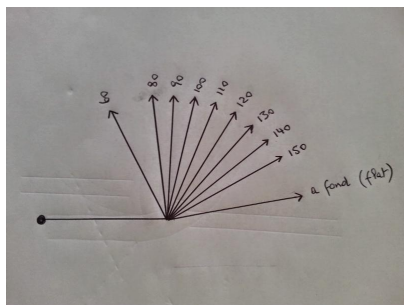


Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39



Sebastien Loeb itinerrendszere

Helló mindenki!

Sok idő telt el az utolsó posztom óta, és nagyszerű, hogy van motivációm, hogy írjak a blogon egy kicsit! Remélem, élvezni fogod.

Érdekes beszélgetések vannak ezen a fórumon időről időre:

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

<http://www.motorsportforums.com/forumdisplay.php?14-WRC-World-Rally-Championship>

Ma erre a szála szeretnék fókuszálni:

<http://www.motorsportforums.com/showthread.php?34522-Mads-Ostberg>

Itt kérdeztek meg:

„Szégyen, hogy Mads (Ostberg) nem képes gyorsabban menni annál, mint amit jelenleg mutat.

Úgy tűnik nekem, hogy megvan az ajándék számára, hogy vezethessen és megfelelően tökös, nem említve a tapasztalatot és az autót.

Az az érzésem, hogy az itinerinformációi nem elég precízek. Csak nézem, ahogyan vezet, nem értem a norvég itinerét, úgyhogy nem vagyok benne biztos... de ez az mindenesetre, ahogyan kinéz számomra.

Ezt értem alatta:

1. a túlzott csúsztatásos vezetés.

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

2. az elhivatottság a különösen gyors bejáratú kanyaroknál, amik csiga lassúakba vezetnek (csupán amikor beláthatatlanok).

Nézőpontom szerint ezek egy jó pilótára utalnak, aki nem biztos abban PONTOSAN, hogy milyenek a következő kanyarok és/vagy a távolságok közöttük (pontos versenyvonalak és fékpontok).

Talán egy kis tréning jobbá tenné őt.

Ez a két feltevésem.

Ötletek?"

Amit most tenni szeretnék, hogy végigmegyek Sebastien Loeb itinerrendszerén és megosztom, hogy mit jelent mindez az értelmetlen beszéd a vezetése szempontjából (amennyire értelmezni tudom). Ehhez a példához a 2011-es ADAC Deutschland Rallye tizennegyedik szakaszának első néhány kilométerét fogjuk használni. Ez a szakasz a baumholderi katonai területen található. Nagyon sok felületváltás van, kereszteződések, durva részek, nagy sebességű részek, hinkelsteinek, stb.

A belsőkamerás felvételt itt találhatod:

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

START

Droite a fond long et long ciel tout droit

Hosszú jobb teli (csúcspont mélyen a kanyarban) és hosszú bukkan tartsd egyenesen

250 metres gauche 140 moins mi-long pas corde entrée léger gravette sortie

250 méter félhosszú bal 140° (csúcspont a kanyar elején) ne vágd le a kanyarbejáraton és kevés murva a kijáraton

100 metres attention à la flèche droite 156 ferme 100 mi-long

100 méter figyelj a jelzőtáblánál (nyíl a fordulónál) 60 méteren (ez azt jelenti, hogy a kanyar 60 méter hosszan tart) jobb 150° szűkül félhosszú 100°-ra

et gauche a fond long

és bal hosszú teli

sur droite a fond 100 metres

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

a jobb telibe 100 méter

droite 140 plus long fond

hosszú jobb 140° pluszos teli (teligázás kanyar)

et gauche ferme 140 bon long pas corde

és a bal szűkül 140°-ra oké (bár a pilóta szemszögéből furcsának tűnhet, jó kanyar, ez az, ami megakadályozza, hogy elvegye a gázt) hosszú ne vágd le

et droite 140 bon long

és hosszú jobb 140° oké

et gauche 140 mi-court corde frein pour 60 metres face fleche gauche 100 corde max

