

Formula1Tech Blog: Az Ausztrál Nagydíj pénteki eseményei

by Papp István - szombat, március 26, 2011

<http://www.formula1tech.hu/formula1tech-blog-az-ausztral-nagydi-j-penteki-esemenyei/>



A mai nappal végre elindult Formula-1-es világbajnoki sorozat sokak által várt 2011-es szezonja. Azt hiszem a technikai szabályzatban eszközölt módosítások láttán joggal bízhatunk benne, hogy érdekes idénykezdet vár ránk. Olyan változások kerültek bejegyzésbe, mint például a pilóta által menetközben állítható hátsó légtérrel? szárny használata, vagy az F1-ben el?ször 2009-ben bemutatkozott, majd a tavalyi évben mell?zött Kinetikai Energia Visszanyer? Rendszer visszatérése. Természetesen tovább folytathatnám ezt a felsorolást, de helyette inkább szeretném a figyelmedbe ajánlani a [“Technikai szabályváltozások 2011-ben”](#) cím? írásomat, amelyben igyekeztem összefoglalni a változások részleteit.

Nos, térjünk hát vissza a szezonnyitó ausztrál futam pénteki napjára. A szezon el?tti teszt sorozatok alkalmával már láthattuk, hogy a csapatok hogyan próbáltak megbirkózni az újonnan bevezetett kötelező módosításokkal. Akadt olyan istálló a mez?nyben, aki a KERS-sel küszködött, és voltak olyanok – ?k voltak többen -, akik az új gumibeszállító, a Pirelli által biztosított gumiabroncsok túlzottan gyors kopására panaszkodtak. Azt azonban el kell ismerni, hogy bárhogyan is alakultak a teszteken teljesített körid?k, az új konstrukciók majd csak versenykörülmények között fogják igazán megmutatni valódi formájukat.

A melbourne-i hétvége els? napján a Red Bull Racing és a Ferrari hozta a formáját, és az eredménykijelz? els? sorait kibérelték maguknak, de a hétszeres világbajnokot, Michael Schumachert foglalkoztató Mercedes GP is kimutatta a foga fehérjét, majd a második szabadedzés során már a McLaren Mercedes is odaférk?zött mez?ny élére.

Ezek alapján azért már lehet némi képet látni a csapatok er?sorrendjét illet?en, de messzemen? következtetéseket levonni azt hiszem nem lenne szerencsés. Mondom ezt többek között azért is, mert a Pirelli többféle gumikeveréket biztosított az edzésekre, így attól függ?en, hogy ki milyen beállítást használt, és ehhez milyen gumikeveréket tett fel az autóra, igencsak befolyásolta a körid?ket. Ha figyelembe vesszük, hogy a melbourne-i versenypálya utcai szakaszokat tartalmaz – amely igencsak rossz tapadási jellemz?ket tesz lehetővé a hétvége els? felében -, és mindemellett a menetközben állítható hátsó

szárny is ott van az autókon, a jobb tapadás és az aszfalt mielőbbi felgumizása érdekében jobb választás a lágú keverék használata, hiszen ezzel komoly előnyökre is szert lehet tenni. Természetesen ez csak akkor lehet igaz, ha ehhez jó mechanikai- és aerodinamikai tapadást biztosító beállításokat használ a pilóta.

A középmezőnyt illetően úgy tűnt, hogy a Toro Rosso, a Williams és a Sauber harcolt egymással, de természetesen más csapatok is szeretnének beférkőzni ebbe a csomagba. Pontosan ezért én úgy vélem, hogy a középmezőny lesz az, ahol érdekes csaták bontakozhatnak majd ki.

A tavalyi évben debütált Hispania, Virgin és a Lotus sajnos úgy tűnik nem tud előrébb lépni, hiszen mindkét szabadedzésen a sor legvégén végeztek. Ez a HRT részéről nem is annyira meglepő, hiszen anyagi gondjaik miatt be sem tudták még fejezni az idei évre szánt versenyautójuk építését.

A háromnapos hétvége előtt az FIA [változtatott](#) a menetközben állítható hátsó szárnyak használatára vonatkozó előzési zóna hosszán, és az előzetesen jelzett 600m-es táv helyett 867m-en lesz lehetsége a pilótáknak használni az új rendszert a verseny folyamán. Ez talán önmagában véve jó irányú módosítás, de személy szerint egy kicsit úgy érzem, hogy ez további, talán felesleges komplikációt is okozhat a versenyzőknek.

A holnapi nap a harmadik szabadedzéssel, és még inkább az azt követő időmérővel minden bizonnyal további izgalmas pillanatokot tartogat számunkra, és talán pontosabb képet kaphatunk majd a mezőnyben uralkodó erőviszonyokról. Érdekes versenyhétvége előtt állunk, bár azonban azt is el kell ismerni, hogy a melbourne-i pálya jellemzőiből eredően ez a ring nem azon helyszínek közé tartozik, ahol valóban teljes mértékben ki lehet aknázni az autók valódi teljesítményét.

Ami azonban biztosra vehető, hogy az aszfalt a megtett körök számának növekedésével egyre jobb tapadást fog biztosítani, és a csapatok is összehozzák a legoptimálisabb beállításokat, amivel majd a vasárnapi futam rajtrácsáról megkezdik az 58 körös versenyt.

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

Rating: **0** (from 0 votes)

PDF generated by Kalin's PDF Creation Station