Mercedes 2025

# Mercedes W16: Η Παράδοξη Σεζόν 2025

Η σεζόν του 2025 σηματοδοτεί την αυγή μιας νέας εποχής για την Mercedes-AMG Petronas, το πρώτο κεφάλαιο μετά την αποχώρηση του Lewis Hamilton έπειτα από πάνω από μια δεκαετία. Η ομάδα μπήκε στη χρονιά όχι μόνο με ένα νέο δίδυμο οδηγών, αλλά και με ένα νέο μονοθέσιο, το W16, σχεδιασμένο με έναν μοναδικό σκοπό: να θεραπεύσει τις ατέλειες που ταλαιπώρησαν τους προκατόχους του στην εποχή του ground-effect. Η σεζόν έχει εξελιχθεί σε μια ιστορία έντονων αντιφάσεων. Ένα ελπιδοφόρο ξεκίνημα και μια κυρίαρχη νίκη υποδήλωναν μια αναγέννηση, ωστόσο μια δραματική πτώση απόδοσης στα μέσα της σεζόν έχει αφήσει την ομάδα να παλεύει με ένα μονοθέσιο που είναι ταυτόχρονα εξαιρετικό και βαθιά προβληματικό. Αυτό το άρθρο θα αναλύσει τα στρώματα αυτής της παράδοξης σεζόν, εξετάζοντας το τεχνικό DNA του W16, χαρτογραφώντας την κυμαινόμενη απόδοσή του, ανατέμνοντας κρίσιμες αποφάσεις στο pit wall και στο εργοστάσιο, και αξιολογώντας τη συναρπαστική δυναμική μεταξύ του νέου ηγέτη της ομάδας, George Russell, και του ταλαντούχου rookie, Kimi Antonelli.

## Το W16: Ένα Μονοθέσιο Σχεδιασμένο να Θεραπεύσει Παλιές Πληγές

### Η Φιλοσοφία του Σχεδιασμού: Στόχευση στις Αδυναμίες

Η κεντρική αποστολή, όπως διατυπώθηκε από τον Τεχνικό Διευθυντή James Allison, ήταν η αντιμετώπιση δύο βασικών ελλείψεων του W15: της «ελαφράς απροθυμίας του να στρίψει σε αργές στροφές» και της «ανισορροπίας στις θερμοκρασίες των ελαστικών» που προκαλούσε ασυνέπεια από τη μία περίοδο δοκιμών στην άλλη. Αυτό καθορίζει τον σχεδιασμό του W16 ως μια άμεση, στοχευμένη απάντηση σε προηγούμενες αποτυχίες, ένα κρίσιμο πλαίσιο για την κατανόηση της απόδοσής του. Η ομάδα αναγνώρισε ότι, στον τέταρτο χρόνο των κανονισμών, τα μεγάλα κέρδη σε χρόνο γύρου είναι πιο δύσκολο να επιτευχθούν, μετατοπίζοντας την εστίαση στη δημιουργία ενός πιο αρμονικού και προβλέψιμου μονοθεσίου σε ένα ευρύτερο φάσμα συνθηκών. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με αντιπάλους όπως η Ferrari, που κυνηγούσαν την παραγωγή κάθετης δύναμης στις υψηλές ταχύτητες.

### Αεροδυναμική Ανάλυση: Μια Επιθετική Προσέγγιση

Μια βασική αλλαγή ήταν η αφαίρεση του κενού (slot gap) στο σημείο όπου το ρύγχος ενώνεται με την μπροστινή αεροτομή. Αυτή ήταν μια σκόπιμη επιλογή για την αύξηση του αεροδυναμικού φορτίου στον μπροστινό άξονα σε χαμηλές ταχύτητες, αντιμετωπίζοντας άμεσα το πρόβλημα της υποστροφής. Αυτή η λεπτομέρεια είναι κρίσιμη, καθώς υπογραμμίζει έναν συνειδητό συμβιβασμό: την απόκτηση πρόσφυσης στο μπροστινό μέρος σε αργές στροφές με τον πιθανό κίνδυνο δημιουργίας ανισορροπίας σε υψηλότερες ταχύτητες.

