



Visszatekint? a 2009-es szezonra,3.rész:Button és a Brawn megdöbbsenti a világot

2009 december 27. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Habár tíz hónappal ezel?tt még a leveg?ben lógott a tavaly kivonult Honda utódcsapatának sorsa, a Brawn-Mercedes alakulata Jenson Buttonnal végül parádés évet teljesített, melynek köszönhet?en mind a gyártók, mind a

versenyz?k között diadalmaskodni tudtak. Három részes sorozatban igyekszünk felidézni ezt a meglepetésekben b?velked? idényt.

Befejez? epizódunkban a szezon utolsó négy versenyén kívül terítékre kerül a „Crashgate” néven elhíresült manipulációs botrány, FIA elnökválasztása és a gyári csapatok kivonulásával is foglalkozunk majd néhány gondolat erejéig.

Újabb botrány a Forma1 háza táján! Flavio Briatore örökös eltiltása:



Piquet szánt szándékkal csapta oda Renault-ját a 17-es számú kanyarban

Régen került sor már a sport alapjait megrenget? skandalumra (emlékezzünk a McLaren 2007-es és idej évi eleji piszkos játszmáira), így épp ideje volt, hogy újra ne a sport kerüljön a vezet? sportnapilapok szalagcímeire. Az érintett ezúttal a Renault istálló volt, a felel?sség pedig újra egészen a legfels?bb körökig terjedt.

Az igazat megvallva kellett némi konspiratív attit?d és üldözési mánia, hogy a tavalyi szingapúri versenyen történtek mögé a leintést követ?en odaképzeljük azt, ami egy évvel kés?bb, szeptember közepén napvilágra került. A Globo nev? brazil tv-társaság valahonnan (mint kés?bb kiderült, egészen elképeszt? módon maga Piquet nyújtotta át a bizonyítékot) birtokába került információra hivatkozva állította, hogy a tavalyi szingapúri versenyen a Renault csapata utasításba adta Nelsinho Piquet-nek, **hogy meghatározott id?pontban (a 14. körben) csapódjon be a pályát szegélyez? falba**, ezzel el?idézve a SC- fázist, ami a Q2-ben technikai problémák miatt kiesett, ennek ellenére meglep?en kevés üzemanyaggal rajthoz álló, így 2 körrel korábban már benzint vételez? Alonsot kedvez? helyzetbe hozta volna.

<http://www.youtube.com/watch?v=ZrdbBJTfh68&feature=related>

Jóérzés? szurkoló persze eleinte alaptalan pletykaként kezelte a történetet, a csapat is perrel fenyeget?zött, ugyan ki gondolta volna, hogy egy olyan kaliber? csapatvezet?, mint Flavio Briatore ekkora égbekiáltó felel?tlenséget követett volna el. Az már int? jel volt, hogy a Renault-t szeptember 21-ére beidézte a WMSC, amiért megszegték a Nemzetközi Sportkódex 151/c) cikkelyét, miszerint szankcionálni kell „minden tisztességtelen illetve olyan cselekményt, amely sérti a versengés tisztaságát vagy az autósport egészének érdekeit”. Mindenféle piszlicsáré ügyben erre azért nem szokott sor kerülni.

Nelsinho Piquet eskü alatt vallotta, hogy a versenyt megelőz?en a kétf?s vezet?séggel (Briatore és a technikai

vezet? Pat Symonds) asztalhoz ült, ahol világosan kiadták számára az ukázt, pontosan melyik kanyarban kell hoznia megszokott (egy statisztika szerint szám szerint 15 alkalommal törte versenygépét másfél éves F1-es karrierje során) ügyetlenségét, amivel a csapatnak is segít, hiszen a korábban kiállt **Alonsot jó eséllyel legalább dobogóra juttathatja**. Nem utolsósorban magának is! Ugyanis ett?l a **tisztességtelen man?vert?l tették függ?vé Nelsinho 2009-es szerepeltetését!** Gyanús volt az is, hogy Symonds elismerte a tanácskozás tényét, a konkrét kérdések javarésze pedig egyszer?en nem volt (még) hajlandó válaszolni. Briatore hozta a t?le megszokott arroganciát, Nelsinho id?sebb barátjával folytatott „közelebbi kapcsolatával” élcel?dött. A kiszivárgott telemetriai adatok, rádióbeszélgetések alapján medítált a közvélemény, vajon a Piquet- család kicsinyes, átgondolatlan bosszúhadjárataról van szó (ti. Hungaroring után eltávolították a csapattól a brazil pilótát), vagy tényleg van több réteg vaj Briatore füle mögött?

Vélhet?en mindkett?, de utóbbi mindenképpen, erre engedett következtetni, amikor a Renault szeptember 17-én bejelentette, hogy azonnali hatállyal kirúgja Flavio Briatorét és Pat Symondst a Renault F1 csapattól, ezzel elismerve önnön b?nösségét az ügyben, nyilván kedvez?bb elbírálásért kuncsorogva. A következ? napokban megjárták a maguk Canossájukat. (Volt még egy 4. személy is, bizonyos „Tanú X”, aki szerint Piquet volt az ötletgazda, a kitervel?, a Briatore- Symonds kett?s áldását adta akciójára, ? maga pedig szimplán jelenvolt ezen a kupaktanácson.

Innent?l kezdve nyilvánvalónak látszott, hogy lesz büntetés, csak az a kérdés, az érintett személyek elviszik-e az egész balhét, vagy a teljes kollektívát szankcionálják? A kérdés inkább költ?i volt, az ugyanis egyértelm? volt, hogy a FIA nem érdekelt egy újabb gyári csapat távozásában, így viszont súlyos pénzbüntetés?l szó sem lehetett. (Pl. a 2007-es „kémügy” kapcsán kirótt 100 millió eurós büntetés a Renault éves költségvetésének felénél is többet tett volna ki) A Renault ráadásul nagyon együttm?köd? volt a procedura során, így a FIA Versenybírósa 2 éves felfüggesztett eltiltással sújtotta az istállót. A f?kolomposok közül kett?re súlyos büntetést szabtak ki. Flavio Briatorét élete végéig eltiltották F1-es versenyek látogatásától és mindennem? F1-es érdekeltségének folytatásától (többek közt Grosjean és Webber menedzselését is ? végezte), de Pat Symonds 5 éves eltiltása is nagy valószínűséggel karriere végét jelentette. Mindketten fellebbeztek polgári bíróságon, ami helybenhagyta a grémium döntését.

