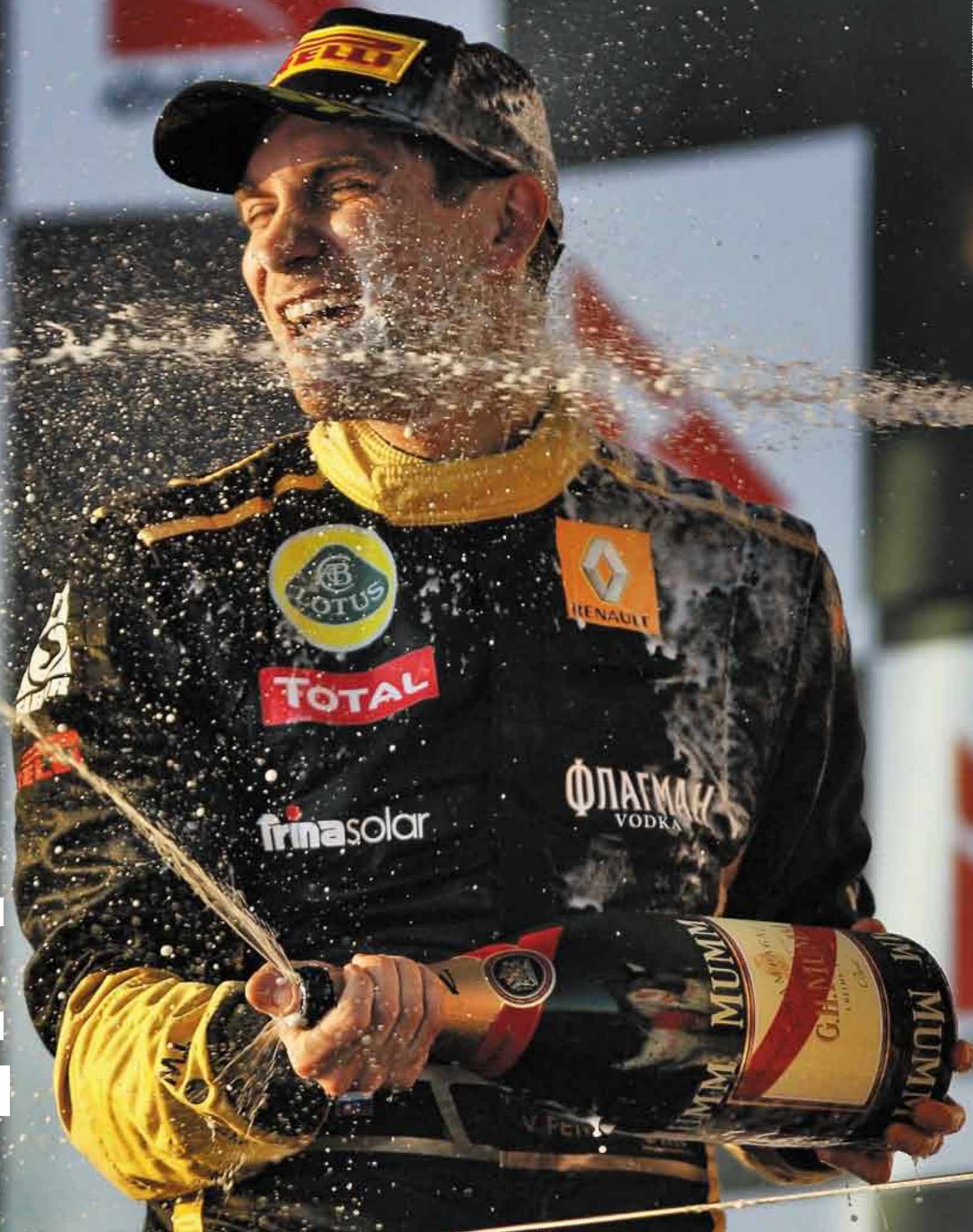
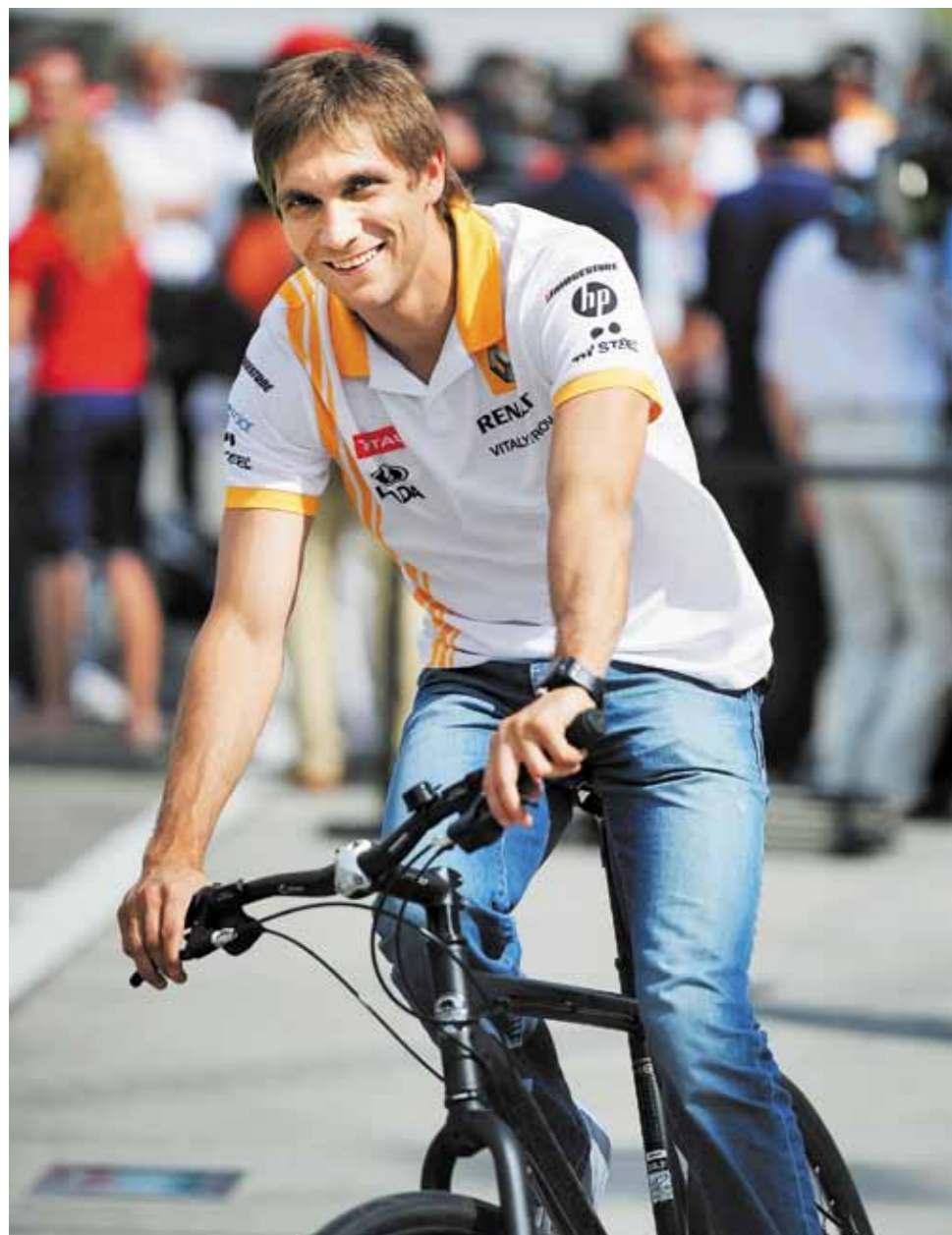