Το W16 διαθέτει μια πλήρως ανασχεδιασμένη φιλοσοφία στα sidepods, με μια κάθετη εισαγωγή αέρα τύπου Red Bull και μια σύνθετη οριζόντια εισαγωγή, δημιουργώντας ένα undercut που εκτείνεται σε όλο το μήκος του μονοθεσίου. Αυτός ο εξελιγμένος σχεδιασμός, που περιλαμβάνει ένα αξιοσημείωτο «εξόγκωμα» στην κάτω πλευρά του sidepod, στοχεύει στη δημιουργία ενός φαινομένου venturi για την επιτάχυνση της ροής του αέρα κατά μήκος της άκρης του πατώματος. Ο στόχος είναι η κάθετη δύναμη που παράγεται από το πάτωμα να αυξάνεται με την ταχύτητα με μεγαλύτερο ρυθμό από αυτή της μπροστινής αεροτομής, δημιουργώντας έτσι μια πιο σταθερή αεροδυναμική ισορροπία σε όλο το εύρος ταχυτήτων — το «ευρύτερο λειτουργικό παράθυρο» (wider sweet spot) που η ομάδα κυνηγά εδώ και χρόνια.

Η μονάδα ισχύος παραμένει η Mercedes-AMG F1 M16 E PERFORMANCE, ένας υβριδικός V6 1.6 λίτρων. Αν και η εξέλιξη είναι παγωμένη, η ομάδα έχει εφαρμόσει αναβαθμίσεις αξιοπιστίας και βαθμονόμησης για τη μεγιστοποίηση της απόδοσης.

### Μηχανική και Αναρτήσεις: Εξέλιξη και Λάθη

Η ομάδα διατήρησε τη διάταξη ανάρτησης push-rod εμπρός και πίσω και μετέφερε το κιβώτιο ταχυτήτων του 2024, δείχνοντας εμπιστοσύνη στη βασική μηχανική πλατφόρμα. Ωστόσο, η σεζόν καθορίστηκε από μια κρίσιμη πορεία εξέλιξης της ανάρτησης. Μια αναβαθμισμένη πίσω ανάρτηση εισήχθη στην Imola για την επίλυση προβλημάτων υπερθέρμανσης των ελαστικών, αλλά απέτυχε να ανταποκριθεί στις προσδοκίες. Η ομάδα αργότερα επέστρεψε στις προδιαγραφές της αρχής της σεζόν στην Ουγγαρία, κάτι που έδειξε αμέσως σημάδια βελτίωσης. Αυτή η πορεία με την ανάρτηση είναι μια μικρογραφία ολόκληρης της σεζόν της ομάδας: μια καλοπροαίρετη εξέλιξη που αποδείχθηκε μια επιζήμια «λάθος στροφή».

Αυτή η φιλοσοφία σχεδιασμού δημιούργησε ένα εγγενώς «ευαίσθητο» (peaky) μονοθέσιο. Η επιθετική φόρτιση του μπροστινού άξονα σε χαμηλές ταχύτητες δημιουργεί ένα δευτερεύον πρόβλημα: η ισορροπία του αυτοκινήτου μετατοπίζεται φυσικά υπερβολικά προς τα εμπρός καθώς αυξάνεται η ταχύτητα και η κάθετη δύναμη, οδηγώντας σε αστάθεια στις υψηλές ταχύτητες. Τα πολύπλοκα sidepods και το πάτωμα αποτελούν το *αντίμετρο* σε αυτό το πρόβλημα, σχεδιασμένα για να κάνουν το πίσω μέρος του αυτοκινήτου να «προφτάσει» αεροδυναμικά καθώς αυξάνεται η ταχύτητα. Αυτό δημιουργεί ένα εξαιρετικά πολύπλοκο και ευαίσθητο αεροδυναμικό σύστημα. Εάν τα αντίμετρα δεν λειτουργούν τέλεια σε συγχρονισμό με το επιθετικό μπροστινό μέρος σε όλες τις συνθήκες (ύψος από το έδαφος, γωνία εκτροπής, θερμοκρασία), η ισορροπία του αυτοκινήτου γίνεται απρόβλεπτη. Αυτό εξηγεί γιατί ο Russell περιέγραψε το μονοθέσιο ως «peaky» και γιατί υπερέχει σε ορισμένες πίστες (όπως το Μόντρεαλ, όπου η ισορροπία λειτούργησε) αλλά δυσκολεύεται αφάνταστα σε άλλες. Ο σχεδιασμός είναι μια άσκηση υψηλής ακροβασίας, και η ομάδα πέρασε τη σεζόν προσπαθώντας να μην πέσει.

