


# Forma 1 - Szezonel?zetes I.

2010 március 09. Flag

## Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Pár nappal a nyitóverseny el?tt kétrészes beharangozókban áttekintjük, mit érdemes tudni a legfontosabb szabályváltozásokról, milyen hatást gyakorolhatnak a versenyek menetére, majd a tesztek alapján felállított, egyel?re félhomályos er?sorrendet értelmezzük, végül a csapatok felállását boncolgatjuk.

G?zer?vel dolgoznak a csapatok, hogy a lehet? legjobb formában kezdhessék a várhatóan rendkívül kiélezett küzdelmet hozó 2010-es szezont. A szurkolók körében átüt? érdekl?dés övezi az új évtized els? Formula-1-es évadát, amit a jegyeladásokból már most nyomon lehet követni. A hétszeres világbajnok Michael Schumacher visszatérése, a „brit világbajnokok összecsapása" a McLarennél, Fernando Alonso debütálása a Ferrari színeiben, a Lotus maláj csapatának rajthoz állása. Csak néhány érv, ami leginkább eredményezhette az utóbbi évek legfelfokozottabb lelkesedését. A szakemberek a „négy nagy" istálló küzdelmét vizionálják, a felújított versenyszabályzat (új pontrendszer, tankolás betiltása) pedig elviekben érdekesebbé teheti a futamokat, így valóban bizakodhatunk, hogy nem csupán a ponttáblázat bizonyítja, hanem mi, tévénéz?k is izgalmasnak találjuk majd a versenyeket.




***Már rajtra készen várakozik 26 versenyautó (A szezonnyitó ezúttal nem Melbourne-ben lesz)***

**Forradalmian új pontrendszer:**

Miel?tt rátérnénk a számunka, laikus szurkolóknak néha megfoghatatlan technikai jelleg? újításokra, els?ként arról a falrenget? reformról kell szólnunk, amin már tényleg els?re fenn fog akadni a szemünk.

Természetesen a ***pontrendszer forradalmi megújításáról*** beszélünk. Anélkül, hogy túlrészleteznénk a Formula-1-es pontozási szisztémák alakulását, nézzük át, milyen változásokon ment keresztül az elmúlt több mint 60 évben. 1959-ig csak az els? 6 célba ér? versenyz?t jutalmazták, plusz a leggyorsabb kör tulajdonosa is kapott egyetlen egységet. (Vagy akár többen is, azóta felemlegetett eset az 1954-es Brit Nagydíj, amikor heten is megfutották a leggyorsabb kört, persze az akkori kevésbé kifinomult mérési technikának is köszönhet?en, mindenki 0,14-0,14ponttal lett „gazdagabb".) Egy átmeneti évet követ?en egészen 1990-ig a klasszikus módszer (9-6-4-3-2-1) szerint osztották a pontokat. Felosztották az évadokat két részre, ezzel az évközi fejlesztésekben feltör? csapatoknak kedveztek, nem volt számukra sem lefutott az évad. Ugyanakkor néhány futamot nem vettek figyelembe az értékelésnél, így fordulhatott el?, hogy 1988-ban annak ellenére is Ayrton Senna lett a világbajnok, hogy McLarenes csapattársa, Alain Prost 11 ponttal többet gy?jtött.

A következ?, 2002-ig életben lév? rendszer már 10 ponttal jutalmazza a futamgy?ztest, továbbá valamennyi futam eredménye beleszámított az összesített eredménybe. A meger?söd? kiscsapatok motiválására (a 90'-es években nem egyszer méretes szakadék tátongott a b?vebb él- és a középmez?ny között) eztán, egészen a tavalyi évig, már a legjobb 8 versenyz?t pontozták.

Mint minden rendszernek, ennek is megvoltak a hátulüt?i. Továbbra sem volt jutalmazták kell?képpen a gy?zelmet, nem választották el igazán a „sima" pontszerzést a dobogós szereplést?l, kevés csapatnak volt valós esélye a pontszerzésre (ez a probléma a 13 csapatosra tervezett 2010-es szezon közeledtével különösen aktualizálódott). Bernie Ecclestone már tavaly kifundált, majd a – csapatok megkérdezése nélkül – kis híján életbe is léptetett egy

meglehet?sen extrém filozófiát a „gy?ztes mindent visz” alapon a legtöbb „aranyérmet” szerz? pilóta nyerte volna a világbajnokságot. a FOTA ellenállása aztán még évadkezdés el?tt meghiúsította Ecclestone tervét.

