



Forma 1 - Szezonelzetes I.

2010 március 09. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Pár nappal a nyitóverseny eltt kétrészes beharangozókbán áttekintjük, mit érdemes tudni a legfontosabb szabályváltozásokról, milyen hatást gyakorolhatnak a versenyek menetére, majd a tesztek alapján felállított, egyelőre félhomályos erzsorrendet értelmezzük, végül a csapatok felállítását 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? érdek?dés övezi az új évtized első 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, tévénez?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 első 6 célba ér? versenyz?t jutalmazták, plusz a leggyorsabb kör tulajdonosa is kapott egyetlen egységet. (Vagy akár többen is, azóta felemlégetett 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?, 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

meglehetesen extrém filozófiát a „gyztes mindent visz” alapon a legtöbb „aranyérmes” 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 gyztes 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 gyzelmet és egy harmadik helyezést. Szintén örömteli, hogy nem kevesebb, mint 7 pont választja el az els? két helyezettet egymástól, ami elviekben nagyobb kockázatvállalásra készíthet versenyz?ket, csapatokat. A kiesés réme sem rizikósabb a korábinál, 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?klátókörmünket levetk?zve azért valljuk be: nem a pontszámítás miatt megy ritkaságszámba újabban a pályán történ? elzés, ez szintisztán 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 félmez?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 elztes 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 óras 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 évtől csak a kerékcseré és a szárnyállítást a megengedett a pitben

A versenytaktikákat alapjában felülírja majd a **tankolás betiltása**. 1993 óta először lesz újra tiltott az üzemanyag utántöltése. A szabályalkotók szemei előtt ott lebegett a biztonsági szempont, az utóbbi években megszaporodó esetek (gondoljunk csak Felipe Massa 2008-as szingapúri lángolására, vagy a tavalyi interlagosi esetre, amikor Kovalainen elszabadult töltőcsővéből kifröcskölt benzin taláta arcon a mögötte haladó Räikkönen) 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 történő elzések elsegítéséhez.

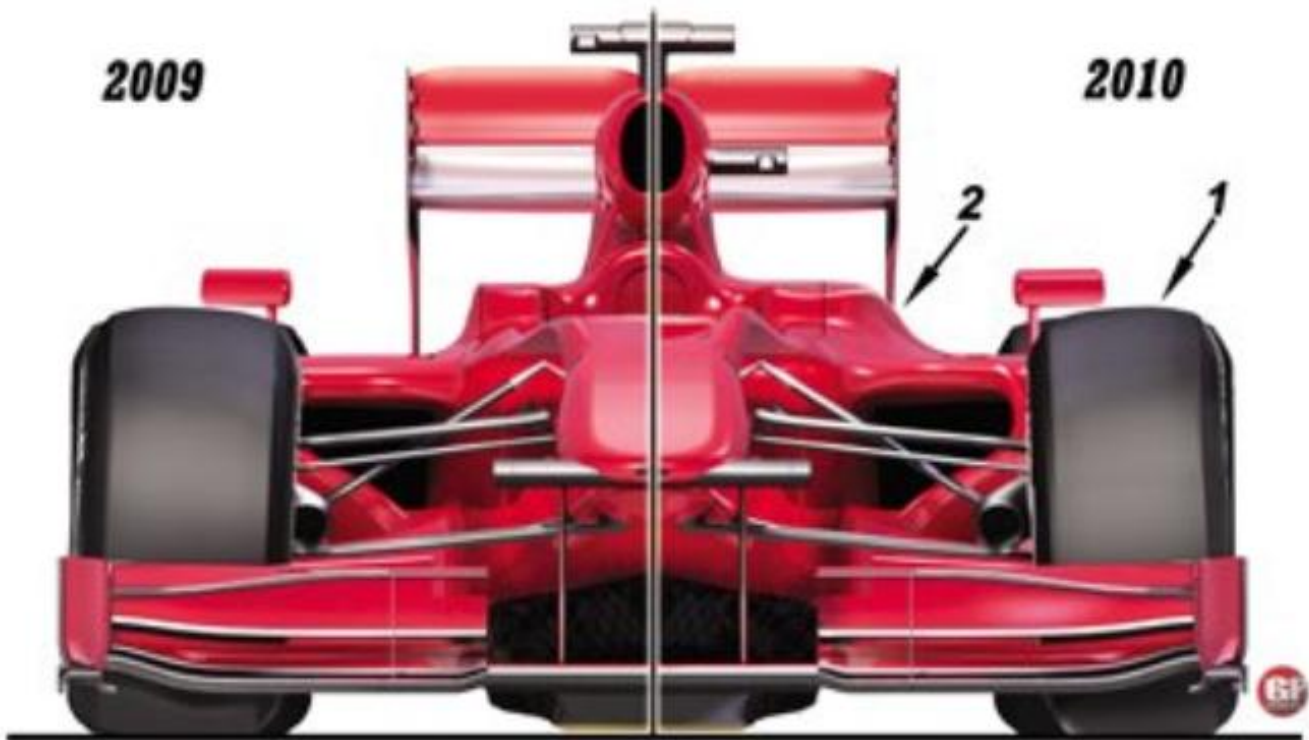
Az eddigiekkel ellentétben az idei évtől nem 2-3 sprintszakaszból tevődik össze egy-egy verseny, s azon múlik a győzelem és az értékesebb pontszerző helyek sorsa, hogy az adott technikával mennyire képesek kiaknázni az autóban és gumikban rejlő potenciált, az utolsó csepp benzinig. Amit ideintől látni fogunk, az sokkal inkább hasonlít a megbízhatósági autóversenyezésre (Le Mans-i 24 órási)! Mennyire tudják már az első körökben, jóval 200 l feletti benzinszint mellett munkára bírni az abroncsokat? Amennyiben a konstrukció – az adott specifikumú pályán – erre képtelen, vagy a versenyző vezetési stílusa kevésbé harmonizál a kívánalmakhoz, tetemes, akár több másodpercben mérhető hátrány szedhető össze körönként. Ugyanakkor legalább ennyire fontos elvárás, hogy miközben az abroncsok üzemi hőfokra hozásán ügködnek, tartózkodjanak az elfékezésektől, kímélik 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 tovább a gázpedált, ha csak nem lesznek komoly különbségek (ld. agyonkoptatott gumik), gyaníthatóan a futamok utolsó harmadában láthatjuk majd a legtöbb elzési kísérletet. Ennél már csak az lesz élvezetesebb, amikor a kerékcserét követően hideg abroncsokon igyekeznek pozíciót tartani néhány körrel korábban boxba látogató riválisukkal szemben.