Ha egy szép magyar mondást kell mindenáron ráer?ltetni az ítéletre, akkor a „kecske is jóllakott, és a káposzta is megmaradt” jut az ember eszébe. Egyfel?l megúszta az ügyet a Renault istálló és ami még fontosabb, a gyár is, nem csorbult jelent?sen a hírneve, bár több szponzor felbontotta velük szerz?dését. Másfel?l viszont Mosley is jóllakott, nyílt titok volt, hogy már réges-régen parkoló pályára szeretne volna küldeni f? ellenlbasát, Briatorét. Közismert, hogy a McLaren-vezér Ron Dennis mellett ? volt az elnök szószátyár bírálója, idén pedig a konkurens sorozat szervezésében is oroszlanrészt vállalt. Dennis még várt egy világbajnoki címre, így sikeres vezet?ként vonulhatott ki az F1-b?l. Frappáns lelép?n volt tehát túl Mosley FIA-elnökként...

A bizonyítékok és a józanész alapján annyira nem érdemes belekötöni a fenti ítéletekbe. Ellenben az megint jól mutatja a FIA-n belüli viszonyokat, hogy a csalás végrehajtóját, a profi versenyz?höz méltatlanul falba csapódó Nelsinho Piquet semmiféle elmarasztalást nem kapott. Rendben, err?l szól a vádalku intézménye, az igazságérzet nem része mindig a jognak. Még csak a szuperlicencét sem vonták be, *de iure* tehát makulátlanul került ki az ügy?l. Effektíve azonban minden bizonnyal senki az életben nem fog alkalmazni egy olyan pilótát, aki el?bb versenyz?ként, majd alkalmazottként, végül pedig emberként is megbukott. Nelsinho a NASCAR felé kacsintgat, szinte kizárt, hogy jöv?re viszontlátjuk. A „Crashgate” kapcsán felmerül az emberben az egész történetb?l hasznos húzó Fernando Alonso érintettsége is, nehezen elképzelhet? ugyanis, hogy ha nem is volt benne a döntésben, legalább rá ne kérdezett volna. De ezt már sosem fogjuk megtudni. A 2008-as futam végeredményét mindenesetre nem változtatták meg, aminek egyszer? oka van: november 30-a után ezt nem tehetik meg, de ha mégis belelovalták volna magukat, vajon kinek adták volna a gy?zelemmel járó 10 pontot, honnan tudták volna, hogy SC nélkül melyik pilóta nyert volna? Jobb az ilyen dolgokat a helyükön hagyni, s nem bolygatni

Jean Todt, a FIA újdonsült elnöke:



Jean Todt személyében a szakma gy?zött a politikával szemben

A Ferrari színeiben korábban hat konstrukt?ri és öt egyéni világbajnoki címet begy?jt?, ezzel a Formula-1 történetének egyik, ha nem a legsikeresebb csapatvezet?jét nagy fölénnyel, 135:49 arányban választották meg a Nemzetközi Automobil Szövetség élére.

Az anyai ágon lengyel származású sportvezet? 1966 és 1981 közt ralinavigátorként kereste kenyerét. Visszavonulását követ?en maradt a raliban, a Peugeot csapat els? embereként 2-2 egyéni és csapatvb- címet ünnepelhetett, a Dakaron négy alkalommal sikerült gy?zelemhez segítenie a francia márkát, ebb?l háromszor épp Ari Vatanen vezette „oroszlános” gépet. Ezután az ?si rivális Citroenhez igazolt, velük kétszer tudott nyerni Le Mans-t, egyszer pedig Dakart. 1993-ban szeg?dött Maranellóba, a történet folytatása mára sporttörténelem... Míg Ari Vatanen jó politikai módjára (korábban két cikluson keresztül néppárti képvisel? volt az Európai Parlamentben) csupán lózungokat hangoztatott (az együttm?ködés és a mobilitás szükségességér?l szólt), addig Todtnak több konkrét, céltudatos javaslata is akadt. Nem véletlen, hogy a finnt néhány meghatározó autókлубot leszámítva a kampány idején sem sokan támogatták, így a végeredmény is papírformának min?síthet?. Todt mellett állt a teljes Mosley- féle nomenklatúra, a FOTA és Michael Schumacher is.

Programjának f?bb elemei:

- Szakítana a Mosley- éra utolsó éveinek azon gyakorlatával, hogy az FIA- elnök közvetlenül avatkozik bele az F1, ill. a WRC bels? dolgaiba. Erre a feladatra külön-külön megbízottakat fog kinevezni.
- A Motorsport Világtanács felügyelete alatt fegyelmi bizottságot hozna létre, hogy a döntéshozó testületnek ne kelljen szabályszegésekkel foglalkoznia, a sportfelügyel?k munkáját pedig ellen?ri testület felügyeli majd a következetesebb ítékezés érdekében.
- Problémamentes kapcsolat a vezet?ség és a FOTA, valamint egyéb partnerek közt, szakítva el?dje néha bizony diktatórikus hozzáállásával.
- A költségcsökkentés feltétlen híve, ám mindezt folyamatszer?en célozza meg, nem kíván mindent azonnal megváltoztatni.

A szerz? megítélése szerint a szakmai kompetencia gy?zött a nyers politikával szemben. Todt van annyira autonóm személyiség, hogy sem Mosley holdudvara, sem Ferraris múltja nem gátolja meg abban, hogy el?relendítse a halódó Forma1-et, de említhetném a többi szakágot is. Helyes döntés született.

Gyári csapatok búcsúja a Forma1-t?!

Derült égb?l villámcsapásként érte a Honda szurkolóit a december eleji távirati stílusban megfogalmazódott hír: azonnali hatállyal kiszáll a Forma1-b?l a japán istálló. A drukkerék végs? soron nem maradtak teljesen csapat nélkül, Ross Brawn felvásárolta a komplett istállót, mérnökökkel, stábbal, infrastruktúrával, tokkal-vonóval.

A 2008 második felében eszkalálódó recesszió kíméletlenül lecsapott az autósport királykategóriájára is. Ennek egyik folyamánya volt Max Mosley konzekvens költségcsökkent? programja, aminek keretében megújították egyebek mellett a motorszabályt, betiltották a szezon közbeni tesztelést, de télen is er?sen limitálták a gyakorlásra szentelhet? napok számát. Az utóbbi években egészségtelenül hedonizáló, a gyári csapatok markában kapálódzó Forma1 léte kezdett veszélybe kerülni, el?bb decemberben, majd idén nyár elején kis híján robbant is a bomba. A kompromisszum értelmében középtávon véghezviszik a tervezett 40 milliós limitet, jöv?re azonban nem vezetnek be sapkát. (ld. visszatekint?nk el?z? részét!)