Max Mosley FIA- elnökként egyik utolsó intézkedése volt a ***jöv? héten debütáló pontozási rendszer***. Az eredeti elképzelést kicsit pontosították, korrigálták, így született meg a véglegesnek t?n? ***25-18-15-12-10-8-6-4-2-1-es megoldás***. Vagyis az idei évben a legjobb 10 versenyz? szerez pontot, a gy?ztes pedig 25 ponttal gazdagodik. Sajnálatos módon az els? rajtkockáért és a leggyorsabb körért idén sem jár pont. Bármennyire t?nik is újszer?nek, arányaiban nem sokat változik a helyzet. Az els? helyezett továbbra is a versenyenként kiosztott pontszám negyedét kasszírozza, azon a hibás felfogáson viszont legalább túlléptünk, hogy két második hellyel „ki lehetett váltani” egy gy?zelmet és egy harmadik helyezést. Szintén örömteli, hogy nem kevesebb, mint 7 pont választja el az els? két helyezettet egymástól, ami elviekben nagyobb kockázatvállalásra késztethet versenyz?ket, csapatokat. A kiesés réme sem rizikósabb a korábbinál, ebb?l a szempontból is mindegy, hogy valaki 10 pontot veszít egy 10 pontos rendszerben, avagy 25-öt a 25 pontosban. (Domináns autó persze könnyebben felérhet pontszerz? helyekre egy-egy kicsúszás, szerencsétlen SC- periódus után, tehát ilyen értelemben azért kellemetlen is lehet egy-egy kiesés.) Sz?klátókörünket levetk?zve azért valljuk be: nem a pontszámítás miatt megy ritkaságszámba újabban a pályán történ? el?zés, ez színtisztán technikai tárgykörbe tartozó probléma…

A pontszerz?k körének b?vítése nyilvánvalóan egy új csapatoknak szánt gesztus. Még ha ezzel a pont értékét kissé lerontják, elvileg reményt nyújt számukra is. Elvileg, hiszen a tesztek alapján csak földindulással, a fél mez?ny kihullásával lesz esélyük a legjobb 10 közé keveredni, persze csak a jelenlegi vélt er?sorrendb?l kiindulva. A középmez?nyben viszont legalább érdekes küzdelemre lesz kilátás, a 10.-14. helyek környékén kemény csata várható a pontokért a Renault, a Williams, a Force India és a Toro Rosso között.

A statisztika, a történeti h?ség iránt fogékonyabbak számára kissé sajnálatos a 25 pontos honorárium, hiszen így alaposan, akár egy év alatt is felül fogják írni a mindenkori pontrekordokat Hamiltonék. „A puding próbája az evés” – tartja a mondás, annyi el?zetes megállapítható, hogy az utóbbi évek, évtizedek bajnokságainak végeredményeit a mostani rendszer sem írta volna át, tehát az az érzése támad az embernek, mintha megint egy helyben topognánk…

**Versenyhétvégék menetrendje:**

Második csomagban most következzenek azon változtatások, amik a ***versenyhétvégék lebonyolításával*** foglalkoznak. Hiába korteskedtek sokan a bemelegít? edzés (warm up training) mellett, az id?mér? és a verseny között már nem gördülhetnek pályára az autók. Marad a két pénteki és egy szombati szabadedzés, másfél, ill. egy órás id?tartammal. Az itt használt váltókat még ki lehet cserélni az id?mér? el?tt, természetesen csak a limiten belül. Nem úgy a motorokat, 2010-t?l ***ugyanazzal az aggregáttal kell végigvinni az egész hétvégét***! Az id?mér?n is fennmarad a három szakaszos rendszer, az új csapatok érkezésével is csak annyiban módosul, hogy a ***Q1-ben és a Q2-ben az eddigi 5-5 helyett 7-7 versenyz? esik ki***, így idén is 10 versenyz? küzdhet a kvalifikáció utolsó szakaszában az els? rajtkockáért. (Évkezdetkor gyaníthatóan az újoncok a Q1-ben hat kies? helyet lefoglalnak.) Fontos szabálymódosítás, hogy idén a ***Q3-ban is üres tankkal száguldozhatnak a pilóták***, vagyis nincs helye taktikának, valóban az fog az els? rajtkockából indulni, aki a leggyorsabb egy körön. Fontos leszögezni, hogy egy körön, ugyanis a beállítások terén komoly eltérésekre van kilátás, aki egy körön gyors, nem feltétlenül lesz versenyképes hosszabb távon, s?t! A csapatok tanácsát megfogadva az FIA egy újabb érdekes stratégiai lehet?séget is bevett a regulák sorába: a Q3-ba jutott tíz versenyz?nek ugyanis ***azzal a szett gumival kell megkezdenie a versenyt, amivel az id?mér?t befejezték***.

