

#### 4. Το μέγεθος των τροχών τους αυξάνεται στις 18 ίντσες

Η F1 εγκαταλείπει τους κλασικούς τροχούς των 13 ιντσών και από τους χρόνους τα μονοθέσια θα έχουν ζάντες 18" με ελαστικά χαμηλού προφίλ, προκαλώντας μια αισθητική αλλαγή που μάλλον θα χρειαστεί να τη συνηθίσουμε λίγο. Η Pirelli το έκανε για να συσχετίσει τα αγωνιστικά της ελαστικά με εκείνα των αυτοκινήτων παραγωγής.

Τι σημαίνει όμως το χαμηλότερο τους προφίλ για τους αγώνες; Η δομή και η γόμα των νέων ελαστικών έχει σχεδιαστεί ώστε να περιορίζει την υπερθέρμανσή τους όταν το αυτοκίνητο γλιστρά. Αυτό είναι κάτι ακόμα που θα επιτρέψει στα μονοθέσια να κινούνται πιο κοντά μεταξύ τους (και θα βοηθήσει λίγο οδηγούς με το στυλ του Λιούις Χάμιλτον). Επίσης, τα τοιχώματά τους θα παραμορφώνονται λιγότερο, κι έτσι θα προκαλούν λιγότερους αεροδυναμικούς στροβιλισμούς για το μονοθέσιο που ακολουθεί.

#### 5. Οι υβριδικοί τους κινητήρες παραμένουν απaráλλακτοι

Τα μονοθέσια του 2022 θα έχουν ακριβώς τις ίδιες μονάδες ισχύος με τα φετινά, και η μεγάλη αλλαγή σε αυτόν τον τομέα αναμένεται το 2026. Μάλιστα, η εξέλιξη των κινητήρων θα παγώσει ολοκληρωτικά, δεν θα επιτρέπεται καμία αλλαγή τους, μέχρι το τέλος του 2025. Διατηρούν, δηλαδή, τον κινητήρα εσωτερικής καύσης V6 1.6 Turbo, με τους δύο ηλεκτροκινητήρες MGU-K και MGU-H.

#### 6. Θα καίνε βιοκαύσιμα κατά 10%

Η μοναδική διαφορά στους κινητήρες θα είναι τα καύσιμά τους. Η F1 εισάγει για πρώτη φορά στο σπορ τα βιοκαύσιμα, τα οποία του χρόνου αρχικά θα περιέχουν σε ποσοστό 5,75% «πράσινες» ύλες, και σε ποσοστό 10% μέχρι το τέλος της χρονιάς. Έχουν το κωδικό E10, όπου E είναι η αιθανόλη και 10 το ποσοστό της στο μίγμα. Η αιθανόλη αυτή θα είναι δεύτερης γενιάς, και φτιαγμένη με βιώσιμους τρόπους ώστε να έχει μηδενικό αποτύπωμα CO<sub>2</sub>.

#### 7. Οι τροχοί τους θα έχουν πτερύγια και καλύμματα

Για πρώτη φορά η F1 εισάγει στο μονοθέσιο του 2022 ένα μικρό πτερύγιο στο άνω μέρος των τροχών, ενώ παράλληλα επαναφέρει μετά το 2009 τα καλύμματα των ζαντών. Και τα δύο, προφανώς, έχουν αεροδυναμικούς σκοπούς. Τα καλύμματα των ζαντών περιορίζουν το κανάλι αέρα που κατπύθηναν έξω από τις ζάντες οι αεροδυναμικιστές μέχρι φέτος, κυρίως για να μην χαλά η ποιότητα του αέρα για το μονοθέσιο που ακολουθεί από τους στροβιλισμούς της περιστροφής των τροχών.

Τα πτερύγια στο άνω μέρος των εμπρός ελαστικών ελέγχουν τους στροβιλισμούς που γεννά το μπροστινό ελαστικό και τους αποτρέπουν να φτάσουν στην πίσω πτέρυγα. Αυτό ήταν κάτι που μέχρι τώρα έκανε η εμπρός πτέρυγα, αλλά και πάλι έπαυσε να δουλεύει όταν ένα μονοθέσιο ακολουθούσε από κοντά το προπορευόμενο.



