

## Technikai előrejelzés: Austin, az új amerikai álom (+Videó)

by Papp István - kedd, október 23, 2012

<http://www.formula1tech.hu/technikai-elorejelzes-austin-az-uj-amerikai-alom-video/>



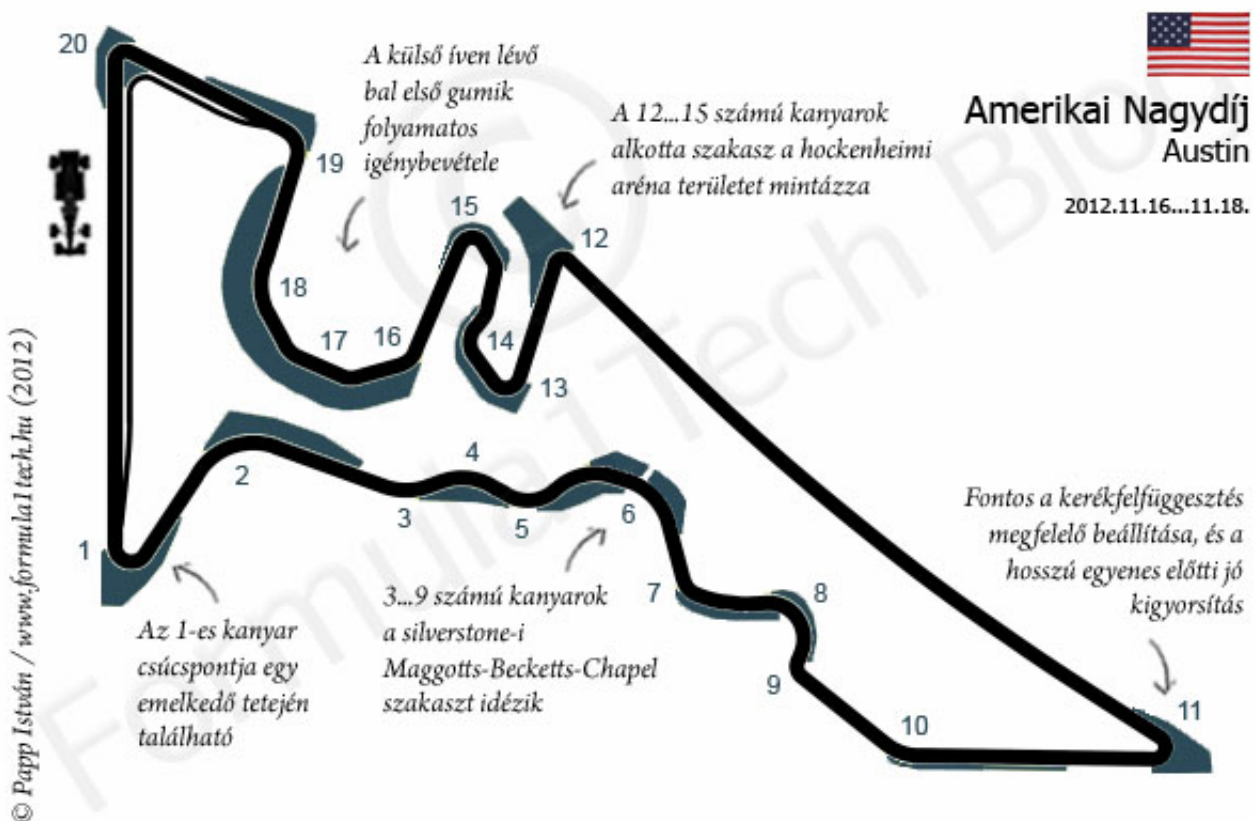
A 2012-es szezonban a vadonat új építésű, Hermann Tilke által tervezett austini versenypályára is ellátogat a mezőny

A 2007-es évet követően az idén a Formula-1 mezőnye újra visszatérhet az Amerikai Egyesült Államokba. Ezúttal viszont nem a jó „öreg” Indianapolis láthatja majd vendégül az autóversenyzés királykategóriáját, hanem egy vadonat új építésű, Austinban található versenypálya.

Ahogy az új tervezésű F1-es versenypályák esetében már megszokhattuk, az 5.516km hosszú új helyszín megalkotása ezúttal is a híres német építész, Hermann Tilke nevéhez fűződik. A 24 pilótából álló mezőnynek összesen 56 kört kell majd teljesítenie a november 18-i hétvégén megrendezésre kerülő nagydíjon, amely a pálya karakterisztikájából adódóan vélhetően jó néhány kihívást tartogat a csapatok és a pilóták számára egyaránt.

A 308km-es versenytáv teljesítéséül szolgáló helyszín különlegességei közé sorolható, hogy miközben a pilóták igyekeznek a lehető legjobb köridőket abszolválni, a ring vonalvezetéséből adódóan megközelítőlegesen 42 méteres szintkülönbséggel találják szembe magukat. A célegyenesét követő 1-es számmal jelzett kanyar két szempontból is érdekes. Miután a célegyenes bejárati pontjához képest rendkívül magasra ível – egyúttal a kanyar csúcspontja a pálya legmagasabb pontja is -, az éles balkezes kanyarban megfelelő tempóra kell visszalassítani az autókat. A pálya ezen része a rajtot követő pillanatokra vonatkozóan is tartogathat némi meglepetéseket, ahol a 24 pilótából álló mezőny szinte egyszerre próbál majd elfordulni.