**Betiltották a tankolást:**



***Idei évt?l csak a kerékcsere és a szárnyállítás a megengedetett a pitben***

A versenytaktikákat alapjában felülírja majd a ***tankolás betiltása***. 1993 óta el?ször lesz újra tiltott az üzemanyag utántöltése. A szabályalkotók szemei el?tt ott lebegett a biztonsági szempont, az utóbbi években megszaporodó t?zesetek (gondoljunk csak Felipe Massa 2008-as szingapúri lángolására, vagy a tavalyi interlagosi esetre, amikor Kovalainen elszabadult tölt?csövéb?l kifröcskölt benzin találta arcon a mögötte haladó Räikkönent) valóban indokolják a tilalmat. Másrészt a tankolás egy fontos, ám kevésbé látványos stratégiai elemet kivett a csapatok repertoárjából, s talán valóban hozzájárul majd a pályán történ? el?zések el?segítéséhez.

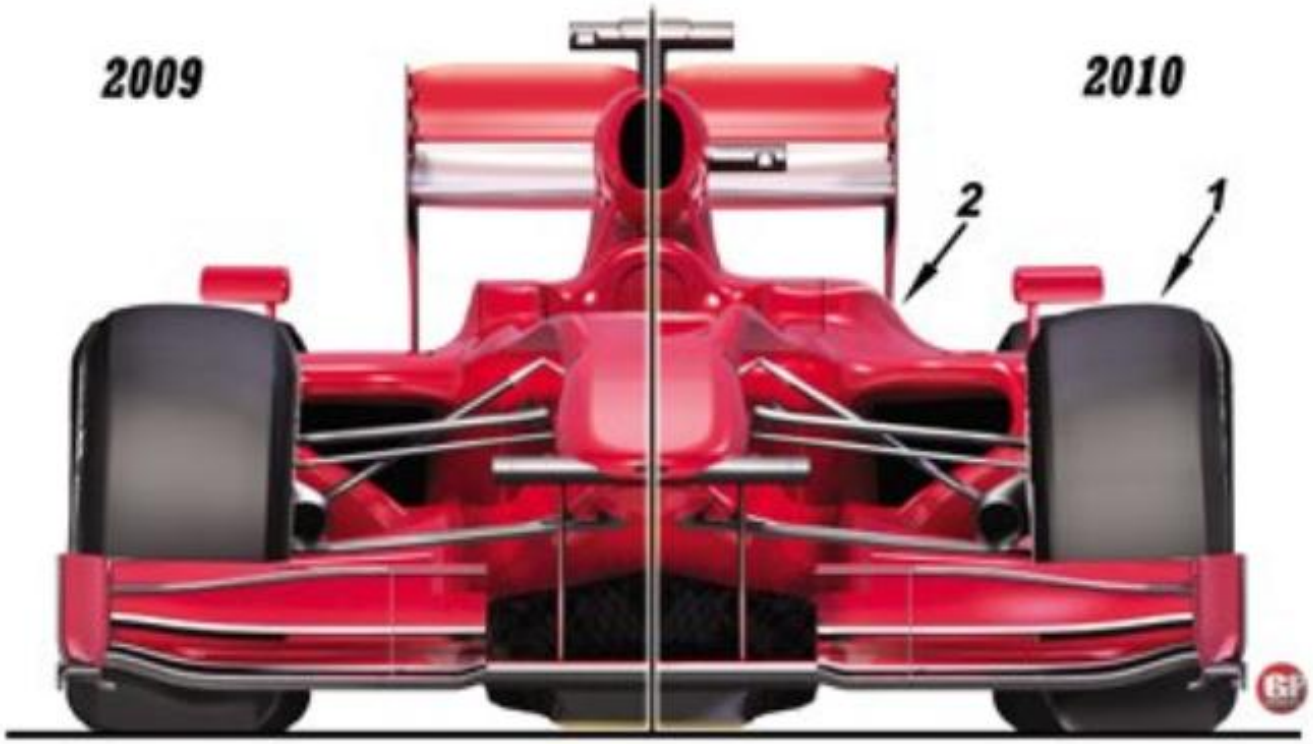
Az eddigiekkel ellentétben az idei évt?l nem 2-3 sprintszakaszból tev?dik össze egy-egy verseny, s azon múlik a gy?zelem és az értékesebb pontszerz? helyek sorsa, hogy az adott technikával mennyire képesek kiaknázni az autóban és gumikban rejl? potenciált, az utolsó csepp benzinig. Amit idént?l látni fogunk, az sokkal inkább hasonlít a megbízhatósági autóversenyzésre (Le Mans-i 24 órás)! Mennyire tudják már az els? körökben, jóval 200 l feletti benzinszint mellett munkára bírni az abroncsokat? Amennyiben a konstrukció – az adott specifikumú pályán – erre képtelen, vagy a versenyz? vezetési stílusa kevésbé harmonizál a kívánalmakhoz, tetemes, akár több másodpercben mérhet? hátrány szedhet? össze körönként. Ugyanakkor legalább ennyire fontos elvárás, hogy miközben az abroncsok üzemi h?fokra hozásán ügyködnek, tartózkodjanak az elfékezésekt?l, kíméljék a gumikat, máskülönben nagyon hamar így is áteshetnek a ló túloldalára. (Többletsúly mellett fokozottabb a gumi- és fékkopás.) Érdekes lesz látni, hogyan taktikáznak majd a csapatok, sokatmondó lesz, melyik keveréket preferálják majd hosszabb, melyiket a rövidebb etapokon. Az utolsóban nyomhatják majd tövig a gázpedált, ha csak nem lesznek komoly különbségek (ld. agyonkoptatott gumik), gyaníthatóan a futamok utolsó harmadában láthatjuk majd a legtöbb el?zési kísérletet. Ennél már csak az lesz élvezetesebb, amikor a kerékcserét követ?en hideg abroncsokon igyekeznek pozíciót tartani néhány körrel korábban boxba látogató riválisukkal szemben.

