

Formula1Tech Blog: Melyik 2011-es szabálymódosításnak van igazán pozitív hatása az F1-re?

by Papp István - szombat, augusztus 06, 2011

<http://www.formula1tech.hu/formula1tech-blog-melyik-2011-es-szabalymodositasnak-van-igazan-pozitiv-hatasa-az-f1-re/>



Az elmúlt napokban lezárult a Formula1Tech Blog legutóbbi szavazása (**Melyik 2011-es szabálymódosításnak van igazán pozitív hatása az F1-re?**), amely során arra voltam kíváncsi, hogy az idei évben bevezetett technikai szabálymódosítások közül a megítélések szerint melyiknek van nagyobb jelentősége a versenyek izgalmának fokozása tekintetében.

Azt hiszem nem tévedek túlságosan nagyot, ha azt mondom, hogy a 2011-es szezonra bevezetett változtatások kétségtelen, hogy hatással vannak a versenyek lebonyolítására. Azzal kapcsolatban már minden bizonnyal megoszlanak a vélemények, hogy ezek közül melyik milyen hatással van jelen.

A korábbi években használatos Bridgestone gumiabroncsok helyett az idén már a **Pirelli** által készített papucskok vannak használatban, amelyek specifikációi igencsak eltérnek a japán cég egykori termékeitől. Kétségtelen, hogy már ez önmagában véve is alaposan átformálta a csapatok boxstratégiáit, ami pedig kihat a versenyek történéseire is. Mint ahogyan az a legtöbb szabálymódosítás esetén elmondható, úgy a gumibeszállító-váltás kapcsán elállt helyzetet illetően is voltak, illetve vannak olyanok, akik nem teljesen értékelik pozitívan mindezt. Sok támadás érte a Pirellit az általuk biztosított gumiabroncsok tartósságát, vagy éppen azok teljesítményét illetően, amelyre reakcióként az olasz gyártó szinte minden esetben elmondta – és természetesen ez így is van -, hogy a csapatok kérésének igyekeznek eleget tenni azzal, hogy olyan gumikeverékeket biztosítsanak a mezőny számára, amelyek fordulatossabb boxkiállásokat és izgalmasabb futamokat eredményeznek.

A **Kinetikai Energia Visszanyerő Rendszer** (KERS) 2009-es debütálása, majd a tavalyi évben a csapatok együttes megállapodásának köszönhetően annak mellőzését követően az idén újra bekerült a csapatok többségének esetében az új konstrukciókba. A fékezések során eltárolt energia a szabályoknak megfelelő módon történő újrahasznosítása révén nyújtott extra lóerőnek köszönhetően a pilóta nagyobb

sebességet képes elérni, amely adott esetben megkönnyíti, hogy közelebb kerüljön, vagy megelőzze az el?tte álló vetélytársát. Ehhez adalékként, vagyis a versenyautó nagyobb végsebességének, és ezzel együtt az el?zések számának fokozása érdekében bevezetett **Légellenállást Csökkent? Rendszer (DRS)** újabb ismeretlen faktorként jelent meg a Formula-1 2011-es évében, amelyet azt hiszem mára igencsak sikerrel elsajátítottak és alkalmaznak a pilóták.

Véleményem szerint a fentiekben jelzett változások együttesen, vagy külön-külön, de mindenképpen változást hoztak a száguldó cirkusz számára.

Visszatérve tehát a Formula1Tech Blogon közzétett szavazáshoz, a legutóbb feltett véleménykérdésre beérkezett válaszok eredményét szeretném ezúttal megosztani Veletek.

Statisztikák a számok tükrében

Az interneten fellelhet? adatok után kutatva néhány statisztikában már többé-kevésbé összefoglalták, illetve számszer?sítették, hogy a 2011-es évben az FIA által eszközölt szabálymódosításoknak milyen hatása volt az eddigi versenyek alakulására vonatkozóan. Ezek szerint a 2009-es év 17 versenyén összesen 244 el?zés történt (14.35db/verseny), míg a tavalyi szezon 19 futamán ez a szám már 547-re hízott (28.78db/verseny). Mindez az idei év els? 9 versenyén – és ez már önmagáért beszél – 623 el?zést láthattunk, ami pedig 69.22db/verseny el?zést jelent a Formula-1 számára.

Bármennyire is meglep?, de a kimutatások szerint az el?zések számát illet? növekedés els?sorban nem a DRS használatának köszönhet?, miután a 623 el?zésből mindössze 180 esetben aktiválták a pilóták a kisebb lezorító er?t, és ezzel együtt a nagyobb végsebességet biztosító rendszert.

A legtöbb el?zésre a Montreálban megrendezett Kanadai Nagydíjon volt példa, ahol összesen 136-szor került minderre sor. A ranglista második helyén a maga 126-os számával a Török Nagydíj, míg a képzeletbeli dobogó harmadik fokára a 97 el?zést elkönnyvel? Kínai Nagydíj sorolható.

Az is érdekes, hogy az idei évben jelent?s mértékben megszaporodott el?zések számában a Pirelli abroncsoknak sincs olyan jelent?s szerepe – legalábbis a gumikat önmagukban tekintve -, miután az el?zések 55%-ban az egymással küzd? két versenyautón lév? gumiabroncsok futásideje között kevesebb, mint 5 kör volt a különbség, és az el?zések 45%-ban volt csak nagyobb ez a differencia. A DRS igénybevételével elvégzett pozíciócserék alkalmával pedig az el?zési man?verekben érintett két autó esetében 48%-ban volt 5 körnél több a különbség a gumiabroncsok futásteljesítményét illet?en.

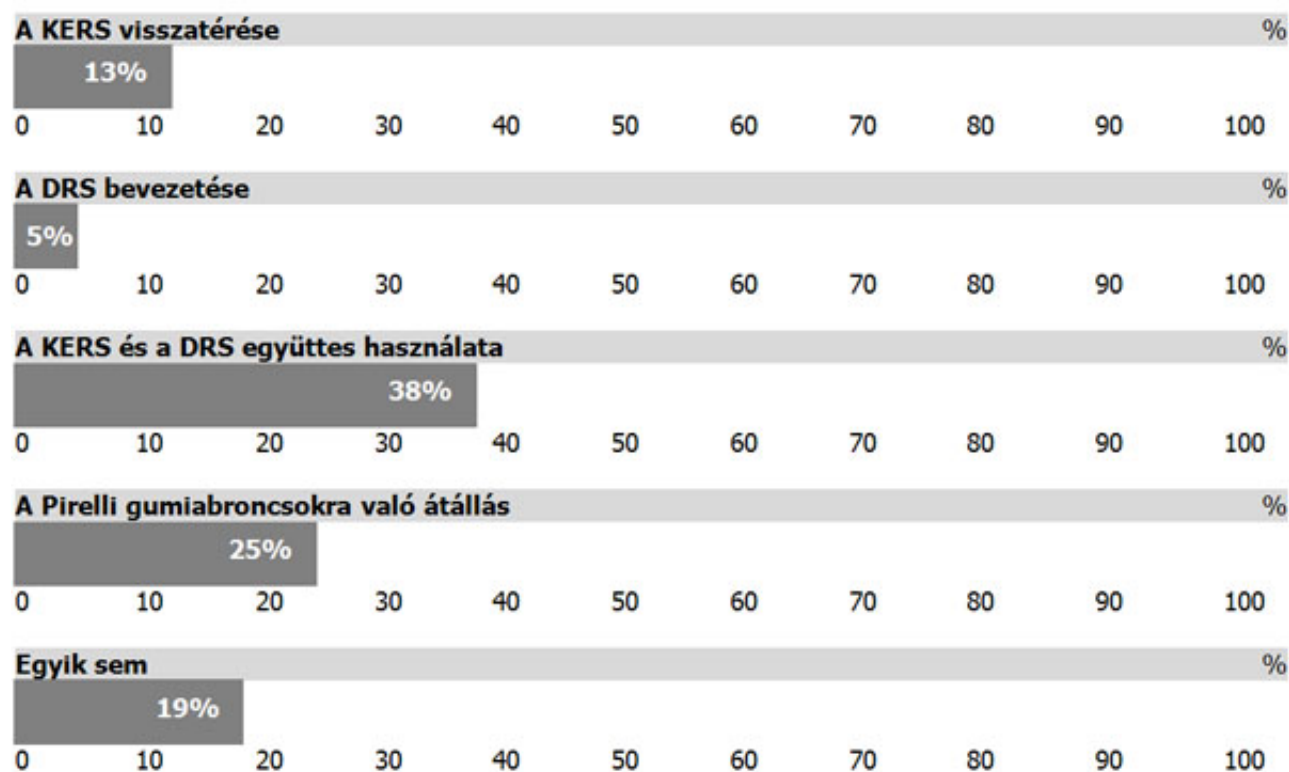
A DRS alkalmazása mellett végrehajtott el?zések leginkább a valenciai futamon domináltak, ahol a pilóták által végrehajtott helycseréknek 50%-ban aktiválták a menetközben állítható hátsó légtérrel? szárnyat mozgó mechanizmust. Ezzel szemben viszont a Monacói Nagydíj volt a világbajnokság azon állomása, ahol a normál módon végrehajtott el?zések 64%-ban voltak jelen a DRS-sel megszerzett pozícióel?nyökkel szemben, míg a silverstone-i futam kapcsán rögzített adatok további érdekessége, hogy az el?zések 21%-ban volt szerepe a DRS-nek, és a hagyományos úton lebonyolított el?zési man?verek pedig 55%-ot tettek ki.

A szavazásról

Azt hiszem, hogy a fentiekben közzétett számadatok is egyértelműen azt igazolják, hogy a szavazás során feltett válaszlehetőségekben megadott szempontok önmagukban véve nem hoztak lényeges áttörést, viszont ha ezek együttes hatását tekintjük, akkor már sokkal inkább közelebb állunk a valósághoz.

Kissé meglepő számomra, hogy az „Egyik sem” opcióra meglehetősen nagy arányban, egészen pontosan 19%-ban érkeztek válaszok, vagyis a szavazók valamivel kevesebb mint egynegyede gondolta úgy, hogy sem a KERS-nek, sem a DRS-nek, sem pedig a Pirelli gumiabroncsoknak nincs pozitív hatása a jelenlegi F1-re. A legtöbb voksot végül 38%-ban a „A KERS és a DRS együttes használata” kapta, amely már valóban jobban tükrözi a valóságot, legalábbis a statisztikák, és az én személyes véleményemet illetően.

Melyik 2011-es szabálymódosításnak van igazán pozitív hatása az F1-re?



A következő szavazás témájaként az elmúlt hónapban közzétett, a 2014-es évre szánt technikai szabálymódosítások kapcsán teszem fel kérdésemet. Ezúttal arra lennék kíváncsi, hogy számotokra melyik területen elvégzett, illetve tervezett változtatás tűnik a legszimpatikusabbnak. Segítségképpen szeretném a figyelmedbe ajánlani a szóban forgó szabálymódosítás részleteit tartalmazó [bejegyzést](#), hátha segít a döntésben.

Ha van kedved, mondd el a véleményed Te is, és kérlek jelöld be az álláspontodhoz legközelebb álló választ. A szavazás lezárásának napja: 2011.08.20.

Rating: 5.0/5 (1 vote cast)

Rating: 0 (from 0 votes)