## Μια Σεζόν με Δύο Πρόσωπα

### Η Ελπιδοφόρα Αυγή: Στην Κορυφή του Grid

Η σεζόν ξεκίνησε δυναμικά, με τη Mercedes να τοποθετείται σταθερά ως η δεύτερη ή τρίτη ταχύτερη ομάδα, ανταγωνιζόμενη τη Red Bull και πίσω από την κυρίαρχη McLaren. Τα βάθρα του Russell σε Αυστραλία, Κίνα, Μπαχρέιν και Μαϊάμι κατέδειξαν τις δυνατότητες του μονοθεσίου όταν βρισκόταν στο λειτουργικό του παράθυρο. Η τέταρτη θέση του Antonelli στο ντεμπούτο του στην Αυστραλία ήταν ένα εκπληκτικό αποτέλεσμα που ενίσχυσε την αισιοδοξία της αρχής της σεζόν.

### Η Κορυφή του Καναδά: Μια Στιγμή Απόλυτης Τελειότητας

Το Grand Prix του Καναδά ήταν το αποκορύφωμα της σεζόν. Ο Russell εξασφάλισε την pole position και οδήγησε έναν κυρίαρχο αγώνα, με τον Antonelli να κατακτά το παρθενικό του βάθρο στην τρίτη θέση. Η ομάδα εκτέλεσε άψογα μια στρατηγική δύο pit-stop (Medium-Hard-Hard) και για τους δύο οδηγούς, ελέγχοντας τον αγώνα από την αρχή. Αυτή η νίκη ανέδειξε την κορυφαία απόδοση του W16 σε μια πίστα της οποίας τα χαρακτηριστικά (ψυχρότερες θερμοκρασίες, συγκεκριμένοι τύποι στροφών) του ταίριαζαν απόλυτα.

### Η Καλοκαιρινή Ύφεση: Η Πτώση στην Τέταρτη Θέση

Μετά την επιτυχία του Καναδά, η φόρμα της ομάδας «κατέρρευσε». Μια βαθιά ανάλυση των δεδομένων supertimes αποκαλύπτει μια δραματική πτώση απόδοσης, με αποκορύφωμα το GP του Βελγίου, όπου η Mercedes έπεσε πίσω από τη Ferrari και έγινε η τέταρτη ταχύτερη ομάδα κατά μέσο όρο. Τα συμπτώματα στην πίστα έγιναν σοβαρά: αστάθεια στο φρενάρισμα και στις στροφές υψηλής ταχύτητας , και μια βαθιά αδυναμία στη ζέστη, σε τραχιές επιφάνειες και σε παρατεταμένες στροφές. Αυτό υποδεικνύει ένα μονοθέσιο με ένα κρίσιμα στενό λειτουργικό παράθυρο.

Η νίκη στον Καναδά αποδείχθηκε μια «ψευδής αυγή». Δεν ήταν αποτέλεσμα της επίλυσης των βασικών προβλημάτων της ομάδας, αλλά μάλλον μια σπάνια περίπτωση όπου ένα σύνολο συνθηκών απλώς έκρυψε αυτές τις αδυναμίες. Επομένως, η νίκη ήταν μια εξαίρεση, όχι ένα σημείο καμπής. Αυτό αναδιαμορφώνει την αφήγηση: η ομάδα δεν βελτιώθηκε και μετά χειροτέρεψε. Αντίθετα, τα υποκείμενα προβλήματα ήταν πάντα εκεί, και οι πίστες της ευρωπαϊκής περιόδου στα μέσα της σεζόν (πιο ζεστές, πιο τραχιές) απλώς τα αποκάλυψαν με πιο βάναυσο τρόπο. Η πτώση δεν ήταν μια νέα εξέλιξη, αλλά η αποκάλυψη μιας υπάρχουσας αλήθειας.

