



Пресс-служба Williams Легенда Формулы 1, бывший гоночный инженер Найджела Мэнселла и Айртона Сенны, Дики Стэнфорд - частый гость на страницах F1News.Ru.

*В начале сезона мы ещё раз представили его читателям, летом Дики дал эксклюзивное интервью для нашего сайта, а на этой неделе рассказал журналистам пресс-службы команды о том, из чего складывается обычный тестовый день для механиков и инженеров Williams... Дики Стэнфорд: «В день тестов вы просыпаетесь с мыслью: "Я только что лег!" - мы должны покинуть гостиницу около семи утра.*

Это зависит от удаленности от автодрома, поэтому команда старается бронировать места в ближайшем отеле. Приехав на трассу, каждый из нас должен решить множество задач, поэтому нужно плотно позавтракать.

Обычно механики сразу отправляются в боксы, чтобы поднять температуру мотора и коробки передач - машина не может выехать холодной, а инженеры проводят брифинг. У нас есть час до того, как нужно заводить мотор.

Мы обсуждаем программу дня и вносим коррективы, которые зависят от полученного задания, результатов прошлых тестов, технических проблем и прогноза погоды. Те, кто работает с шинами, тоже знакомятся с прогнозом - им нужно оперативно корректировать температуру и давление в шинах, чтобы состояние резины точно соответствовало программе.

С тех пор, как количество комплектов резины для гонок и тестов ограничено, их работа стала чуть легче, тем не менее, здесь нужен методичный ум, чтобы всё сделать верно. Один из механиков сменил аккумуляторы в системе телеметрии - на каждой трассе, у каждой из команд, есть три набора для хронометража.

Потом нужно сменить аккумуляторы для систем радиосвязи, а примерно за час до начала сессии будет заведен мотор и начнется проверка электроники и гидравлики - мы называем эту процедуру "Box-run". Перед тем, как машина покинет боксы, каждый сотрудник наденет наушники, мы проверим радиосвязь, а тест-менеджер проедет круг, чтобы уточнить состояние трассы и проверить наличие маршалов и защитных барьеров.

Сейчас тесты ограничены, поэтому команды стараются использовать доступное время с максимальным эффектом - примерно за минуту до начала сессии во всех боксах заведут моторы, и кто-то уже поедет к выезду с пит-лейн. Мы начинаем день с одного инсталляционного круга, а потом возвращаем машину в боксы, чтобы провести ещё одну процедуру проверки.

Через двадцать минут машина вернётся на трассу и мы начнем программу дня. Обычно тесты посвящены анализу работы шин – их температуре и эффективности на дистанции, проверке работы тормозов и систем охлаждения.

Программное обеспечение часто меняется, поэтому нужно проверить взаимодействие с коробкой передач и индикацию на руле. Порой вы слышите о том, что команды работают с настройками - мы что-то меняем, а потом записываем эффект - в этот момент важна не скорость, а последствия изменений.

Тестируются и новинки - необходимо убедиться в их надежности до того, как команда примет решение об использовании новых узлов в гонке. Мы продолжаем работу, стараясь перенести все доработки машины, требующие продолжительного времени, на обеденный перерыв гонщика.

Красные флаги после аварий, возможная остановка тестов - программа всё время корректируется, чтобы эффективно использовать отведенное время. Обычно трассы закрываются в 17 или 18 часов, гонщики отправляются к журналистам, а механики собирают информацию о выполненной программе и готовят машину к следующему дню.

Многие детали имеют ограниченный ресурс и должны быть заменены, шинники осмотрят резину и размонтируют комплекты, что не использовались в течение дня. Потом проходит брифинг с участием гонщиков, телеметристов, представителей

поставщика моторов - Toyota, шинников - Bridgestone, и инженеров, которые приехали на тесты, чтобы проверить эффективность новых узлов на реальной трассе.

Мы обсуждаем всё, что произошло за день, и расставляем акценты на следующий - ничего нельзя упустить, инженеры составят список задач для механиков и распишут составы резины. Для сравнительных тестов определенных узлов составляется расписание - пока тестируется один, должен быть готов следующий, поэтому от программы зависит количество оборудования, которое мы привозим с собой.

Составляется окончательное расписание, механики приводят машину в соответствие с программой, с которой начнётся новый день - часто это заканчивается после полуночи. Мы едем в гостиницу и с удовольствием спим несколько часов, прежде, чем цикл повторяется снова. Тесты - они требуют стойкости!» текст: Дмитрий Бухаров