Az első kanyar teljesítését követően lejtős szakasz veszi kezdetét, majd azután pedig gyors irányváltásokat követelő kanyarkombinációk várnak a pilótákra. A 11 db balkezes és a 9 db jobbkezes kanyart, valamint 2 db hosszabb egyenest számláló pályáiv további érdekessége, hogy egyes szakaszai már meglévő versenypályák vonalvezetését idézik. A kialakított kanyarkombinációk tekintetében talán a 3-as és a 9-es számú pályáívek közötti szakasz a silverstone-i pályán lévő Maggotts-Becketts-Chapel által meghatározott karakterisztika jegyeit hordozza magán, ahol az autók nagy sebességgel hajtják végre az egymás után következő kanyarokat. A hátsó 1.2km-es hosszú egyenes is minden bizonnyal feladja a leckét az autók beállításain fáradozó mérnökök számára, hiszen nemcsak a kanyarokban és a gyors irányváltások során van szükség megfelelő aerodinamikai- és mechanikai tapadásra. Az autók beállításaiiban tehát megfelelő kompromisszumos megoldásokra van szükség, melynek köszönhetően az autó kellő tempót képes elérni az austini pálya kanyaríveiben, miközben a hosszú egyenesekben is a maximumot kell kihozni belőlük. A kanyarok kialakítása miatt rendkívül fontos, hogy a motorok esetében az alacsonyabb fordulatszám-tartományban is kellő nyomatékleadás valósuljon meg, amely az olyan szűk visszafordítók, mint az 1-es, a 11-es, a 13-as, vagy akár a 15-ös számmal jelölt kanyarokban rendkívül nagy jelentőséggel bírhat.



A már meglévő versenypályákkal kapcsolatos hasonlóságok taglalása során nem szabad megfeledkezni a 12...15-ös kanyarok alkotta szakaszról sem, amely talán a hockenheimi versenypálya aréna területét hivatott megeleveníteni egy kicsit eltérő tálalásban. A 12-es számmal jelölt kanyartól kezdődően egészen

a 17-es kanyar kijáratáig újra emelked?s szakaszokat kell a pilótáknak és a technikáknak leküzdeni. Ezután már csak kisebb szintkülönbségek várnak a mez?nyre egészen a célegyenes utolsó szakaszáig, ahol az el?z?leg is említett, a pálya legmagasabb pontját képvisel? 1-es számú kanyarral találják szembe magukat.

Mindazonáltal, hogy a pilóták speciális szimulátorok segítségével fel tudnak készülni a közelg? Amerikai Nagydíj helyszínéb?l, vagyis el tudják sajátítani az austini ring vonalvezetését, ez önmagában véve még nem óvja meg ?ket és a csapatokat a további, leküzdend? nehézségekt?l. Mivel egy teljesen új építés? versenypályáról van szó, az aszfalt felülete rendkívül rossz tapadási jellemz?kkel fog rendelkezni a háromnapos eseménysorozat kezdetén, amely azonban fokozatosan javulni fog a vasárnapi futamig, miután a pilóták egyre több kört tesznek meg autóikkal, és ezáltal egyre inkább felgumizzák azt.

Az aszfalt tapadási jellemz?i mellett további nyitott kérdésként említhet? annak felületi min?sége is, amely a gyors irányváltásokat követel?, és eközben egyenetlen, hullámos vonalvezetéssel társulva további extra nehézségeket, és jelen pillanatban még ismeretlen faktorokat hordoznak magukban. A 2012-es idény 19-dik állomásaként szerepl? austini futamra a Formula-1 hivatalos gumibeszállítója, a Pirelli a biztonságra törekedve a két legtartósabbnak mondható gumiabroncsával, a közepes- és a kemény keverékekkel készül, csakúgy, mint az évadzáró Brazil Nagydíjnak otthont adó interlagosi aszfaltcsíkra is.

Az új amerikai versenypálya hosszú egyenesei tehát nagy csúcsebességet, és a lassú- valamint a gyors kanyarokban jó tapadást, és az autó megfelel? egyensúlyát követeli a jó körid?k reményében. A versenyautó beállításai során a mérnököknek az alul- és túlkormányozott menetjellemez?k között kell lavírozniuk, miközben az elüls? kerékfelfüggesztési elemeket viszonylag merevebbre, a megfelel? kigyorsításokhoz pedig a hátsó kerékfelfüggesztést viszonylag lágyabb karakterisztikára érdemes majd beállítaniuk. Fontos tehát, hogy az autó felkészítése során a gyors kanyarokban kell? stabilitást kell biztosítani, de a mechanikai- és aerodinamikai beállítások tekintetében törekedni kell a megfelel? mérték? tapadás biztosítására úgy, hogy eközben a lehető leghosszabb távon kell a maximális teljesítményt kihozni a Pirelli által biztosított gumitípusokból.

[YouTube Video](#)

(Ha a videó nem megfelel?en jelenik meg, [itt](#) megnézheted)

Rating: 5.0/5 (1 vote cast)

Rating: 0 (from 0 votes)

---

PDF generated by Kalin's PDF Creation Station