НИКОЛАЙ ЧЕГОРСКИЙ, «Известия», специально для «Спорта день за днем»

В минувшее воскресенье Виталий Петров вписал свое имя в историю «Формулы-1» и российского автоспорта. 26-летний уроженец Выборга в стартовой гонке сезона финишировал на третьем месте и впервые в карьере оказался на подиуме Королевских гонок! Теперь с этого плацдарма ему предстоит решать сразу несколько важных задач – стать первым пилотом команды и показывать более стабильные, чем прежде, результаты. Благо новый болид Lotus Renault F31 как на предсезонных тестах, так и в гонке показал очень хорошее время и надежность конструкции, что позволяет надеяться на новый виток в карьере Выборгской Ракеты.

# НОВЫЙ ПОВОРОТ





FOTOBANK.COM/GETTYIMAGES

## КУБИЦА МНЕ ДОРОГ И БЛИЗОК

**С:** Виталий, последние месяцы перед стартом сезона оказались очень насыщенные событиями. Если перемотать время, чем будет вспоминаться зима-2011 лет эдак через десять? Одно из самых сильных переживаний, к сожалению, получилось со знаком минус. Я об аварии Роберта Кубицы, произошедшей в начале февраля. Когда я узнал о происшествии, внутри все перевернулось, а уж когда увидел по телевизору кадры искореженного раллийного болида Роберта, стало совсем не по себе. К счастью, жизни моего партнера по команде ничего не угрожало. Буквально через пару дней, когда состояние Кубицы стало стабильным, мы с моим менеджером Оксаной Косаченко навестили его в больнице. Конечно, по ходу чемпионата два пилота одной команды могут недопонимать друг друга, иметь разные точки зрения на одну и ту же проблему, но когда я увидел Роберта в палате, всего перебинтованного, с множеством трубок и аппаратов рядом с койкой, то понял, насколько мы близки, что мы настоящие друзья.

**С:** В феврале же вы также должны были сесть за руль раллийного авто в Москве. Почему так и не прокатились по ипподрому в рамках гонки звезд «За рулем»?

После инцидента с Робертом команда приняла решение наложить запрет на любые заезды вне тестов и гонок «Формулы-1». Теперь все понимают, какую опасность может таить участие в подобных акциях.

**С:** Вернемся к формульному межсезонью. Ваши механики потрудились на славу и подготовили очень быстрый болид. Но главная неожиданность – выхлопная система на новом Lotus Renault F31, которая находится не сзади, а сбоку. Сами разобрались в этой новинке?

Что касается поведения болида на трассе, то нареканий новая выхлопная система не вызывает. Но со стороны было, конечно, необычно наблюдать это новшество.

**С:** В самом начале тестов ваши результаты не внушали оптимизма, ведь по итогам заездов вы постоянно оставались во второй десятке

пилотов. Зато в марте ситуация в корне изменилась, и пятое-шестое время стало для вас нормой. В чем причина таких изменений?

Надо понимать, что тесты – это некое подобие товарищеских матчей в футболе или хоккее. Обращать внимание на результат в данном случае надо в последнюю очередь. Пробные заезды нужны для того, чтобы испытать болид во всевозможных ситуациях, которые могут возникнуть в гонке. Например, сначала мы испытывали износ покрышек, заправляя баки по полной. Конечно, из-за этого скорость падала и время на круге сильно отличалось от лучших показателей. А затем, когда настройки были изменены на прохождение коротких, скоростных отрезков, я стал преодолевать круг гораздо быстрее.

**С:** Кстати, о покрышках. С этого сезона в «Формулу-1» вернулась компания Pirelli, представившая новый тип шин, которые изнашиваются гораздо быстрее, чем раньше. Вас такое новшество не смутило?

Мы должны понимать, что в «Формуле-1» постоянно идет борьба за привлекательность производимого продукта для зрителя. Да, износ покрышек, особенно задних, очень велик, что приведет к большему количеству пит-стопов. Зрителям такое должно понравиться, так как это добавит гонкам интриги. Что касается пилотов и механиков, то нам придется работать еще более

активно, так как возрастают риск и фактор неожиданности.

**С:** Новая система KERS полюбилась вам? Вообще, расскажите читателям подробнее, как она работает и какие преимущества на трассе дает.

Я бы сказал, старая-новая система, так как она использовалась еще в 2009 году. KERS – система сохранения кинетической энергии, попростому говоря – батарейка. Во время торможения она накапливает энергию болида, зато во время разгона отдает ее. На прямых она дает дополнительных 80–100 лошадиных сил, что, я считаю, совсем не лишнее. Да, пусть на одной прямой KERS дает ускорение всего в несколько сотых, но так как длинных отрезков для разгона на трассе несколько, в итоге это выливается в хорошее преимущество.