Az F1 túlélte a jelek szerint a kritikus id?szakot, azonban az korántsem volt biztos, hogy a több gyári csapat maradni fog. A Honda után szinte azonnal szóba került „A Felkel? Nap Országának” másik büszkeségének, a Toyotának a távozsása is. Autóeladásuk nekik is drasztikusan csökkent, az els? pénzügyi negyedévben 77,8 milliárd jenes veszteséget jelentettek be, ami egész évben elérheti - a várakozások szerint - a 450 milliárd jent is. Ha lassan is, de az értékesítés növekedését irányozzák el? a következ? negyedévben, els?sorban a csendes-óceáni térségben, tehát határozott költségkíméléssel, de lassanként kilábalhat a válságból a Toyota, ellentétben néhány vetélytársával (GM, Chrysler).

Az anyagi megszorítások F1-et érint? lépése az volt, hogy a többségi tulajdonos gyár lemond Fudzsi versenyrendezés jogáról. (Akkor még 550 milliárd jenes deficittel számoltak.)

Komoly veszteségeket könyvelhettek el a Renault-nál, valamint a két német gyártónál is (a Daimler és a BMW együttm?ködve igyekszik úrrá lenni a válságon), de a hírek alapján mindenki arra számított, hogy els?ként biztosan a Toyota fogja bedobni a törülk?z?t. Nem így történt, a japánok és a franciák aláírták a Concorde Egyezményt, amivel elméletben 2012-ig a sorozathoz láncolták magukat.



Montreal, 2008 – Ez az egy (kett?s) gy?zelem jutott a BMW-nek

A müncheni gyártó július 29-i döntésének háttérében - legalábbis a hivatalos variáció szerint - els?sorban nem az idei sikertelenség, vagy a túl magas költségek állnak, egyszeri stratégiaváltásról van szó, átcsoportosítanak erejüket más sorozatokba, így a DTM-be. Bár az F1 nagyon fontos promóciós terület volt számukra, a BMW vezetése jelenleg úgy látja, hogy a jöv?beli stratégiai célokkal nem tudják összehangolni az F1-es részvételt. A német gyártó egyébként éves szinten nagyjából 290 millió dollárt költött összesen 400 millió dollárból gazdálkodó csapatára. A döntéssel a befektet?k is egyetértettek, legalábbis a részvények 3%-os emelkedéséb?l erre lehet következtetni.

A háttérben minden bizonnyal az is állhatott, hogy a BMW által b?szen propagált kutatásfejlesztés a következ? években lekerül a napirendr?l, illetve er?sen korlátozva lesz. A bajorok ellenben erre alapozták F1-es vállalkozásukat, amikor 2006-ban felvásárolták Peter Sauber istállóját. Az itt szerzett tapasztalatokat

(környezettudatos megoldások, KERS, stb.) kívánták felhasználni a tömegközlekedésben. Márpedig ez kivitelezhetetlen lesz a jövőben, amikor a mostani 3 milliárdos összesített büdset (mind a 10 csapatot beleszámolva) 2 milliárddal fogják megkurtítani.

Az idei szezonban nyújtott csalódást kelt? szereplést sem vehetjük le az okok sorából. Sőt, tulajdonképpen a stratégiai baklövés már idestova másfél éve megszületett. Miután megszerezte Robert Kubica a Kanadai Nagydíjon a csapat első - és nagyon úgy fest, utolsó - F1-es futamgy?zelmét, Münchenben úgy döntöttek a fejesek, hogy ha fene fenét eszik is, ?k konzekvensek maradnak eredeti ütemtervükhöz, ami annyit jelentett, feladták a tavalyi évet, és minden er?bedobásukkal 2009-re készülnek, a slickkel, lebutított aerodinamikával megbolondított szabályokhoz h?en. Nem is beszélve a KERS-r?l, amit a Honda mellett pont ?k preferálták kezdett?l fogva, mondván forradalmi újítása lesz ez mind az F1-nek, mind a személygépkocsi-gyártásnak. Ehhez képest a Honda elsőként lépett (igaz, állítólag KERS- ügyileg magasan vertek mindenkit, döntésüknek ehhez nem volt sok köze), a BMW pedig egész évben agonizált, KERS-estül, vagy anélkül egyaránt.

A müncheni gyár sem sz?nik meg teljesen, szellemi t?kéjükre, különösen a motorgyártást tekintve, a hírek szerint hamarosan lecsap a McLaren. A hinwilli Sauber- létesítményt nem akarták veszni hagyni, mivel Peter Sauber először nem hajlott a vásárlásra, a Qadbak Investments nev? svájci befektet?i csoportnak adták át a csapat irányítását. Neveztek a 2010-es bajnokságra, ám a Lotus mellett döntött a testület. Kiderült ugyanis, hogy a Qadbak valójában egy offshore cég, amit a Brit Virgin-szigeteken jegyeztek be, s az a Russel King áll mögötte, akit korábban joger?sen elítéltek csalás b?ntetében. A másik kezesek felt?ntetett Bahrein Capital International pedig egy látszatvállalkozás, amiben szintén King keze van. A hinwili és a müncheni f?hadiszálláson nagy volt a bizonytalanság, mert nem volt garancia arra, hogy a Qadbak ki tudja fizetni a 85 millió eurós vételárat, és arra sem, hogy a rendelkezésére állt a csapat szerepléséhez szükséges 150 millió. A Qadbakkal kötött egyezséget nem sokkal kés?bb felbontották, s sikerült meggy?zni Peter Saubert, hogy vállalja el újjáalakuló csapata vezetését. A Toyota visszalépése nyomán megüresedett helyre december elején elfogadták a Sauber kandidálását.



140 futam gy?zelem nélkül

November elején aztán a papírforma is realizálódott, a Toyota csapatvezet?je, Jamasina Tadaszi el?rzékenyülve a világ tudtára adta, hogy nincs tovább! „A Toyota az F1-es szereplésre az autós kultúra virágzásához való hozzájárulásként tekintett, és a tavalyi évben kezd?dött gazdasági változások ellenére is kitartott, de a jelenlegi gazdasági légkör figyelembevételével az F1-b?l való kiszállás mellett döntött” – állt a közleményben. Nem ért senkit váratlanul kivonulásuk, a Honda kivonulása óta terítéken volt, hiába cáfolta az értesüléseket minduntalan John Howett, az operatív munkát végz? brit szakember, a gazdasági körök?l félhivatalos információk lepték el a

médiát, a Toyota tulajdonában lév? Fuji Speedway törlése a versenynaptárból már el?re jelezte a történet végét. A korábban a ralizásban és Le Mans-ban érdekelt Toyota kétévnyi felkészülés után 2002-ben szállt be a Forma-1-be, de az elmúlt években rendszeresen a legnagyobb költségvetéssel dolgozó csapat 140 fellépésén mindössze 13 dobogós helyezést tud felmutatni, versenyt egyet sem nyert (örök riválisuk, a Honda legalább egyszer ünnepelhetett), de a 3-3 pole pozíció és leggyorsabb kör is vérszegény teljesítmény.

