

Futamel?zetes - Kína

2010 április 17. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

A hétvégén immáron negyedik állomásához érkezik a 2010-es világbajnoki sorozat, egyben az európai visszatérést megel?z? utolsó verseny következik a sorban. A helyszín ezúttal Kína, pontosabban a sanghaji versenypálya, ami általános vélekedés szerint Hermann Tilke legjobban sikerült munkája.

A bukmékerek megérzései helyesnek t?nnek, a Grand Prix legnagyobb esélyese kétségkívül a Red Bullt vezet?, tavalyi gy?ztes Sebastian Vettel, de a megbízhatóságával megszenved? Ferrari és az egyre versenyképesebb McLaren pilótái is beleszólhatnak a gy?zelem kérdésébe.



2009-ben Sebastian Vettel volt az úr a szakadó es?ben

Az elmúlt két hét legfontosabb hírei, eseményei:

- ***Az FIA nem vizsgálja a Red Bull trükkös felfüggesztését!*** A McLaren, a Mercedes, a Renault és a Force India diffúzora után újabb csapat vívmánya került az érdekl?dés középpontjába. A Red Bull felfüggesztése azért vált gyanússá a riválisok számára, mivel az RB6 hasmagassága az id?mér?n és a versenyen is a lehet? legoptimálisabbra volt bel?ve, holott a két esemény között azon tilos változtatni. A McLaren csapatvezet?je, Martin Whitmarsh a szepangi hétvégét megel?z?en kifejezte aggodalmát a megoldással kapcsolatban, de mivel hivatalos megkeresés sem t?le, sem másik csapattal nem érkezett, a szövetség sem vizsgálódik az ügyben. A Formula-1 logikájából kiindulva gyaníthatóan már valamennyi csapat készíti saját változatát az elkövetkez? megmérettetésekre.

- ***Az FIA szigorúan büntet a trükkös felfüggesztésért!*** A Nemzetközi Automobil Szövetség levelet intézett a csapatokhoz, melyben határozottan kijelenti, hogy minden olyan rendszer, amely módosítja az autó felfüggesztését, illetve hasmagasságát az id?mér? és a verseny között, szabálytalan. A Sportszabályzat 34.5-ös cikkelye ugyanis tiltja a felfüggesztés beállítását a parc fermében, továbbá minden magát kiegyenlít? lengéscsillapító rendszer „nagy valószín?séggel sérti” (FIA) a Technikai Szabályzat 3.15-ös passzusát. A McLaren szerdán bejelentette, a döntést tudomásul véve abbahagyta az MP4/25-ös konstrukció felfüggesztésének további fejlesztését.

- ***Európától tilos kívülre helyezni a visszapillantókat!*** A versenyz?k kérésének eleget téve az FIA úgy döntött, hogy a két hét múlva megrendezésre kerül? kínai futamon az autók oldaldobozán elhelyezett visszapillantó-tükröket. Az aerodinamikai hatékonyság jegyében elhelyezett tükrök ugyanis nagy sebesség és egyenetlen aszfalt mellett jobban ki vannak téve a rázkódásnak, így nehezebben lehet az autó mögé látni, ami a lekörözéseknél különösen problémás helyzeteket szülhet. Az eredeti döntést utóbb megváltoztatták, így csak Európától kezdve az orr-részre kell szerelni a tükröket, ez a változtatás különösen a Ferrarit és a Red Bullt érintheti hátrányosan, amely

csapatok így jelent?s leszorító er?t veszíthetnek.

- ***Megszületett a Briatore- FIA kiegyezés!*** Másfél év után pont kerülhet a Crashgate botrány végére: a 2008-as Szingapúri Nagydíjon történt incidens - amely során az ifjabb Nelson Piquet akaratlagosan ütközött a falnak, hogy gy?zelemhez segítse csapattársát, Fernando Alonsót - hamarosan a múlté lehet. A héten kiadott közlemény szerint a felek beleegyeztek abban, hogy 2012 év végégi semmilyen munkát nem vállalnak az F1-ben, majd 2013-tól tiszta lappal visszatérhetnek; cserébe a Renault egykori vezet?i elállnak a FIA-val szembeni kártérítési követeléseikt?l. Ezen felül mind Briatore, mind Pat Symonds (technikai vezet?) elismerte a felel?sség rá es? részét.