## В АНГИИИ Я БЛИЖЕ К КОМАНДЕ

**С:** Помимо освоения нового болида, покрышек и системы KERS вам предстоит выстраивать взаимоотношения и с новым партнером по команде Ником Хайдфельдом...

Мы начали отлично ладить с первого дня, как Ник пришел в команду. Вместе работали над настройками болида к старту сезона. Считаю, что наша совместная работа должна принести команде пользу. Что касается человеческих качеств, то мне нравится его общительность. Никаких проблем у нас нет.

«  
ТЕСТЫ – ЭТО НЕКОЕ ПОДОБИЕ ТОВАРИЩЕСКИХ МАТЧЕЙ В ФУТБОЛЕ ИЛИ ХОККЕЕ»

**С:** Отмена Гран-при Бахрейна, сдвинувшая начало сезона на две недели, сильно изменила ваши планы?

Я бы так не сказал, ведь освободившееся время мы посвятили тестам, которых мало не бывает никогда, тем более с этого сезона «Формула-1» ввела столько нововведений. По мне, так чем больше тестов, тем лучше, ведь они позволяют тебе быть готовым к любым неожиданностям во время гонки. Как говорится, тяжело в учении, легко в бою.

**С:** Стоило ли вообще отменять этап в Бахрейне, если уже к началу марта беспорядки там поутихли, а Гран-при должен был проводиться только 13 числа?

Думаю, руководство «Формулы-1» приняло правильное решение. Никто же не мог заглянуть в будущее и точно сказать, когда закончатся манифестации. Проводить гонки в ситуации, когда народ бунтует и у него есть дела поважнее Гран-при, было бы опасно. Тем более, по последней информации, гонка в Бахрейне может быть проведена в мае.

**С:** Слышал, что в начале марта вы въехали в новую квартиру в британском Оксфорде. Почему выбрали именно этот город – неужто планируете по окончании карьеры получить образование в местном университете?

Дело совсем не в этом, хотя перспективы не самая худшая. К переезду подтолкнул прошлый сезон,

В начале февраля на тестах в испанском Хересе Виталий Петров проехал 122 круга, но показал всего 20-е время

## Виталий Петров >>

**РОДИЛСЯ**  
8 сентября 1984 года в Выборге.

**АВТОГОНЩИК**  
Рост – 185 см. Вес – 72 кг.

**КАРЬЕРА ПИЛОТА**  
В автогонках участвует с 14 лет. Выступал в гоночных сериях «Формула-Рено» (2003), «Формула-3000» (2004), «Формула-1600» (2005), GP2 (2006–2010). С 2010 года выступает в «Формуле-1» за команду «Рено» (ныне – «Лотус Рено»). В декабре 2010 года подписал новый двухлетний контракт.

**ДОСТИЖЕНИЯ**  
Чемпион «Кубка Лад» (2002) – выиграл все этапы и набрал максимально возможное количество очков. Второе место в общем зачете GP2 (2009). Третий призер «Гран-при Австралии» (2011).

**СТАТИСТИКА**  
В сезоне-2010 – 19 гонок, 14 финишей, 27 очков (13-е место в общем зачете). После первого этапа сезона-2011 – 1 гонка, 1 финиш, 1 подиум (3-е место), 15 очков (3-е место в общем зачете).



FOTOBANK.COM/GETTYIMAGES

когда мне приходилось часто летать из Валенсии в Туманный Альбион, где располагается штаб «Лотус Рено». Теперь же мне достаточно сесть в автомобиль и проехать 18 километров до Энстоуна, чтобы пообщаться с механиками и внести необходимые изменения в настройку болида.

**С:** В новой квартире вам удалось полистать дневники, которые вы вели весь прошлый сезон, и сделать выводы на будущее?

Почему только в новой? Я открыл их еще в декабре прошлого года по окончании финального Гран-при ОАЭ. Действительно, после каждого теста, квалификации и гонок я делал пометки в своем блокноте. Ведь год назад в «Формуле-1» мне все было в новинку, вот я и подмечал все, что казалось мне важным. Теперь я понимаю, что сделал правильный выбор. Освежил ту информацию, и новые тесты проходить стало легче. А теперь, когда дело дошло до Гран-при, эти записи и вовсе окажутся бесценными.