Mi lehetett a krónikus, már-már természetesnek t?n? eredménytelenség okozója? Megítélésem szerint els?sorban a csapat archaikus (tipikusan japános) vezetési struktúrája, virtigli mérnökzseni hiánya, valamint - minden jóindulatunk ellenére - középszer?, vagy közepesen er?s versenyz?k gyülekezete. Nem sikerült sosem igazi sztárt igazolniuk, aki fel tudta volna (?) rázni a kölni csapatot. Erre egy Trulli, egy Ralf Schumacher, vagy egy Glock nem volt képes. Az utolsó hetekben még bedobtak két nevet a sapkába: el?bb Kubica, majd Kimi Räikkönen leigazolását tervezték, de utólag nézve kétséges érdekl?désük komolysága.

A csapat neve még szerepelt az el?zetes 2010-es el?zetes rajtlistán, tárgyalások zajlottak a kölni gyár eladásáról, de utóbb a Sauber került fel 13. csapatként a listára. Egész pontosan Zoran Stefanovi? csapata, a Stefan GP érdekl?dött iránta, a szerb üzletember anno 1997-ben és idén nyáron is pályázott, s állítása szerint: „Van egy komplett létesítményünk, és mindannak birtokában vagyunk annak, ami szükséges a tesztek azonnali megkezdéséhez. Ez nem kérdéses.” Azóta a hírek szerint több Toyotás mérnököt átcsábítottak, a háttérben pedig már folyik a felkészülés a 2010-es, vagy ha úgy adja a sors, a 2011-es idényre. Mivel az US F1 jöv?jér?l továbbra sem lehet semmit sem tudni, könnyen el?fordulhat, hogy mégis a szerb csapatot látjuk a rajtrácson jöv?re.



A kétszeres világbajnok gyári csapat privát istállóvá alakult át

A harmadik gyári csapat, melynek távozásról heteken át cikkezett a sajtó, részben megmenekült. A Renault jelen gazdasági helyzetben képtelen lett volna finanszírozni megtépzott hírnev? F1-es istállóját, ugyanakkor nem szerette volna kizárni a visszatérés lehetőségét is. Így áthidaló megoldásként pályázatot hirdetett részvényei 75%-ára. Két érdekl?d? volt, a Prodrive f?nökeként (és a legendás Aston Martin többségi tulajdonosaként) Dave Richards sokadszorra is alulmaradt egy versengésben. A gy?ztes Gerard Lopez luxemburgi üzletember, illetve cége, Genii Capital lett. A csapatot a Renault és Lopez közösen m?ködteti a francia autógyár továbbra is kézben tartja a Viry-Chatillonban található motorkészít? üzemet. A Renault egyben bejelentette, hogy 2010-ben is ellátja motorokkal a Red Bull-istállót. Vagyis a Renault, mint gyári csapat – talán id?legesen, talán mindörökre – megsz?nt, viszont a Renault, mint motorszállító nem távozott a „száguldó cirkuszból”.

A tulajdonosi helyzetet ugyanakkor az október végén még a gyári csapathoz leszerz?d? Robert Kubica

menedzsere bizonytalannak min?sitette, így nem kizárt, hogy felbontják a kontraktust. Való igaz, a privát csapatá vedlett istállótól mértékadó szakember nem vár jöv?re semmi átüt? sikert...

Úgy t?nik tehát, szépen lassan tényleg megvalósul a volt FIA- elnök, Max Mosley álma, és a Forma-1-ben a nagy gyári csapatok helyét lassan átveszik a független alakulatok. Jöv?re ugyanis mindössze két gyár vesz részt a bajnokságban. A tradicionális Ferrari mellett a BrawnGP-t felvásárló Mercedes Grand Prix is várhatóan a vb-címekért szállnak majd harcba. Utóbbi azonban nagyrészt Ross Brawn csapatára épít, így itt sem érdemes beskatulyázni ez alapján a csapatokat. Nem feltétlenül halad helytelen irányba a Forma1, a 80'-as évek legendás szezonjaiban a Scuderia kívül nem versenyzett egyéb gyári csapat, s noha párhuzamot nem szabad vonni a kett? közt, mégis érdemes kiemelni, hogy a gyári csapatok megjelenésével esett át az F1 olyan változásokon, amik inkább ártottak, mint használtak a sportnak. A privát csapatok egyetlen bevételi forrása a sport, ezért annyira elkötelezettek iránta, abból élnek. A szelektálódás törvényszer?, az er?sek fennmaradnak, a gyengék kihullnak. De még inkább üdvözít? ez a versenyhelyzet, mint a nagy autógyártók gyanítható pénzmosodája, ahogyan a Formula-1-re tekintenek...

A szezon utolsó négy versenye: Button és a Brawn GP viszi el a pálmát!

A versenyek felidézését az utolsó európai futamnál, Monzánál hagytuk abba. „Még 4 ilyen, Rubens, és tiéd a vb-cím!” – bízatta pilótáját a versenymérnök. S valóban a két sportember formáját tanulmányozva az a 14 pontos hátrány nem is t?nt annyira ledolgozhatatlannak négy versennyel az idény zárása el?tt. A konstrukt?röknél egy híján 40 egységgel vezetett a Brawn, tehát e tekintetben csak valószínűtlen fordulat okozhatott volna meglepetést.



Ki hitte volna? Hamilton a McLarennel második gy?zelmét aratta Szingapúrban!

Nem mindennapi körítéssel (ld. Crashgate) következett tehát az F1-történelem második éjszakai futama, a Dél-Kelet-ázsiai törpeállam, **Szingapúr** rendezésében. Az óramutató járásával ellentétes menetirányú, utcai pálya minden lassúságával együtt komoly kihívást jelent mind pilótának, mind a technikának, amit a szögletes kanyarok és hepehupás aszfalton túl a megemelt rázókövek is fokozzák. A fékek és a gumik is fokozott igénybevételnek vannak kitéve. Mindkett?re láttunk példákat. A szabadedzések alapján újabb Barrichello- show lebegett szemünk el?tt, szombatra virradóra azonban visszatért a brazil pechszériája. Az id?mér?t megel?z?en váltót cseréltek Barrichello autójában, ezzel a brazil 5 rajthelyes büntetés terhe mellett vágott neki a kvalifikációnak. A brazil esetében már Monza el?tt felmerült ez az opció, ám akkor nagyon helyesen még nem lépték meg, futamgy?zelem lett nyugalomuk. (A Belga Nagydíjon egy olajfolyást követ?en kapott lánggra az autó, az eleve sérült váltót pedig nem akarták kitenni a pálya alatt húzódó metróvonal rezgéseinek.) Majd az id?mér? utolsó percében Barrichello az 5-ös kanyar kigyorsításánál elvesztette uralmát versenygépe felett, s alaposan leamortizálta azt. Megkönnyebbülésére újonnan beszerelt váltója nem sínylette meg az esetet, viszont a többiek annál inkább, ugyanis 26 másodperccel az edzés vége el?tt piros zászlót lengettek. Így kis szerencsével Lewis Hamilton szerezte meg az els? rajtkockát, minekután a két Red Bull nem tudta befejezni utolsó, a szektorid? (k) alapján gyorsabb körét. Büntetéssel együtt csak a 10. helyr?l indulhatott Barrichello, de ? még mindig jobban járt, mint Button, aki els? gyors körében kockásra fékezte abroncsait, amikkel így másodjára

sem tudott javítani, így csupán a 12. helyen zárt.