és félhosszú bal 140° vágd le fék 60 méternél a jel (nyíl) előtt bal 100° maximum levágás

et droite 60 long pas corde

és jobb 60° ne vágd le

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

sur gauche 80 moins rasé glisse

bal 80° mínuszba menj szorosan belül (van egy kő) csúszós

sur droite a fond long tard frein pour gauche 100 m long 50 metres apres fleche

jobb hosszú telibe későn fékezz bal félhosszú 100° 50 méter a jel után

et gauche a fond

és bal teli

et droite 90 plus tard elargis

és jobb 90° plusz késői csúcspont hagyd szélesen (ez azt jelenti, hogy az út szokatlanul széles és ki kellene használnia)

sur gauche ferme 140 moins long

bal szűkülő hosszú 140°-os mínuszba

sur ciel et attention a la fleche bleue droite 145 bon ferme 130 bon

bukkanó és vigyázz a kék jelnél jobb 50 méteres 140° aztán szűkül 130°-ra oké

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

130 metres gauche 110 mi-long début dalle

130 méter bal félhosszú 110° betonlapokkal kezdődik (hasznos tudni, mert ez csúszósabb sima beton)

200 metres attention droite 149 bon frein pour gauche 90 mi-long derriere paille

200 méter vigyázz 90 méteres jobb 140° oké fékezz a félhosszú bal 90°-ra a szalmabálák mögött

sur droite a fond long

jobb teli

et attention gauche 110 tres long tard corde legere

és vigyázz nagyon hosszú bal 110° a csúcspontig kis levágás

et droite a fond sur gauche 130 plus plus mi-long corde fond ouvre

és jobb teli a félhosszú bal 130°-ba plusz plusz vágd le majd nyílik teli (padlógázás kanyar)

et droite a fond corde legere sur attention 70 metres gauche 130 moins long tard rail sortie

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

és cikis 70 méteres jobb teli kis levágással hosszú késői (késői kanyar csúcspont) 130° mínusz
szűk tiszta vonal csak a kijáratnál (raiul sortie) (ez azt jelenti, hogy maradj a tiszta nyomban)

sur droite a fond pas corde sur gauche a fond et attention droite 154 ferme 130 mi-long béton

jobb telibe nem vágd le bal telibe és vigyázz 40 méteres jobb 150° szűkül a félhosszú betonos
130°-ra (válts a jobb tapadási szintre)

et attention gauche 124 moins frein corde ok pour droite 80

és vigyázz 40 méteres bal 120° fék vágd le oké a jobb 80°-ra

250 metres...

250 méter...

Nagyon sok a részlet és néha kevés ideje van a navigátorának arra, hogy elmondja mindet. A
kanyargós hegyi utakon még rosszabbá válik ez. Loeb arra fókuszál, hogy leírja, milyen a
kanyarok íve. Gondolhatnád, hogy ez alapvető!

Ó, de nem az!

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

Sokan máshogy csinálják ezt, és főként a sebesség megjelölésére támaszkodnak azzal, hogy leírják az útfeltételeket és a csúcspont elhelyezkedését olyan szavakon keresztül, mint a rövid, félhosszú, hosszú, nagyon hosszú, stb. Petter Solberg itinere a sebesség alapú itinernek egy jó példája az olyan információkkal, mint a „jobb 5 mínusz félhosszú”, az 5 a sebességi fokozat, a mínusz pedig a kicsit alacsonyabb fordulatszámot jelenti, a félhosszú jelentése, hogy a csúcspont a kanyar elején van. Tudom, azt fogod mondani, hogy ez nagyon is magától értetődő, nem kell elmondanod mindezt. Nos, igazad van és pontosan ez a lényeg. A sebesség alapú itinernek esete gyakran magától értetődő.

Loeb rendszere elsősorban leíró, néhány sebesség információval néha. A sebesség információkon a „pluszt” értem, a „mínuszt”, a „teli” kiegészítést, „fékpontokat”, stb. Amikor szükséges, ad információt arról, hogy hová kell helyezni az autóját az úton. Ebben az esetben arról beszélünk, hogy hol kell lennie egy beláthatatlan bukkanón, hagyhatja az autót szélesen menni egy kanyarkijáratnál, mennyire vághatja le, stb. Bizonyos mértékig a többiek is hasonlóan csinálják, de ő nagyobb energiát fektet abba, hogy nagyon precízen írja le a kanyarkombinációkat, méter vonatkozásában milyen hosszúak a kanyarok és hol kell fékeznie! Ezek a legfontosabb információk a beláthatatlan kanyarokban. Sokan vannak top pilóták, akik egyszerűen nem csinálják ezt.

