

Fórmula 1 discute mudanças antes mesmo do início da temporada

Perigo na largadas vem preocupando diversos pilotos e equipes do grid deste ano

Divulgação/FI

Dificuldades de ultrapassagem, largadas potencialmente perigosas e os efeitos colaterais do “lift and coast” (tirar o pé do acelerador bem antes da freada), uma das técnicas que os pilotos estão tendo que usar para recarregar as baterias dos carros. A temporada da Fórmula 1 só vai começar em 8 de março, mas estes já são pontos que serão preocupando as equipes e serão discutidos nesta semana, quando todos se reúnem novamente na pista do Bahrein para os últimos três dias de teste de pré-temporada.

Na verdade, um dos motivos para a F1 fazer três baterias de testes nesta temporada foi justamente para entender o que precisaria ser ajustado. Desde 2022, quando as regras da nova unidade de potência foram definidas, era sabido que haveria enormes consequências ao se abandonar MGU-H ao mesmo tempo em que a parte elétrica do motor híbrido se tornava responsável por 50% do total. Essa decisão foi tomada para garantir a volta da Honda e a chegada da Audi.

Uma série de características deste regulamento servem para amenizar essa perda do MGU-H, que controlava o turbo e utilizava energia térmica para alimentar a bateria. O carro é menor, então gera menos resistência ao ar, e a aerodinâmica ativa foi permitida, para o mesmo fim.

Mas os efeitos ainda são grandes e, depois de oito dias de testes, alguns pontos foram discutidos em uma reunião da Comissão de F1, na quarta (18).

“Acredito que alguns ajustes, se necessários, precisam ser feitos. E devem ser feitos rapidamente, com o objetivo de garantir ótimas corridas e, no geral, um cenário mais simples. A Fórmula 1 faz parte do mundo do entretenimento; não deveria ser um universo técnico autorreferencial. Há trabalho a ser feito para simplificar os aspectos técnicos e avaliar suas implicações competitivas. É um diálogo que estamos mantendo com a FIA, as equipes e até mesmo os pilotos”, disse Andrea Stella, chefe da McLaren.

Largadas mais perigosas

O MGU-H ajudava a alimentar o turbo na largada, para fazer com que ele girasse na velocidade correta. Nos testes, os pilotos estão tendo de esperar cerca de 10s para fazer isso. Se você estiver largando nas últimas posições, com o atual procedimento de largada, não teria tempo suficiente.

Além disso, os pilotos estão relatando que, quando treinam largadas, o aproveitamento é baixo, gerando a possibilidade de situações em que um carro não consegue largar e é atingido em cheio se quem vier atrás tiver a visibilidade encoberta.

Essa questão foi levantada pela Ferrari há meses, e não recebeu atenção. Tempos depois, foi votada e os ferraristas barraram mudanças no procedimento, pois focaram em melhorar seus sistemas. Agora, é bem provável que mudanças sejam aprovadas por segurança, o que não precisa de unanimidade para ser feito.

Dificuldades com ultrapassagens

Uma das mudanças para este ano é que as ultrapassagens são ajudadas pela maior disponibilidade de energia ao invés de diminuição da



Novo regulamento da Fórmula 1 vem causando polêmica entre os pilotos que compõem o grid desta temporada

resistência ao ar no carro que está atrás (o que era feito pelo DRS). E o que os pilotos de simulador já vinham alertando está acontecendo na prática: isso simplesmente não é o suficiente.

“Ao longo destes três dias, os nossos pilotos viram-se obrigados a ultrapassar os adversários, encontrando muitas dificuldades. Quando se está a um segundo da liderança, existe uma certa quantidade de energia extra, mas é difícil aproveitá-la porque só entra em jogo no final da reta. Toda a Fórmula 1 deve avaliar esta questão crítica e compreender o que pode ser feito para garantir uma hipótese razoável de ultrapassagem. Caso contrário, corremos o risco de perder um dos elementos fundamentais da natureza das corridas”, comentou Stella sobre as ultrapassagens.

Recarregamento das baterias

Os quase 500 cavalos de potência produzidos pela parte elétrica do motor vêm do aproveitamento da energia cinética das freadas e também do motor a combustão agindo como gerador quando em trechos de aceleração parcial.

Estes trechos podem surgir de forma “natural” por conta do traçado, mas muitas vezes vêm do uso da técnica de lift and coast, quando o piloto tira o pé do acelerador metros antes de frear. Isso já acontecia no regulamento anterior, mas está ocorrendo em um nível muito maior, a ponto de ser potencialmente perigoso, mesmo que o carro tenha luzes piscando que alertam os pilotos que o carro da frente está recuperando energia.

“O risco é o de repetir incidentes como o que aconteceu com Webber em Valência (quando o Red Bull subiu nos pneus traseiros do Caterham de Heikki Kovalainen). Se você segue um rival de perto e de repente surge uma diferença de velocidade, o risco é real”, apontou Stella.

Além destas questões, a Comissão de F1 também vai discutir a questão dos motores da Mercedes, que estão conseguindo operar com uma taxa de compressão maior do que o estabelecido pelo regulamento. Os rivais pediram que a maneira de medir essa variável seja diferente, esperando que isso torne a prática irregular.

Por Julianne Cerasoli (Folhapress)

Mudança climática complicará futuro dos Jogos de Inverno

Fez 24 negativos na véspera da abertura dos Jogos Olímpicos de Inverno em Cortina D'Ampezzo, em 1956. Setenta anos depois, o resort italiano encara 4 graus negativos, neve que caiu apenas nos últimos dias e muitos problemas ao receber o evento pela segunda vez. Em 2050, uma terceira edição talvez seja inviável.

Segundo estudo encomendado pelo COI (Comitê Olímpico Internacional) e publicado em 2024, quando os Jogos de Inverno completaram cem anos de história, menos de 20 países serão capazes de receber os Jogos a partir da metade do século.

Bem mais sensíveis à mudança climática do que as Olimpíadas de Verão, as modalidades disputadas sobre neve e gelo vivem uma crise existencial diante do aquecimento global. Se em 1956 era possível erguer um estádio de hóquei ao ar livre, agora a única opção é manter o que for possível dentro de um ginásio - já existente, indica o COI, receita que não foi seguida pelos organizadores italianos.

Ocorre que boa parte dos esportes de inverno só podem ser disputados em montanhas, sua origem. De acordo com a pesquisa de Robert Steiger, da Universidade de Innsbruck, na Áustria, e Daniel Scott, da Universidade de Waterloo, no Canadá, cada vez menos locais serão capazes de atender aos padrões exigidos pelo evento.

De 93 locações possíveis, 87 eram “climaticamente confiáveis” para realizar as competições no período de referência adotado pelo estudo (1981-2010); 6 eram “marginalmente confiáveis” e nenhuma inviável. No atual cenário de emissões de gases de efeito estufa, o número de locações confiáveis cairia para 52 sedes em 2050 e para 46 em 2080.

Ou seja, mais da metade das estações de esqui se tornarão inviáveis para o esporte na segunda metade do século. Cortina, que di-

vide com Milão e outras localidades esta 25ª edição dos Jogos, ainda não chega a esse ponto, mas assustou as autoridades olímpicas.

O começo do inverno foi ameno, empilhando preocupações sobre um evento já marcado por atrasos, estouros de orçamento e uma pegada ambiental que especialistas consideraram exagerada. Em janeiro, no entanto, os termômetros baixaram nas Dolomitas, a cadeia montanhosa que abriga Cortina, amenizando a situação.

“Estamos nas mãos dos deuses, mas também precisamos dos recursos para produzir neve, e as capacidades necessárias para isso estão disponíveis”, disse Johan Eliasch, o presidente da FIS, a federação que rege o esqui e o snowboard, quando a neve começou a cair na região durante uma visita de inspeção no mês passado.

Eliasch é bastante vocal sobre a questão. Além de cartola e dono da marca de equipamentos esportivos Head, sustenta a ONG Cool Earth. Em sua frustrada campanha para a presidência do COI, no ano passado, lançou a ideia de sedes fixas em altas altitudes para os esportes de inverno, com garantia de neve e redução de custos.

“A viabilidade e o sucesso dos futuros Jogos Olímpicos de Inverno dependerão do cumprimento, por parte da comunidade internacional, das metas estabelecidas pelo Acordo de Paris”, escreveram os autores do estudo, em um complemento da análise publicado no fim do ano passado, por ocasião do evento em Cortina e Milão.

Falta, é claro, combinar com os países. O limite de aquecimento global do tratado, de 1,5°C no fim do século, vai ser superado em algum momento do segundo semestre de 2029, segundo as últimas estimativas. Antes da próxima edição dos Jogos, nos Alpes franceses.

Por José Henrique Mariante (Folhapress)