

Уяви: ти приїхав на Гран-прі США. Квиток коштує сотні доларів. Ти з трибуни дивишся на стартову решітку — і бачиш шість машин. Шість. З двадцяти.

Решта стоять у боксах. Не через аварію. Не через дощ. Через шини.

19 червня 2005 року, Індіанаполіс. Найскандальніша гонка в історії Ф1. І вона сталася через шини. Сьогодні розбираємо: як шинні війни змінили Ф1, чому від них відмовились — і чи правильно це було.

—

Але щоб зрозуміти, як Формула 1 дійшла до гонки з шістьма машинами — треба повернутися трохи назад.

З 1974 по 1997 рік Формула 1 — це практично монополія Goodyear. Один постачальник, одні шини для всіх. На цих шинах вигравали чемпіонати Сенна, Прост і Манселл. Goodyear були настільки домінантними, що багато хто сприймав їх як частину самої Формули 1.

Але у 1997 році в Ф1 заходить Bridgestone. Японці — агресивно, з амбіціями. І вже в перший сезон стається сенсація: аутсайдерська Arrows лідирувала більшу частину Гран-прі Угорщини, обігнавши Ferrari Міхаеля Шумахера, але втратила перемогу через відмову гідравліки буквально на останньому колі.

Goodyear це не витримує. Після 24 років у Ф1 вони йдуть після сезону 1998-го — не захотіли переходити на канавчасті шини. Bridgestone залишається єдиним постачальником. 1999, 2000 — два сезони тиші. Але це затишшя перед бурею.

—

Michelin раніше постачав шини для Ф1 з 1977 по 1984 рік — і вже тоді встиг повоювати з Goodyear. Потім 16 років паузи. У 2001 році вони повертаються — і шинна війна починається знову. Ніхто тоді не підозрював, що вона закінчиться гонкою з шістьма машинами.

Дві найбільші шинні корпорації світу починають боротьбу за репутацію. Кожна гонка — реклама на мільйони доларів. Це вже була не просто технічна боротьба. Це була холодна війна шин. І кожна команда тепер повинна була обрати сторону.

Технічно вони були побудовані по-різному. Bridgestone робили ставку на жорстку боковину і агресивний компаунд. Michelin — на більш піддатливу боковину, яка давала більшу площу контакту і більше зчеплення. Bridgestone — партнер Ferrari. Michelin — союзник McLaren, Renault, Williams, Toyota.

І ось де починається справжня політика. За деякими даними, у 2003 році Bridgestone разом з Ferrari лобіювали в FIA зміну правил перед Гран-прі Італії — щоб зробити шини Michelin нелегальними. Технічна директива вийшла просто посеред сезону: глибину протектора тепер вимірюватимуть після гонки, а не до. Michelin мав шини, чия боковина під навантаженням виходила за ліміт. Фактично — дискваліфікація без дискваліфікації. Пізніше, звісно, команди на Michelin адаптували конструкцію шин і до 2005-го відповідали новим вимогам.

---

2005 рік. FIA вводить нове правило: одні шини на всю гонку — без заміни. Bridgestone і Ferrari з цим борються. Michelin — домінує. Але це правило несподівано б'є по французькому виробнику там, де вони цього не чекали.

І саме тут шинна війна виходить з-під контролю. Індіанаполіс. 17 червня, п'ятниця. Рікардо Зонта першим врізається в стіну на виїзді з повороту 13 через розрив лівої задньої шини Michelin. Кілька годин потому, у другій практиці, Ральф Шумахер на Toyota — та сама проблема, той самий поворот.

Поворот 13 — унікальний у Ф1. Дев'ять градусів нахилу — такого кута не було ні на якому іншому треку в календарі. А ще — трасу щойно перестелили більш абразивним асфальтом.

Це поєднання вертикального і бокового навантаження змушувало боковини шин Michelin деформуватися так, що металевий корд усередині шини відшаровувався — і шина просто складалась.

Michelin відправляє шини в лабораторію в Акроні. Результату — нуль. Вони просять FIA про три речі: дозволити заміну шин, зробити гонку позачемпіонатною або поставити тимчасовий шикан перед поворотом 13. Директор траси та дев'ять з десяти команд були готові на шикан. FIA відмовила.

Чому відмовила єдина команда? Ferrari. Вони мали Bridgestone — шини, які в 2005-му програвали Michelin весь сезон. Індіанаполіс став їхнім шансом.

У неділю, 19 червня, 14 машин на шинах Michelin виїхали на прогрівний круг — і повернулись у бокси. На старт вийшли лише шість: Ferrari, Jordan і Minardi на Bridgestone.

Фанати кидали пластикові пляшки, свистіли, йшли з трибун до старту. Шумахер виграв — і навіть не відкрив пляшку шампанського на подіумі.

Формула 1 провела гонку... без гонки.

Michelin пізніше купила 20 000 квитків на наступний рік, щоб роздати тим, хто був присутній у 2005-му.

—

Після Індіанаполісу FIA зробила висновок: шинні війни означали одне — якщо виробник помиляється, чемпіонат може розвалитися за один вікенд. Цього більше не можна допускати.

Michelin заявив, що не хоче залишатись у Ф1 без конкурента. Не подав заявку на тендер і після сезону 2006-го покинув чемпіонат. Іронія: саме Renault на шинах Michelin взяли обидва титули — 2005 і 2006 років.

Bridgestone залишився один. 2007–2010 — чотири роки монополії. І ось тут виникла нова проблема: надміцні шини провокували одну зупинку за гонку і передбачувані стратегії. Гонки ставали нудними.

У 2009 році Bridgestone оголошує: після 2010-го — виходимо. 24 червня 2010 року оголошено: з 2011-го єдиним постачальником стає Pirelli.

—

Pirelli зайшли в Формулу 1 з дуже дивним завданням: зробити шини гіршими. Навмисно. Щоб були піт-стопи. Щоб була інтрига стратегій.

І тут починається парадокс монополії. Pirelli платить Ф1 за право бути постачальником — а не навпаки. Це вже не партнерство — це комерційна угода, де виробник мусить задовольняти всіх: FIA, FOM, команди, пілотів, фанатів. Одночасно.

І задовольнити всіх — неможливо. Маріо Ізола, директор Pirelli з motorsport, казав відкрито: "З 25 тестовими днями на рік ми фізично не можемо робити все одночасно — потрібен єдиний напрямок від FIA."

Результат — роки критики. 2013 рік, Гран-прі Британії: шини вибухали прямо на трасі. У 2023-му — Катар: відшарування протектора на довгих стинтах змусило FIA запровадити обов'язкові три зупинки прямо під час вікенду.

Pirelli завжди відповідає однаково: ми виготовляємо те, що нам замовляють. І це — правда.

Чи можна зробити шини, які й обганяти дають, і деградують достатньо для піт-стопів? Технічно — так. Питання в тому, хто вирішує що "достатньо". При монополії — вирішує FIA разом з Pirelli за закритими дверима. При конкуренції — відповідь давала б сама гонка. Але ми вже бачили, до чого призводить конкуренція без правил.

І відповідь на це питання Формула 1 вже одного разу отримала. Індіанаполіс. 2005.

---

Шинні війни були красиві й жорстокі одночасно. Вони давали різноманіття, несподівані результати, технологічну гонку. І вони дали Індіанаполіс 2005 — день, коли Ф1 виставив себе на посміховисько перед усім світом.

Монополія Pirelli дала порядок. Але забрала конкуренцію — і разом з нею частину того азарту, коли шини були повноправним учасником чемпіонату.

Формула 1 завжди балансувала між хаосом і контролем. Шини — просто найкращий приклад цього балансу.

Якщо тема зачепила — постав лайк і напиши в коментарях, що думаєш. Підписуйся — попереду ще багато історій, які Ф1 не любить згадувати.