



Первые лица команд Формулы 1 хорошо известны поклонникам гонок. Но за спиной руководителя и технического директора стоят сотни людей, чей труд и позволяет зарабатывать очки и победы.

По ходу Гран При Италии нам представилась возможность пообщаться с очень интересным человеком, знатоком техники и человеческих душ. Знакомьтесь: гоночный инженер Виталия Петрова Айо Комацу...

Вопрос: Айо, расскажите, пожалуйста, о себе и о том, как вы оказались в Формуле 1? Айо Комацу: Мне всегда нравилась Формула 1, но в годы моей молодости у Японии не было своих команд – потому я решил поехать в Англию, чтобы учиться на инженера в университете и иметь возможность приобщиться к гонкам.

Я начинал с работы механиком в команде Ф3 – не на постоянной основе, а лишь в качестве практики. Получив высшее образование и начав обучение в аспирантуре, я уже более активно участвовал в гоночной деятельности, став инженером.

Я разрабатывал программы-симуляторы, и это оказалось очень полезно для команды. Мне же было очень интересно посмотреть, как те дисциплины, которые я изучал в университете, можно применить в реальной жизни.

У меня не было серьезного опыта, но Формула 3 оказалась очень удачной площадкой. Команды там довольно маленькие, а техника весьма серьезная – и это были отличные условия, чтобы учиться и совершенствоваться.

Получив степень, в начале 2003 года я устроился на работу в BAR-Honda, команду Ф1,

которая сейчас носит имя Mercedes. В мои обязанности входила работа по моделированию динамики машины. Там я проработал три года, преимущественно с тестовой бригадой, занимаясь подготовкой новинок.

В ту пору в Ф1 кипели «шинные войны» между Bridgestone и Michelin – команде Renault требовался специалист, способный усилить эту область, и они пригласили меня на работу. Я вновь оказался в тестовой бригаде и занимался вопросами, связанными с наилучшим использованием возможностей резины.

Затем в Michelin решили покинуть Ф1 – и я понял, что мне интересно работать с шасси. Так я стал ведущим инженером – в мои обязанности входили сбор данных и работа по поиску настроек.

Первый год я оставался в тестовой бригаде, а затем перешел в основную команду, где и трудился на протяжении трёх лет. В прошлом году я работал ведущим инженером Виталия Петрова.

А когда его гоночный инженер [Марк Слейд] ушел, я использовал эту возможность и стал гоночным инженером Виталия, в этой должности я остаюсь и сейчас. **Вопрос: Ведущий инженер – это своего рода ассистент гоночного инженера?**

Айо Комацу

: И да, и нет.

Задача ведущего инженера – добиться от машины хорошей скорости. Разумеется, перед гоночным инженером стоит та же цель, но он достигает её иными средствами, отвечая за такие вопросы, как надежность, безопасность при движении к финишу, тактика.

Гоночного инженера можно назвать своего рода менеджером гоночной машины. Есть те, кто отвечает за работу мотора, настройки коробки передач и другие моменты, а гоночный инженер координирует их деятельность. **Вопрос: Что вам больше всего нравится в своей работе?**

Айо Комацу: Полагаю, возможность мгновенно увидеть плоды своей деятельности. Это вовсе не значит, что если вы хорошо поработали – это сразу приносит высокий результат. Порой для этого требуется удача.

Но если вы устанавливаете на машину модернизированный элемент, и он оказывается эффективным, позиция в протоколе сразу становится выше. Но при этом гоночному инженеру важно помнить, что недостаточно обеспечить максимальную эффективность машины – нужно, чтобы и пилот тоже находился в оптимальной форме.

Если мне не удастся добиться от Виталия того, что он может и умеет, мы прекратим борьбу уже после второй части квалификации. **Вопрос: Какие качества наиболее важны для гоночного инженера?**

Комацу

Айо

: Сложно назвать что-то одно.

Конечно, инженер должен разбираться в технике, но не менее важно умение общаться и взаимодействовать с коллегами. Конечно же, нужно знать, как найти общий язык со своим пилотом и раскрыть его возможности.

В то же время, машину тоже требуется использовать с максимальной эффективностью. Так что гоночному инженеру нужен целый набор технических и человеческих качеств. **Вопрос: Есть ли в Формуле 1 другие представители Японии, занимающие пост гоночных инженеров?**

Айо Комацу: Нет. **Вопрос: Выходит, что в Lotus Renault GP мы наблюдаем уникальное сочетание: первый в истории пилот из России и единственный гоночный инженер из Японии. Как вам удаётся находить общий язык? Есть какой-то секрет?**

Айо Комацу: Да уж, действительно уникальная у нас пара (улыбается). Думаю, дело в том, что каждый из нас старается как можно лучше понять другого. Кроме того, мы похожи – оба открытые и прямолинейные люди. Никаких недомолвок.

