



Autosport Кто-то из команд является приверженцем скорейшего введения систем KERS (например, BMW), кто-то считает, что с новыми технологиями надо бы повременить еще сезон, но аргументы, которые стороны приводят сегодня, вскоре могут оказаться несостоятельными.

Как считают специалисты, пока никто не обладает достаточной информацией, чтобы прийти к окончательному выводу: KERS действительно дает какое-то преимущество в скорости, или многочисленные сложности, связанные с внедрением, сведут на нет возможные плюсы? Одним из факторов могут оказаться новые шины, точнее, новая версия старых, хорошо забытых сликов, которую все команды будут использовать в 2009-м.

Первые более-менее продолжительные тесты KERS пройдут во второй половине ноября в Барселоне, а пока остается исходить из расчетов, не подкреплённых практикой. По расчетам, эти системы позволят отыгрывать до 0,3 сек на круге, однако детальный анализ ситуации даёт не столь оптимистичные выводы.

Перед всеми командами, предполагающими использовать KERS, стоит проблема изменения развесовки машины, ведь система добавляет к общей массе около 60 кг, которые приходится на её заднюю часть. Уже это по меркам Формулы 1 является весьма заметным гандикапом, но дополнительные сложности связаны с характеристиками новых сликов Bridgestone.

Инженеры ожидают, что для оптимального использования сликов потребуются максимально загрузить передние колеса машины. Возникает вопрос: как это сделать, если в её задней части появятся довольно увесистые "железки", которых раньше не было?

В командах надеются, что уже первые тесты многое прояснят. Глава Honda Racing Росс Браун рассказал британскому Autosport, что в реальности системы KERS не обещают каких-то особых преимуществ.

Росс Браун: «Разница невелика, и многое зависит от того, какие закономерности мы обнаружим в поведении шин, когда начнем более активно ими заниматься. Мы рассчитали, какого распределения веса нам бы хотелось достичь с учетом того, что на машине установлена KERS.

Но если это соотношение придется менять, то, конечно, перемещать элементы KERS внутри машины будет весьма сложно. Но всё зависит от точности наших расчетов. Если начнется поиск компромисса в вопросе распределения веса, может оказаться, что вы потеряете то потенциальное преимущество, которое дает KERS.

Можно говорить о 0,25, или 0,3 сек на круге, и все это легко растерять, если машина неэффективна». Технический директор Williams Сэм Майкл говорит, что команда намерена гибко подойти к этой проблеме: «Все упирается во взаимную зависимость оптимальной развесовки и времени прохождения круга.

Можно спроектировать машину с любым распределением веса, изменять колесную базу, или геометрию подвески, чтобы добиться желаемого результата без использования балласта. Все зависит от того, какого результата нужно достичь.

Если говорить о шинах, то в случае со сликами передние колеса обеспечивают более высокий уровень сцепления с трассой, чем задние, и ситуация подсказывает, что вес машины надо сместить вперед. Но слики работают не так, как резина с канавками, они по-разному ведут себя при разной температуре, но пока не начнутся тесты, мы не сможем достоверно судить об этом.

Оптимальной развесовки не бывает: она может изменяться не только от трассы к трассе, но и зависеть даже от температуры полотна. В случае с KERS, сначала надо добиться, чтобы эти системы были безопасны и надежны, а уже потом говорить о возможных скоростных преимуществах. Когда обе задачи будут выполнены, тогда мы начнем применять KERS в гонках».

Сэм Майкл упомянул о характерной особенности нового поколения сликов: передние шины обеспечивают более высокий уровень сцепления, чем задние. Это объясняется тем, что команды наложили вето на попытки Bridgestone уменьшить размер передних шин, поскольку подобный шаг мог бы привести изменению аэродинамики машины и характеристик подвески.

Директор департамента разработки гоночных шин Хирохиде Хамашима пояснил: «Мы предложили уменьшить размер передних шин, но команды отказались. В связи с этим мы изменили конструкцию задней шины, чтобы увеличить уровень сцепления, но пока нам не удастся найти компромиссное решение.

Если команды будут проектировать шасси в том же ключе, как в этом году, они столкнутся с проблемой избыточной поворачиваемости, так что в начале преимущество получат те из них, чьи машины страдают недостаточной поворачиваемостью. Но у всех будут свои сложности, потому что KERS добавит веса задней части шасси».

Росс Браун все же допускает, что на каких-то трассах KERS могут действительно оказаться полезными: «Они могут дать стратегическое преимущество. На некоторых трассах на старте машины с такими системами могут обойти машины без KERS на два или три корпуса.

Там, где на прямой отрезок перед первым поворотом недостаточно длинный, выигрыша не будет, но на нескольких автодромах KERS может заметно повлиять, позволив отыграть две-три позиции». текст: Андрей Лось