- ***A Mercedes máris 2011-re koncentrál?*** Amennyiben a Mercedes Grand Prix a nyár elejéig nem tud versenyt nyerni, a 2011-es fejlesztésekre fektetik a hangsúlyt, értesült a Speedweek. RossBrawn 2008-ban sikeresen alkalmazta a korai fejlesztések stratégiáját: felhagyott az aktuális autó fejlesztésével, és a 2009-es szezonra fókuszált, amelynek eredményeként az elmúlt évben megnyerték az egyéni és a konstrukt?ri címet is.

- Feltételekkel, de kész visszatérni a Michelin! A Michelin motorsportért felel?s szóviv?je hivatalosan is meger?sítette, hogy a francia vállalat négy év kihagyás után 2011-ben visszatérne a Forma-1-be, de ehhez az FIA-nak három feltételt kell teljesítenie. Az egyik a gumiháború, fontosnak tartják a versenyhelyzetet, hogy minden más gyártónak indulási lehet?séget biztosítsanak. Szintén elengedhetetlen feltétel, hogy az F1-es csúcstechnológia hasznára váljon a közúti autósok számára, továbbá jóval tartósabb gumik szerepeljenek a 2011-es technikai szabályzatban.



Hatodszor rendez F1-es futamot a 20 milliós metropolisz, Sanghaj

Nem érte váratlanul az F1-es „társadalmat", hogy 2004-ben az autóversenyek els? számú sorozata tiszteletét tette végre a világ legnépesebb, s leger?teljesebben fejl?d? országában. A terv nem új kelet?, a „nagy nyitás" után, a 90'-es években már szóba került a rendezés kérdése. Akkor Zhuhai volt célkeresztben, a maga rusztikus bájával. De végül a pártvezetés a hihetetlen léptékkel prosperáló metropolisz, Sanghaj mellett döntött, onnan pár km-re engedélyezték a pályaépítést. A remekm? Hermann Tilkét dicséri. Most kivételesen nem az irónia mondatja ezt az

emberrel, általános megítélés szerint a német szakember legjobban sikerült projektjér?l van szó. Azóta a motorsportok els? számú sorozatának, a MotoGP-nek is otthont ad. Hiába követték egymást évr?l évre az emlékezetes nagydíjak, a kínaiak valamiért mégsem barátkoztak meg a Formula-1 világával. Városi legendák azt mondják, hogy a félig teli, félig pangó lelátókat a kínai kormány kiskatonákkal, állami alkalmazottakkal töltik fel, annyira csekély az érdekl?dés a Ferrarik és Fernando Alonso iránt.

A futam szerz?dése idén jár le, a szervez?k minden áron nem is ragaszkodnak a folytatáshoz, egyszer?en deficites a Kínai GP. Sanghaj esetleges távozása még véletlenül sem jelentené Kína búcsúját, galaktikus pénzek forognak kockán, az F1-ben érdekelt gyártók is ragaszkodnak az óriási piacot nyújtó országhoz.



A tradíciót is nagy becsben tartják Sanghajban

<u>Néhány gondolat a versenynek otthont adó országról:</u>

Az emberiség *egyik leg?sibb folyamatos civilizációjával* könyvtárnyi irodalom foglalkozik. Az ókori császárság óriási hatást gyakorolt a térség kultúrájára, társadalmi és gazdasági sajátosságaira, annak dacára is, hogy csak a Krisztus születése el?tti III. századra vált egységes birodalommá, azt megel?z?en tucatnyi nagyobb és még több kisebb fejedelemség együtteseként létezett. Tudományos és kulturális jelent?ségét nem lehet eléggé magasztalni, egy sor nagy jelent?ség? találmány, eljárás f?z?dik nevükhöz, amelyek az éppen formálódó Európában csak évszázadok múltán honosodtak meg. A papír, a nyomtatás, az irányt?, a puskapor, a selyem mellett a matematika, a csillagászat és a közgondolkodás is messze túlhaladta korát.