A versenygép abszolút teljesítménye, er?sorrendben elfoglalt helye csak másodlagos a gumikezelés és a megbízhatóság mellett, utóbbi kett? szemponton d?lhet majd el a világbajnoki küzdelem. S bármennyire technikai sportról beszélünk, nem szabad megfeledkezni az emberi tényez?r?l sem. A türelmes, intelligens, a kell? id?ben agresszív, egyébként pedig bölcsen el?relátó versenyzés érhet gy?zelmet ebben az évben. Kiszámíthatatlanabb, ezzel együtt izgalmasabb szcenárióra van tehát kilátás, a mostani rendszerben b?ven belefér, hogy valaki az els? 10 körben ellóg a többiekt?l akár 10 másodpercen túli el?nnyel, majd az etap végére felérnek rá a többiek, már amennyiben az élen álló eleve nem rövid els? etappa kalkulált.

Természetszer?en a tankolás betiltása, ezzel együtt az ***üzemanyagtartály kapacitásának növelése (120-ról 236 literesre!),*** a versenygépek technikai paramétereit is alaposan átírta. Emiatt az autók tengelytávja, vagyis hosszúsága is megn?tt 22-23 centiméterrel, ami magával vonta azt is, hogy a pilótafülkék valamivel el?re kerültek.

A versenygépek össztömegét (pilótával együtt) annak ellenére is felemelték 605-r?l 620 kg-ra, hogy a csapatok érdekvédelmi testülete (a FOTA) egységesen lemondott a KERS igénybevételér?l. (Az FIA elvileg engedélyezte a fékezéskor felszabaduló energiát extra gyorsulásra felhasználó rendszert, jöv?re állítólag visszatérhet, de már egységesített formában) Így a felszabaduló „tömeget” tetsz?legesen elhelyezett ballasztokkal tölthetik ki. Az autó egyensúlyáért bizonyára több érdekes „láthatatlan” megoldást alkalmaznak majd a mérnökök.