Hallhatsz olyan dolgokat, hogy „nagyon hosszú bal 6 2-be szűkül”. Hacsak a pilótának nincs mély ismerete a szakasról, ez az információ egyszerűen nem elég, hogy megbízhatóan legyen benne „tökös”.

Észreveheted Loeb belsőkamerás felvételen, hogy a „teli” kanyart (a fond) Loeb csak azokra a kanyarokra használja, amiknek csaknem nulla a szöge (ezek történetesen padlógázások, legtöbbször, igen). A véleményem az, hogy amikor egy csiga lassú hajtűkanyarból jön ki és megy bele egy 90°-os balba, azt a kanyart bal 90-nek fogja nevezni és nem egy bal telinek, még ha teljes kigyorsításon is van az.

A leíró rendszer előnyei a következők a pilóta számára:

1. amikor hozzászokott, az agyad automatikus módon pontosan megérti, mi is következik, és ösztönösen ehhez igazítod a sebességet, annak ellenére, hogy kevés a sebességre történő utalás.

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

2. a leíró rendszer független az időjárási vagy útfeltételektől.

3. csaknem teljesen független az autód teljesítményszintjétől.

4. nagyon hasznos a korlátozott látási viszonyok között.

Az 1-es pont munka, türelem, dedikáció és megértés kérdése, de a 2-es és 4-es a valóban fontos dolgok, és amikor a versenyeknek új szakaszaik vannak és/vagy változatos körülményekkel kell megküzdeni, ez igencsak kifizetődő lesz.

Úgy hiszem, ez az itinerrendszer a kulcsa a sikereinek. Lehetővé tette ez számára, hogy teljes mértékben kihasználja képességeit, miközben a kockázatot a minimumon tudta tartani, éppen ezért voltak nagyon korlátozott számban balesetei. Azt is lehetővé tette számára, hogy az autóit a precíz vezetésre állítsa be és kizárólag arra tudott koncentrálni, hogy maximális tapadást és sebességet érjen el a kanyarokból kifelé jövet.

Ennek a fickónak a vezetése véleményem szerint a mérnökei valóra vált álma volt.

Hozzászólások:

Traxx: A 0°-os kanyarokra használják a „gauchi” vagy „droiti” szót is a „gauche insignifiant”-hez vagy „droite insignifiant”-hez: jelentéktelen bal vagy jelentéktelen jobb. Ez egy leíróbb módja a kanyar leírásának.

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

Antony Warmbold: Igen, igazad van! Elfelejtettem ezt megemlíteni. Köszönöm!

XRISTOS75503: Szia Antony! Nagyon érdekes cikk. Van egy kérdésem. Ha egy pilóta sebesség alapú itinert használ és az időjárási körülmények mások a pályabejárás és a verseny között, mit tud csinálni? Például ami egy ötödikes jobb teli a pályabejáráson, de a verseny alatt az út nedves, teljesen vizes, vagy tele van hóval, jéggel (Monte-Carlo), mik az opciók erre az esetre?

Köszönet előre is!

Antony Warmbold: Ott a pont. Véleményem szerint ez a valódi rossz oldala a sebesség alapú itinernek a tapasztalatlan versenyzők számára. Elég tapasztalattal a pilóta azonnal képes a sebességével igazodni. Ennek és a kanyarok pontos ívének ismeretének szükségessége a fő okai annak, amiért az én itinerem leíró volt.

Válasz magyarázatkérésre

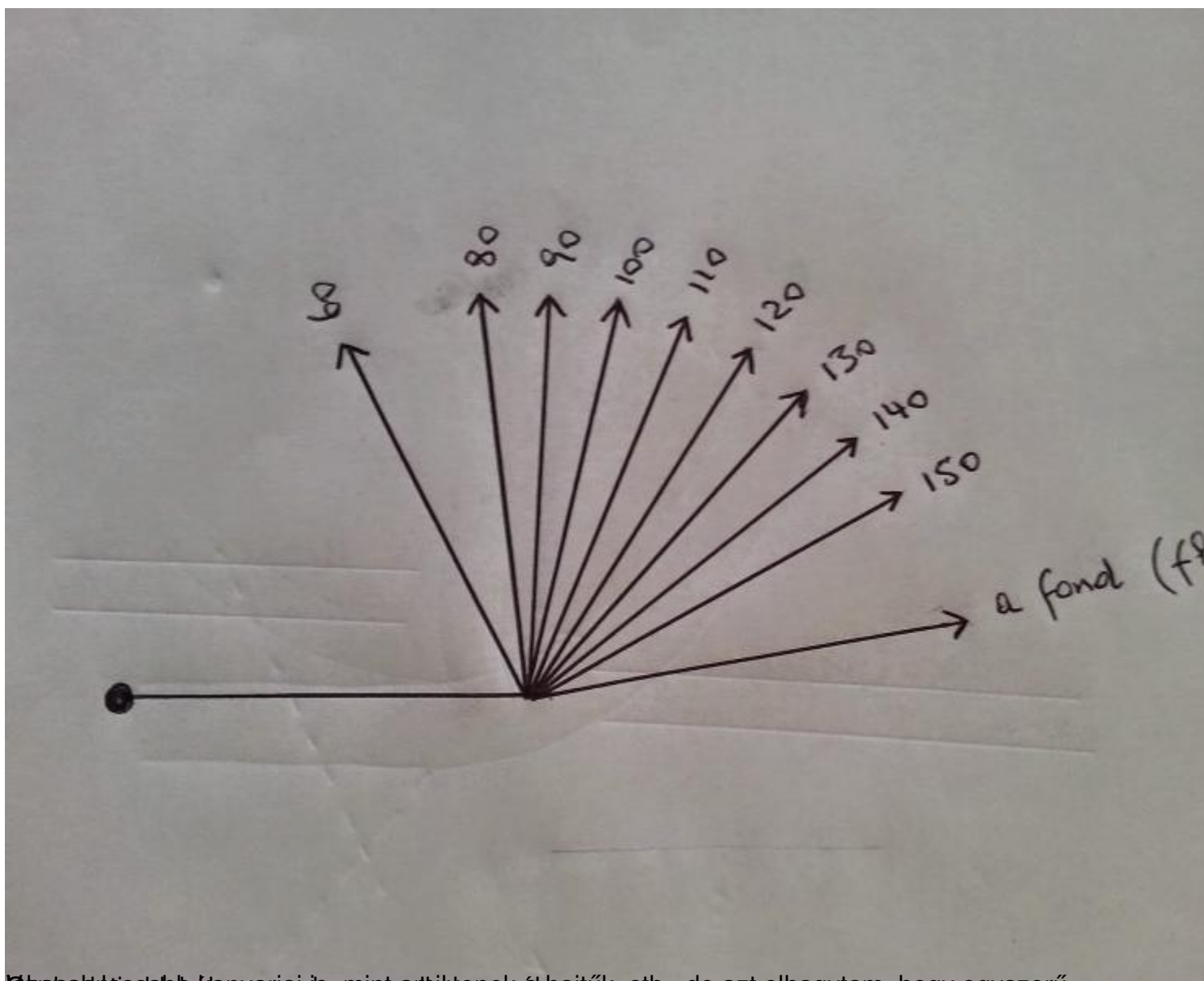
Kaptam egy kérést egy olvasótól, hogy magyarázzam el ezt: „°”. Úgy értem a fokokat, mint szögfokokat.

Amennyire el tudom mondani, Loeb kanyarjainak ez a logikája:

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39



Én csak a szöveget írtam, a diagramot nem rajtoltam, de azt elhagytam, hogy egyszerű

Egy itiner megjegyzés

Írta: Fartik András

2015. január 16. péntek, 21:21 - Módosítás: 2015. január 17. szombat, 05:39