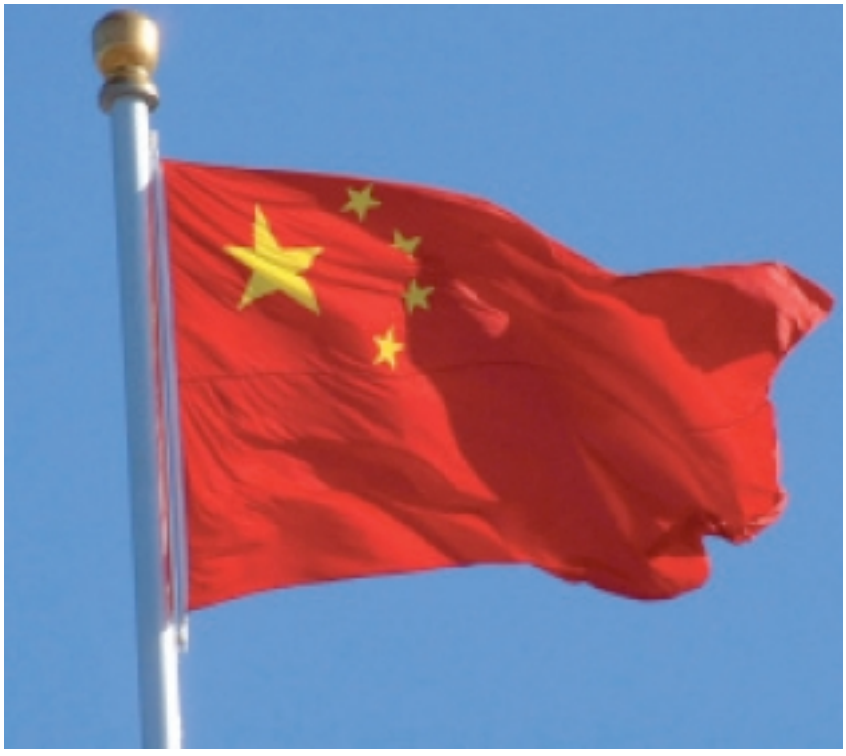
Csak kevesen tudják, hogy a császárság – tévesen – csúcspontjának tartott Qin-, ill. Han- dinasztiát követ?en is meghatározó befolyással volt a csendes-óceáni térségre, ezen a nomád népek gyakori betörései, de még a mongolok közel 100 éves uralma sem változtatott. S?t még az sem volt nyilvánvaló 1500-ban, hogy a következ? fél évezred Európa világuralmáról fog szólni. A megosztottság, a kínaihoz mérten elégtelen városfejl?dés és vasfeldolgozás (Kína már a XI. században többet termelt, mint Anglia az ipari forradalom kezdeti szakaszában) éppúgy erre engedett következtetni, mint a terebélyesebb kereskedelmi útvonalak, a korszer?bb csatornahálózat, vagy a gondolkodás, a tudományok szabadsága, amir?l a kereszténység révén „elsötétült” Európa még csak álmodhatott. Kínai hajók jelentek meg Madagaszkáron és Amerikában, jóval megel?zve az európai felfedez?ket.

A XVI. századra azonban Kína bezárkózott, a hadsereg- és t?keellenes Ming- császárok közrem?ködésével megakadt a hosszan tartó gazdasági fejl?dés, elt?nt a papírpénz, megsz?ntek a vaskohók, leamortizálódott a flotta, viszont elburjánzott a korrupció. Ez a tendencia tovább folytatódott az idegen mandzsu császárok ideje alatt, aminek következtében az ereje teljében lév? európai civilizáció (portugálok, hollandok, franciák, ill. els?sorban a britek) félgyarmati sorba vetette Kínát, gazdaságát pedig végképp kiszipolyozta. A szükséges „európai” irányváltáson átesett Japán már puszta létét fenyegette, így az 1911-ben kikiáltott köztársaság két legjelent?sebb mozgalma (a „nemzetiek” és a kommunisták) felhagyott egymás módszeres kiirtásával, így sikeresen átvészelték hazájuk történelmének kritikus pillanatait.

Amint a küls? ellenséget kiverték, folytatódott a polgárháború, aminek a végén kettészakadt az ország. A szárazföldi területek Mao kommunistáinak befolyása alá kerültek, az USA támogatását egészen a 70’-es évekig élvez? „nemzetiek” pedig Tajvanra szorultak vissza. Mind a mai napig, sajátos nemzetközi állásfoglalás mellett él ez a kettéosztottság, az ?si konfuciánus tradíciókat tiszteletben tartó Tajvant nem ismerik el önálló országként, ugyanakkor a kínai terjeszkedést mindeddig erélyesen megakadályozták.

