

EL GRAN CIRCO DEL AUTOMOVILISMO



AUTOR: CRISTÓBAL TARIFA LÓPEZ.
REDACCIÓN: PAOLA ARGÜESO BRIONES.
ILUSTRACIÓN: J. RAMÓN MIRA BOSCH.

Aunque la Fórmula Uno evolucionó desde las competencias de Grand Prix de principios del siglo XX, la verdadera historia de la F1 empezó en 1947 con la normalización de reglas por parte de la FIA. La historia del deporte ha ido en paralelo a la de sus regulaciones técnicas.

GRAND PRIX (GRANDES PREMIOS)

Las carreras de Gran Premio (en francés *Grand Prix*) tienen raíces en las carreras de automóviles organizadas en Francia desde 1894. Rápidamente evolucionaron de simples carreras en caminos de un pueblo a otro, a pruebas de resistencia para los autos y los pilotos. La innovación pronto rebasó los 160kph pero al ser carreras en caminos abiertos eran frecuentes los accidentes que resultaban en defunciones tanto de pilotos como de espectadores.

Algunos grandes premios importantes son:

GRAN PREMIO	CIRCUITO
Australia	Albert Park (Melbourne)
Italia	Monza
Mónaco	Mónaco
Singapur	Singapur
España	Montmeló (Barcelona)
Europa	Valencia
Hungría	Budapest
Brasil	Interlagos
Barhein	Barhein
China	Shanghai

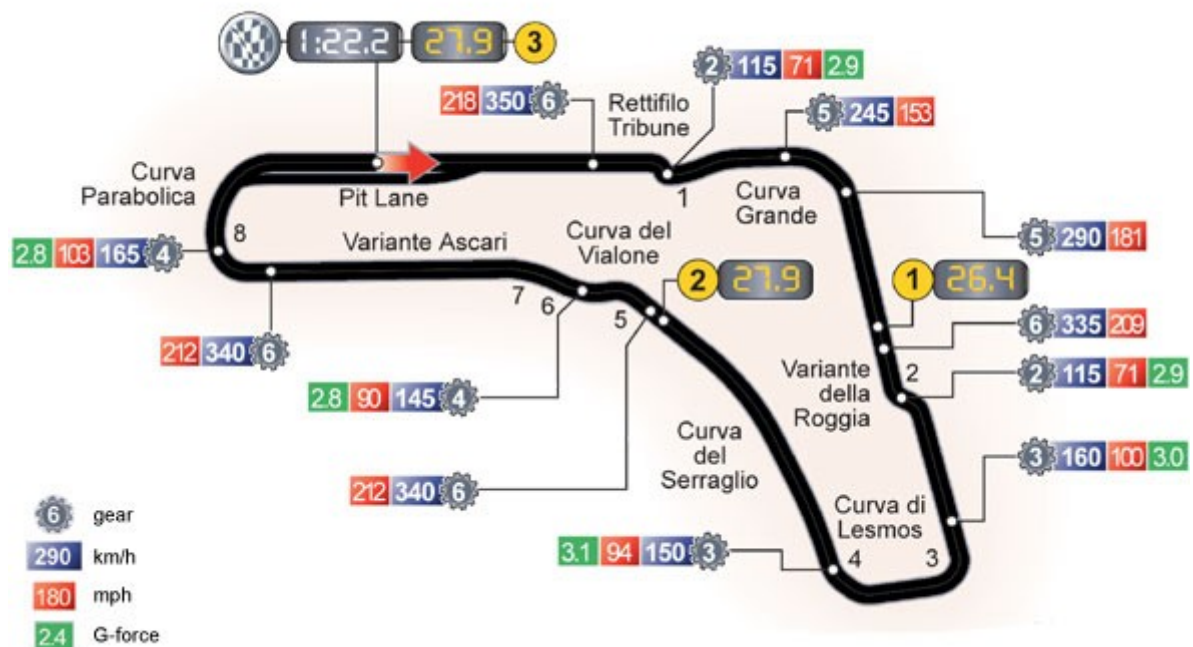


Circuito de Montmeló(Barcelona)

DESARROLLO DE CIRCUITOS.

