



Питер Уиндзор. F1 Racing Термочехлы, предназначенные для прогрева резины перед установкой на машину, едва не были запрещены регламентом на сезон 2009 года, но в FIA прислушались к мнению команд, временно отложив запрет.

В следующем сезоне слики сменяют шины с канавками, но они по-прежнему будут дожидаться встречи с машинами в чехлах, которые за последние годы из утилитарных устройств, способных поддерживать необходимую температуру, превратились в высокотехнологичные компьютерные системы, помогающие инженерам в работе. У системы, которая дебютировала в Williams, а потом появилась у Honda, есть возможность параллельного отслеживания шести параметров.

На сенсорном экране можно следить за температурой оправы, шины и ее боковины, позволяя компенсировать, к примеру, проблемы с прогревом резины во время квалификации. Если нужную температуру набрать не удастся, то компьютер изменит режим для следующего комплекта - шины можно разогреть до 110 градусов, если это необходимо.

Есть и еще несколько интересных функций, к примеру - "продувка шин", об этой особенности рассказывает Майк Друри - представитель компании MA Horne, которая занимается разработкой электронных блоков управления термочехлами, параллельно работая на министерство обороны Великобритании. Майк Друри: "Идея продувки в том, чтобы удалить следы влажности внутри шины, ведь когда температура меняется, может образоваться конденсат, капли влаги, влияющие на баланс колеса.

Чтобы этого избежать, шины под давлением накачиваются смесью газов, разогретых до 60 градусов, проходит несколько таких циклов, потом давление снижается до атмосферного, и шина накачивается вновь. Новая система позволяет сократить время - прежде приходилось вручную задавать множество параметров, поднимать и снижать температуру - представьте, что у вас 28 комплектов, с каждым из которых нужно проделать эту операцию.

Сейчас достаточно коснуться экрана, остальным займется автоматика". Подобные технологические новинки увеличивают расходы, с этим трудно спорить, к тому же в FIA считают, что болельщикам будет интересно следить за тем, как гонщики выезжают из боксов на непрогретой резине.

Однако, экономии здесь нет - команды по-прежнему использовали бы термочехлы на тестах, чтобы не терять драгоценное время на прогрев шин, а сразу включиться в работу по оценке эффективности очередных новинок. Другие считают, что это как раз тот случай, когда сотрудничество с Формулой 1 помогает научным лабораториям, а разработанные технологии могут найти применение и в других сферах.

"Я бы не хотел такого запрета - Формула 1 на холодных шинах так же неуклюжа, как дорожная машина с полностью нажатой педалью газа, а бороться за сокращение затрат можно и другими способами - команды увеличили ресурс мотора и коробки передач, что благоприятно сказалось на бюджете", - считает Друри. - Кроме того, наши разработки находят применение и в других областях - мы работаем для того, чтобы оптимизировать технологические процессы, добившись максимального эффекта за минимальное время, и я считаю, что результаты этого сотрудничества еще раз говорят о том, что Формула 1 активно помогает науке". текст: Дмитрий Бухаров