Az 1950-es évekre mind gazdasági, mind diplomáciai értelemben padlóra került Kína bámulatos fejl?désen ment keresztül 1978-at, a reformer kommunisták hatalomra kerülését követ?en. A „kommunizmus építése” közben bekapcsolódtak a nemzetközi gazdasági vérkeringésbe, megemelték a külföldi beruházóknak folyósított kedvezményeket, a kivitelre helyezték át a hangsúlyt, de belföldön is áttértek a piaci értékesítésre, noha az állam minden gazdasági eszközt kihasználva fenntartotta befolyását a vállalkozói szférában. Az országon éves ciklusonként végigsöpr? éhínségi hullámból is tanultak, a kommunák helyett a családoknak osztották ki a földet, el?írva kötelezettségeiket az állam és önmaguk számára. A lakosság 2/3-a az agrárszférában dolgozik, az 1,3 milliárdos népességet a viszonylag keskeny, tengerparti sávban alkalmazott teraszos m?veléssel élelmezik. A rendkívül szigorú népességszabályozási program eredményeképpen egyébként az évtized végére India letaszítja Kínát népességszámban a világ élér?l.

A 90’-es évek folyamán évi 10%-ot is meghaladó gazdasági növekedés következtében Kína mára a világgazdaság megkerülhetetlen tényez?jévé vált, a sajátos „gyarmatosítás” által a világ minden pontjára elér a kínai gépezet keze, ami politikai értelemben növeli a minden kényszer? szabadosság ellenére k?kemény diktatúrát épít?, minden demokratikus kilengést, elszakadási kísérletet azonnal elfojtó Kínát. A történészek jóslata tehát kezd beigazolódni, miszerint az atlanti túlsúly a XXI. század folyamán a csendes-óceáni perem fels?bbségébe csap majd át…



A pálya adatai:

Hossza: 5, 451 km

Teljes versenytáv: 56 kör (305, 066 km)
Pályacsúcs: 1: 32, 238 (Michael Schumacher, Ferrari, 2004)
Hivatalos oldala: http://www.icsh.sh.cn/

Kanyarok száma: 7 balos, 9 jobbos
Vezetési irány: óramutató járásának megfelel?en
Aszfalt min?sége: kielégít?
Leszorító er?: viszonylag magas (70%)
Leghosszabb teljes gázzal teljesíthet? szakasz: 1, 370 m (kb. 19 sec)
Legmagasabb mért sebesség: 310 km/h
Üzemanyag-fogyasztás: 2,55 kg/ kör
Benzinkorrekció: kb. 0,43 sec/ 10 kg
Teljes gázadás: alacsony (kb. 52%)
Gumik igénybevétele: közepes (kb. 60%)
Fékek igénybevétele: közepes (kb. 60%)
Körönként váltások száma: 52

A pálya rövid bemutatása:

Jellegzetes Tilke- pálya, két hosszú egyenessel és több, nyújtott, tempós kanyarral. A pálya nyomvonalát Sanghaj kínai nevének els? „bet?jéhez" igazították.
Rögtön a célegyenes végén jön a pálya legjellegzetesebb része az ún. „csigakanyar". Folyamatosan sz?kül az ív, csökken a sugara, majd hirtelen átmegy az addig jobbos ív balosra. Az 1-2-es kombináció igazán komoly kihívás elé állítja a versenyz?ket, hiszen a gázpedál, a váltó és a fék precíz alkalmazásával lehet csak id?veszteség nélkül ezt a kombinációt teljesíteni. A rajt rendkívül kemény feladat elé állítja a pilótákat, ugyanis a kanyar els? részén még viszonylag nagy sebességgel túl lehet jutni, aztán okosan kell fékezni, különben - Fudzsihoz képest - még könnyebben kinn találhatják magukat a bukótérben. Egynél több autó nehezen fér el…



Forrás: fia.com

Az ezt követ? 3-4-es kombinációban a gáz fokozatos adagolása szükséges, hogy ideális kigyorsítást tudjanak venni. Az 5-ös balos törés után jön a pálya els? el?zési pontja, 290-r?l lassulnak le 70-re, egy megnyújtott féktáv után akár pozíciót is lehet szerezni. A b?ven 200 felett bevehet? kanyargós rész után következik a 9-10-es egyenletes ív? balos kombináció, amit egy újabb rövid egyenes szakasz követ. Nagyon éles balost követ?en jön a 12-13-as döntött jobbos, amiben folyamatosan gyorsítaniuk kell. A precizitás itt is nagyon lényeges, mert csak egy ideális kigyorsítással van lehet?ség az el?tted álló szélárnyékában maradni, majd a hosszú egyesen végén, a