A versenygép abszolút teljesítménye, erőssorrendben elfoglalt helye csak másodlagos a gumikezelés és a megbízhatóság mellett, utóbbi kettő szemponton dőlhet majd el a világbajnoki küzdelem. S bármennyire technikai sportról beszélünk, nem szabad megfeledkezni az emberi tényezőről sem. A türelmes, intelligens, a kellő időben agresszív, egyébként pedig bölcsen elrelatív versenyzés érhet győzelmet ebben az évben. Kiszámíthatatlanabb, ezzel együtt izgalmasabb szcenárióra van tehát kilátás, a mostani rendszerben bőven belefér, hogy valaki az első 10 körben ellóg a többiektől akár 10 másodpercen túli időnyel, majd az etap végére felérnek rá a többiek, már amennyiben az élen álló eleve nem rövid első etapa kalkulált.

Természetesen 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 megnőtt 22-23 centiméterrel, ami magával vonta azt is, hogy a pilótafülkék valamivel előre kerültek.

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

A gumikat érintő változások:



A másik legszembetűnőbb változás **az első gumik keskenyebbé tétele**, amivel az 2009-es autók legfőbb hibáját, a túlzott alulkormányzottságot kívánják kiküszöbölni, vagy legalábbis mérsékelni. A futófelület szélessége 270 milliméterről 245 milliméterre csökkent, amitől azt remélik, hogy jobb lesz az autó balansa. Az első gumik méretén nem változtattak.

A gumimelegítő paplanok biztonsági okokból továbbra is használhatók, ellenben a **felmelegítők és az aerodinamikai jellegű keréktárcsák be lettek tiltva**. Mint arról már szó volt, az idén márciusi Q3-as szekciójában használt abroncsokkal kell rajthoz állni, az **első etap tehát kopott gumikon teljesítendő**.