A rajtot simán túlélte a mez?ny, Hamilton remekül el tudott rugaszkodni, Vettel alatt ellenben nem tapadt a gumi, így Rosberg a küls? íven elment mellette. M?göttük az Alonso- Glock- Webber sor gypálta egymást, hármójuk közül az ausztrál számára végz?dött szerencsétlenül a futam, a fékei (nem ? volt így egyedül) túlmelegedtek, emiatt féltávon a célegyenes utáni bukóteret övez? gumifalban kötött ki. A másik két versenyz? ugyanakkor a dobogón ünnepelhetett (ez volt a Renault els? és egyetlen idei pódiuma), miután az el?ttük haladó német kett?s betlizett. Rosberg nagy sietségében átvágta a boxutca kivezet?jén lév? fehér vonalat, amiért áthajtásos büntetést kapott. Nem tudott újítani, így pontot sem szerzett. (Az aránylag konstans pontszer? Williamsnek már nem lesz ekkora dobogós esélye.) Vettel pedig el?bb a határon autózva törte-zúzta autóját (el?bb a jobb oldali visszapillantó, majd a diffúzor egy darabja szakadt le), majd minimális, 1,4 km/h-s sebességtúllépést produkált a boxban, amiért neki is kijárt a büntetés. ? legalább a 4. helyen célba tudott érni.

Hamilton gy?zelme nem forgott igazán veszélyben, annak ellenére sem, hogy Rosberg életer?s tempót diktált, s hogy Sutil akciója (amivel megszakadt Heidfeld 33 versenyes célba érést számláló sorozata) nyomán a biztonsági autó is pályára érkezett. Ez volt a brit 11. futamgy?zelme. Button és a Brawn sem lehetett elégedetlen a futammal. Szerencsésen megúszta a rajt utáni kavarodást, s?t a legjobb 10 között szerepelt neve az els? kör végén.

Kovalainen mögött azonban visszafogott tempóban tudott csak haladni, 8-9 másodperc között mozgott hátránya csapattársához, egyben egyetlen igazi vetélytársához képest. Button második etapját jóval hosszabbra id?zítette, így az üres pályán futott gyors köreinek köszönhet?en Rubinho elé, az 5. helyre került. Az utolsó körökben Button kímélni kezdte fékjeit, a teljesítményvesztésért igyekezte kihasználni Barrichello, vészjóslóan közeledett rá, de el?zési távolságba nem került. Így 3 verseny után újra növekedett (1 ponttal) Button el?nye az összetettben. Mivel a Ferrari nem találta az ideális beállításokat, pont nélkül zárt, így 3 pontra csökkent el?nyük mindkét pontversenyben.

<http://m.blog.hu/si/silvermike/image/2009%20Suzuka%20Podium.jpg>



Vettel Szuzukában aratta idei 3. gy?zelmét

Úgy érkezett egy hét múlva a mez?ny **Szuzukába**, hogy akár mindkét bajnoki cím is eld?lhet a hétvégén. A Red Bull azonban tarolt, így a koronázás elhalasztódott. A héten került végre pont az átigazolási pletykák legfontosabb kérdésének végére: Alonso aláírt a Ferrarihoz, így Räikkönen biztosan utolsó versenyeit tölti az olasz istállónál! A régi id?ket idéz?, technikás és gyors, ezzel együtt veszélyes pálya nem kímélte sem szombaton, sem vasárnap a technikákat. A sorozat a harmadik szabadedzésen vette kezdetét, amikor Mark Webber annyira sikeresen törte

ripiyára versenygépét a Degner 2-es jobbosban, hogy azt az id?mér?re helyre sem lehetett hozni, így kénytelen volt tehetetlenül szemlélni a kvalifikációt. A boxból rajtolt. Az id?mér? Q2-es szekciójában Jaime Alguersuari folytatta a sort, ugyanott rohant bele a gumifalba. A stewardok kérésére az orvosok érkezéig helyén maradt, csak aztán szabadították ki. A rutinvizsgálatot követ?en már a Q3 végén csapatf?nökével beszélgethetett. Négy perc nem telt el, amikor újabb baleset rázta meg a tévénéz?ket. Timo Glock a Casio Triangle síkán kigyorsításánál túlkormányzottságra panaszkodott, ennek ellenére túl nagy sebességgel és fél méterrel az ideális ívt?l próbált gázt adni a Blancimont-ban, így a [Toyota frontálisan a gumifalba csapódott](#). Eleinte a kormány? meghibásodására lehetett gyanakodni, kés?bb viszont az érintett elismerte saját véttségét. A Glock lábán éktelenked? sebet összevarrták, másnap már csapatával együtt szurkolt a helyszínen. Utóbb csigolyarepedést is diagnosztizáltak, aminek következtében ki kellett hagynia a hátralév? két futamot. Helyén a tesztpilóta Kobajasi Kamui kapott bizonyítási lehet?séget, s mint kiderül, élni tudott a kínálkozó alkalommal.

Visszatérve az edzésre: A Q3 ismét piros zászlóval vette kezdetét. Kovalainen vesztette el uralmát McLarenje felett, miután a Degner 1-b?l 2-re átvezet? kerékvet?t túl agresszíven igyekezett kihasználni, így a m?fűvön át neki is a gumifal jelentette a végállomást. A sebessége azonban addigra már jelent?sen lecsökkent, igaz a kocsni nem frontálisan, hanem oldalt ütközött a gumifalnak, ezért a váltót kés?bb ki kellett cserélni. Az utolsó percekben pedig Buemi rongyolt bele a Spoon követ? hosszú egyenesben a szalagkorlátnak, majd totálkáros autójával a boxig meg sem állt, amiért meg is kapta a hátrasorolásos büntetését. Azokkal együtt, akik a sárga zászlós szakaszon nem vettek vissza a tempóból, így járt egyebek közt a két Brawn is. Ugyanakkor a sajátos szisztéma szerint mégis a 6. és a 10. hely?l vághattak neki a másnapi versenynek.