hajt?ben kivitelezni az el?zést. Rövid egyesen szakasz vezet az utolsó kanyarhoz, ami egy közepesen tempós, enyhén döntött balos. A célegyenesre már közvetlenül az apex után ki lehet gyorsítani.
Ez a hétvége nem a motorokról, sokkal inkább a gumikról fog szólni. Az er?források ugyanis csak mérsékelten lesznek igénybe véve, a közel 50%-os padlógázas szakasz a harmadik legkevesebb, csupán két utcai pálya, Monaco valamint Szingapúr el?zi meg ebben. Mivel várhatóan a 20 fokot sem fogja elérni a leveg? h?mérséklete, eget ver? mérték? páratartalomra sem kell számítani, komoly fennakadások ezen a téren nem várhatók.



Az idény leghosszabb egyenesével rendelkezik a Sanghaj Circuit, ami a mez?nyb?l magas végsebességével kiemelked? McLarennek kedvezhet. A váltókra és a fékekre sem nehezedik extra terhelés. A pálya legbrutálisabb féktávja a 14-es hajt?nél van, keményen fékeznek kb. 85 méterrel a kanyar csúcspontja el?tt, és egészen a befordulás pillanatáig. Egyenes vonalban fékeznek, majd a befordulás el?tt egyesbe váltanak, 60 km/h-val kanyarodnak, és a csúcsponttól padlógázzal gyorsítanak ki.
Az abroncsok viszont eldönthetik a versenyt. A Bridgestone az idénynyitóhoz hasonlóan a szuperlágy- közepes keveréket bocsátja a csapatok rendelkezésére. A várható alacsony h?mérséklet miatt komoly kihívást fog jelenteni a közepes keverék üzemi h?fokra hozása. A szuperlágy pedig pár kört követ?en szemcsésedik, bár nem az Albert Parkban látott méretekben. Massa szerint maximálisan 10 kört fognak kibírni az opciós abroncsok. Alonso még messzebb megy, szerinte még egy kört sem lehet vele normálisan végigmenni, hiszen már az 1-es kanyarban akkora oldalterhelést kap a bal els? gumik, hogy a kör végére veszíteni fognak tapadásukból. Majd kiderül.
A versenyautók beállítása sok gondot okozhat a csapatoknak, ugyanis az aszfaltcsík hat egyenesb?l és öt lassú kanyarból áll, így meg kell találni a megfelel? egyensúlyt a sebesség és a tapadás között. Az id?mér?n másfajta hátsó szárnybeállítás az ideális, mint a futamon, de a kvalifikáció és a verseny között már nem állíthatóak a szárnyak, így várhatóan több különféle stratégiát látunk majd.

H?vös-es?s hétvége (Id?járás-el?rejelzés):

Az el?relátó meteorológusok meglehet?sen langyos, 13 és 18 fok közötti h?mérsékletet jósolnak a hétvége három napjára. Kisebb záporokat vasárnapra helyeztek kilátásba, a nap folyamán ennek el?fordulását egyel?re 60%-ra

becsülik. Mi csak remélni tudjuk, hogy nem a Ferrari, a McLaren, vagy a Mercedes id?járásjelz? rendszerei állapították ezt meg.
Ráadásul most az egyszer akkor állunk legközelebb a valósághoz, ha az örök igazság szerint azt mondjuk, az es? valószín?sége 50%, tehát vagy fog esni, vagy nem. Az eddigi tapasztalatok alapján ugyanis a hat kínai futamnak pontosan a felét áztatta kisebb-nagyobb intenzitású csapadék: 2005, 2006, és 2009 voltak a jeles évek. 50%-os arányával a sanghaji pálya az összes valaha használt F1-es aszfaltcsík közül a leghajlamosabb es?futamok produkálására, feltéve, hogy megfelel? számú minta hiányában eltekintünk a doningtoni versenyt?l, ahol az egyetlen, 1993-ban rendezett Európa Nagydíj zajlott nedves körülmények között.

