



ДАНИИЛ КВЯТ СТАЛ САМЫМ МОЛОДЫМ  
ГОНЩИКОМ, НАБРАВШИМ ОЧКИ В «ФОРМУЛЕ-1»



ДВЕ ПАРЫ ПЕРЕДНИХ ДЕСЯТИДУЙМОВЫХ КОЛЕС  
ОБЕСПЕЧИВАЛИ БОЛИДУ ЛУЧШУЮ АЭРОДИНАМИКУ

RUSSELL WORTH/WIKIFEDIA.ORG

AL SOBOH/PIA

претили их в 1982-м, после того как построенный по такой схеме Williams поехал уж слишком быстро.

Можно также вспомнить знаменитый «Пылесос», как прозвали Brabham, на котором Ники Лауда в 1978-м успел выиграть одну гонку, пока технологию не запретили. Идея была также проста: в задней части машины размещался массивный вентилятор. По документам он отвечал за охлаждение двигателя, а по факту высасывал воздух из-под машины, создавая все ту же разреженную среду, обеспечивавшую дополнительную прижимную силу. Или вот еще: в конце 90-х годов прошлого века McLaren взял на

вооружение моторы, в которых использовался сплав бериллия и алюминия. Легкий, прочный, позволяющий прибавить мотору мощности. Но дорогой, сложный в изготовлении (к тому же в процессе производства канцерогенный) и вообще какой-то уж совсем экзотический. Надо ли говорить, что последовал запрет. Причем на использование любых экзотических материалов.

**ТЕХНОЛОГИИ В МАССЫ** Однако за время своего существования «Формула-1» дала миру автомобилей и массу технологий, которые стали использоваться

в гражданских автомобилях. Скажем, коробки передач с двойным сцеплением, или по-научному преселективные автоматы. Впервые такие коробки (в полуавтоматическом варианте) появились на Ferrari 640 в конце 1990-х. Долгое время они обкатывались в «Формуле-1», а сейчас ими оснащают свои машины все ведущие производители мира. Или антипробуксовочная система. В «Формуле-1» она продержалась всего четыре года — с 1990-го по 1994-й, после чего попала под запрет, поскольку слишком уж сглаживала огрехи пилота. Но в гражданской жизни пришлось весьма кстати. А еще можно вспомнить различные системы рекуперации кинетической энергии, которые активно используются в становящихся все более востребованными машинах с гибридной силовой установкой. Нарботки, касающиеся аэродинамики, благодаря которым удалось существенно снизить коэффициент аэродинамического сопротивления у гражданских машин, что тут же сказалось в лучшую сторону на их экономичности. Собственно, даже так называемый мультируль с кнопками и крутилками списан со штурвалов формульных машин. Ну и, конечно, нужно упомянуть об огромном багаже знаний и наработок, касающихся использования новых материалов, масел, типов топлива и т. д. Все это так или иначе доходит до рядового водителя.

А сейчас, именно в сезоне 2014 года, в «Формуле-1» начинается новая эра, которая вскоре весьма ощутимо повлияет на рядовые автомобили. Речь о возвращении турбомоторов. Тех самых, что когда-то запретили, а теперь ввиду насущной необходимости вернули.

Если коротко, то краеугольным камнем технического регламента-2014 является переход с атмосферников V8

объемом 2,4 л на турбированные V6 объемом 1,6 л. Дело в том, что автопроизводители либо сокращают, либо планируют вовсе отказаться от использования атмосферников (Volkswagen уже с 2017 года). Гигантам индустрии необходимо уложиться в нормативы экологичности и экономичности моторов, установленные в ЕС. Оставаться вне модных трендов FIA не желает, а потому ввела новый регламент в действие, несмотря на нытье команд, представители которых справедливо замечают, что турбо — это куда дороже и сложнее, чем атмосферники. Несмотря на возражения зрителей, которым не нравится звук новых двигателей, на сетования пилотов, которым нужно приноравливаться к новой технике.

А ведь одним появлением турбины дело не ограничивается. Силовая установка формульных машин вообще получилась очень сложной. В ней помимо ДВС есть еще и усовершенствованная система рекуперации энергии (ERS), которая теперь состоит из двух мотор-генераторов. Первый — MGU-H — работает за счет потока выхлопных газов, второй — MGU-K, как и раньше, использует энергию торможения задних колес. При этом емкость аккумуляторов увеличена в десять раз, что позволяет использовать ERS, дающую прибавку в 160 л. с., в течение почти 34 сек. на круге против 6,6 сек. в прежней версии. И тут чувствуется явный реверанс в сторону вышеупомянутых «гибридов».

А еще уменьшен объем топливного бака, в коробке передач появилась восьмая передача, машина не должна тратить больше 100 кг топлива в час, за сезон гонщик может использовать только пять моторов. Все это уже по-клон тем, кто выступает за экономичность и надежность.

И как показала первая же гонка сезона — Гран-при Австралии, далеко не все производители хорошо готовы к нововведениям. Лидирует пока Mercedes, который (как и другие компании из «большой немецкой тройки») раньше других стал уделять внимание «новым» турбинам и прочим инновациям. Ferrari и Renault пока отстают. Даже несмотря на то что обе компании могут похвастать созданием целого ряда чемпионских моторов. Впрочем, в одном можно не сомневаться: уже к концу сезона тот же Renault, у которого пока есть некоторые проблемы с надежностью, большую часть из них решит. Для российских болельщиков, к слову, это достаточно важно. Ведь именно французские двигатели использует команда Того Rosso, за которую выступает Даниил Квят. Пилот, которому прочат успешное будущее.

Наша публика воочию сможет увидеть Квята как раз в конце сезона — в середине октября, когда состоится первый в истории Гран-при России. Его примет Сочи. Отчасти — даже сочинский Олимпийский парк, ведь трасса частично пройдет по его территории. Там вот-вот возобновится активное строительство, приостановленное на время проведения Игр. ■

**ЗА ВРЕМЯ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ «ФОРМУЛА-1» ДАЛА МИРУ АВТОМОБИЛЕЙ МАССУ ТЕХНОЛОГИЙ, КОТОРЫЕ СТАЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В ГРАЖДАНСКИХ МАШИНАХ: КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ С ДВОЙНЫМ СЦЕПЛЕНИЕМ, АНТИПРОБУКСОВОЧНУЮ СИСТЕМУ, МУЛЬТИРУЛЬ**



ГРАН-ПРИ РОССИИ СОСТОИТСЯ В СОЧИ  
СПУСТЯ ВЕК ПОСЛЕ ПОСЛЕДНЕЙ,  
ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ ГОНКИ

СНИМКИ: АЛЕКСАНДРОВ/ФОТОАРХАС

## ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛИГОН