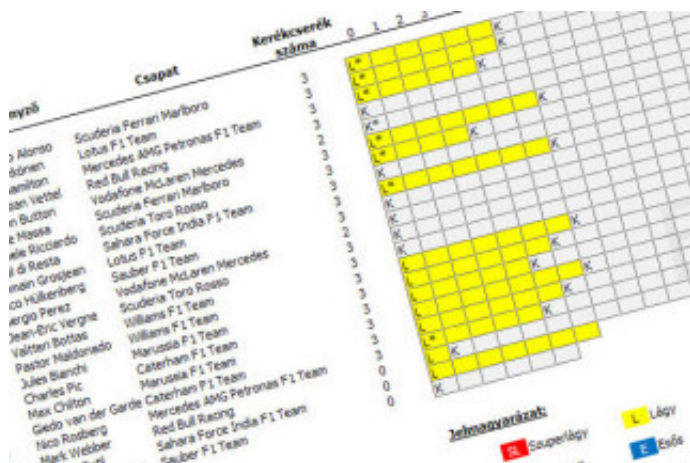


Gumi- és boxtaktika elemzés: Kínai Nagydíj (2013)

by Papp István - hétfő, április 15, 2013

<http://www.formula1tech.hu/gumi-es-boxtaktika-elemzes-kinai-nagydi-2013/>



A háromkiállásos boxtaktika volt túlsúlyban a Kínai

Nagydíjon (Fotó: Formula1Tech Blog)

A 2013-as Formula-1-es világbajnokság harmadik állomásán, a sanghaji versenypályán megrendezett Kínai Nagydíjon a Pirelli a lágy- és a közepes keménységű gumiabroncsokat biztosította a csapatok számára.

A Pirelli P Zero lágy gumiabroncs a magas, 105...125°C közötti működési tartománynak köszönhetően nagyobb igénybevételeknek is ellenáll, amelynek köszönhetően ez lesz az a keverék, amely frekvenciáltabb módon szerepelni fog az idei futamokon, éppúgy, mint az a kínai futam háttérjén is történt. A Pirelli gumiabroncsai közül ez az a keverék, amelynek a működési tartománya a legnagyobb mértékben változott a 2012-es évben alkalmazott specifikációhoz képest.

A Pirelli P Zero közepes keménységű gumiabroncs a sárga színjelölésű társával ellentétben valamelyest alacsonyabb, 90...115°C közötti működési tartománnyal rendelkezik, éppen ezért azokra a versenyhelyszínekre optimális választás, ahol viszonylag alacsonyabb a környezeti hőmérséklet.

A kínai versenypályán nemcsak az autó első kerekeire kellett összpontosítani a csapatoknak, amelyek az 1-es, a 2-es és a 7-es kanyarokban kapják a legnagyobb terheléseket, hanem a lassabb kanyarokból történő kigyorsítások jelentette igénybevételek miatt a hátsó gumik állapota sem kerülhetett el a figyelmet. Szinte minden egyes kanyar tekintetében elmondható, hogy a bejárat pontoknál a versenyzőknek keményen kell fékezni, és mindezt úgy kell megtenniük, hogy az autó ne csússzon le az ideális ívről, ami

miatt akár jelentősen veszítenének lendületükben, és az elérhető körökben.

A gumik terhelése szempontjából a 13-as számmal jelölt jobbos pályáiv is rendkívül érdekes, ahol egy 270°-os kanyar során a versenyautó bal első kereke mellett a kigyorsítási szakaszban a hátsó kerekeket mind oldalirányú, mind pedig hosszirányú igénybevételek is terhelik.

A Pirelli gumiabroncsok és a versenystratégia közötti összefüggés kapcsán elmondható, hogy a három héttel ezelőtt megrendezett Maláj Nagydíjjal ellentétben a Sanghajban mérhető alacsonyabb hőmérsékleti viszonyok kissé másként befolyásolták a gumiabroncsok tapadási jellemzőit. A csapatok természetesen igyekeztek felhasználni az előző évben ezen a helyszínen szerzett tapasztalataikat is, de az idei szezonban változtak a keverékek összetétele az optimálisabb működési tartományok reményében.

A szombati időmérőn alkalmazott gumistratégiákat követően a mezőny tagjai közül a legtöbben lágy keverékeken sorakoztak fel a vasárnapi rajtrácsra. A Pirelli sárga színkóddal rendelkező gumiabroncsairól elmondható, hogy a meglehetősen sok irányváltoztatást követő kínai aszfalton átlagosan 5...6 körön keresztül voltak képesek optimális tapadást biztosítani, míg a közepes keménységű papucsokkal Fernando Alonso 17 kört is meg tudott tenni az első kerékcserét követően.

A Kínai Nagydíjon döntően a háromkiállásos boxtaktika bizonyult elfogadhatónak, hiszen Jenson Button és Sergio Perez kivételével minden célba ért pilóta háromszori kerékcserével teljesítette az 56 körös versenytávot. Miután a mezőny legtöbbje lágy abroncsokon kezdte meg a futamot, a verseny első részében sok elzést láthattunk. Azok viszont, akik a közepes gumikat választották első abroncsként, a teletankolt versenyautók által okozott extra súlyterhelés miatt valamelyest jobban tudtak profitálni, vagyis a közepes keverékek jobban teljesítettek ezen körülmények között. A közepes összetételű gumiabroncsok hatékonyságát az is bizonyította, hogy 12...15 kör megtételét követően is nagyjából egyenletes teljesítményt voltak képesek nyújtani, köszönhetően annak, hogy felületük nem kopott jelentős mértékben a keletkező termikus degradáció ellenére sem.

Az első három helyen leintett pilóták mindegyike lágy gumiabroncsokon vágott neki a versenynek, és közülük Fernando Alonso és Kimi Räikkönen egyszerre, a hatodik kör elteltével váltottak közepes keverékekre. A Mercedes csapatot erősítő Lewis Hamilton is hasonló taktikán volt a futam elején, hiszen a brit pilóta az 5-dik kör elteltével látogatott ki a szerelőihez a közepes keverékeiért.

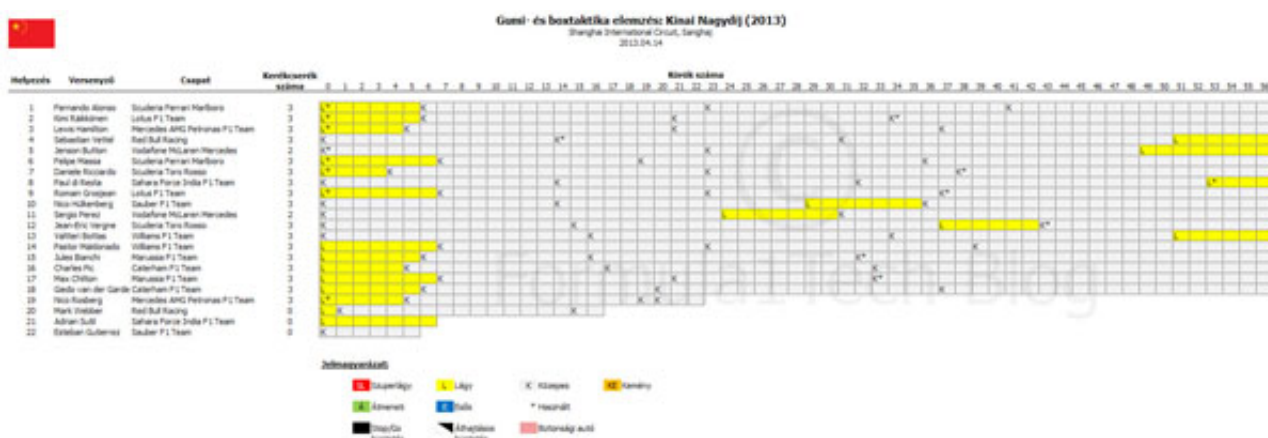
A második kerékcseré során a Lotus finn pilótája már Hamiltonnal együtt, a futam 21-dik körét követően

ment ki újabb kerékcsereére, míg a Ferrari világbajnoka két körrel később tette ugyanezt. A harmadik és egyben utolsó boxkiállást a top 3 versenyző közül Räikkönen kezdte meg a 34-dik kör elteltével. Az első helyen leintett Fernando Alonso Ferrarija meglehetősen jól bánt a Pirelli közepes keverékeivel, hiszen a 41-dik kört követően elvégzett harmadik, és egyben utolsó boxkiállása előtt nem kevesebb, mint 18 kört tett meg szintén közepes gumikon.

A futam izgalmait tovább fokozta a verseny 14-dik körét követően vezetők helyről kerékcsereát végző Nico Hülkenberg és a másodikként haladó Sebastian Vettel megmozdulása, amikor mindketten egyszerre mentek ki a boxba új kerekekért. Kettejük közül végül Vettel végzett gyorsabban, köszönhetően a Red Bull Racing szerelők igencsak gyors és precíz munkájának.

A 15-dik körben azonban a Red Bull Racing ausztrál pilótája számára gyakorlatilag véget ért a futam. Webber a 8-dik pozícióért volt harcban Jean Eric Vergne Toro Rossójával, miközben a jobb helyezések reményében megkísérelt elzési manőver során letört az RB9 első légtérrel szárnyának bal oldali véglezáró eleme. A balesetet követően Webber kiment a boxba orrkúpot, illetve első szárnyat cserélni, miközben a szerelők új közepes gumigarnitúrával is ellátták, mint utólag kiderült, veszére.

Miután Webber végzett a boxban, és visszatért a pályára, nem sokkal azt követően hirtelen lelassult az autójának lelazult jobb hátsó kereke miatt. Az ausztrál pilóta azonban már nem tudott visszatérni a szerelőkhöz, hogy rögzítsék a kerékanyát, miután a tengelyről elszabadult kerék miatt kénytelen volt kiállni a pálya szélére.



(A

teljes méretű táblázat megtekintéséhez kattints [ide!](#))

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

Rating: 0 (from 0 votes)

PDF generated by Kalin's PDF Creation Station