La mayoría de las carreras se corrían sobre largos circuitos formados por caminos públicos temporalmente cerrados, no en pistas privadas específicamente construidas. Este fue el origen del circuito de Gran Premio de Le Mans en 1906, así como de la Targa Fiorio que se corría en 93 millas de caminos sicilianos, el circuito alemán Kaiserpreis de 75 millas y el circuito francés Dieppe de 48 millas, usados en los grandes premios de 1907. Las excepciones fueron el abruptamente empinado y ovoide circuito de Brooklands, Inglaterra, terminado en 1907 y el Indianapolis Motor Speedway, usado por primera vez en 1909 y el Autodromo Nazionale Monza, Italia, abierto en 1922.

En 1922 Italia se convirtió en el primer país (aparte de Francia) en hospedar una carrera usando el nombre de "Grand Prix", en Monza. Esto fue rápidamente seguido por Bélgica y España en 1924, y luego se diseminó por otros países. Estrictamente hablando, aún no se trataba de un campeonato formal sino una variada colección de carreras corridas bajo varias reglas.




Circuito de Monza (1922)

Una "fórmula" empezando a cumplir reglas apareció justo antes de la Primera Guerra Mundial, basada finalmente en los tamaños de los motores y el peso, aunque no fue adoptada universalmente. En 1924, sin embargo, muchos clubes nacionales de motor se unieron para formar la Asociación Internacional de Clubes de Automóviles Reconocidos ("Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus" (AIACR)), cuya Comisión Deportiva Internacional fue autorizada a regular los Grandes Premios y otras formas de competencias internacionales. Desde los orígenes de los Grandes Premios, las competencias se corrieron en concordancia con reglas estrictas basadas en tamaño del motor y peso del vehículo. Estas regulaciones fueron virtualmente abandonadas en 1928 en una era conocida como de "Fórmula Libre", cuando los organizadores de carreras decidieron correr sus eventos sin prácticamente ninguna limitación. De 1927 a 1934, el número de carreras consideradas con rango de Grand Prix creció, saltando de cinco eventos en 1927, a nueve eventos en 1929, y a dieciocho

en 1934 (el número máximo de carreras en un año antes de la Segunda Guerra Mundial).

GANADORES A LO LARGO DE LA HISTORIA.

Ganadores 1960/2006

Año	Nombre	País	Escudería
2006	Fernando Alonso		Renault
2005	Fernando Alonso		Renault
2004	Michael Schumacher		Ferrari
2003	Michael Schumacher		Ferrari
2002	Michael Schumacher		Ferrari
2001	Michael Schumacher		Ferrari
2000	Michael Schumacher		Ferrari
1999	Mika Häkkinen		McLaren
1998	Mika Häkkinen		McLaren
1997	Jacques Villeneuve		Williams
1996	Damon Hill		Williams
1995	Michael Schumacher		Benetton
1994	Michael Schumacher		Benetton
1993	Alain Prost		Williams
1992	Nigel Mansell		Williams
1991	Ayrton Senna		McLaren
1990	Ayrton Senna		McLaren
1989	Alain Prost		McLaren
1988	Ayrton Senna		McLaren
1987	Nelson Piquet		Williams
1986	Alain Prost		Williams
1985	Alain Prost		McLaren
1984	Niki Lauda		McLaren
1983	Nelson Piquet		Ferrari
1982	Keke Rosberg		Ferrari
1981	Nelson Piquet		Williams
1980	Alan Jones		Williams
1979	Jody Scheckter		Ferrari
1978	Mario Andretti		Lotus
1977	Niki Lauda		Ferrari
1976	James Hunt		Ferrari
1975	Niki Lauda		Ferrari
1974	Emerson Fittipaldi		McLaren
1973	Jackie Stewart		Lotus
1972	Emerson Fittipaldi		Lotus
1971	Jackie Stewart		Tyrrell
1970	Jochen Rindt		Lotus

