



Autosport, Крэйг Скарборо Вслед за Williams свою презентацию в Портимао провела и Renault F1, представив журналистам новую машину, R29.

Своим обликом она мало напоминает предыдущие модели, прежде всего отличаясь от них иной раскраской, формой носового обтекателя, а также необычной конфигурацией воздухозаборников боковых понтонов. Носовая часть имеет достаточно резкие грани, и в ней эксперты британского Autosport все же усмотрели некую преемственность с R28.

Средняя часть переднего крыла аэродинамически нейтральна – в соответствии с требованиями FIA, – но чтобы каким-то образом увеличить прижимную силу, конструкторы Renault придали той части носового обтекателя, что находится позади крыла, особую форму. Здесь нос получил утолщение, достигнув максимальной ширины, разрешенной регламентом, которое занимает пространство позади креплений крыла.

В этом месте возникает эффект трубки Вентури: под обтекателем создается область низкого давления, и на переднюю ось, соответственно, действует прижимная сила. На концах двухэлементного переднего крыла располагаются торцевые пластины весьма крупных размеров, направляющие воздушный поток поверх колес для снижения аэродинамического сопротивления.

Перед боковыми понтонами, по идее, в дальнейшем должен появиться либо дефлектор, либо специальное крыло, но передний сплиттер организован также, как и на других машинах 2009-го года, с характерной кромкой, проходящей по всему краю. Renault продолжает использовать вертикальный сплиттер, расположенный между полом и поднятой носовой частью, выдвинутый до передних колес. Боковые понтоны R29 имеют характерную усеченную форму передней части, а также дополнительные отверстия для охлаждения системы рекуперации кинетической энергии Magneti Marelli.

Понтоны переходят в область «бутылочного горлышка» (задняя часть корпуса), и выходы их воздухозаборников имеют весьма необычную форму. Наверху понтона выходного отверстия нет (хотя правилами оно разрешено), но его задняя часть расширяется в области, которая находится между узлами подвески.

Дополнительное выходное отверстие находится выше коробки передач. Над этой областью располагается кожух в виде плавника, подобно тому, что на тестах в воскресенье использовала Toyota. Диффузор и узел безопасности, расположенный в задней части машины, выполнены достаточно традиционно, но задние амортизаторы расположены иначе, поскольку по-новому сориентированы торсионы: амортизаторы теперь находятся внизу внутри титанового кожуха коробки передач. текст: Андрей Лось