

FÓRMULA 1 ► ENTRENAMIENTOS LIBRES

# Espectacular doblete de Russell



El británico, que sustituye a Hamilton y se estrenaba con el Mercedes, **dominó** las dos primeras tandas de Libres del GP de Sakhir

J.V.  
Barcelona

**D**ebut de ensueño para **George Russell** a los mandos del Mercedes de Hamilton, dominando las dos primeras tandas de entrenamientos libres y poniendo en apuros a **Valtteri Bottas**. El finlandés es el gran favorito para hacerse con la pole, ya que cuenta con los mejores parciales, pero el rápido trazado exterior de Sakhir no permite ni

el más mínimo error y, sin el campeón en pista, las diferencias serán mínimas y nos encontramos ante la calificación más apretada de la temporada.

Hay que destacar que Carlos Sainz sufrió problemas con su McLaren en la segunda tanda, al igual que Charles Leclerc, quien por una avería en la transmisión de su Ferrari no pudo ni tan siquiera marcar una vuelta. La crono se librará de las 18.00 a las 19.00 horas en la España peninsular.

El joven piloto inglés se está erigiendo como el gran protagonista del fin de semana de su debut y presenta credenciales para desbancar a Bottas en la lucha por un asiento para 2022 //AFP

## EL CAFÉ DEL PADDOCK

JOSEP LLUÍS MERLOS JLMerlos



# La salazón del jamón y la vida de Grosjean

Leía hace poco que unos emprendedores habían desarrollado una aplicación que regula el proceso de salazón de los jamones recurriendo a la inteligencia artificial y consigue optimizar el tiempo de permanencia de tan suculento manjar en los secaderos.

La tecnología también sirve para esto, no sólo para inventar vacunas. Como las carreras, que no únicamente están para divertir.

Históricamente se ha dicho que la F1 es un magnífico laboratorio para desarrollar soluciones aplicables a la seguridad de los coches de serie, como los que utilizamos en nuestro día a día. Sin embargo, la creciente sofisticación de los monoplazas ha hecho circular la creencia de que esto se ha diluido a medida que esos bólidos se alejaban de nuestros mundanos utilitarios. Y no es verdad. La prueba más reciente la tuvimos el domingo en el circuito de Sakhir con el vuelco del Force India de Lance Stroll y, sobre todo, con el espeluznante accidente de Romain Grosjean.

Hacia mucho tiempo (afortunadamente) que no contemplábamos un choque tan aterrador. Los técnicos de los equipos -no sólo de Haas- y los responsables de seguridad de la FIA disponen ahora de un valiosísimo material -desde los vídeos de la maniobra hasta el análisis de los restos del coche y de las protecciones de la pista- para estudiar a fondo las causas y, sobre todo, las consecuencias del susto que nos llevamos todos.

Hay quien cuestiona el trabajo de los ingenieros por el hecho de que el monoplaza se partiera por la mitad en el impacto. Pero creo que hay que situarse en una postura totalmente contraria. Valorando factores como la velocidad (221 km/h),

la deceleración (¡56 G!), el ángulo del choque o la rapidez con que se incendió el combustible que se escapó de unos depósitos que -pese a ser deformables- se abrieron como un melón, debemos felicitarles por las mínimas repercusiones físicas que afectaron al piloto.

Por una parte, la excelente forma como el Halo resistió el salvaje encontronazo -la pieza que, según el mismo Grosjean, permitió que hoy siga vivo- pero, por otra, la resistencia a las llamas del tejido 'nómex' de su mono ignífugo cumplieron su función.

Y por supuesto: su agilidad por emerger de aquella telaraña en la que se convirtió el destrozado chasis, atrapado entre el metal retorcido en que se transformó el guardarraíl; y la valentía y oportunidad de los ocupantes del coche médico socorriéndole en aquella bola de fuego. Menos mal que todo pasó en la primera vuelta, cuando dicho vehículo aún está en pista cerrando el pelotón que forman los coches que acaban de despegar desde la parrilla... Su actuación fue providencial.

Habría que analizar con detalle por qué se abrió el guardarraíl de aquella forma, por qué se rompió el soporte del motor partiendo el monocasco por la mitad, dónde estaban colocados los extintores en aquella curva, la eficacia del diseño de la escapatória y muchos otros factores.

Porque aquí no se trata de ver si el jamón está más o menos salado, si es más o menos tierno y está bien deshidratado (que está muy bien), sino de salvar la vida de un piloto, de un ser humano. Y mañana, quién sabe, la suya o la mía, la de todos aquellos que viajan en nuestro sencillo coche familiar.

**Debemos felicitarlos por las mínimas repercusiones físicas que afectaron al piloto y cómo el Halo resistió el golpe**

## LOS TIEMPOS

1ª SESIÓN ENTRENAMIENTOS LIBRES	2ª SESIÓN ENTRENAMIENTOS LIBRES
1. George Russell (Mercedes) 54.546	1. George Russell (Mercedes) 54.713
2. Max Verstappen (Red Bull) 54.722	2. Max Verstappen (Red Bull) 54.841
3. Alexander Albon (Red Bull) 54.811	3. Sergio Pérez (Racing Point) 54.866
4. Valtteri Bottas (Mercedes) 54.868	4. Esteban Ocon (Renault) 54.940
5. Daniil Kvyat (AlphaTauri) 55.011	5. Alexander Albon (Red Bull) 55.036
6. Pierre Gasly (AlphaTauri) 55.166	6. Daniil Kvyat (AlphaTauri) 55.068
7. Esteban Ocon (Renault) 55.273	7. Lance Stroll (Racing Point) 55.104
8. Sebastian Vettel (Ferrari) 55.281	8. Daniel Ricciardo (Renault) 55.124
9. Daniel Ricciardo (Renault) 55.379	9. Pierre Gasly (AlphaTauri) 55.133
10. Charles Leclerc (Ferrari) 55.449	10. Carlos Sainz Jr (McLaren) 55.258
11. Lance Stroll (Racing Point) 55.558	11. Valtteri Bottas (Mercedes) 55.321
12. Sergio Pérez (Racing Point) 55.716	12. Kimi Raikkonen (Alfa Romeo) 55.484
13. Carlos Sainz Jr (McLaren) 55.757	13. Antonio Giovinazzi (Alfa Romeo) 55.533
14. Kimi Raikkonen (Alfa Romeo) 55.783	14. Kevin Magnussen (Haas) 55.738
15. Antonio Giovinazzi (Alfa Romeo) 55.858	15. Nicholas Latifi (Williams) 55.784
16. Lando Norris (McLaren) 56.078	16. Sebastian Vettel (Ferrari) 55.830
17. Kevin Magnussen (Haas) 56.130	17. Lando Norris (McLaren) 56.031
18. Nicholas Latifi (Williams) 56.764	18. Pietro Fittipaldi (Haas) 56.110
19. Pietro Fittipaldi (Haas) 57.077	19. Jack Aitken (Williams) 56.260
20. Jack Aitken (Williams) 57.187	20. Charles Leclerc (Ferrari) -

## NUEVO CUPRA ATECA 300 CV



LA POTENCIA NACE DE DENTRO.

Consumo medio combinado 8,6 a 8,9 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 195 a 202 g/km (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 166 g/km (Valores NEDC). Imagen acabado CUPRA Ateca con opcionales.