**Если взять в руки самую точную карту трассы, то до конца ты не сможешь понять, как ее пройти, ведь огромную роль играет перепад высот. Вот для этого и нужен видеотренажер**

ми. Ведь больше половины трасс в 2010 году для меня были в новинку, зато теперь я указал все особенности каждого трека и досконально знаю траекторию, крутизну поворотов на каждом из них.

**С:** А как же изучали трассу в прошлом сезоне? Просто сели в болид на свободной практике и ехали вслепую?

Конечно, нет. Каждая команда тратит немалые средства на разработку гоночных симуляторов, за которыми мы проводим долгие часы перед началом свободных заездов. Это что-то наподобие игровой приставки, только модель трассы там детализирована до миллиметра. Ты садишься, берешь джойстик в руки – и погнал. Ведь если взять в руки самую точную карту трассы, то до конца ты не сможешь понять, как ее пройти, ведь в «Формуле-1» огромную роль играет перепад высот. Вот для этого и нужен видеотренажер.

**С:** То есть, проведя с джойстиком в руке полдня, исколесив ту же виртуальную трассу в Альберт-Парке, вы можете проехать по ней в болиде с закрытыми глазами?

Это далеко не так. Сколь бы точной ни была модель видеоигры, но всей полноты ощущений на реальной трассе она не передаст. Мы ведь испытываем перегрузки во время поворотов, проходим круги на высоком пульсе – все это накладывает отпечаток. Чтобы изучить трассу вдоль и поперек, нужно сделать на ней очень-очень много кругов, несколько сотен, а то и тысяч.

### У КАЖДОЙ ТРАССЫ СВОЯ ТАЙНА

**С:** В Венгрии до такого количества кругов вы явно недотянули, но показали лучший пока результат в карьере – пятое место. Настолько удалось изучить трек или это просто стечение обстоятельств?

Вы правы, в Венгрии я провел очень много времени, изучая особые повороты на трассе, и понял,

в чем их сложность, начал проходить их на автомате. Какой бы идеальной ни была траектория той или иной трассы, в каждой из них кроется своя тайна, которая позволяет ехать еще быстрее. В этом и состоит мастерство пилота – искать такие вот тайны на каждом из двадцати автодромов.

**С:** Видимо, в прошлом году вы отыскали тайны далеко не на всех автодромах. Почти половину всех Гран-при вы заканчивали либо в гравии, либо финишировали вдалеке от призовой десятки.

Да, прошлый сезон выдающимся для меня не назовешь, но привыкать к болидам «Формулы-1» не так-то просто. Знаете, когда я в первый раз сел за руль «Рено», то глазам поверить не мог. Вот ты едешь на скорости 300 км/ч, а до поворота рукой подать. Любое другое авто не вписалось бы в вираж и вылетело в гравий, а тут ты тормозишь, и за



FOTOBANK.COM/GETTY IMAGES

секунду скорость падает до ста километров – и ты спокойно проходишь поворот. Фантастика!

**С:** И все-таки были моменты во время сезона, когда хотелось послать все к черту?

Нет, я ведь прекрасно понимаю, что «Формула-1» – это моя самая главная мечта в жизни. И, столкнувшись с неприятностями, опустить руки после двух-трех сходов было бы большой глупостью. Гораздо конструктивнее сесть и проанализировать свое выступление, понять, где ты совершил ошибку. Бывало, конечно, после какого-то неудачного Гран-при тебе кажется, что теперь-то ты точно понял, в чем проблема, но садишься в болид, и возникает другая проблема, которая лишает тебя очков по итогам гонки. В такие моменты бывали вспышки гнева, хотелось кричать: «Что? Что я делаю не так?!»

**С:** Последний Гран-при сезона сделал вас едва ли не самым обсуждаемым пилотом. Испанские журналисты и вообще говорили, что вы лишили Фернандо Алонсо чемпионского титула...

Говорить можно что угодно, но просто в тот конкретный день «Рено» ехал на уровне «Феррари». Механики поработали просто великолепно, да и я идеально соблюдал траекторию и проходил трассу безошибочно. Ну не пропускать же мне было Алонсо, в самом деле!