Vettel lehet az els? duplázó Sanghajban (Egy kis esélylatolgatás):



A rajtot követ? "csiga-kanyarban" sok minden eld?lhet

1990 óta el?ször kezd?dött három különböz? csapat gy?zelmével az idény. Ebb?l akár arra a téves következtetésre is juthatnánk, hogy az élmez?ny rendkívül kiegyenlített, pályáról pályára változnak az er?viszonyok. Márpedig ez nincs így, ugyanis mindhárom helyszínen – mind id?mér?n, mind versenytempóban – vitán felül a Red Bull volt a leger?sebb autó. Más kérdés, hogy mind Bahreinben, mind Melbourne-ben problémák adódtak a megbízhatósággal, vagy ha a motor és a váltó rendeltetésszer?en m?ködött, a csapat hibázott hatalmasat, gondolhatunk a rosszul felhelyezett kerékre az ausztrál futamon. Szepangban viszont minden klappolt, nem is maradt el a kett?s gy?zelem, visszatekert motorokkal, takaréklángon. Némileg árnyalja ugyan a képet, hogy méretes bakijuk okán a két legf?bb rivális csak a mez?ny hátsó fertályából indulhatott, szakért?k szerint a két Red Bull semmiképpen sem volt fogható azon a hétvégén.

Csapaton belül mindinkább kezd kidomborodni Vettel zsenije a klasszisát csak igen ritkán megmutató Webberrel szemben. A német legény a futam címvéd?je, így ? lehet az els?, aki duplázhat a sanghaji aszfaltcsíkon. Rajta kívül csupa egyszeres gy?ztest vonultatnak fel az évkönyvek, Kimi Räikkönen kivételével mindannyian rajthoz állnak vasárnap. Reális gy?zelmi esélye kétségkívül Alonsónak és Hamiltonnak van, az anno verhetetlen Ferrarival els?

Schumachernek és Barrichellónak kevésbé versenyképes technikával kell rajthoz állnia. Pontok tekintetében Alonso (36) viszi a prímet, megel?zve Buttont (24) és az egyformán 18-18 pontos Massát és Barrichellot. A Red Bull id?mér?n különösen megfoghatatlan, ennél fogva meglepetésszámba menne, ha akár Alonso, akár Hamilton megszerezné harmadik pole pozícióját Kínában.

Noha a számok mást mutatnak, a McLarennél és a Ferrarinál bizakodóan állnak a „vörös bikák” elleni negyedik csörtéhez. Hamilton érzi ezt a pályát, Button pedig rengeteg gyakorolt az elmúlt napokban a wokingi szimulátorban, aminek eredményeképpen mind jobban kezd megbarátkozni az MP4/25-ös beállításaival. A hosszú hátsó egyenes miatt nagy el?nyt hozhat a britek nevezetes „F-csatornája”, ezt tudják a riválisok is, a hétvégén a Ferrari, a Mercedes és a Williams is beveti saját megoldását. Igaz, még csak pénteken kísérleteznek a lábbal állítható szárnnyal, élesben sok más fejlesztéssel együtt csak Barcelonában vetik be.



Hamiltonnak vegyes emlékei vannak Sanghajról

Noha a Mercedes is számos kisebb újítással érkezik Kínába, az igazi megváltást az els? európai helyszínt?l várják, állítólag egy hosszabb tengelytávú B- konstrukcióval próbálkoznak Brawnék, s ha az sem hozza meg a várt el?relépést, könnyen átnyergelhetnek a 2011-es fejlesztésekre. Tovább nehezíti a csapat dolgát, hogy pilótáik eleddig nem zárták szívükbe Sanghajt, Schumacher futamgy?zelme mellett kétszer is komoly hibákat vétett, Rosbergnek pontja sincs, rendre el szokott t?nni a mez?nyben. Az 55 év után Szepangban újra dobogót ünnepl? Mercedes gyári csapatának inkább hátrafelé kell majd figyelnie, Kubica a Renault-val ugyanis meglep?en er?s kombinációt alkot, hovatovább vb-aspiránsnak t?nik jelen pillanatban. A lengyel új padlólemezzel és els? szárnnyal érkezik, ami további fejl?dést feltételez. A Force India immáron szárazon is fix pontszerz?nek számít, ?k hárman szólhatnak bele a három „élcsapat” mögötti pontszerz? helyekbe. A visszaes?ben lév? Williams bízhat versenyz?iben, mindketten szeretik ezt a pályát, Barrichello nyert is itt, Hülkenberg pedig két dobogós helyezést mutathat fel az A1GP-s versenysorozatból. A Sauber és a Force India a lepattanókban reménykedhet, egyébként nem reális t?lük a pontszerzés. Az újonc istállók újra külön ligában versenyeznek, hármójuk közül a Lotus fölénye várható.

Nagy Dávid (Dave) *Szerz? a Flag Polgári M?hely tagja*



Ajánló