**Η F1 εισάγει για πρώτη φορά στο σπορ τα βιοκαύσιμα, τα οποία του χρόνου αρχικά θα περιέχουν σε ποσοστό 5,75% «πράσινες» ύλες, και σε ποσοστό 10% μέχρι το τέλος της χρονιάς.**

#### 8. Έχουν πλήρως ανασχεδιασμένο ρύγχος και εμπρός πτέρυγα

Μαζί με τα πτερύγια, έχει αναθεωρηθεί όλο το εμπρός μέρος του μονοθεσίου - συμπεριλαμβανομένου του ρύγχους και της πτέρυγας. Στόχος της τελευταίας είναι η σταθερότητα της παραγωγής άντωσης πίσω από το προπορευόμενο αυτοκίνητο, και ο έλεγχος των στροβιλισμών των τροχών για να είναι καθαρή η ροή του αέρα προς το πίσω μέρος. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα στέλνει σε τόσο μεγάλο βαθμό τον αέρα έξω από τα τοιχώματα των τροχών ή κάτω από το δάπεδο.

#### 9. Είναι ακόμα πιο ανθεκτικά και ασφαλή

Το μονοθέσιο του 2022 κάνει άλλο ένα βήμα ασφαλείας, ανεβάζοντας τη F1 σε ακόμα πιο φαινομενικό επίπεδο σε αυτόν τον τομέα. Το σασί πρέπει να απορροφά 48% περισσότερη ενέργεια στη μετωπική πρόσκρουση και 15% περισσότερο στην πίσω σύγκρουση, να έχει ακόμα πιο ισχυρές πλευρές και να είναι ανθεκτικό στην άσκηση ακόμη περισσότερης πίεσης.

Το μεγάλο ατύχημα του Ρομέν Γκροζάν στο Μπαχρέιν πέρσι έφερε επίσης, αλλαγές: σε ανάλογα ατυχήματα ο κινητήρας θα αποκολλάται από το σασί με πιο ασφαλή τρόπο, και χωρίς να αφήνει εκτεθειμένο το δοχείο καυσίμων. Με τις αλλαγές αυτές, και τα βαρύτερα ελαστικά, το ελάχιστο βάρος του μονοθεσίου αυξήθηκε από τα 752 στα 790 κιλά.

#### 10. Η πίσω πτέρυγα του έχει art deco καμπύλες

Το περίτεχνο σχέδιο της πίσω πτέρυγας έχει τον ίδιο στόχο με το υπόλοιπο μονοθέσιο: να μην στέλνει τον «βρώμικο» αέρα στο πίσω μονοθέσιο σε τόσο μεγάλο βαθμό. Οι σημερινές πτέρυγες στέλνουν μεγάλο ποσοστό του αέρα που εκρέουν προς τα πάνω, αλλά και έξω από τις πλευρές τους.

Αντίθετα, η πίσω πτέρυγα του 2022 δημιουργεί μια κυκλική ροή αέρα που «συλλέγει» τον αέρα που εκρέει από τους τροχούς και στη συνέχεια τον κατευθύνει προς τη ροή αέρα που βγαίνει από τον διαχύτη (στην απόληξη του δαπέδου). Και ο διαχύτης, λόγω της ανύψωσης του άκρου του, κατευθύνει όλη αυτή τη ροή ψηλά - πάνω από το μονοθέσιο που ακολουθεί. Το DRS παραμένει στην πίσω πτέρυγα.

## Φερστάπεν: «Το αφεντικό της Mercedes μου έστειλε μήνυμα με συγχαρητήρια»

**Ο** παγκόσμιος πρωταθλητής της Φόρμουλα Ένα, Μαξ Φερστάπεν, αποκάλυψε ότι το αφεντικό της Mercedes, Τότο Βολφ, παρά το γεγονός ότι η ομάδα του προχώρησε σε ενστάσεις, έστειλε μήνυμα προκειμένου να δώσει τα συγχαρητήριά του.