Otros corredores importantes fueron :

Fangio(Argentina 1951,1954, 1955, 1956, 1957)

Farina (Italia 1950)

El pasado año el ganador del último gran premio, Jenson Button decía en una entrevista al periódico “La Gazzeta dello Sport” lo siguiente:

“Yo soy el mejor”

“No me interesa quien gane si no soy yo quien lo hace”

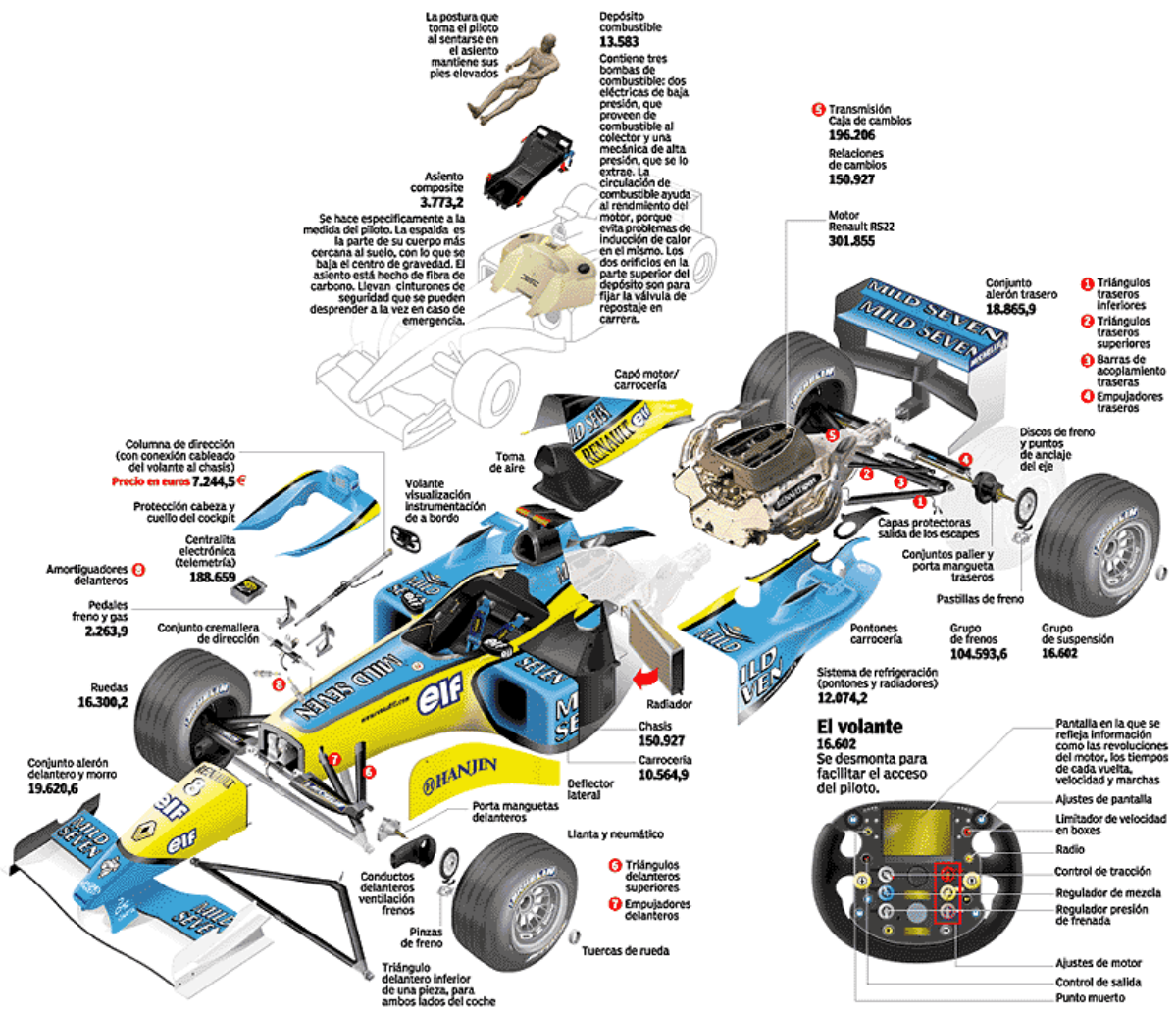
ESTRUCTURA DE LOS COCHES DE F1 (MONOPLAZAS).