## Pit Wall και Εργοστάσιο: Στρατηγική, Αποφάσεις και Εξέλιξη

### Η Λάθος Στροφή στην Εξέλιξη: Ένα Αυτοπροκαλούμενο Πρόβλημα

Η ηγεσία της ομάδας, συμπεριλαμβανομένου του James Allison, υποψιάζεται ότι η πτώση της απόδοσης προκλήθηκε από αναβαθμίσεις που τους οδήγησαν σε ένα επιζήμιο μονοπάτι εξέλιξης. Αυτό συνδέεται πιθανώς με την αποτυχημένη αναβάθμιση της πίσω ανάρτησης και την αυστηροποίηση των ελέγχων για την ευκαμψία της μπροστινής αεροτομής που τέθηκε σε ισχύ στο GP της Ισπανίας. Η βασική παρατήρηση του Allison είναι ότι πρόκειται πιθανότατα για ένα αυτοπροκαλούμενο πρόβλημα. Η λογική του: όταν οι αντίπαλοι βελτιώνονται κατά ένα ορισμένο ποσό αλλά η δική σου ομάδα πηγαίνει προς τα πίσω, είναι μια ισχυρή ένδειξη ότι έχεις κάνει το δικό σου μονοθέσιο χειρότερο. Η θετική πλευρά είναι ότι ένα αυτοπροκαλούμενο πρόβλημα είναι «συγκριτικά ευκολότερο να διορθωθεί».

### Στρατηγικές Επιτυχίες και Αποτυχίες: Από το Μόντρεαλ στο Σίλβερστοουν

Η σεζόν περιλάμβανε τόσο στιγμές στρατηγικής ευφυΐας όσο και οδυνηρές αποτυχίες.

* **Περίπτωση 1 - Επιτυχία (Καναδάς):** Άψογη εκτέλεση. Η ομάδα αναγνώρισε σωστά τη στρατηγική των δύο pit-stop ως τη βέλτιστη και διαχειρίστηκε τον αγώνα τέλεια για ένα αποτέλεσμα 1-3, αποδεικνύοντας τις ικανότητές της όταν το μονοθέσιο είναι κατανοητό και προβλέψιμο.
* **Περίπτωση 2 - Αποτυχία (Σίλβερστοουν):** Μια «κακή απόδοση από όλους», σύμφωνα με τα λόγια του Toto Wolff. Η ομάδα πήρε διαδοχικές λανθασμένες αποφάσεις σε μεταβαλλόμενες συνθήκες, επιλέγοντας δύο φορές τα σκληρά slick ελαστικά πολύ νωρίς και σε μια πίστα που δεν ήταν έτοιμη. Αυτό οδήγησε σε προβλήματα προθέρμανσης, τετακέ και ένα καταστροφικό αποτέλεσμα με P10 και μια εγκατάλειψη. Ο Wolff παραδέχτηκε ότι θα έπρεπε να είχαν χωρίσει τις στρατηγικές και ότι τα λάθη συσσωρεύτηκαν, δείχνοντας μια κατάρρευση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων υπό πίεση.

Οι δυσκολίες στην εξέλιξη και τη στρατηγική είναι αιτιωδώς συνδεδεμένες. Όταν μια ομάδα δεν κατανοεί πλήρως το μονοθέσιό της λόγω μιας λανθασμένης πορείας εξέλιξης, το λειτουργικό παράθυρο του αυτοκινήτου γίνεται στενό και απρόβλεπτο. Αυτή η αβεβαιότητα σε μηχανολογικό επίπεδο επηρεάζει άμεσα το pit wall. Σε σταθερές, στεγνές συνθήκες όπως στον Καναδά, η στρατηγική είναι απλή. Αλλά σε οριακές, μεταβαλλόμενες συνθήκες όπως στο Σίλβερστοουν, οι στρατηγικοί πρέπει να προβλέψουν πώς θα συμπεριφερθεί το μονοθέσιο με διαφορετικά ελαστικά καθώς η πίστα εξελίσσεται. Εάν δεν έχουν εμπιστοσύνη στην ικανότητα του αυτοκινήτου, για παράδειγμα, να προθερμάνει το σκληρό ελαστικό σε ψυχρές, υγρές συνθήκες (ένα γνωστό πρόβλημα), είναι πιο πιθανό να διστάσουν ή να πάρουν μια υποβέλτιστη απόφαση. Επομένως, τα στρατηγικά λάθη στο Σίλβερστοουν δεν είναι απλώς μεμονωμένα σφάλματα. Είναι σύμπτωμα της βαθύτερης έλλειψης εμπιστοσύνης και κατανόησης του μονοθεσίου που πηγάζει από το λάθος στην εξέλιξη. Το πρόβλημα του εργοστασίου έγινε ο εφιάλτης του pit wall.