Végül még egy újítás, ami inkább a gumik hétvégi beosztását szabályozza: **14 helyett csak 11 szett gumi áll a csapatok** (természetesen versenyzőnként) **rendelkezésére**, s még azt is kikötötték, hogy **a szombat délelőtti szabadedzésig három szett gumit vissza kell szolgáltatni a gyártóknak**, azokat a későbbiekben tilos felhasználni. Mondani sem kell, egy olyan sportban, ahol századok, ezredek döntenek, hatalmas jelentőséggel bír a boxkiállítás. Idéntől különösen, egy-egy szerviz 3-4 másodpercnél tovább nem tarthat, a szerelőknek is csipkedniük kell magukat (az automatikus emelőknek 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 erőforrás igénybevétele automatikusan 10 rajthelyes büntetést von maga után. Sőt, idén **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:

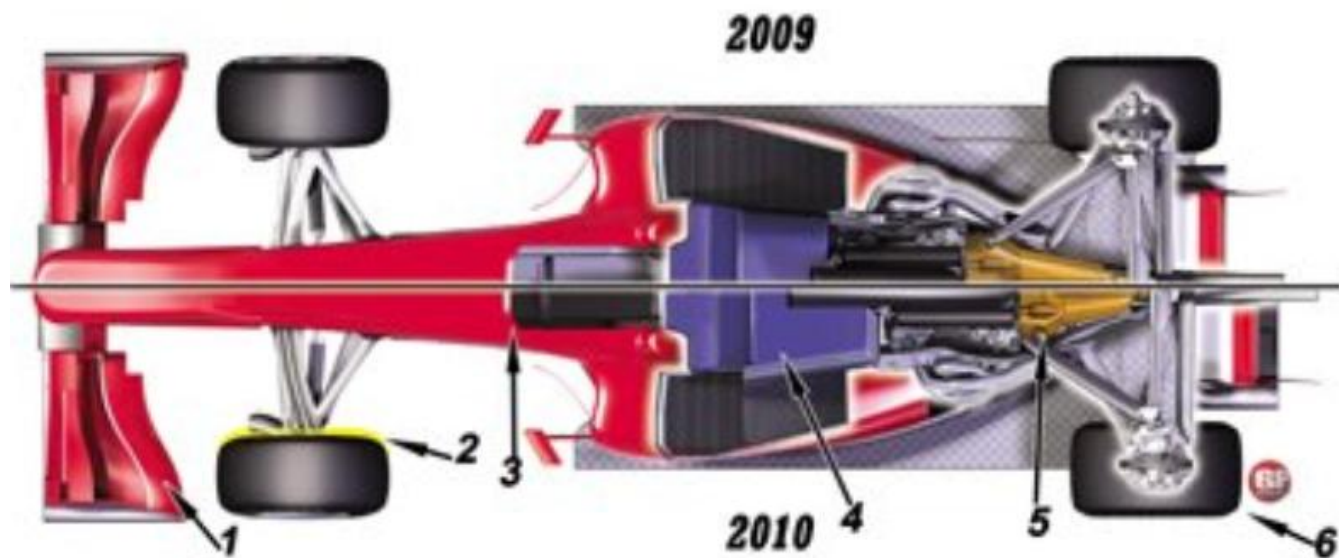


Ismét módosult a SC- szabály! A **biztonsági autó mögött körhátrányban lévő versenygépek** nem elzethetik vissza a SC-t, **nem vehetik vissza körüket**, hanem vissza kell sorolniuk a mezőny végére. A versenyek újraindítását kívánják ezzel a lépéssel felgyorsítani. A lekörözötteket tehát innentől ez sem menti meg, marad az élesben történő tesztelés...

Az utóbbi két-három évben több, minimum véleményes ítélet született a versenybírók tollából. A következetesebb ítélezés végett egyrészt felülírták, korigálták, **pontosították a kérdéses passzusokat**, másrészt az idei évtől **helyszínenként egy-egy négyfős 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 eszközához nyúlnak. E téren annyi a változás, hogy az eddig 25 másodperces időbüntetésre ítélt versenyvezetők versenyidőjéhez ezután 20 szekundumot adnak hozzá, a „stop & go” pedig 30 másodpercet ér.

A versenynaptár 19 futamból tevődik 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 mezőnyének**. Aerodinamikai tesztből (másképpen: egyenes futási tesztből) 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 időintervallumon belül fel kell használni. Minden más teszt, kísérletezés tiltott, a csapatokat szűrőpróbaszerzően rendszeresen ellenőrizni fogja az FIA. Vagyis a tavalyi szezonhoz hasonlóan idén sem lehet csodát tenni, alapvetően hibás konstrukciót aligha fejlesztenek fel az év végére. Bámulatos fejfedésre azonban van lehetőség, mint bizonyította a McLaren 2009-ben.



A legfontosabb technikai módosítások összefoglalása

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 esélylatolgtatással és futamel?zetessel is!

Nagy Dávid (Dave)

Szerz? a *Flag Polgári M?hely* tagja



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

„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló