

Futamel?zetes - Monaco

2010 május 15. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

A napokban ünnepelte 60. jubileumát a Forma-1, 1950. május 13-án rendezték történetének els? futamát, amin a kés?bb világbajnok Nino Farina gy?zött. Eme jeles évfordulóhoz mi sem passzol leginkább, mint a sportág egyik szentélye, kis ékszerdoboza, Monte-Carlo?

Az ünnepi futam remélhet?leg hozzá ill? izgalmakat hoz majd. A sz?k utcai versenypályán jóval nagyobb szerep jut a versenyz?i kvalitásnak, mint más pályákon, nem véletlen, hogy az elmúlt hat évtized világklasszisai mind-mind nyerni tudtak a hercegségben. Az esélyek itt is a Red Bull sikerét ígérik, de Alonso, Schumacher és Hamilton lesben áll már az alkalomra, hogy újabb diadalt arasson az unikális helyszínen.



Fest?i szépség? mili? övezi a monte-carlói aszfaltcsíkot

<u>Az elmúlt néhány nap legfontosabb hírei, eseményei:</u>

- ***A csapatok nemet mondtak az „F-csatornára”!*** Az F1-es csapatok megegyeztek abban, hogy tiltólistára helyezik az úgynevezett F-csatornát, amely nagyobb végsebességet tesz lehet?vé az egyenesekben. A legf?bb kifogása az volt a rendszert ellenz?knek, hogy mindez sérti a mozgó aerodinamikai elemek tiltására vonatkozó szabályokat, azaz pontosan azok kijátszása, hiszen maga a pilóta az, aki mozgásával befolyásolja a hátsó szárny légellenállását és terhelését. A McLaren versenyz?i a térdükkel takarják el azt a lukat, ami a leveg? áramlását szabályozza, míg a Ferrari ezen a hétvégén élesben is bevetett rendszerét a versenyz?k a kézfejükkel irányítják, ami egyesek szerint túlságosan veszélyes, hiszen néha egy kézzel fogják a kormányt.

- ***A Kumho is F1-r?l álmodik!*** Az eddigi három jelentkez?, a Michelin, a Pirelli és a Cooper Avon mellé a hétvégén bejelentkezett a Kumho is, a csapatok azonban egy ötödik opciót tartanának kívánatosnak: ha a Bridgestone mégsem vonulna ki a bajnokságból az idény végén.

- ***Az ART is nevezett 2011-re!*** A GP2 Sorozatban szerepl? ART Grand Prix alakulat vezet?sége a Monacói Nagydíj szabadedzésén hivatalosan is bejelentette, hogy a 2011-es évben indulni kívánnak a Formula-1-ben is. Az F1 utánpótlás-nevel? szériájának is nevezett kategória mellett a Formula-3 Eurosorozatban és a GP3 Sorozatban is induló francia csapat írásos formában is jelezte terveit a Nemzetközi Automobil Szövetség felé, miszerint szeretnének a következ? Formula-1-es világbajnokságban rajthoz állni. Rajtuk kívül az Epsilon, a Durango és a Stefan GP adta be pályázatát a jöv? évi csapatlista 13. helyére.



A monacói hercegi palota

Néhány gondolat a helyszínr?l:

Monaco a francia Riviéra néven ismert, mintegy 120 km-en át sorjázó üdül?övezetnek egyik ékköve, egyben a maga kevesebb, mint 2 km^2-ével a Föld második legapróbb, ezzel együtt egyik legs?r?bben lakott országa, városállama. Az egykor birodalmi lépték? Franciaország és a Földközi-tenger közé ékel?dik be. Három, egymással összeépült városka együttese, a névadó mellett az F1-es pályának otthont adó Monte-Carlo, valamint a monostoráról elhíresült La Condamine.

A modernkori polisz elnevezésének eredetér?l eltér?ek az álláspontok. A görög mitológia az Azur- parton éveket tölt? Herkules egyik utónevéb?l, a „magányos utasból” (görögül „Monoikosz”) származtatja, amelyik kifejezés egyébként „hegyen épített lakást” is jelent, utalva a teljes tengerparti részt északról határoló ún. Tengeri-Alpok magaslataira, amit már a Kr.e. I. évezred els? felében belakták a görög történetírók körében csak „félelmetes barbároknak” titulált ligurok. Egyik törzsüket éppen „Monoikosznak” nevezték, valószín?leg lakóhelyük, életmódjuk miatt. A legújabb kutatások a „monachus” latin szóból vezetik le, utalva az állam kulturális életét évszázadokig meghatározó szerzetességre.

A „sötét középkorból” a XIII. században lépett ki a térség, amikor is a leggazdagabb itáliai hercegségek egyike, Genova el?bb gazdasági befolyását terjesztette ki Monacóra, majd 1297-ben ténylegesen is megszállta. A Grimaldi- család oldalági leszármazottja a jelenlegi uralkodó, II. Albert herceg, tudomásom szerint ? képviseli Európa legrégebbi dinasztiáját.

Egészen a XVII. század közepéig, az „itáliai háborúk” aktuális er?viszonyainak megfelel?en, hol a franciák, hol a Grimaldiak kezén volt Monaco, mígnem Franciaország elismerte a hercegség – de iure – függetlenséget, gyakorlatban azonban francia védnökség alatt maradtak. Ez mindmáig nem változott, ha csak az nem, hogy azóta Monaco elvesztette területének nagyon nagy részét (köztük például Nizzát), valamint hogy az egykori rideg,

konzervatív hercegségnek mára liberális elveken nyugvó alkotmánya van, adóparadicsommá lett.



A Hotel Casino épülete

Silverstone, Indianapolis, Le Mans, és Monaco. Mind-mind az autósport legnagyobb klasszikusai. Mégis csak utóbbi kett? ragyoghat régi fényében. Silverstone az idei évben búcsúzik a királykategóriától, Indianapolisban pedig csak az amerikai szériáknak rendeznek autóversenyeket.

Reformhullámok, átszervezések jönnek-mennek, a versenyzés biztonsága fokozódik, a versenygépek voltak már „koporsók" és ?rtechnikai színvonalon, Monte Carlo mégis megrendíthetetlen elefántcsonttoronyként tartja magát. Mire fel nevezik sokan elefántcsonttoronynak? Monacóban is 25 pontot osztanak ugyan a gy?ztesnek évek óta, mégsem tekinthet? csak egy normál versenynek a sok közül. Az itteni siker értéke sokkal nagyobb, mint bármelyik másik nagydíjnak. A fenti lista h?en tükrözi, hogy éppúgy akadnak olyan versenyz?k, akik életük egyetlen sikerét a törpehercegségben aratták (Jean- Pierre Beltoise, Olivier Panis, Jarno Trulli), mint ahogy a sportág legendái is szép számban diadalmaskodtak, elég csak arra az évtizedre gondolni, amiben Senna és Prost tarolt. Hiába jön Valencia és Szingapúr, éjszaka vagy télen, Monaco akkor is Monaco marad, az utcai pályák örök unikuma.

Monte Carlo tavaly ünnepelte 80. jubileumát. 1929-ben a törpeállam motorklubjának vezet?je, Anthony Noghes gondolta ki, hogy a mesés tengerparti polisz utcáin dübörögjenek a motorok. Az els? verseny a brit William Grover-Williams (Bugatti) gy?zelmével ért véget. Az 1930-as években már a legjelent?sebb versenyek közé került Monta Carlo.
Nem véletlen, hogy a F1-es világbajnoksághoz is rögtön az els? szezonban csatlakozott, a futamot a kés?bbi 5x vb Fangio nyerte. Négy év pauza után 1955-ben tértek vissza a világ legjobbjai Monacóba, 1955-t?l kezdve nem rendeztek olyan szezont, amib?l kimaradt volna ez a helyszín.

A szezon leglassabb pályája, nem tesznek meg összesen 210 kilométert a versenyz?k, mégsem érnek célba 1 óra 40 percnél hamarább. A pálya egy hosszú, sz?k folyosó, az abroncsok milliméterekkel mennek el a korlátok mellett. Bukótér gyakorlatilag nincs (leszámítva a Sainte Devote-ot, és az alagút végi S-kanyart), így a legapróbb hibát is kegyetlenül bünteti ez a pálya. Az utcai jelleg olyannyira érvényesül Monacóban, hogy az edzések, versenyek után 2 órával már személygépkocsik foglalják el az aszfaltcsíkot. Mivel az aszfalt tüzetesebb gondozására nincs sem lehet?ség, sem akarat (igény annál inkább...), a pálya tele van emelked?kkel, huplikkal, így leginkább a Rivage-ban és a Casinoban úgy kerülgetnek a pilóták, mintha rutinvizsgán lennének.

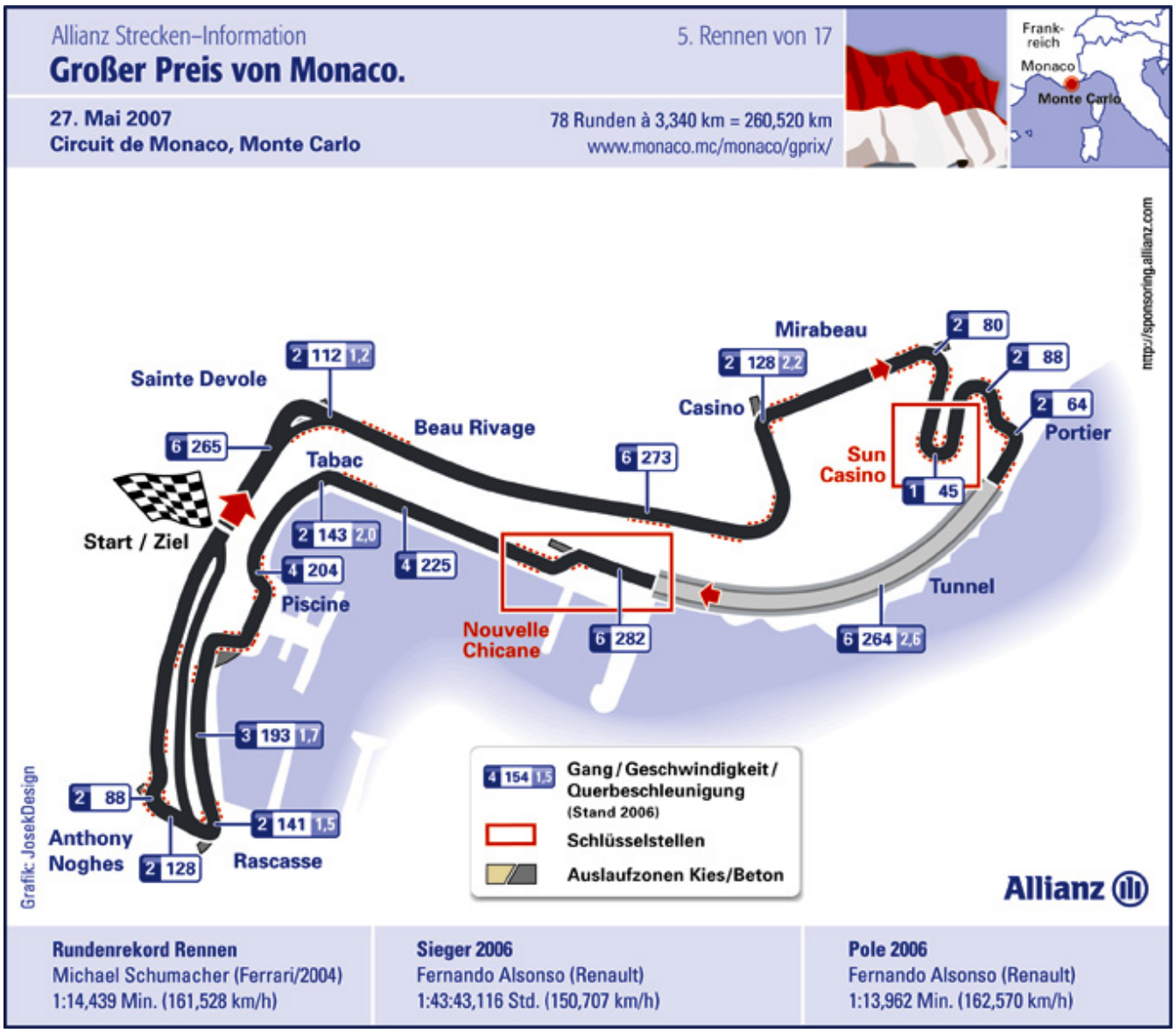
Hagyományosan csütörtökön rendezik meg a „pénteki" szabadedzéseket. Egyrészt az utolsó munkanapon - hétvége el?tt - a Riviera hemzseg a turistáktól, így kell nekik a pálya, másrészt ezzel a gesztussal akarnak tisztelegni az ?si nagydíjaknak, amiket áldozócsütörtökön tartották. Szintén tradíció, hogy pódium helyett lépcs?re áll az els? három helyezett, akik a mindenkori monacói hercegt?l vehetik át serlegüket.



A pálya adatai:

Hossza: 3, 340 km
Teljes versenytáv: 78 kör (206, 520 km)
Pályacsúcs (hivatalos, a legutóbbi nagy átépítés utáni): 1: 13, 985 (Jarno Trulli, Renault, 2004)
Hivatalos oldala: http://www.acm.mc/gpm/gpm_main.php?lng=en

Kanyarok száma: 7 balos, 12 jobbos
Vezetési irány: óramutató járásának megfelel?en
Aszfalt min?sége: szörnyen egyenetlen, telis-tele huplikkal
Leszorító er?: maximális (kb. 90%)
Leghosszabb teljes gázzal teljesíthet? szakasz: 510 m (kb. 8 sec)
Legmagasabb mért sebesség: 286 km/h
Üzemanyag-fogyasztás: 1, 72 kg/ kör
Benzinkorrekció: 0,40 sec/ 10 kg
Teljes gázadás: nagyon alacsony (kb. 45 - 52 %)
Gumik igénybevétele: közepes (kb. 55 %)
Fékek igénybevétele: magas (kb. 80 %)
Körönként váltások száma: 54
Felhasználható gumikeverékek: Szuperlágy/ Közepes



(forrás: f1fanatic.com)

A pálya rövid bemutatása:

A célegyenest (ami valójában egy Spahoz hasonlatos ív) követ?en, ahol 265 km/h-s sebességet is elérnek, érik el a balos Sainte Devote-ot. A tapadás rendkívül fontos a pálya ezen pontján, kell?en agresszíven kell ezt a kanyart abszolválni, ezzel sok id?t lehet veszíteni illetve nyerni. A túlzott bátorság az elmúlt évek tanúsága szerint könnyen megbosszulhatja magát.
Ezt a Beau Rivage követi. Jellegzetes kép, amikor az autók kacsáznak a pálya ezen részén. Itt különösen zavaró tud lenni, ahogyan zötyköl?dik az aszfalton a versenygép, az utcai pályák minden negatívuma összpontosul itt. A pálya els? felében itt van egyedül egyenesnek nevezhet? szakasz, azonban a huplik miatt még a lekörözés is nehézkes (mint azt láthattuk, amikor tavaly az élen haladó Alonso beért egy Trulli-vezette 4-5 f?s bojt), a mind vertikális, mind horizontális értelemben meglév? szintkülönbségekr?l nem is beszélve.



A pálya legnevezetesebb pontja, a híres Loews-hajt?

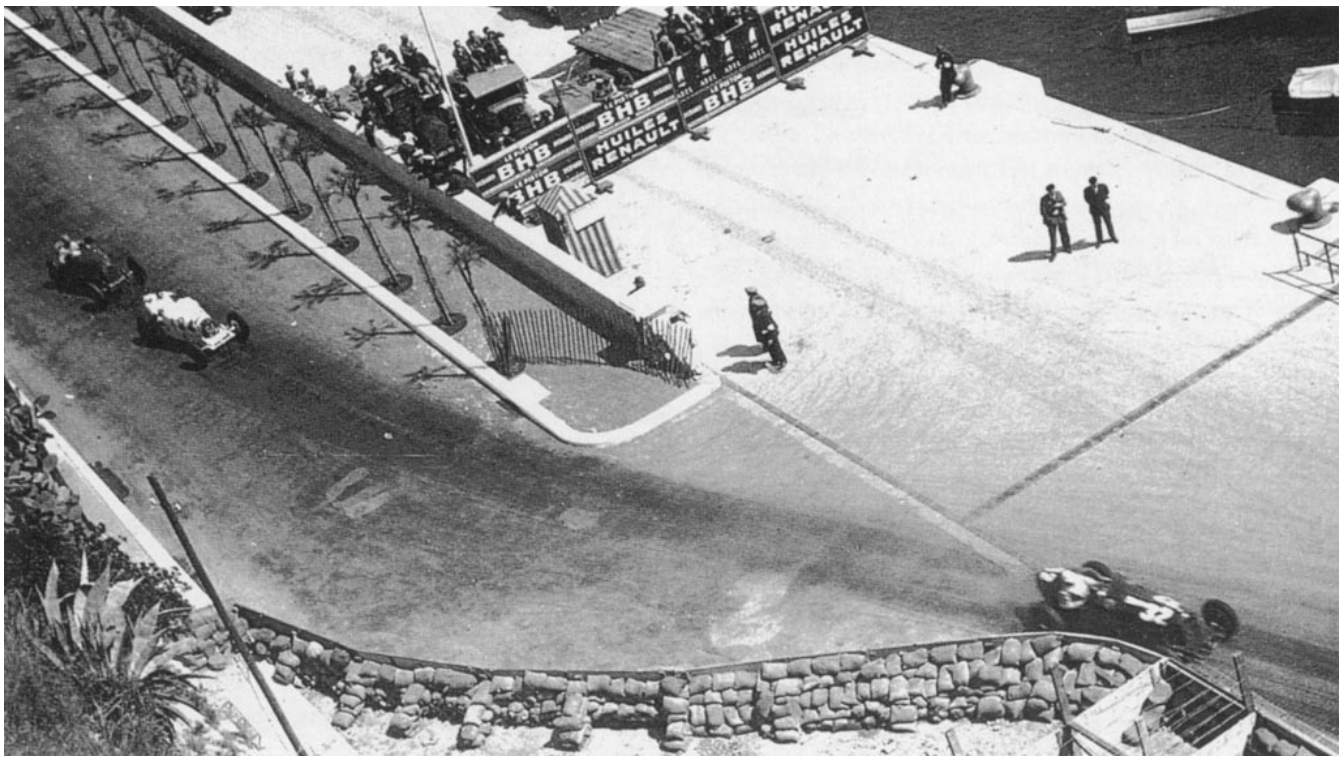
És csak ezután jön a pálya leglassabb része, el?bb egy bal-jobb kombináció (Massenet és a Casino kb. 130-cal bevehet?), majd a 80-as Mirabeau, a 45-ös Grand Hotel Hairpin (ismertebb nevén Loews- hajt?) végül a 64-es Portier (jobb-bal-jobb). A pályát övez? luxushotelekb?l rendkívül látványos, amikor itt vonatoznak a F1-es remekm?vek, sportszakmai szempontból ez már kevésbé mondható el... Talán két évvel ezel?tt azonban láthattuk azt is Fisichellától, mennyire fontos a precíz vezetés ezen a szakaszon. Benézte a Mirabeau-t, az egymást követ? két kanyarban aztán egyszer?en képtelen volt az ideális ívre kecmeregni, aminek a vége az lett, hogy vesztett legalább 4-5 pozíciót.
Az említett vonatozásnak egy el?nye lehet. Amennyiben tartósan ott tud maradni a pilóta az el?tte lev? szélárnyékában, lehet?ség nyílik kihasználni a pálya egyetlen tényleges el?zési pontját. A 9-es jobbos ív vezet be az „Alagútba", majd onnan kijövet kb. 284 km/h-val csapódnak be a pár éve megújított Nouvelle- sikánba. Elvileg itt van lehet?ség el?zésre egy okos kifékezéssel, de valójában csak lekörözéseknél alkalmas, illetve kell? teljesítménykülönbség kell a pozíciószerzéshez. Közel azonos színvonalú technikák mellett nagy pancsernek kell lenni, hogy itt valaki pozíciót veszítsen...
Komoly kihívás a versenyz?knek - f?leg t?z? napsütésben - a századmásodpercek alatt változó látási viszonyok. A fedélzeti kamerás képekb?l lehet róla sejtésünk, milyen amikor 250 felett egy pillanatra nem látunk semmit, csak egy vakuvillanást...A Nouvelle-sikán rendkívül trükkös, egyben a pálya legrázósabb féktáva. A felújított változat valamivel gyorsabb, ami hosszabb féktávot tesz lehet?vé. Ennek hátulüt?jét szintén láthattuk tavaly és a mai edzéseken is, sikánátvágások formájában. Nagy nyomás alatt itt is könny? hibázni, így ha már megel?zni nem tudjuk az el?ttünk állót, legalább szorosan mögötte haladva hibára késztethessük.
Ezt egy viszonylag gyorsabb szakasz követi, a lekörözéseket itt lehet a legkisebb id?veszteséggel abszolválni. Egy merész balos (Tabac) és két gyors, közel 200-zal bevehet? sikán (Louis Chiron és Piscine azaz „Uszoda") vezet a jelenlegi F1 leglassabb kanyarjához, a La Rascasse-hoz, itt milliméterek választják el a kasztnit a faltól. (Emlékezetes Schumacher itteni leparkolása 2005-b?l). A kigyorsítás itt fokozottan lényeges, hogy megfelel? tempóban lehessen bemenni az Anthony Noghes-sikánon keresztül a célegyenesbe.



Az „Alagút” bevezetése

Komoly er?próba ez a pálya a versenyz?knek és a technikának egyaránt. Ezen a pályán az igazán technikás versenyz?k szoktak dominálni, lévén itt van a legkiegyensúlyozottabb arányban a pilóta- technikatényez?. Minden a fejben d?l el. A nagyon sz?k pálya, a kanyaroknál rendre érintett szalagkorlátok, a hibákat kíméletlenül megbüntet? kanyarulatok valamint a forma1-es pályák között a legtöbbször használt váltószerkezet mind-mind a pilóta vállára teszi a terhet. Az autó egyensúlya ehhez képest elenyész? tényez?. Az aerodinamikával szemben ezen a pályán nagy szerepet kap a mechanikai tapadás, mivel egy jó körhöz elengedhetetlen a kiváló kigyorsítás és a fékstabilitás.
A pálya példátlan egyenetlensége indukálta a csak Monacóra kialakított lágy felfüggesztés használatát, aminek eredményeként egymástól függetlenül mozoghatnak a bal és jobb kerekek. Gyaníthatóan a rövidebb tengelytávú autók lesznek el?nyben a hétvégén, erre enged az is következtetni, hogy a Mercedes is visszatér versenygépének korábbi, rövidebb változatához. Ha közelít az igazsághoz a fenti okoskodás, akkor a Williams, de különösen a Renault lehet elemében a hétvégén, a McLaren és a Sauber viszont problémásabb napok elé nézhet.
A váltó van a legnagyobb terhelésnek kitéve. Körönként 52 kapcsolás az versenytávot nézve közel 40%-kal nagyobb terhelést jelent az átlagos pályákhoz mérten.
A Bridgestone a korábbi években rendre a szuperlágy és a lágy keverék? gumit kínálta a csapatoknak a hétvégére, szakítva a gyakorlattal ezúttal az els?dleges keverék a közepes specifikációból kerül ki. A piszkos, csúszós aszfalton a közepes keverék felmelegítése korábban szinte lehetetlen feladat elé állította a pilótákat, idén azonban a magas üzemanyag-terhelés és a hosszabb etapok miatt ezt a megoldást tartották ésszer?bbnek a japán mérnökök.
Mivel el?zni nem könny?, Monte Carlóban kulcsfontosságú a jó rajtpozíció - bár nem annyira, mint Barcelonában, ahol az elmúlt hétvégén zsinórban tizedszer gy?zött a pole-ból induló versenyz?. Az id?mér? azonban kész lutri lesz, hiszen az els? etap során 24 versenyz? igyekszik majd jó körid?ket futni a rövid és keskeny pályán. Ráadásul a Q1 csak húsz perces, míg a kilencvenes évek elején, amikor 26 f?s volt a mez?ny, pénteken és szombaton is rendeztek egy-egy 60 perces id?mér?t. Mindössze 200-200 méter jut egy-egy autónak, amennyiben mindannyian egyszerre a pályán tartózkodnak.

Belekb?l jósolunk, avagy ki nem nyer vasárnap:



A Nouvelle- sikán 1932-ben

Monaco kapcsán szakítunk a gyakorlattal, s tótágast állítva vizsgáljuk az esélyeket, lévén a futamgy?ztes személyét még a legelszántabb szerencsejátékosoknak is lehetetlen meghatározni, ami rettent?en jó a szurkolóknak és a Forma-1-nek magának, ám egy kicsit megnehezíti az er?ssorrend felállítását megkísérl?k dolgát. Így újból, csak arra tippelhetünk, hogy ki nem emeli majd magasba a Monacói Nagydíj aranytrófeáját, mely cselekedet végrehajtására a Hispania Racing mindenre elszánt versenyz?inek van legkevesebb esélye. Pedig a két titán nagyszer?en ment a királykategória el?szobájának számító GP2-es sorozatban, ahol Bruno Senna 2008-ban (zápores?ben) futamgy?zelmet, míg Karun Chandhok 2009-ben idegbajt szerzett, mivel az utolsó körökben füstölt el versenygépének er?forrása. A nagyok között azonban, ismét a technika, és annak gyengesége miatt márkatársával egyetemben csak a mez?ny hátsó részeivel vehetik fel a versenyt, annak ellenére, hogy a HRT masinája, lassan, de biztosan fejl?désnek indult. Hasonló fénysugarak fedezhet?ek fel a Virgin és a Lotus depójában is, ám a másik két, vagy inkább csak másfél újonc is mérföldekre van az élmez?nyben küzd?k, hála Istennek népes táborától. Az élete valószín?leg egyetlen futamgy?zelmét éppen a hercegségben begy?jt? Jarno Trulli joggal bízhat abban, hogy egy es?vel, SC- fázisokkal tarkított futamon nagy mázlival pontot szerezhet csapatának.

Sajnos a roppant szimpatikus Peter Sauber lovagjai sem vehetik fel a versenyt villámgyors vetélytársaikkal, ugyanis a teszteken remekl? BMW- Sauber- Ferrarik az éles küzdelemben egyel?re – f?leg a technika ördöge miatt – keresik nyer? formájukat. Szenvedésükre a szupertehetségnek tartott Kobajasi Kamui vessz?futása a legjobb példa, aki bármilyen furcsa 2010-ben csak Spanyolországban látta meg a kockás zászlót. Pedig a katalán id?mér?n már meg – megcsillantak a feltámadás reménysugarai, melyek egy defekt és egy elhibázott rajt képében ismét elhagyták a „szivaros” alakulatát. Gy?zelmi esélyekkel igazság szerint a Minardi örökébe lép? „kisbikák” sem rendelkeznek, ifjú titánjaik azonban egy-két zsíros egységet még a sz?kösnek tartott monacói pályán is zsákolhatnak. Hasonló célokkal vág majd neki a versenyfutásnak Sir Frank Williams versenyistállója is, ahol az eddig csalódást kelt? Nicolas Hülkenberg és a sokadik fénykorát él? Rubens Barrichello száll majd harcba a pontok megszerzéséért.

A kalapban ezúttal a nagy négyes mellett Vijay Mallya egyre er?sebbé váló alakulata, és a Robert Kubica révén új életre kel? Renault F1 maradt, akik ismét okozhatnak majd kellemetlen pillanatokat az élen haladó aszfaltbetyároknak. F?leg a szabadedzéseken remekl? Kubica, aki – amellett, hogy majdnem itt szerezte meg els? futamgy?zelmét – egyik kedvenc helyszínének tartja a Hercegség aszfaltkörét. Tehát, meglepetésért szurkolók, vigyázó szemeitek ezúttal a sárgákra vessétek, mert – legalábbis ebben a pillanatban – csak a lengyelek szupersztárja szorongathatja meg a mez?ny élére „gyökerez? négyest”. Ezt a négyest egyel?re, legalábbis az id?mér?s eredményeket tekintve sógoraink, azaz a Red Bull Racing mindenre elszánt versenyz?i vezetik, Webber

remek mutatókkal bír Monte-Carlóban, véleménye szerint a lassú kanyarokkal tarkított pályán is versenyképesek lesznek. Ám a „vörös veszedelem” terjeszt?i (ezen a pályán mindenképpen) szorosan loholnak azok nyomában. Ahogyan loholtak a számukra borzalmas 2009-es szezonban is, igaz akkor Ross Brawn mára klasszikussá váló betontorpedói mögött, így idén akár el is csíphetik a 2001 óta csak álomnak számító diadalt. Esélyeiket növeli, hogy mindkét csütörtöki szabadedzést (a szokatlan, ám Monacóban éppen hogy megszokott id?ponttal küszöbölik ki a pénteki csúcsforgalmat) Fernando Alonso nyerte, a spanyol egyébként kétszer is átvehette már a trófeát II. Albert hercegt?l.

A pálya egykori sztárcsapata, a McLaren-Mercedes (korábbi 15-szörös futamgy?ztes) egyel?re nem hozza régi formáját, a tréningek tanúsága szerint csak a negyedik er?nek számítanak; az ezüstösök gyári alakulatában száguldó Michael Schumacher azonban egyre jobb teljesítmény nyújt, így még Niki Lauda jóslata is bejöhet, azaz a „császár” talán a trófea megszerzéséért is harcba szállhat.

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



Ajánló