Гран При Бразилии 2008 года станет последней гонкой с использованием шин с канавками в Формуле 1…

Канавки появились в 1998-м, одиннадцать лет назад, когда руководство FIA обязало производителей резины сократить площадь контакта шин с асфальтом, чтобы снизить скорости в Формуле 1. Тогда это решение вызвало критику со стороны гонщиков и конструкторов, и тем и другим пришлось адаптироваться к новым условиям, бороться с эффектами, вызванными неоднородностью внешнего слоя - гранулированием и пузырением, которые были не столь заметны на сликах, и преимущество получили те, кому удалось добиться максимума в этих условиях. За одиннадцать лет состав и конструктив шин серьезно изменились, в последние годы появилась белая полоска, позволившая различать использование двух составов на дистанции, а в Гран При Японии шинники заполнили полоски зеленой краской, чтобы подчеркнуть важность решения экологических проблем, но скоро канавки уйдут в прошлое - в 2009-м в Формулу 1 вернутся слики.

Этапы работы вспоминает глава гоночного подразделения Bridgestone Хирохиде Хамашима...

Хирохиде Хамашима: "Работа над шинами с канавками стала серьёзным испытанием для Bridgestone.

Прежде у нас был опыт работы только со сликами, и инженерам предстояло решить революционную задачу, обеспечив командам Формулы 1 эффективное сцепление с асфальтом в условиях нового регламента. Мы начали тестировать шины с канавками в 1997-м, с Деймоном Хиллом, и тогда это была доработанная версия обычных гоночных шин, позволившая оценить разницу в эффективности и требования к новой резине.

Довольно скоро мы обнаружили, что износ передних шин превышает норму, резина сильно гранулируется и нужно корректировать её состав.

Одной из команд, для которых мы поставляли резину в сезоне 1998 года, была McLaren, и конструкция их машины учитывала меньший размер и особенности передних шин. Мы много консультировались с Эдрианом Ньюи, который внес серьезные коррективы в конструкцию после первых тестов.

Сезон 1998-го был незабываемым, мы конкурировали с компанией Goodyear, которая много лет работала в Формуле 1, и добились преимущества.

Еще больший вызов ждал нас в 1999-м, когда мы поставляли резину всем командам, а потом у Bridgestone появился новый и очень сильный конкурент. Компания Michelin пришла в 2001-м, и работа над шинами сразу ускорилась.

Мы разработали новые конструктивы, позволившие обеспечить хорошее сцепление при минимальном износе - эти несколько лет позволили добиться существенного прогресса в понимании взаимодействия шин с асфальтом. В последние годы мы вновь поставляли резину для всех команд, и философия изменилась.

Конкуренции нет, нет смысла делать все более быструю резину - мы гарантируем командам стабильность и равенство, а они должны добиться большего от использования резины, корректируя конструкцию и настройки машин. В 2007-м мы видели, что одним это удаётся лучше, у других занимает больше времени, но в конце сезона 2008-го разница между машинами стала минимальной, все научились работать с

резиной, и теперь всех нас ждет новое испытание.

Команды сосредоточились на новых машинах, мы напряженно работаем над сликами, используя накопленный опыт. Сезон 2009 года обещает быть невероятно интересным".
текст: Дмитрий Бухаров