**A gumikat érint? változások:**




A másik legszembet?n?bb változás ***az els? gumik keskenyebbé tétele***, amivel az 2009-es autók legf?bb hibáját, a túlzott alulkormányzottságot kívánják kiküszöbölni, vagy legalábbis mérsékelni. A futófelület szélessége 270 milliméterr?l 245 milliméterre csökkent, amit?l azt remélik, hogy jobb lesz az autó balansza. Az es?gumik méretén nem változtattak.

A gumimelegít? paplanok biztonsági okokból továbbra is használhatok, ellenben a ***felnimelegít?k és az aerodinamikai jelleg? keréktárcsák be lettek tiltva***. Mint arról már szó volt, az id?mér? Q3-as szekciójában használt abroncsokkal kell rajthoz állni, az ***els? etap tehát kopott gumikon teljesítend?***.

Végül még egy újítás, ami inkább a gumik hétvégi beosztását szabályozza: ***14 helyett csak 11 szett gumi áll a csapatok*** (természetesen versenyz?nként***) rendelkezésére***, s még azt is kikötötték, hogy ***a szombat délel?tti szabadedzésig három szett gumit vissza kell szolgáltatni a gyártóknak***, azokat a kés?bbiekben tilos felhasználni. Mondani sem kell, egy olyan sportban, ahol századok, ezredek döntenek, hatalmas jelent?séggel bír a boxkiállás. Idént?l különösen, egy-egy szerviz 3-4 másodpercnél tovább nem tarthat, a szerel?knek is csipkedniük kell magukat (az automatikus emel?knek is búcsút inthettek), de a pilótáktól is fokozottabb koncentráció várható el, nem véletlen, hogy februárban komolyan vették a kerékcserék begyakorlását.

**A motorszabály változása:**

A tavalyi évhez hasonlóan idén is nyolc, azaz 8 motort használhatnak fel egész szezonban a csapatok, a kilencedik er?forrás igénybevétele automatikusan 10 rajthelyes büntetést von maga után. S?t, idént?l ***egy hétvégén belül sem lehet motort cserélni***, vagyis a korábban oly gyakori szabadedzéses lefulladások, kicsúszások sem férnek bele, súlyos árat fizethetnek minden apróbb hibáért.

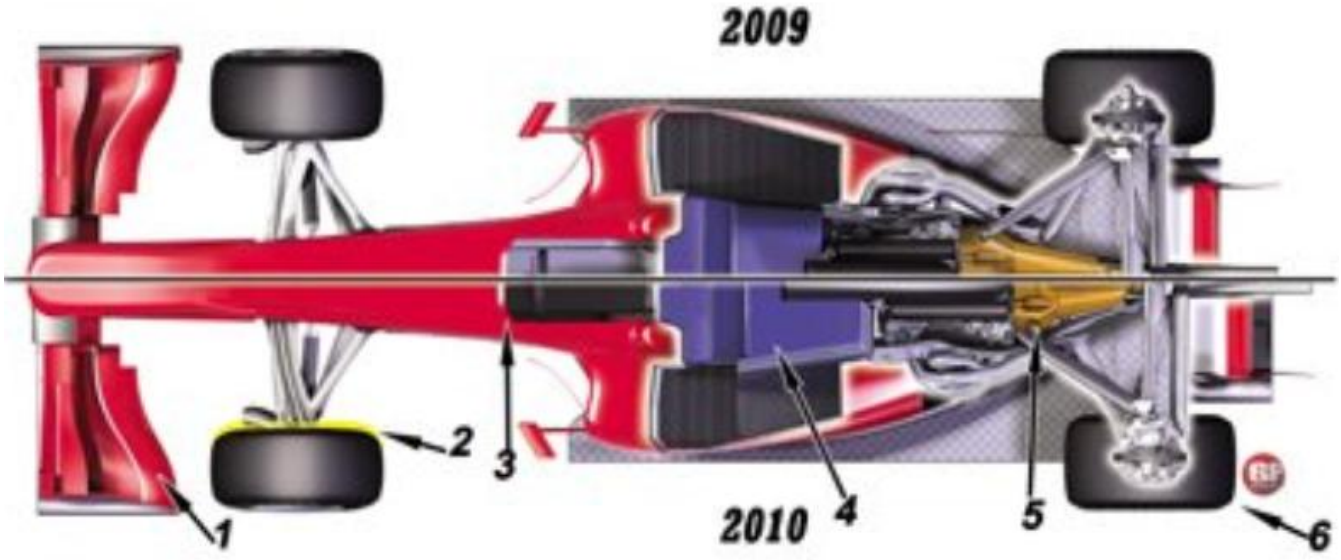
**A SC- szabály és egyéb módosítások:**




Ismét módosult a SC- szabály! A ***biztonsági autó mögött körhátrányban lév? versenygépek*** nem el?zhetik vissza a SC-t, ***nem vehetik vissza körüket***, hanem vissza kell sorolniuk a mez?ny végére. A versenyek újraindítását kívánják ezzel a lépéssel felgyorsítani. A lekörözötteket tehát innent?l ez sem menti meg, marad az élesben történ? tesztelés…

