

Formula 1: Το αδύναμο σημείο των νέων μονοθεσιών

Το πρόβλημα στην αεροδυναμική που ταλαιπωρούσε για χρόνια τα μονοθέσια έχει επιστρέψει και το 2022.

Η Formula 1 μπαίνει φέτος σε μία νέα εποχή, με τους τεχνικούς κανονισμούς να αλλάζουν πλήρως την εμφάνιση των μονοθεσιών. Οι αλλαγές ήταν τόσο ριζικές, που χαρακτηρίστηκαν ως οι μεγαλύτερες των τελευταίων 40 ετών. Οι ομάδες βρέθηκαν πριν από λίγες εβδομάδες στη Βαρκελώνη ώστε να δοκιμάσουν για πρώτη φορά τα μονοθέσια νέας γενιάς, ενώ το τριήμερο 10-12 Μαρτίου, έκαναν τρεις ακόμη ημέρες δοκιμών στο Μπαχρέιν. Εκεί δοκίμασαν τα μονοθέσιά τους σε πραγματικές συνθήκες, σε μία διαδρομή που δείχνει αρκετά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

Η McLaren ήταν μία από τις ομάδες που αντιμετώπισε έντονα προβλήματα στο τεστ του Μπαχρέιν. Η MCL36 είχε υπερθέρμανση στα φρένα, κάτι που επηρέασε το χρόνο της στην πίστα. Παράλληλα ο Ντάνιελ Ρικάρντο βρέθηκε θετικός στην Covid-19, κάτι που έδωσε στον Λάντο Νόρις ρόλο οδηγού και τις τρεις ημέρες.

Παρά τον περιορισμένο του χρόνο στην πίστα, ο Βρετανός οδηγός της McLaren αναφέρθηκε στο motorsport.com σε ορισμένα μειονεκτήματα των νέων μονοθεσιών: «Σίγουρα τα μονοθέσια είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα στον άνεμο. Είναι καλό που το ανακαλύψαμε, διότι στη Βαρκελώνη δεν είχε καθόλου αέρα. Είναι πολύ θετικό πως ανακαλύψαμε πως υπάρχει αυτό. Τα μονοθέσια της F1 είναι πολύ ευαίσθητα στον άνεμο. Η διαφορά στην πίστα ήταν μεγάλη, είχαμε υψηλότερες θερμοκρασίες στο Μπαχρέιν, οπότε είδαμε



Η McLaren ήταν μία από τις ομάδες που αντιμετώπισε έντονα προβλήματα στο τεστ του Μπαχρέιν.

διαφορά στη λειτουργία των μονοθεσιών και των ελαστικών. Έχουμε περισσότερες αναπλήσεις, οπότε πρέπει να κάνεις διαφορετικές προσαρμογές με το στήσιμο του μονοθεσιού. Όλα τα παραπάνω πρέπει να τα κατανοήσουμε και να βρούμε λύσεις.

Επιπλέον ο 22χρονος Νόρις τόνισε το πώς ο αέρας επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρονται τα μονοθέσια, ιδιαίτερα στις αργές στροφές: «Έχουμε δύο παράγοντες, τον αέρα που σε επηρεάζει στο φρενάρισμα και τον τρόπο που λειτουργεί η αεροδυναμική του μονοθεσιού. Δεύτερον, έχουμε φέτος νέα μεγαλύτερα ελαστικά. Πρέπει να στήσουμε το μονοθέσιο διαφορετικά, κάτι που το κάνει πιο δύσκολο στις στροφές, καθώς πρέπει να φρενάρεις παράλληλα. Είναι πολύ δύσκολο στην οδήγηση, είναι πολύ εύκολο να μπλοκάρεις τους τροχούς σου και να πληγώσεις τα ελαστικά. Πρέπει να είμαστε οι οδηγοί πιο συντηρητικοί με την οδήγηση, δεν πρέπει να πιέσουμε πολύ έντονα».

Μήνυμα με το... καλημέρα από την Ferrari

Ο Σαρλ Λεκλέρκ, μετά τη pole position, κατέκτησε την Κυριακή και την πρώτη νίκη της νέας σεζόν στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της Φόρμουλα Ενα, καθώς τερμάτισε πρώτος στο -εναρκτήριο- γκραν πρι του Μπαχρέιν. Ο 24χρονος -από το Μονακό- πιλότος της Ferrari ήταν ταχύτερος από την αρχή και δεν άφησε κανένα περιθώριο στους αντιπάλους του, αφήνοντας τον στη δεύτερη θέση τον άλλο πιλότο της «σκουντερία», τον Ισπανό, Κάρλος Σάινθ, ενώ στο βάθρο ανέβηκε ο Λιούς Χάμιλτον (Mercedes).

Ο Ολλανδός παγκόσμιος πρωταθλητής, Μαξ Φερστάπεν, με μηχανικά προβλήματα αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την κούρσα στο 55ο γύρο και η κακή μέρα για την Red Bull ολοκληρώθηκε με την εγκατάλειψη του Σέρχιο Πέρεθ στον προτελευταίο γύρο! Η κούρσα στην πίστα της Μανάμα και οι επιδόσεις των δύο οδηγών, όπως και χθες στα δοκιμαστικά, έδειξαν πως το φετινό μονοθέσιο (F1-75) της διάσημης ιταλικής αυτοκινητοβιομηχανίας είναι πολύ βελτιωμένο και σε θέση να μπει «σφήνα» σε Red Bull και Mercedes στη διεκδίκηση του φετινού τίτλου, θέλοντας να βάλουν τέλος στην αναμονή από το 2007!

Αυτήν τη ημέρα την περίμεναν καιρό στο Μαρανέλο, καθώς περίμεναν δυόμισι χρόνια για να δουν δύο πιλότους τους στις δύο πρώτες θέσεις. Η Ferrari είχε να δει οδηγό της να νικήσει από τη Σιγκαπούρη το 2019, ενώ σε εκείνο το Grand Prix η Scuderia είχε κάνει και τότε το 1-2 με τους Φέτελ και Λεκλέρκ.

Να σημειωθεί πως για τον Λεκλέρκ είναι η πρώτη του νίκη από τον αγώνα στην Μόντσα τον Σεπτέμβριο του 2019.

Οι χασοτικές διαφορές ανάμεσα σε Mercedes και Ferrari

Οι νέοι τεχνικοί κανονισμοί στη Formula 1 έχουν οδηγήσει σε μεγάλες σχεδιαστικές διαφοροποιήσεις.

Οταν τον περασμένο Ιούλιο η Formula 1 έδειξε στο περιθώριο του Βρετανικού Grand Prix ένα show car βασισμένο στις θεμελιώδεις αρχές των νέων τεχνικών κανονισμών του σπορ, πολλοί έσπευσαν να εκφράσουν λόγους για δημιουργία «ενιαίου».

Ωστόσο η Παγκόσμια Ομοσπονδία Μηχανοκίνητου Αθλητισμού δεν μοιραζόταν την ίδια ανησυχία, αφού όπως χαρακτηριστικά μου είχε πει ο Νικόλας Τομπάζης, επικεφαλής τεχνικών θεμάτων σασί στη FIA, στο πλαίσιο συνέντευξής στο Grand Prix της Σαουδικής Αραβίας, ανέμεναν πολλές διαφορετικές λύσεις από τις ομάδες. Τόσο στις αεροτομές, όσο και στο «σώμα» του μονοθεσιού αλλά φυσικά και το πάτωμα.

Όμως ακόμα και η FIA και σίγουρα ούτε το κοινό, περίμεναν να δούμε τόσες αποκλίσεις στο σχεδιασμό των μονοθεσιών. Οι ομάδες της Formula 1 στρατολογούν



Η φωτογραφία που δημοσιεύτηκε στον επίσημο λογαριασμό της Formula 1 στα social media, τα λέει όλα. Έχει μία άμεση αντιπαράθεση δύο μονοθεσιών που αναμένεται να πρωταγωνιστήσουν φέτος. Της Mercedes W13 E Performance και της Ferrari F1-75!

τα πιο λαμπρά μυαλά και όσα βλέπουμε στην πίστα, μαρτυρούν πως αυτά λειτουργούν σε... υψηλές στροφές.

Δείτε διαφορές! Άλλο σχέδιο στο ρύγχος, διαφορετικό σχεδιασμό στα στελέχη των εμπρός αεροτομών, διαφορετικές πίσω αεροτομές, άλλο σχήμα και μέγεθος στον αεραγωγό πάνω από το κεφάλι του οδηγού, εντελώς διαφορετικά concept στους καθρέφτες και φυσικά, τα σημεία που έχουν κλέψει την παράσταση: τα sidepods.

Η Mercedes με την αμφιλεγόμενη επιλογή των zero-pods, με ελάχιστο άνοιγμα, η Ferrari με μία από τις μεγαλύτερες εισαγωγές αέρα αλλά με sidepods που έχουν σμιλευμένο σχήμα, ειδικά με τη χαρακτηριστική κούρμα στο πάνω μέρος.