Az id?mér?n Vettel gy?zött, megel?zve Trullit és Hamiltont. ?k hárman a futamon sem engedték át másoknak a dobogós helyeket. Vettel rajt-cél gy?zelmet aratott, igazán meg sem kellett izzadnia a sikerért, talán Trulli lett volna rá a leginkább veszélyes, de az olaszt Hamilton lerajtolta, majd két etapon keresztül biztosan visszatartotta. Trullitól a második szakasz végén olyat láttunk, mint nagyon régen, képes volt átmenteni egykörös gyorsaságát, s az extraköreivel átvette a 2. helyet, ?rjöng? csapattagjai legnagyobb örömére.

A Brawnok versenytempójában nem kellett csalatkozunk, mindketten pontszerz? helyen értek célba, Barrichello pedig hiába küzdött fogcsikorgatva, mégis csak 1 pontot fogott Buttonon, akinek pontszerzését azért nagyban el?segítette Kovalainen és Sutil verseny eleji torzsalkodása, aminek következtében mindketten visszazuhantak a középmez?nybe. (A szokásos létfontosságú el?zést ugyanakkor ismét precízen kivitelezte Kubica ellenében.) Webbert tovább üldözte a balsors, meglazult a fejrögzít? támasza, emiatt a futam elején háromszor is meglátogatta övéit. A továbbiakban tesztként fogták fel a Japán Nagydíjat. (A leggyorsabb kört azért megfutotta.)

Az egyébként eseménytelen verseny végén Alguersuari hétvégi második csúnya bukása pezsdítette az állóvizet. A 18 esztend?s katalán fiú dicséretes versenyt produkált, középs? etapjában példának okáért már-már Kovalainen tempóját kezdte közelíteni, utolsó kerékcserejét követ?en azonban a hírhedt szélvészgyors[130R kanyarban megindult autójának fara, a versenygép irányíthatatlanná vált](#), majd a Toro Rosso a hungarocell táblán át a gumifalba csapódott. Ezt is sértetlenül megúsza. A SC-t Rosberg használta ki a legjobban, így Heidfeldet megel?zve feljött az 5. helyre, Räikkönen mögé.



A történelem megismételte önmagát: újra egy 5. hely hozta meg a világbajnoki címet

2005 után sorozatban ötödször avathatott világbajnokot **Interlagos**! Ehhez Buttonnak egy dobogó, a BrawnGP-nek pedig fél pont hiányzott. Szombat este az utóbbi évek legzavarosabb és leghosszabb id?mér?jét láthattuk, több mint 3 órán át tartott. Már a délel?tti szabadedzésen állt a bál, lassan folyóvá duzzadt a pálya, telis-tele volt vízfolyásokkal, jelképes 18 percre megnyitották a boxutcát, de sokan nem éltek vele. Két óra elteltével, noha a helyzet egy jótányit nem javult, a versenyigazgatóság újtára indította a kvalifikációt, s még annak ellenére is folytatásáról rendelkezett negyedórás szünet után, hogy el?z?leg többen elhagyták a pályát, Fisichella például a Senna- sikanban forgott meg, s már nem tudta újraindítani versenygépét. Percenként változott az es? intenzitása, így minden azon múlt, ki, mikor tudott gyors kört teljesíteni. A McLaren óriási hibát követett el, a túlságosan leh?lt extrém es?gumik helyett frisseket raktak mindkét autójukra. Ezekkel minden bizonyosan sikerülhetett volna célkit?zésük, csak hogy újfent bevadultak az események, azon a pályán pedig lehetetlen volt javítani. Így járt Vettel is, aki szintén már az els? körben búcsúzni kényszerült.

A versenybírák újfent bizonyították következetlenségüket, hiszen miután a vb-cím egyik várományosa kihullt a sorból, tartottak fél órás szünetet, majd csak ezután indították újra az edzést. Liuzzi a célegyenes leggyorsabb pontján vízfolyásra került, a boxutca falának csapódott, végül tehetetlenül a sikanát övez? gumifalról pattant vissza. Újabb egy órás szünet következett, eztán végre normalizálódott a helyzet. S?t, a Q2 végén már köztes es?gumival is pályán lehetett maradni. A BrawnGP stratégái egyszer?en elszámolták magukat, a guminyomás csökkentésével el?bb heves alulkormányozottság lépett fel, majd szinte minden tapadásukat elvesztették. Barrichello szerencsésen átvészelte a kritikus pillanokat, Button azonban mindössze a 14. pozíciót tudta megszerezni. Az utolsó szekció Barrichello és Webber párbajáról szólt, a brazil 1 tizedes el?nnyel megszerezte hazai közönség el?tt a pole pozíciót, a harmadik helyen az ismét bravúros Sutil végzett.

A versenyre elvonultak a viharfelh?k Sao Paolo térségéb?l, száraz versenyen d?lt el tehát a küzdelem, így nem volt másodlagos szempont, melyik csapat milyen beállításokkal vágott neki a futamnak. A McLarennek, Vettel és pl. Kubica inkább száraz pályára alkalmas setupok mellett döntöttek, ami meghozta a gyümölcsét. Barrichello kiválóan kapta el a rajtot, a közönség ovációja közepette így els?ként gyorsíthatott ki a Senna- sikan után, mögötte azonban forrtak az indulatok. Sutil lerajtolta Webbert, az ausztrál aztán el?bb keményen a küls? ívre tessékelt a németet, majd a KERS segítségével a sikanból kigyorsító Räikkönen el?tt lezárta az utat, rázárt, amit légtel?je bánta, Kimin a teljes mez?ny átgázolt. Mögöttük Trulli vette túl szélesen Curva do Sol balos ívét, m?f?re hajtott, innent?l már nem volt ura járm?vének, ami így el?bb Sutilt, majd Alonsot is kiütötte a versenyb?l. Érkezett a SC, ami pont kapóra jött a két McLarennek, gyorsan átálltak egy kiállásos taktikára, ami komoly el?nyt hozott a kés?bbiekre. A

z?rzavar a boxban folytatódott, Kovalainen id? el?tt indult el a tankolásról, magával rántotta a tankoló csövet, a benzint pedig Räikkönen Ferrariján gyulladt fel, 2008 világbajnoka benzint?zben volt kénytelen a továbbiakban versenyezni, ehhez képest kiválóan szerepelt. Honfitársát utólag id?büntetéssel sújtották.