Az utóbbi két-három évben több, minimum véleményes ítélet született a versenybírók tollából. A következetesebb ítélkezés végett egyrészt felülírták, korrigálták, ***pontosították a kérdéses passzusokat***, másrészt az idei évt?l ***helyszínenként egy-egy négyf?s testületet neveznek ki az ellentmondásos szituációk mérlegelésére***. Két FIA- delegált, egy helyi steward és egy korábbi F1-es pilóta alkotja a csapatot.
Bevett gyakorlat, hogy a büntetések zömét nem érvényesítik még az aktuális versenyek alatt, inkább az utólag szankcionálás eszközéhez nyúlnak. E téren annyi a változás, hogy az eddig 25 másodperces id?büntetésre ítélt versenyz?k versenyid?jéhez eztán 20 szekundumot adnak hozzá, a „stop & go” pedig 30 másodpercet ér.

A versenynaptár 19 futamból tev?dik össze, ***visszatér*** a szükséges felújításon átesett ***montreali aszfaltcsík*** (vele együtt Észak-Amerika), de nem maradunk idén sem debütáló helyszín nélkül, 2010-ben ***Dél-Korea mutatkozik be a Száguldó Cirkusz mez?nyének***. Aerodinamikai tesztb?l (másképpen: egyenes futási tesztb?l) nyolc helyett csak hat nap áll rendelkezésre, új opció azonban, hogy egy napot el lehet cserélni négyórányi szélcsatornás tesztre. Mind a négy órát 24 órás id?intervallumon belül fel kell használni. Minden más teszt, kísérletezés tiltott, a csapatokat szúrópróbaszer?en rendszeresen ellen?rizni fogja az FIA. Vagyis a tavalyi szezonhoz hasonlóan idén sem lehet csodát tenni, alapvet?en hibás konstrukciót aligha fejlesztenek fel az év végére. Bámulatos fejl?désre azonban van lehet?ség, mint bizonyította a McLaren 2009-ben.




***A legfontosabb technikai módosítások összegzése***

**Végezetül, íme, a 2010-es hivatalos versenynaptár:**

| Hely | Id?pont | Nagydíj | Helyszín |
|---|---|---|---|
| 1. | Március 14. | Bahrain Nagydíj | Szahír |
| 2. | Március 28. | Ausztrál Nagydíj | Melbourne |
| 3. | Április 4. | Maláj Nagydíj | Szepang |
| 4. | Április 18. | Kínai Nagydíj | Sanghaj |
| 5. | Május 9. | Spanyol Nagydíj | Barcelona |
| 6. | Május 26. | Monacói Nagydíj | Monaco |
| 7. | Május 30. | Török Nagydíj | Isztambul |
| 8. | Június 13. | Kanadai Nagydíj | Montreal |
| 9. | Június 27. | Európa Nagydíj | Valencia |
| 10. | Július 11. | Brit Nagydíj | Silverstone |
| 11. | Július 25. | Német Nagydíj | Hockenheim |
| 12. | Augusztus 1. | Magyar Nagydíj | Budapest |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 13. | Augusztus 29. | Belga Nagydíj | Spa-Francorchamps |
| 14. | Szeptember 12. | Olasz Nagydíj | Monza |
| 15. | Szeptember 26. | Szingapúri Nagydíj | Szingapúr |
| 16. | Október 10. | Japán Nagydíj | Szuzuka |
| 17. | Október 24. | Dél-Koreai Nagydíj | Yongam |
| 18. | November 7. | Brazil Nagydíj | Interlagos |
| 19. | November 14. | Abu Dzabi Nagydíj | Yas Marina |

Még a szezonnyitó el?tt jelentkezünk esélylatolgatással és futamel?zetessel is!

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




**Ajánló**