Если я вижу, что проблема в машине, то говорю Виталию, что проблема в машине. Если понимаю, что все дело в нем самом – так и объясняю.

Он поступает схожим образом: бывает, что просит улучшить в поведении машины определенные элементы, но если знает, что сам где-то сделал что-то не так, то говорит: «Не обращай внимания на неважные результаты в этой области, дело во мне». Мне кажется, такое взаимодействие получается очень эффективным.

Кроме того, вышло так, что мы хорошо сошлись характерами. Нам приятно работать вместе. **Вопрос: Работа пилота с гоночным инженером – совместный процесс. Как вам кажется, какие в такой деятельности есть ключи к успеху?**

Айо Комацу: Повторюсь, важнее всего взаимопонимание. Для меня также важно, чтобы Виталий пребывал в правильном психологическом состоянии. Этим занимаюсь не только я, но и его тренер, которым Виталий очень доволен, и еще несколько человек.

Вопрос: Как часто вы общаетесь по радио во время гонок? **Айо Комацу:** Все зависит от развития событий. Если у него есть какие-то проблемы, мы говорим довольно много.

Если все в порядке, то я информирую его только по мере необходимости – скажем, о тактических моментах. Еще один случай, когда мы общаемся активно – если гонка проходит в переменчивую погоду. В таких условиях для меня важно сообщить ему как можно больше информации.

Но если он показывает хорошую скорость и успешно ведет гонку – я стараюсь не слишком часто выходить на связь. **Вопрос: Расскажите, пожалуйста, о своем обычном графике по ходу Гран При.**

Айо Комацу: В четверг машины не покидают боксов, а мы занимаемся настройками. На трассу обычно приезжаем к девяти утра, хотя работы по сборке машины порой заканчиваются около часа ночи со среды на четверг.

Мы проводим серию брифингов, определяя конфигурацию, в которой машина отправится на трассу в первой пятничной тренировке. Также определяем программу на день. Пилоты в четверг практически не участвуют в нашей деятельности.

Также проходят встречи с шинниками, мы готовим тактические схемы, проводим пробный запуск мотора – одним словом, выполняем весь комплекс подготовительных мероприятий. В пятницу важно протестировать все новинки чтобы понять, какие из них оказались наиболее эффективными.

Суббота – день, полный хлопот. Всего час на утреннюю тренировку, а потом еще два, чтобы принять все главные решения перед квалификацией. После этого машина находится в условиях закрытого парка, и работать с ней нельзя.

Но мы еще должны окончательно определиться с тактикой на гонку. В воскресенье мы приезжаем примерно за пять часов до начала гонки, вновь проговариваем все планы – на этот раз уже с пилотами.

Определяем основных соперников, находим отрезки гонки, когда будет особенно важно атаковать из всех сил, и те, где важнее следить за состоянием резины. Ну и тому подобные вещи. **Вопрос: Выходит, самый напряженный день – суббота?**

Айо Комацу: Если говорить о времени пребывания на трассе, то в пятницу оно куда больше. Три часа тренировок, а работа порой продолжается до двух ночи. В субботу уже с половины седьмого любые действия с машиной запрещены.

Так что с точки зрения общего времени это не самый тяжелый день. Но отрезок между утренней сессией и квалификацией, действительно, невероятно напряженный. Очень много дел и мало времени. **Вопрос: Чем вы занимаетесь между Гран При?**

Айо Комацу: Двумя простыми вещами. Одна из них – обзор событий прошедшего этапа. Этим заняты в той или иной степени все сотрудники команды. Возьмем, к примеру, Спа.

Мы проанализировали, как развивались события в квалификации и гонке, что и когда было сделано – и что случилось, если бы мы, например, провели пит-стопы в другой момент. Анализ производится весьма детально – потом с его итогами знакомится пилот.

Это позволяет ему понять, что можно сделать лучше в следующей гонке. Мы, конечно, тоже делаем для себя определенные выводы. Затем начинается вторая фаза – подготовка к следующему этапу. Нужно определить, какой требуется уровень прижимной силы, какие настройки.

Физически мы занимаемся всем этим на базе в Энстоуне. **Вопрос: Чего можно ожидать от Гран При в Монце?**

Айо Комацу

: Понятно, что это – совершенно особенная трасса с точки зрения настроек.

Надеюсь, наш пакет обновлений окажется эффективен, и тогда все будет хорошо. В Спа нам удалось добиться заметного прогресса, и здесь, если все пойдет по плану, мы должны выступить как минимум не хуже. текст: Александр Кабановский