**С:** После той гонки ваш личный сайт был завален гневными комментариями от поклонников Фернандо?

Не без этого. Хотя я их прочитал и забыл. Самым глупым занятием было бы вступать с фанатами Алонсо в полемику. Всегда надо держать себя в руках.

### В ШКОЛУ ВОЗИЛ СЕБЯ САМ

**С:** Могли еще пару лет назад представить, что в дебютном сезоне реально повлияете на чемпионскую гонку?

Пределом мечтаний был бы сам дебютный сезон. Я очень долго шел к этой цели, и когда в январе прошлого года Оксана Косаченко принесла мне фирменную куртку «Рено» и сказала, что я могу переодеться для официальной презентации, сначала не поверил своему счастью.

**8**

очков на Гран-при Китая – 2010 стали первыми для Виталия Петрова в «Формуле-1»

**С:** В отличие от многих пилотов «Формулы-1» вы в детстве не прошли школу гонок на картинге, а в автоспорт пришли и вовсе очень поздно – в 14 лет. Получается, на путь через тернии к звездам вы затратили гораздо меньше времени, чем остальные гонщики?

Пусть в автоспорт я пришел в 14 лет, и за спиной у меня не было гонок на картах, но кто из пилотов «Формулы-1» может похвастаться тем, что сидел за рулем уже в пять лет?! А я могу. Честно, когда я пошел в школу, уже детально разобрался в автомобилях, и в нашей семье никогда не вставал вопрос, кто повезет меня на уроки. Я сам садился за руль, а отец контролировал меня на переднем сиденье. Помню, как-то приезжаем в школу, а на пороге стоит директор. Она была в шоке от увиденной картины!

**С:** Вспомните самую экстремальную гонку за всю вашу 12-летнюю карьеру?

Экстрима в моей жизни хватало. Начинать я в гонках на льду, что

### Виталий Петров в «Формуле-1»

Гран-при	Место
Бахрейн	Сход
Австралия	Сход
Малайзия	Сход
Китай	7
Испания	11
Монако	13
Турция	15
Канада	17
Европа	14
Великобритания	13
Германия	10
Венгрия	5
Бельгия	9
Италия	13
Сингапур	11
Япония	Сход
Корея	Сход
Бразилия	16
ОАЭ	6
Австралия	3

само по себе занятие небезопасное. У меня была старенькая «восьмерка», но друзья-механики совершили настоящее чудо, превратив ее в гоночный болид.

**С:** А как же легендарные «24 часа Ле-Мана»?

Да, такое не забывается! Хотя некоторые и думают, что пилот проводит за рулем круглые сутки, это, конечно, далеко от истины. Обычно в команде три гонщика проходят трассу посменно. Но в одном из заездов ситуация сложилась так, что мои партнеры откатали свои отрезки не слишком удачно, и мне пришлось сидеть за рулем три смены подряд, чтобы выправить ситуацию, – а это почти десять часов! После такого марафона я прямо на диване в боксах рухнул спать.

**С:** Многие считают, что «Формула-1» не спорт, а, скорее, бизнес, а пилоты, зарабатывающие миллионы, в свободное от заездов время купаются в роскоши в окружении длинноногих блондинок. Развеете стереотип?

Так считают только недалекие люди или те, кто знаком с миром «Формулы-1» понаслышке. На самом деле – Королевские гонки,

это самый настоящий спорт, где без хорошей физической подготовки делать просто нечего. Я уже говорил о разнице между компьютерным симулятором и реальным прохождением трассы. Есть автодромы, где на определенных участках ты испытываешь перегрузки в 5g. Примерно столько же переносят космонавты во время полета. У обычного человека при таких пе-

**В одном из заездов пришлось сидеть за рулем три смены подряд, чтобы выправить ситуацию, – а это почти десять часов!**

регрузках может случиться кровоизлияние в мозг. Поэтому каждый пилот должен поддерживать свое тело, сердечно-сосудистую систему и мышцы в идеальном состоянии. Например, я провожу в спортзале по четыре часа в день. Сначала пару часиков плаваю в бассейне, а потом загружаю мышцы шеи и плеч. Именно они подвергаются самой большой нагрузке во время гонки.

