

Séptimo Gran Premio: Turquía

Día: 01/06/2010

Lugar: Estambul

Circuito: Istanbul Park

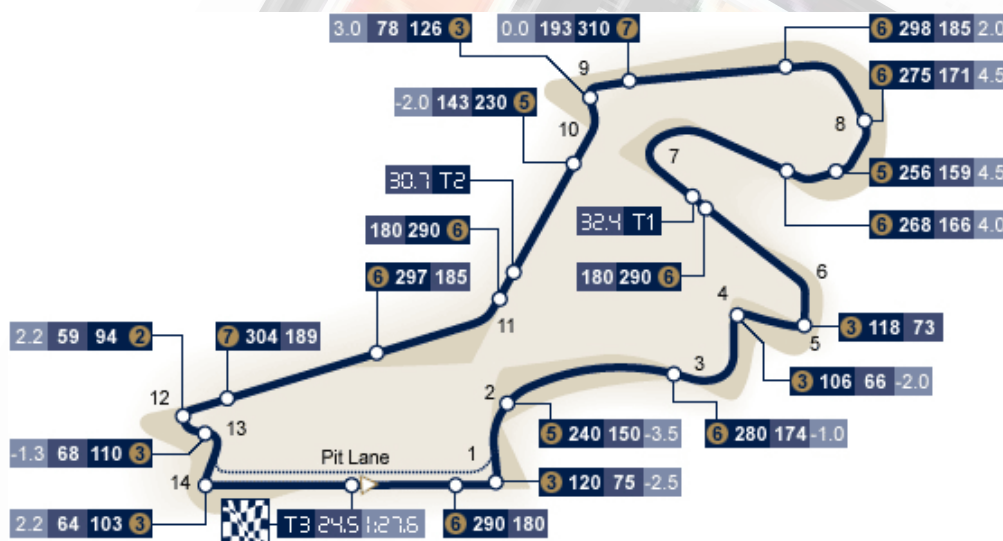
Entrenamientos libres: 24 h

Ronda Clasificación Q1: a las 19:30

Ronda Clasificación Q2: a las 19:48

Warm UP: a las 19:58

Comienzo de carrera: 20:05



Key									
Start Location	Gear	Speed (Km/h)	Speed (mph)	Lateral G-force	Saint Devote	*Timing Sector	*Sector Time	**Target Lap Time	Finish Location

Distancia: 5,338 km.

Distancia de carrera:

Vueltas: 21

112,098 Km.

Record: 1:24.770 Juan Pablo Montoya 2005

Estambul es una ciudad situada entre dos continentes, una parte pertenece a Europa y otra a Asia. En la zona asiática fue construido el Autódromo de Estambul por el ya conocidísimo arquitecto alemán Hermann Tilke.

Y como ya sabemos de sus creaciones, juega con curvas de distintos ángulos cada una, lo que hace que el trazado sea divertido, técnico, y complicado. La mayor particularidad además de rodar en sentido contrario a las agujas del reloj, es la curva 8, que consta de 4 curvas con distintos ángulos, pero que se traza como una sola curva, haciendo muy importante entrar bien en ella, ya que de eso depende el resto de la curva y en gran parte el tiempo de vuelta. El propio Tilke afirmó, que había relizado esa curva “para poner a prueba a los pilotos”.

Después del cerrado trazado de Mónaco, aquí sí es posible adelantar, ya que goza de una pista amplia, desde los 12,5 metros de ancho mínimo, hasta los 21 metros.



Es un circuito con muchos cambios de rasante, que hacen que la trazada tenga que ser intuitiva en algunas curvas, que son catorce, siendo seis a izquierda y ocho a derecha.

El circuito es relativamente nuevo, siendo el primer Gran Premio en 2005, con Kimi Raikkonen como vencedor de la prueba, en los tres años sucesivos ganó la carrera Felipe Massa, que parece haberse hecho con la medida del circuito, hasta que en 2009 ganara Jenson Button con la superioridad que le otorgaba su Brawn GP.

Entrando ya en materia, podemos decir que la configuración aerodinámica del coche para este circuito es media, ya que además de curvas lentas, tiene curvas rápidas, y largas rectas donde aprovechar la velocidad punta.

La suspensión ha de ser rígida, ya que siendo un trazado nuevo, el asfalto está en buenas condiciones, y no hay demasiados baches, excepto en la curva 8.

La potencia del motor aquí es importante, para afrontar los tramos inclinados de la pista, y también la refrigeración, ya que el 66% de la vuelta iremos con el gas pisado a tope, llegando a mantenerlo a fondo durante 15 segundos.

Los frenos no requerirán un especial cuidado, excepto en la frenada de la curva 12, donde pasaremos de más de 320 a 90 Km/h. El resto del trazado no sufrirán mucho.

En cuanto a estrategia se refiere, el tiempo de paso por pit lane es de unos 18 segundos, que teniendo en cuenta la parada y el repostaje, será de 25 a 30 segundos.



Para este gran premio no me ha sido posible encontrar los apuntes de Pedro Martínez de la Rosa, (y mira que los he buscado, pero nada) así que nos toca enfrentarnos a la pista sin esos valiosísimos datos que aportaba, pero para no tener que empezar a ciegas, voy a intentar resumirlos aquí una vuelta al circuito de Turquía.

No va a ser tan gráfico como los mapas que veíamos hasta ahora, pero al menos tendremos unos datos para empezar a rodar por Istanbul Park. Espero que os sea de ayuda.

Empezamos la vuelta en la recta de meta, llegando a alcanzar los 300 Km/h, frenaremos al acercarnos a la curva 1 (de izquierdas) hasta tercera velocidad, que pasaremos a unos 140 Km/h y se traza en bajada. Este es uno de los puntos de posibles adelantamientos, aunque no el más claro.

La curva 2 (a derechas) viene inmediatamente después, formando una chicane rápida, ya que está se toma acelerando, pero tanteando el pedal para no acabar en la arena, y se van subiendo marchas paulatinamente hasta salir a 290 Km/h en sexta velocidad.

Llegamos sin descanso a la curva 3, nuevamente de izquierdas, donde entraremos en tercera velocidad a unos 165 Km/h. y al salir continuamos frenando hasta segunda a unos 110 Km/h para pasar la curva 4 a derechas.

Después de una pequeña aceleración en recta, frenamos de nuevo a unos 125 Km/h. para pasar en tercera por la curva 5 (de izquierdas), que seguimos haciendo en bajada, para continuar acelerando al salir, y trazar casi sin darnos cuenta la curva 6, ya que es también de izquierdas, y una continuación de la 5 que se va abriendo.

Encaramos ahora una recta que nos llevará al punto del sector 1 en mitad de recta, y finalizará en la curva 7 de derechas llegando a 290 Km/h para frenar bruscamente reduciendo a segunda hasta los 110 Km/h y trazar la curva ciñéndonos mucho al vértice para aprovechar al máximo la pista ya que se abre a la salida. Se acaba aquí la zona de bajada.



Aceleramos en la recta hasta llegar a la nombrada curva 8 (de izquierdas), la más difícil del circuito. Consta de 4 curvas con diferentes vértices, que se trazan como una sola curva, y que tiene una de las fuerzas laterales más altas del campeonato (4,3 G). Se hace acelerando, pero siendo muy fino con el gas, ya que un pequeño descuido nos hace acabar en las escapatorias debido a la velocidad de paso por curva que es de más de 200 Km/h. Aquí cada piloto tiene su forma particular de afrontarla.



Salimos de la curva 8 acelerando a fondo para llegar a las curvas 9 y 10 (de izquierdas y derechas) que forman una chicane, y es otro punto claro de adelantamientos, ya que pasaremos de los 320 Km/h. a los 115 Km/h a los que afrontaremos la curva 9, para salir acelerando hacia la curva 10 a unos 190 Km/h. Trazar bien estas curvas es muy importante, ya que después vienen las rectas más largas del circuito.

Son dos rectas unidas por la curva 11 (de derechas) donde acaba el segundo sector, que se traza a fondo a más de 300 Km/h. y se sigue acelerando hasta llegar a la frenada de la curva 12 (de izquierdas), la más brusca del circuito, y el punto más claro de adelantamiento, pasando de 320 Km/h. hasta los 90 Km/h. que es la velocidad más baja del trazado.

Aceleramos un poco para llegar a la curva 13 (de derechas), en la que tendremos que tocar levemente el freno y salir acelerando de nuevo para frenar en la entrada a la curva 14 (de izquierdas) que tomaremos a unos 100 Km/h. y que nos conducirá nuevamente a la recta de meta completando aquí la vuelta.



Parece que tendremos un Gran Premio sin agua, pero a falta de 2 semanas, es mucho decir, ya que las previsiones dan nubes para ese fin de semana.

Sábado 29 de Mayo

	Parcialmente cubierto	28°C	Amanecerá: 4:37 Anocheceará: 19:27	
		18°C		
Hora	Pronóstico	Temp.	Viento	
2:00	 Despejado	19 °C	SW 8 km/h	
8:00	 Parcialmente cubierto	23 °C	W 8 km/h	
14:00	 Parcialmente cubierto	28 °C	N 8 km/h	
20:00	 Parcialmente cubierto	22 °C	E 8 km/h	

Lo que sí es cierto, es que las temperaturas serán más altas que las vistas hasta ahora, lo que hace pensar que los equipos se enfrenten a nuevos retos.

Domingo 30 de Mayo

	Parcialmente cubierto	26°C	Amanecerá: 4:37 Anocheceará: 19:28	
		18°C		
Hora	Pronóstico	Temp.	Viento	
2:00	 Mayormente cubierto	20 °C	W 14 km/h	
8:00	 Parcialmente cubierto	22 °C	SW 8 km/h	
14:00	 Parcialmente cubierto	26 °C	N 11 km/h	
20:00	 Parcialmente cubierto	21 °C	E 11 km/h	