



Официальный сайт чемпионата *Благодаря удаче, выбору времени или стечению обстоятельств, большинство гонок Формулы 1 проходит при сухой погоде, но дождь, подчас, вносит уникальное разнообразие в плавное течение уик-энда.*

Для любой погоды – от раскалённого сухого асфальта до трассы, поливаемой ливнем, компания Bridgestone разработала специальные шины, и сейчас, когда участники чемпионата готовятся к визиту в Японию, где год назад состоялась одна из самых дождевых гонок сезона, самое время поговорить о дождевой резине. На каждый уик-энд гонщики получают четыре комплекта промежуточной и три комплекта дождевой резины, тогда как шин для сухого асфальта - четырнадцать комплектов, по семь основного и семь опционного (с полоской), более мягкого состава.

«Не припоминаю, чтобы в какой-нибудь уик-энд все заезды проходили на мокрой трассе, но если бы подобное произошло, у нас хватило бы дождевых шин», - говорит Хирохиде Хамашима, глава отдела гоночных шин компании Bridgestone. - Резина для сухой погоды держит асфальт, словно скотч, в то время как дождевая резина подобна муке: добавьте воды, и она становится липкой - в дождь такие шины изнашиваются гораздо меньше, чем на сухой трассе. В принципе на мокром асфальте и сухая резина изнашивается медленнее, но она не обеспечивает должного сцепления.

Уровень сцепления всегда зависит от конкретного участка трассы. Именно поэтому дождевые гонки столь привлекательны для зрителей – гонщики не могут знать, что ждет их в том или ином повороте».

Компания Bridgestone выпускает два типа дождевой резины для Формулы 1. Пресса и болельщики называют их «промежуточным» и «дождевым», но официальное наименование FIA – "Wet" и "Extreme Wet". Каждый тип рассчитан на определенные условия: если на трассе появляются лужи, используются шины для сильного дождя, которые способны отводить в два раза больше воды, чем промежуточные.

У этих шин более сложный и глубокий рисунок протектора, они напоминают обычную, «гражданскую» продукцию Bridgestone. Промежуточная резина используется, когда на трассе практически нет луж.

«Самое трудное – угадать с выбором шин в момент изменения погодных условий, - поясняет Хамашима. – Резина должна соответствовать состоянию трассы, вспомните Гран При Великобритании - условия менялись очень быстро, и правильные шины гарантировали лучшее время на круге». Создание рисунка протектора – один из самых сложных аспектов производства дождевых шин....

«Разрабатывая рисунок, мы проводим специальные гидрологические тесты. Полученная информация используется и для гражданских моделей, ведь концепция во многом идентична, - уточняет Хамашима. – Хорошая дождевая шина работает в широком диапазоне, это основное требование к дорожной продукции.

Для гонок мы пытаемся создать резину, способную работать и на мокрой, и на залитой дождем трассе, кроме того, она не должна менять баланс машины, чтобы команды имели прежнюю свободу в выборе стратегии. Обычные водители не могут позволить себе роскошь пит-стопа, поэтому гражданские шины должны функционировать в более широком диапазоне».

Разумеется, шины для сильного дождя могут использоваться и в сухую погоду, но очень недолго. «Эти шины по определению должны использоваться в дождь, в сухую погоду они не эффективны, - говорит Хамашима. – Они быстро изнашиваются, перегреваются, поэтому на подсыхающей трассе пилоты часто заезжают на мокрые участки, чтобы их охладить, если стратегия не предусматривает скорый пит-стоп».

Каково будущее дождевой резины в Формуле 1? Серия GP2 использует универсальные шины с косым протектором, который изнашивается на подсыхающей трассе, меняя свои характеристики с дождевых на промежуточные. «В Формуле 1 мы обрели бесценный опыт, и универсальные шины в GP2 – очень интересная идея, - говорит Хамашима. – У нас есть подобная разработка и для Формулы 1, но регламент предусматривает наличие двух типов резины, поэтому пройдет еще некоторое время, прежде чем мы увидим новинку в рамках гоночного уик-энда». текст: Валерий Карташев