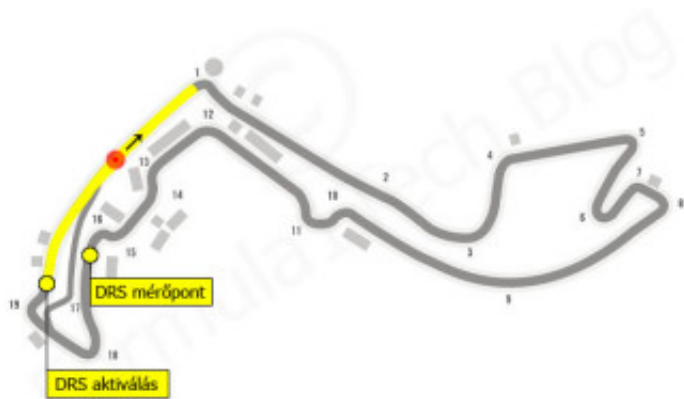


Monacóban újra a célegyenesben lesz az el?zési zóna

by Papp István - kedd, május 21, 2013

<http://www.formula1tech.hu/monacoban-ujra-a-celegyenesben-lesz-az-elozesi-zona/>



Ismét csakis a célegyenesben lehet majd aktiválni az autók DRS rendszerét (Fotó: Formula1Tech Blog)

A Nemzetközi Automobil Szövetség az elmúlt évekhez hasonlóan ismét úgy döntött, hogy a Monacói Nagydíj helyszínén a 2013-as évben sem engedélyezi az alagútban a DRS használatát.

Mint ismeretes, a 2011-es monte carlói futamot megelőzően meglehetősen komoly vita alakult ki a DRS alkalmazásával kapcsolatban, hiszen voltak olyanok, akik az igencsak szűk vonalvezetésű rögtönzött versenypályán egyáltalán nem engedélyezték volna a menet közben állítható hátsó légterelő szárny nyújtotta előnyök alkalmazását, míg mások csak az el?zésekben is említett, a monacói helyszín sajátosságának számító alagútban tiltották volna csak be a DRS-t.

A 2011-es évben kialakult kisebb nézeteltérésnek végül az FIA vetett véget, melynek eredményeképpen a hercegségben lebonyolított nagydíjon csakis a pálya célegyenesében engedélyezte a hátsó légterelő szárny dőlésszögét módosítani képes mechanizmus használatát, és az alagútra vonatkozóan pedig határozott tiltást alkalmaztak.

Az elmúlt két évben megrendezett Monacói Nagydíjhoz hasonlóan az FIA ezúttal is csak egyetlen egy el?zési zónát határozott meg. A pálya részét képező alagút önmagában véve is különleges kihívásokat tartogat a pilóták számára, ahol a meglehetősen egyedi látásviszonyok mellett a poros aszfalt és az extra sebesség párosa, valamint a lecsökkent lezserítő erő akár komolyabb baleset előidézője is lehet. Éppen ezért az FIA továbbra sem engedélyezi majd használni a pálya alagútjában a Légellenállást Csökkentő

Rendszert sem a szabadedzéseken, sem a kvalifikáció, sem pedig a futam során.

Éppen ezért a Nemzetközi Automobil Szövetség a 2012-es évben lebonyolított Monacói Nagydíjhoz hasonlóan ezúttal is a célegyenesben teszi elérhetővé a DRS által nyújtott előnyök használatát. Az a pilóta tehát, aki az előtte haladó, megelőzni kívánt ellenfeléhez képest a 16-os számmal jelölt kanyart követő 44m-nél meghatározott detektálási ponton legfeljebb 1 másodperces távolságban halad, az a 19-es kanyar után 18m-rel kialakított aktiválási ponton állíthatja majd laposabbra a hátsó légterelő szárny felső vízszintes profilját, amely extra sebességtöbblet hozhat az előzés kivitelezéséhez.

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

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