



Autosport, Крэйг Скарборо В ходе работы над McLaren MP4-24, продолжавшейся более полутора лет, команде пришлось пересмотреть каждый элемент конструкции, чтобы добиться эффективной работы обновленной аэродинамики и максимального уровня сцепления, которые могут обеспечить слики.

Монокок полностью новый, с высоко расположенной передней секцией. Ее венчает закругленный, постепенно опускающийся книзу носовой обтекатель.

Нос длинный, профиль его нижней части выполнен в стиле Renault R28, что позволяет снизить давление воздуха и повысить прижимную силу под обтекателем. Переднее крыло, знакомое по прошлогодним тестам, выглядит сложнее, чем аналогичные узлы на машинах конкурирующих команд: его плоскость состоит из двух элементов.

Интересно, что подвижным является только верхний элемент: в соответствии с требованиями технического регламента 2009-го года, гонщик может регулировать его угол атаки, меняя положение переключателя, расположенного на руле. На машине, представленной сегодня, установлены самые простые дефлекторы, хотя на переднем сплиттере можно видеть Т-образную направляющую, которая в какой-то мере позволяет компенсировать потери, связанные с тем, что других деталей корпуса в этом месте нет.

Но больше всего отличий от прежних моделей мы видим в конфигурации боковых понтонов. Конструкторы McLaren решили оставить их высокими и тонкими, чтобы максимально использовать пространство между задними колесами для обеспечения достаточного охлаждения; воздушный поток выходит в районе так называемого «бутылочного горлышка» на уровне нижней части корпуса машины. Выхлопные трубы характерной формы расположены довольно высоко и смещены назад.

На моторном кожухе машины, представленной сегодня, нет отверстий для выхода

горячего воздуха, которые, очевидно, появятся, когда тесты будут проходить в условиях более высоких температур. Задней части обтекателя коробки передач придана V-образная форма, что облегчает выход воздуха из боковых понтонов и снижает турбулентность потока над диффузором.

Верхней частью корпус напоминает MP4-23 с его сложной структурой, обеспечивающей безопасность при перевороте машины, и «горбатым» хвостовым плавником. Заднее крыло тоже чем-то напоминает предыдущие конструкции: торцевые пластины с закрылками и тремя прорезями для снижения аэродинамического сопротивления, что весьма критично, поскольку само крыло более узкое и крутое.

В 2008-м году двигатель был значительно модернизирован, и на машине стоит тот же силовой агрегат, но адаптированный к требованиям нового регламента: снижено число оборотов и увеличен ресурс. На двигателе установлен блок KERS, соединенный с коробкой передач, выполненной из углепластика.

Блок находится в нише в задней части монокока, где обычно размещался масляный резервуар; расположение последнего пришлось изменить. Система KERS также включает блок управления и аккумуляторные батареи, запасующие энергию, вырабатываемую специальным генератором.

Всему этому нашлось место внутри боковых понтонов; в левом сделано дополнительное отверстие для охлаждения компонентов KERS. Работа над машиной 2009-го года продвигается столь успешно, что на сегодняшней презентации журналистам продемонстрировали второе шасси MP4-24, а первое уже находится в Португалии, где завтра Педро де ла Роса начнет его обкатку.

На тесты в ходе сезона наложен запрет, поэтому McLaren построит только пять шасси, а не шесть, как в прежние годы. текст: Андрей Лось