### Εντολές Ομάδας και Δυναμική: Ο Μέντορας και ο Μαθητής

Η δυναμική εντός της ομάδας δεν είναι ανταγωνιστική αλλά καθοδηγητική. Ο Toto Wolff έχει περιγράψει ρητά το δίδυμο ως έναν συνδυασμό της εμπειρίας του George με τη νεότητα του Kimi, με τον Russell να αναμένεται να είναι ένας ηγέτης από τον οποίο ο Antonelli μπορεί να μάθει. Ο Russell έχει αγκαλιάσει αυτόν τον ρόλο, αναφερόμενος στην υποστήριξη που έλαβε από τον Lewis Hamilton και δηλώνοντας την ελπίδα του να παίξει παρόμοιο ρόλο για τον Kimi. Με τη σημαντική διαφορά απόδοσης μεταξύ των δύο, δεν έχει υπάρξει κανένα σενάριο στην πίστα που να απαιτεί αμφιλεγόμενες εντολές ομάδας. Η ιεραρχία είναι σαφής και αποδεκτή από όλες τις πλευρές.

## Οι Άνθρωποι στο Cockpit: Ο Ηγέτης και το Παιδί-Θαύμα

### George Russell: Αναλαμβάνοντας τον Ηγετικό Ρόλο

Στην πρώτη σεζόν μετά τον Hamilton, ο Russell έχει ανταποκριθεί εξαιρετικά. Ο Toto Wolff τον επαίνεσε ως τον «νούμερο ένα οδηγό» που θα μπορούσε να ευχηθεί η ομάδα, τονίζοντας πώς έχει αναλάβει φυσικά τον ρόλο του πιο έμπειρου οδηγού. Η απόδοσή του ήταν εντυπωσιακή: 1 νίκη, 6 βάθρα και σταθερά καλύτερες επιδόσεις από τις δυνατότητες του μονοθεσίου. Περιγράφεται ως αυτός που κάνει τη «βαριά δουλειά» για τη συγκομιδή βαθμών της ομάδας. Πέρα από την οδήγηση, έχει αγκαλιάσει έναν καθοδηγητικό ρόλο για τον Antonelli, παρέχοντας ένα σταθερό και υποστηρικτικό σημείο αναφοράς εντός της ομάδας.

### Kimi Antonelli: Η Βάπτιση του Πυρός για τον Πρωτοεμφανιζόμενο

Η σεζόν του Antonelli ήταν μια ιστορία τεράστιας προσμονής και σκληρής πραγματικότητας. Έχει δείξει εκλάμψεις του ακατέργαστου ταλέντου που του εξασφάλισε τη θέση: μια εξαιρετική τέταρτη θέση στο ντεμπούτο του, έγινε ο νεότερος οδηγός που ηγήθηκε σε GP στην Ιαπωνία, μια εκπληκτική pole position στο sprint του Μαϊάμι και το παρθενικό του βάθρο στον Καναδά.

Ωστόσο, έχει επίσης δυσκολευτεί σημαντικά, ιδιαίτερα με τον ρυθμό σε έναν γύρο. Έχει παραδεχτεί ότι του λείπει η αυτοπεποίθηση στις κατατακτήριες δοκιμές και ότι δυσκολεύεται να βρει το απόλυτο όριο του μονοθεσίου με λίγα καύσιμα. Αυτό οδήγησε σε μια σειρά κακών αποτελεσμάτων και εγκαταλείψεων στα μέσα της σεζόν, με τα προβλήματα εξέλιξης της ομάδας να επιδεινώνουν την καμπύλη εκμάθησής του ως rookie. Ο ομόσταυλός του, Russell, τον υπερασπίστηκε, σημειώνοντας ότι η οπισθοδρόμηση του μονοθεσίου έκανε την απόδοσή του να φαίνεται χειρότερη από ό,τι είναι, καθώς η πραγματική διαφορά χρόνου μεταξύ τους έχει στην πραγματικότητα μειωθεί.