Ο 24χρονος Ολλανδός έδωσε στη Red Bull τον πρώτο της τίτλο από το 2013, στο Άμπου Ντάμπι την Κυριακή, όταν ξεπέρασε τον επτά φορές παγκόσμιο πρωταθλητή της Mercedes, Λιούις Χάμιλτον στον τελευταίο γύρο του τελευταίου αγώνα της σεζόν.

Η Mercedes δέχθηκε αρνητική απάντηση στις δύο επίσημες ενστάσεις της, αλλά έδειξε ότι σκοπεύει να προχωρήσει περαιτέρω το θέμα.

Ο Χάμιλτον και ο πατέρας του Άντονι έδωσαν συγχαρητήρια στον Φερστάπεν και τον πατέρα του Τζος μετά τον αγώνα, αλλά ο Βολφ ήταν... εξαφανισμένος.

«Ο Τότο μου έστειλε ένα μήνυμα με συγχαρητήρια για τη σεζόν και ότι άξιζα να την κερδίσω, οπότε ήταν πολύ ωραίο από μέρους του φυσικά», είπε ο Φερστάπεν, μιλώντας σήμερα στους δημοσιογράφους με βιντεοκλήση.

«Ο Λιούις είναι ένας μεγάλος αθλητής γενικά. Ηρθε κοντά μου και με συνεχάρη και φυσικά πρέπει να ήταν πολύ δύσκολο γι αυτόν με αυτό που συνέβη στον τελευταίο γύρο», πρόσθεσε.

«Αλλά δείχνει και τον σεβασμό που τρέφουμε ο ένας για τον άλλον. Φυσικά είχαμε δύσκολες στιγμές σε όλη τη σεζόν, αλλά στο τέλος σεβόμαστε αυτό που κάναμε και πιέζαμε ο ένας τον άλλον στα άκρα όλη τη σεζόν. Ήταν πραγματικά απολαυστικός ο αγώνας εναντίον του.»

Ο Φερστάπεν χρειάστηκε να περιμένει μερικές ώρες για να απορρίψουν τις ενστάσεις, αλλά μετά ακολούθησε πάρτι με όλη την ομάδα, από μηχανικούς μέχρι τους ανθρώπους της τροφοδοσίας, να γιορτάζουν μέχρι το ξημέρωμα.

«Φυσικά όταν ξύπνησα δεν ήταν τόσο διασκεδαστικό. Μετάνιωσα ίσως για το τελευταίο ποτό», είπε ο Φερστάπεν. «Νομίζω ότι πολλοί άνθρωποι έχουν πονοκέφαλο αυτή τη στιγμή».

Ο πρωταθλητής παραδέχτηκε ότι είχε κάποια νεύρα το βράδυ του Σαββάτου, αλλά είπε ότι είχε καταφέρει να κοιμηθεί.

«Νομίζω ότι ο τελευταίος αγώνας συνοψίζει γενικά ολόκληρη τη σεζόν. Ήταν αρκετά τρελός και έντονος», είπε ο Φερστάπεν, ο οποίος πανηγύρισε τον πρώτο του τίτλο στη F1, μετά από ένα αμφιλεγόμενο «μπρα ντε φερ» με τον Λιούις Χάμιλτον, στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς, στη Yas Marina του Άμπου Ντάμπι.

Ο Φερστάπεν προσπέρασε τον Χάμιλτον στον τελευταίο γύρο του αγώνα, δημιουργώντας ένα... debate σχετικά με το αν έπρεπε να του επιτραπεί να επανέλθει στη διεκδίκηση του τίτλου, εκμεταλλευόμενος τα μέτρα ασφαλείας που ελήφθησαν, μετά το τρακάρισμα του Νικόλας Λατίφι.