A SC távozásával többen agilis felkapaszkodásba kezdtek, köztük volt Hamilton, Vettel és Button, a vb-élovast meglepetésre az újonc Kobajasi állította meg, s csak körökkel kés?bb tudott elmenni mellette. 25 kör után tehát Button már a 6. helyen autózott, magyarul innent?l kezdve Barrichellonak mindenképpen nyernie kellett volna, amennyiben életben akarta tartani világbajnoki címét?l sz?tt álmait. Ehhez képest 3 másodpercnél sosem volt nagyobb az el?nye Webberhez képest, benzinkorrigáltan az ausztrál volt a gyorsabb, így abban az esetben is átvette volna t?le a vezetést, amennyiben nem forgalomba érkezik vissza, s nem szenved meg annyira a friss szett gumi tapadásával. Utóbbi miatt Kubica is eléje keveredett. Rubinho összeroppant a második etap els? néhány körében történtek súlya alatt. Igaz, majdnem 20 körön keresztül gyepálta hátulról Hamilton, az ambiciózus, többször sárga zászló közben el?zésre vetemed? - akkor még - címvéd? vb-t sikeresen maga mögött tudta tartani. Az általában 5-6 tizedes lemaradás a stint végére közel 17 másodperces különbséget eredményezett Webberhez képest. Barrichello hagyományos Interlagos- fóbíja ismét el?jött, Hamilton el?tt haladva vibrációt érzékelt abroncsain, ami a defekt el?zménye. Hamilton elment mellette, majd nem sokkal kés?bb kerékcserére érkezett, végül a 8. helyen zárt.

Mivel Vettel sem nyert, így Button 5. pozíciója világbajnokságot ért, s ahogy azt megszokhattuk t?le ebben az évben, nem remeg meg a keze ezekben a pillanatokban, beteretle versenygépét a célba. Ez világbajnoki címet ért neki és csapatának egyaránt! Ahogy tavaly Massa, úgy idén Webber futamgy?zelmé is csak mellékszerepl? volt...

<http://m.blog.hu/si/silvermike/image/2009%20Abu%20Dhabi%20Hamilton.jpg>

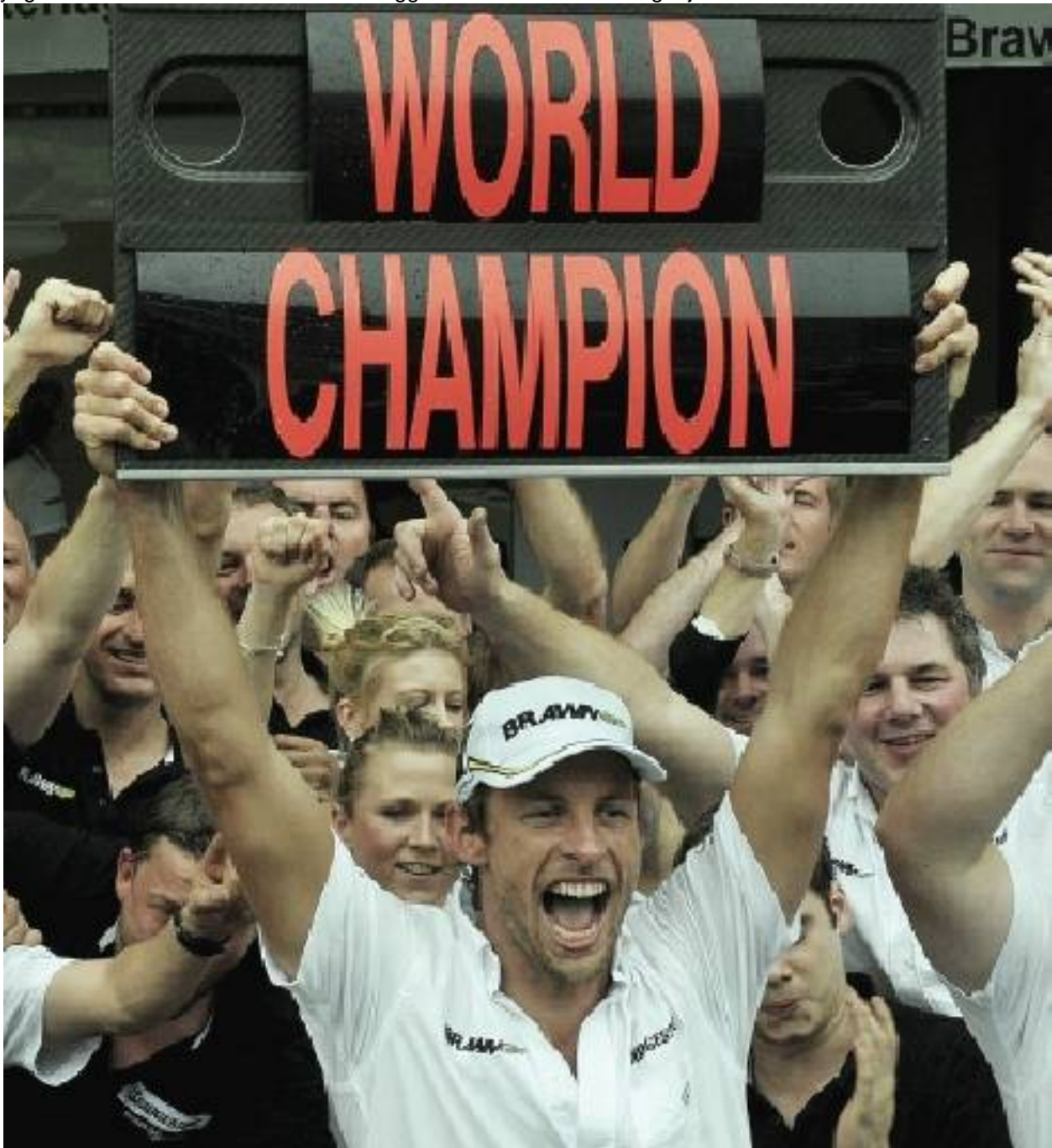
Hamilton fékproblémái után az ?t lelkesen üdöz? Vettel vitte el a pálmát Abu Dzabiban

Habár Interlagosban a leglényegesebb kérdésekre fény derült, azért nem volt mondható érdektelennek az **Abu Dzabi Nagydíj**. Egyfel?l az egyéni második és a konstrukt?ri harmadik hely még kiosztásra vár, utóbbi ráadásul valódi presztízsharccá nemesedett, Hamilton és a McLaren fordított, de csak 1 pontos el?nnyel érkezett a szezonzáróra. Ugyanakkor Button válláról-lelkér?l is lekerült egy méretes k?darab, s valódi örömautózást várhattunk t?le. A debütáló Abu Dzabi igazi pikantériáját els?sorban a búcsúzás adta. Utolsó nagydíjára készült a BMW gyári csapata. Egy évig egész biztosan nem segít kigyorsításkor a KERS. Jó ideig utoljára láthattunk verseny közben tankolást. S minden bizonnyal milliók példaképe, Kimi Räikkönen is ott búcsúzott el a Forma1 világtól. A Yas Marina Circuit kifejezi az arab sejkék megalomániáját, a pályát övez? épületek, megoldások futurisztikus képet nyújtottak nappal is, s ez csak fokozódott a futam idejére, amit a lenyugvó nap fénye mellett rendezték meg. Egész hétvégén dominált a McLaren, minkét pénteki szabadedzést ?k nyerték. Nem volt ez másként szombaton sem, a kvalifikáción hatalmas, 7 tizedes el?nnyel, egy nagyszer? kvalifikációs körrel szerezte meg pályafutása 17 pole-ját Lewis Hamilton. Mindezt 52. versenyhétvégéjén, ami azt jelenti, hogy statisztikailag minden harmadik futamon ? indulhatott az él?l. Mögötte a két Red Bull, a két Brawn, Trulli, majd a két BMW vághatott neki a futamnak, egyik Ferrari sem jutott be a Q3-ba. Vagyis realizálódott az év végi er?sorrend.

A hétvégén látottakhoz képest szenzációval ért fel, hogy Hamilton messze nem tudta átmenteni formáját a versenyre. Ahhoz képest, milyen imponáló magabiztossággal rugaszkodott el a rajtnál, nem tudott elszakadni riválisától, kettejük közti különbség megdermedt másfél másodpercnél. Képerny?n keresztül is jól látható módon küszködött a McLarennel, különösen a féktávokon volt felt?n?en óvatos, egyszer el is hagyta a pályát. A kerékcseré után magabiztos el?nnyel Vettel vette át a vezetést. A futam els? felében eld?lt a gy?zelem sorsa, Hamiltonnal el?bb azt közölték, hogy jobbhátsó féke rakoncátlankodik, majd miután többször elhagyta a pályát, a csapat jobbnak látta, ha nem kockáztat, s kihívja versenyz?jét a boxba. A konstrukt?ri harmadik helyezés ugyanis nem forgott veszélyben, mivel Räikkönen nagyon távol autózott a pontszer? helyekt?l. Mindössze negyedik alkalommal volt kénytelen versenyt id? el?tt befejezni, technikai természet? problémával most volt dolga el?ször. Vettel mögött Webber tette teljessé a Red Bull-sikert, az ausztrál – szokását megtartva – a rajtnál rárántotta kormányát a bels? íven el?zni próbáló Barrichellora. Az els? szárny jobboldali légterel? eleme tovaröppent, a brazil azonban még kontrollálta ezt a veszteséget, nem tért be a boxba. Csapatátársa viszont gyorsan elslisszolt mellette, majd üldözésbe vette az ausztrált. Támadásokba csak az utolsó körökben került sor, igaz, kettejük párbaja az idény egyik klasszikusává n?tte ki magát. Az ausztrál fantasztikus védekezést bemutatva meg?rizte a 2. helyet. A szintén remekl? Heidfeld mögött az élete 2. versenyét teljesít? Kobajasi érkezett a célba, aki nagyszer?en ki tudta használni az 1 kiállásos stratégia minden el?nyét, több versenyz?t átugrott er?s versenytempójával, többek közt Trullit is. Nem volt hasztalan számára ez a bravúr, hiszen noha kenyéradója pár nappal kés?bb visszalépett a 2010-es idényt?l, múlt hét óta tudjuk, Peter Sauber látott fantáziát a japán srácban, leigazolta a következő szezonra. ? már csak tudja, egy bizonyos Kimi Räikkönent is ? hívta be a királykategóriába.

A szezon meggy?z? fölénnyel Jenson Button nyerte, ? a Formula-1 nyolcadik brit világbajnoka, 6 futamgy?zelmén túl minden futamon pontokat szerzett (kivéve Spát, ahol a rajtbaleset vetett véget versenyének), a vb-aspiránsok

közül egyedülként nem remegett meg a keze, amikor kulcsfontosságú el?zést kellett végrehajtania (szám szerint 18 darabot!). Egyike volt azon pilótáknak, akir?l tudtuk, hogy világbajnoki kvalitásokkal rendelkezik, ha versenyképes autóba ül, a legnagyobbak közé emelkedhet. Nem véletlen, hogy a 2004-es esztend?ben ? volt Michael Schumacher és a Ferrari els? számú kihívója. Immáron világbajnokként elismerésre méltó döntést hozott, távozott csapatától, s Lewis Hamilton oroszlanbarlangjában, a McLarennél igyekszik megvédeni címét. A Brawn Grand Prix Caesar elhíresült mondását észben tartva „újoncként” elhódította a konstrukt?ri trófeát, mindezt úgy, hogy május óta els?sorban 2010-re készült. Az idéz?jel azért indokolt, mert a Brawn autói nagyrészt a Honda tavaly, egész évben fejlesztett konstrukcióján alapultak, s számos szélcsatornában a márciusi bejelentésig is tovább folytatódott a munka. Ross Brawn zsenijét mindenképpen ki kell emelni, aki el?ször jutányos áron felvásárolta a Honda istállót, majd annak többszöröseért túladott rajta. Ennek következtében jöv?re a privát csapat átalakul a Mercedes gyári istállójává. (Ami egyébként 1954-ben és 1955-ben már nyert egyéni világbajnokságot.) A nagy ígéretként számon tartott Nico Rosberggel és... a hétszeres világbajnok Michael Schumacherrel!



Jenson Button felért a csúcsra

A 2009-es Formula-1-es világbajnokság végeredménye:

1.	Jenson Button	Brawn GP	95 pont
2.	Sebastian Vettel	Red Bull	84 pont
3.	Rubens Barrichello	Brawn GP	77 pont
4.	Mark Webber	Red Bull	69,5 pont
5.	Lewis Hamilton	McLaren	49 pont
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	48 pont
7.	Nico Rosberg	Williams	34,5 pont
8.	Jarno Trulli	Toyota	32,5 pont
9.	Fernando Alonso	Renault	26 pont
10.	Timo Glock	Toyota	24 pont

A konstrukt?röknél:

1.	Brawn GP-Mercedes	172 pont
2.	Red Bull-Renault	153,5 pont
3.	McLaren-Mercedes	71 pont
4.	Ferrari	70 pont
5.	Toyota	59,5 pont

Nagy Dávid (Dave)
Szerz? a Flag Polgári M?hely tagja

DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD A trianoni gyalázaatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden
magyarnak látnia kell”

Ajánló
