



По материалам F1Racing Прогноз погоды в Формуле 1 - почти магия.

Одни команды понимают его данные верно, другие допускают ошибки, которые могут серьезно повлиять на ход гонки. Трибуны в Сепанге вздохнули, когда механики Ferrari поставили дождевую резину на машину Кими Райкконена во время Гран При Малайзии, выпустив гонщика на сухую трассу.

Команда ждала дождя, но он начался гораздо позже, когда резина на машине финна была серьезно изношена. «Здесь нельзя говорить об ошибке», считает технический директор Renault Пэт Симондс. «Любой, кто хоть раз видел дождь в Малайзии, знает, что он сразу начинает лить в полную силу».

Мы приезжаем туда уже одиннадцать лет, и я впервые увидел небольшое затишье перед бурей. Эта пауза оказалась неожиданной – в напряженной ситуации решения нужно принимать мгновенно, а прогноз не обеспечивает необходимой точности.

Мы должны знать время начала дождя с точностью до минуты, иначе вынуждены рисковать". Официальный прогноз предоставляет командам служба Meteo France.

Компания устанавливает в пяти километрах от трассы погодный радар, продаёт командам возможность доступа к его данным, и публикует прогноз, который обновляется каждые пять минут. При этом команды могут пользоваться и своими источниками - автономным радаром или наблюдателями, расставленными на разном удалении от трассы.

«Есть два типа дождя», поясняет главный гоночный инженер Williams Род Нельсон.

«Когда идёт грозовой фронт, вы видите скопление туч на радаре за тысячу миль до трассы, знаете скорость ветра, и можете заранее внести коррективы в стратегию гонки, думать о настройках и погоде, которая вас ждёт на дистанции. Если ветра нет, и вы находитесь в жаркой стране, вроде Малайзии, тогда возникают конвективные облака, которые вызывают регулярные дожди - днём влажность растёт, и вы знаете, что с трёх до пяти часов обязательно пройдёт дождь.

Они образуются очень быстро, на высоте около двухсот метров, и их не видно на радаре – вы продолжаете гонку, не зная, что будет дальше". В Монако вероятность такого вида осадков высока из-за сочетания моря и гор...

Пэт Симондс: «На холмистой местности, особенно при жарких температурах, часто бывают непредсказуемые конвективные дожди. Нам остаётся внимательно следить за ситуацией и быть готовым в любой момент принять решение».

Оставим прогнозы, есть ещё один важный фактор - реакция команд и гонщиков на развитие событий... Род Нельсон: «Всегда нужна оценка риска. Если ваш гонщик едет на восемнадцатом месте, и вы знаете, что через пять минут пойдёт дождь, есть смысл пойти ва-банк, чтобы отыгаться.

Если вы занимаете шестую строчку, то велика вероятность потерять несколько позиций, в этом случае нужна консервативная тактика. Многие зависит от обратной связи между гонщиком и командой на пит-уолл.

Гонщик оценивает состояние трассы и температуру шин, а мы знаем, какую резину используют соперники, какое время они показывают на круге. Эти данные нужно сопоставить, учесть возможное ослабление или усиление дождя, свойства асфальта на конкретной трассе, и принять единственно верное решение».

В Формуле 1 разница между победой и поражением иногда слишком мала, порой всё зависит от умения правильно понять прогноз погоды, от точного расчёта... или простой удачи. текст: Дмитрий Бухаров