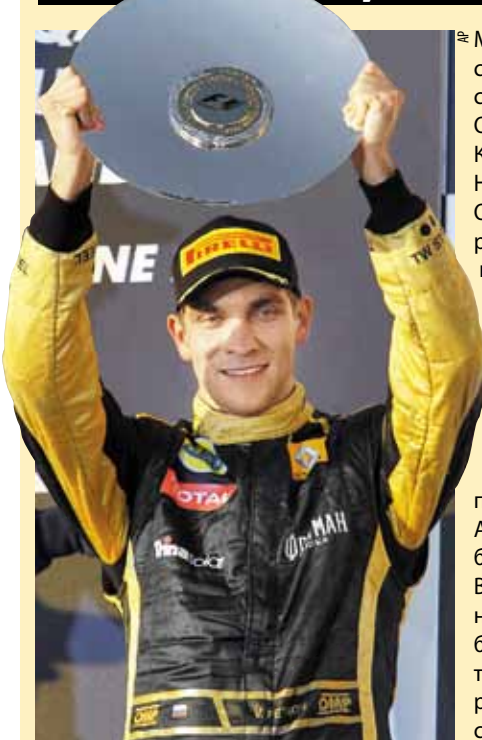
**С:** То есть свободного времени нет вообще?

По ходу сезона точно. Порой кажется, что я провожу больше времени в самолете, чем за рулем болида. Но с этим ничего не поделаешь – это наша жизнь. Помните, что помимо гонок и тестов, у пилотов «Формулы-1» существуют пункты в контрактах, по которым мы просто обязаны посещать всевозможные рекламные акции команды, общаться с прессой. А это тоже отнимает очень много времени.

**С:** Вы достаточно высокий для пилота «Формулы-1» – 185 сантиметров, – а это значит, что вы весите больше многих гонщиков. К питанию в Королевских гонках особый подход?

Разумеется. Чем ты тяжелее, тем медленнее едет болид. Так что питаюсь я очень скромно. На завтрак выпиваю стакан сока с баночкой йогурта – и бегу в спортзал. После этого в боксах мне готовят либо рыбу, либо куриное филе на пару с овощами и добавляют совсем немного пасты. Ужин – это пара фруктов и все тот же йогурт. Но я к такому режиму питания давно привык, так что от голода не умираю.

## Русское шампанское



≈ Можно ли было желать лучшего начала сезона для Виталия Петрова? Особенно после всей этой нервотрепки в межсезонье. Отмена этапа в Бахрейне, страшная авария Кубицы, замена травмированного поляка Ником Хайдфельдом...

Однако уже в пятницу в свободных заездах россиянин показал болельщикам, кто лидер команды, дважды опередив опытного Хайдфельда. А в субботней квалификации к Гран-при Австралии и вовсе поставил маститого немца в неловкое положение. В то время как напарник не сумел пробиться даже во второй сегмент, Виталий квалифицировался на лучшей в его формульной карьере шестой позиции. И тут же поблагодарил своего гоночного инженера Айо Комацу, великолепно подготовившего болид.

В воскресенье Виталий о Хайдфельде уже не вспоминал. Перед ним маячил куда более серьезный ориентир – подиум! Как только погасли огни стартового светофора, Петров пулей промчался мимо Алонсо с Баттоном, увлекшихся борьбой друг

с другом. Закрепиться на четвертом месте Виталию помог Масса. Бразилец, также блестяще стартовавший, долгое время сдерживал преследователей Выборгской Ракеты – Баттона и компанию.

Ну а на экваторе дистанции «Лотус Рено» россиянин стал третьим. Не самую удачную стратегию с лишним пит-стопом избрал Уэббер, закономерно откатившийся назад.

Петров же вместе с командой все распланировал правильно. Когда же за круг до финиша его нагнал «Феррари» Алонсо, Виталий не дрогнул и в тройку испанца не пустил.

А потом был мельбурнский подиум – с немецким, британским и, впервые в истории, российским флагом. И призового шампанского Виталий отведал – вместе с победителем гонки Феттелем и финишировавшим вторым Хэмилтоном.

В компании двух чемпионов мира и выпить не грех. Тем более по такому-то поводу!

ДМИТРИЙ ДЕРОВ