льюис Хэмилтон, его партнер, тоже ничего подобного в жизни не видел — а за свои пятнадцать лет в «Формуле-1» он повидал почти все. Машина выглядела такой изящной, такой обтекаемой. Но в то же время она была... совсем другой. А в «Формуле-1», как знал Хэмилтон, непохожесть на других может сулить один из двух вероятных исходов. Либо ты выиграешь чемпионство, либо станешь богатой углеродным волокном добычей для остальных участников пелотона.

Именно вероятность первого исхода беспокоила босса команды «Ред Булл» Кристиана Хорнера, человека, который за мучительными размышлениями о следующем ходе конкурентов из «Мерседеса» проводил чуть ли не столько же времени, сколько в гараже собственной команды. Будучи главным должжителем среди действующих руководителей команд в «Формуле» — и, что удивительно, самым молодым из них, — 48-летний Хорнер был из той же породы неутомимых состязателей, что и Вольфф, только в совершенно иной обертке. Он не был учтивым европейцем, скорее его полной противоположностью: этот англичанин с прищуренными глазами жаловался по поводу и без так громко и так часто, что Вольфф однажды сравнил его с лающим терьером. Последнее, о чем мечтал Хорнер, это еще один год борьбы с суперскоростным «Мерседесом». От этого будет чувство, что сезон тянется еще дольше обычного — а это и так десять месяцев каторжного труда, — так еще и Тото будет не заткнуть, Хорнер знал это наверняка. А потому Хорнер, как мастер аллюзий и инсинуаций, начал перед всеми желающими послушать рассуждать о том, а не является ли новый «Мерседес» несоответствующим регламенту.

Вскоре он узнал, что об этом «Мерс» уже позаботился.

За несколько месяцев до Бахрейна группе конструкторов «Мерседеса» пришлось уживаться с первыми после 2014 года серьезными поправками в свод технических