Está claro que lo primero que necesitamos es una estructura que soporte todos los elementos que constituyen el coche, incluido el piloto. En los F1 la estructura es un simple monocasco de fibra de carbono (el 1 de la figura) que soporta todos los elementos del coche. Está realizado en fibra por dos motivos fundamentales: la ligereza de este material (no es extraño conseguir densidades menores a la mitad del aluminio) y su elevadísima resistencia: propiedad que se consigue "a la carta". Es decir, una de las (maravillosas) propiedades de los composites es que de ellos se pueden conseguir unas propiedades mecánicas excelentes justo donde las necesitamos: ¿Necesitas una resistencia elevadísima a la flexión? Pues diseñas tu fibra con unas determinadas características y lo tienes solucionado, eso si a costa de una menor resistencia o propiedad frente otras sollicitaciones. Un ejemplo: existen fibras de carbono con una resistencia a la flexión más de 3 veces superior a la del acero (y pesando 3 veces menos) pero cuya resistencia a la tracción es la mitad de la de un acero. Pero eso no es un problema si tienes los esfuerzos a los que va a estar sometido, como es el caso de un chasis, perfectamente acotados.

El monocasco de un F1 actual viene a pesar unos 35kg y como sabéis y podéis apreciar en la figura a él van directamente anclados el alerón delantero (capaz de proporcionar entorno a 700kg de downforce, elemento 34), las suspensiones delanteras (que transmiten al chasis esfuerzos máximos de más de 700kg cada una), así como dirección e incluye el cockpit para el piloto.

Mención aparte merece el motor. Como podéis apreciar al monocasco también va anclado el motor (0), que a su vez soporta todo el eje trasero: caja de cambios (11), alerón trasero (36) y el conjunto de las suspensiones traseras. A esto se le denomina tener un motor autoportante, ya que el motor además de cumplir su función forma parte integrante y activa del chasis (de la estructura). Por el motor pasan todas las cargas que generan el alerón trasero y las suspensiones correspondientes, que son de una magnitud equivalente a las del eje delantero.





En la actualidad, los monos ignífugos de los pilotos de f1 han mejorado la seguridad ya que si se hubiesen quedado como antes habría fallecido más de un piloto por un insignificante incendio en el motor.

Uno de esos casos fue el de Nicky Lauda que perdió sus cejas y su pelo en uno de esos fatídicos accidentes.

Otras de las mejoras de las mejoras de la vestimenta de los pilotos es EL CASCO, pieza imprescindible a la hora de subirse al monoplaza. Uno de los casos ha sido el del brasileño Felipe Massa. Este sufrió un accidente en el pasado GP de Hungría 2009, al ser golpeado por un amortiguador de Rubens Barrichelo.



Como cualquier otro deporte la F1 no se ha quedado atrás con respecto a los avances científicos y tecnológicos que han permitido que este deporte sea considerado uno de los más seguidos y televisados del mundo.

BIBLIOGRAFÍA

http://es.wikipedia.org/wiki/Antecedentes_de_la_F%C3%B3rmula_1

http://www.as.com/comunes/2007/formula_1/historia.html

www.Lasexta.es/deportes/f12009/

<http://www.foroalonso.com/foro/tecnologia-historia-del-motor/un-coche-del-furmula-1-pedazo-per-el-pedazo-2974/>

<http://www.motor21.com/noticia.asp?dt=315&nt=68052>

Fotografías: www.google.com