



Паоло Филлизетти *Авторитетный итальянский эксперт Паоло Филлизетти комментирует для читателей F1News.Ru наиболее интересные технические решения, которые использовались командами в Хоккенхайме...*

Гран При Германии, как и гонка, прошедшая две недели назад в Сильверстоуне, была весьма интересной с технической точки зрения. В Англии McLaren впервые попыталась применить «выдувной» диффузор, но затем вынуждена была отказаться от этой идеи, поскольку в нижней части шасси возникли проблемы с перегревом.

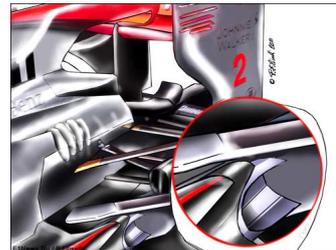
В Хоккенхайме на MP4-25 появилась пересмотренная выхлопная система, более надежная и эффективная, позитивно влияющая на аэродинамические характеристики машины и поддерживающая стабильный аэродинамический баланс. Ferrari уже в третьей гонке использовала свою версию «выдувного» диффузора, впервые представленного в Валенсии, доработав и это решение, и воздуховод, позволяющий менять эффективность заднего крыла.



В Mercedes для своей домашней гонки приготовили целый комплекс небольших обновлений и одно весьма заметное: речь о главном профиле заднего крыла, на центральной секции которого появилось любопытное решение. Благодаря отверстиям, которые видны на рисунке и на фотографии, этот элемент позволяет добиться некоторого повышения прижимной силы, что было весьма кстати в Хоккенхайме и еще больше пригодится в Венгрии в следующий уик-энд.

Williams впервые представила свою версию «выдувного» диффузора в Сильверстоуне, но только в Германии у нас появилась возможность повнимательнее к ней

присмотреться: судя по результатам, эта система несколько лучше показала себя на британской трассе, где, по сравнению с Хоккенхаймом, требуется относительно низкий уровень прижимной силы. **«Выдувной» диффузор McLaren**



Как уже было сказано, в минувший уик-энд McLaren успешно применила новую версию диффузора: внесенные изменения были направлены на предотвращение перегрева. В этой версии выхлопные трубы получили более внешнее расположение, и срез каждой из них теперь, скорее, диагональный, а не перпендикулярный, как было в предыдущем варианте.

### Заднее крыло Mercedes



В Германии Mercedes GP представила новое заднее крыло.

Основная его особенность – два заметных прилива с большими отверстиями, расположенные на средней секции главного профиля, имитирующие эффект дополнительной плоскости. Это решение способствует повышению прижимной силы, генерируемой крылом. Скорее всего, оно сохранится и в Венгрии, поскольку Хунгароринг требует особенно высокого аэродинамического прижима.

### Модернизированная система выхлопа Ferrari



Конструкторы Ferrari внесли изменения в выхлопную систему F10 и доработали боковые каналы диффузора.

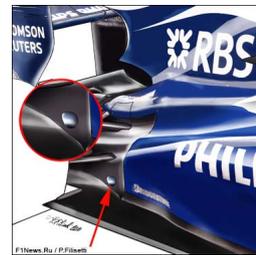
В этом варианте выходы выхлопных труб стали шире и получили диагональные срезы – на контрасте со стандартной перпендикулярной версией, которую мы видели в Валенсии, где это решение было использовано впервые.

**Williams**

**Выдувной диффузор**



Команда из Гроува представила свою версию «выдувного» диффузора еще в Сильверстоуне. Она не очень отличается от оригинальной разработки Red Bull и работает в связке с воздухопроводом, изменяющим эффективность заднего крыла.



Благодаря этим двум элементам скорости машин FW32 выросли, и с Сильверстоуне это было даже больше заметно, чем в Хоккенхайме. В любом случае, ожидается, что к венгерскому этапу чемпионата машина Williams будет дополнительно доработана, чтобы лучше соответствовать характеристикам узкой и извилистой трассы.