



пресс-служба Renault F1 Накануне Гран При Испании пресс-служба Renault F1 подготовила любопытный материал, посвященный органам управления, размещенным на руле машины... «Главная прямая трассы в Барселоне – одна из самых длинных в сезоне, её протяженность – чуть менее километра.

Машина Формулы 1 может проехать это расстояние за 11.5 секунд – это целая жизнь по меркам чемпионата. Выезжая на прямую, гонщики уже переключаются на пятую передачу, так что им остаётся нажать педаль газа до упора.

Роберт Кубица считает, что это отличный шанс отдохнуть, подготовиться к следующему кругу: «В машине вам кажется, что прямая никогда не кончится – в этот момент можно переключить что-то на руле или поговорить с инженером по радио». О каких регулировках идёт речь?

Что может переключить гонщик на руле? «Главные параметры, которыми гонщик может управлять в кокпите – настройки машины, баланс тормозов и регулировка угла атаки переднего антикрыла», говорит главный гоночный инженер Алан Пермейн. «По мере расхода топлива и износа шин, гонщик вносит коррективы, позволяющие улучшить баланс машины.

У Роберта и Виталия есть хорошее понимание влияния этих настроек на поведение машины, кроме того, основываясь на данных телеметрии, мы по радио сообщаем им, что нужно изменить». В среднем гонщики переключают параметры дифференциала каждые пять кругов, но есть кнопки, которые нужно нажимать в отдельных поворотах – к примеру, в Шанхае Виталий переключал режим работы мотора на каждом круге, чтобы эффективно тормозить двигателем в 14-м повороте – хитрой шпильке в конце главной прямой.

Кроме того, гонщики могут менять баланс тормозов от одного поворота к другому. Активно используется и кнопка регулировки угла атаки переднего антикрыла, которая появилась в начале прошлого сезона.

Она позволяет гонщику менять угол на шесть градусов, когда машина находится на трассе. Особенно это полезно во время свободных заездов.

Марк Слейд, гоночный инженер Виталия Петрова: «Управление углом атаки переднего антикрыла позволяет оценить разные варианты настроек, не заезжая в боксы. Мы часто отправляем машину на трассу с базовыми настройками и спрашиваем Виталия о поведении машины с большим или меньшим углом атаки антикрыла».

Есть некоторые регулировки, в которые гонщик может вмешиваться только по команде из боксов. Переключатель оборотов, к примеру, используется, чтоб сберечь ресурс двигателя, а регулятор топливной смеси – для экономии топлива.

Руль – идеальное место для отображения информации во время гонки: «Мы можем вывести на дисплей любые данные, но стараемся не перегружать гонщика проблемами, связанными с работой машины, вроде температуры или давления. Им нужна информация о времени прохождения круга, поэтому на дисплее фиксируется лучший результат, и отображается разница с ним на текущем круге». текст: Дмитрий Бухаров