Οι δυσκολίες του Antonelli αναδεικνύουν τον κίνδυνο της πολιτικής «ταχείας προώθησης» (fast-track) της Mercedes για τους νέους οδηγούς της, ειδικά με ένα δύσκολο μονοθέσιο. Ο Russell πέρασε τρία χρόνια σε μια ομάδα του midfield, τη Williams, πριν από την προαγωγή του στη Mercedes. Ο ίδιος ο Toto Wolff παραδέχεται ότι αυτό επέτρεψε στον Russell να κάνει τα λάθη του ως rookie «εκεί όπου δεν ήταν τόσο ορατά». Αντίθετα, η Mercedes «προώθησε γρήγορα τον Kimi», τοποθετώντας τον απευθείας στην εργοστασιακή ομάδα. Αυτό σημαίνει ότι τα αναπόφευκτα λάθη του Antonelli (π.χ., η σύγκρουση με τον Verstappen στην Αυστρία ) συμβαίνουν κάτω από το έντονο φως της δημοσιότητας μιας κορυφαίας ομάδας, σε ένα ιδιότροπο μονοθέσιο. Αυτό αποτελεί ένα πολύ πιο δύσκολο περιβάλλον εκμάθησης, ασκώντας τεράστια ψυχολογική πίεση στον rookie και καθιστώντας την απόδοσή του εξαιρετικά δύσκολο να κριθεί αντικειμενικά.

**Πίνακας 2: Russell vs. Antonelli - Head-to-Head Μέσης της Σεζόν**

| Εκδήλωση | Τερματισμός Russell | Τερματισμός Antonelli | Νικητής |
| --- | --- | --- | --- |
| **Grands Prix** |  |  |  |
| Αυστραλία | 3ος | 4ος | Russell |
| Κίνα | 3ος | 6ος | Russell |
| Ιαπωνία | 5ος | 6ος | Russell |
| Μπαχρέιν | 2ος | 11ος | Russell |
| Σαουδική Αραβία | 5ος | 6ος | Russell |
| Μαϊάμι | 3ος | 6ος | Russell |
| Emilia-Romagna | 7ος | DNF | Russell |
| Μονακό | 11ος | 18ος | Russell |
| Ισπανία | 4ος | DNF | Russell |
| Καναδάς | 1ος | 3ος | Russell |
| Αυστρία | 5ος | DNF | Russell |
| Βρετανία | 10ος | DNF | Russell |
| Βέλγιο | 5ος | 16ος | Russell |
| **Σκορ GP** |  |  | **13 - 0** |
| **Sprints** |  |  |  |
| Κίνα | 4ος | 7ος | Russell |
| Μαϊάμι | 4ος | 7ος | Russell |
| Βέλγιο | 12ος | 17ος | Russell |
| **Σκορ Sprint** |  |  | **3 - 0** |

## Ο Δρόμος Μπροστά

Η σεζόν του 2025 για τη Mercedes συνοψίζεται σε ένα παράδοξο: το W16 είναι ένα μονοθέσιο με υψηλές δυνατότητες αλλά με ένα μοιραίο ελάττωμα — ένα στενό λειτουργικό παράθυρο που το καθιστά ασυνεπές και δύσκολο στην εξέλιξη. Ένας ισχυρός ηγέτης στο πρόσωπο του Russell έχει αναδειχθεί, ενώ ένα τεράστιο ταλέντο, ο Antonelli, διανύει μια απότομη και δύσκολη καμπύλη εκμάθησης. Το μονοπάτι εξέλιξης της ομάδας έχει βρει εμπόδιο και η στρατηγική της οξυδέρκεια έχει δοκιμαστεί και βρεθεί ελλιπής υπό πίεση.

Το υπόλοιπο της σεζόν του 2025 δεν αφορά πλέον μια μάχη για το πρωτάθλημα, αλλά έχει μετατραπεί σε μια κρίσιμη άσκηση έρευνας και ανάπτυξης. Όπως δήλωσε ο Toto Wolff, είναι μια χρονιά «διαχείρισης προσδοκιών». Ο πρωταρχικός στόχος της ομάδας πρέπει τώρα να είναι η πλήρης κατανόηση και η «επίλυση» των αυτοπροκαληθέντων προβλημάτων του W16. Η αποτυχία επίλυσης αυτού του γρίφου το 2025 θα μπορούσε να έχει ολέθριες συνέπειες, καθώς οποιαδήποτε θεμελιώδης παρεξήγηση της αεροδυναμικής του ground-effect θα μεταφερθεί και θα υπονομεύσει την προσπάθειά τους στη μαζική αλλαγή κανονισμών του 2026. Ο αγώνας συνεχίζεται, όχι μόνο για βαθμούς, αλλά για γνώση.