



Formula 1 2010

Az idei Formula 1-es szezon több újdonságot is tartogat a rajongók számára. 2010-ben tilos lesz a tankolás a versenyek alatt (1993 óta először), új pontszámítási rendszert vezetnek be, és visszatér a hétszeres világbajnok Michael Schumacher is. A mezőny bővült, 12 csapat 24 versenyzője fog egymással megküzdeni, köztük négy korábbi világbajnokkal.



A 2010-es szezon rendhagyó csoportképe

Szabályváltozások

A legnagyobb horderejű változás mindenképpen a tankolás eltörlése lesz a futamokon. A tankolást 1994-ben vezették be, ezzel is látványosabbá téve a versenyeket, illetve egy újabb taktikázási lehetőséget adva a csapatok kezébe. Bár a technológia elég biztonságos volt, azért előfordultak bal-esetek, gondoljunk csak Verstappen 1994-es tüzesetére, vagy olyan esetekre, amikor

a hibás indítás után az autó magával rántotta és leszakította a töltőcsövet. Ennél sokkal gyakoribb volt, hogy nem vagy csak jelentős késedelemmel sikerült a tömlőt az autóhoz csatlakoztatni. A tankolás gyorsítása, illetve az üzemanyagszinttel való taktikázás visszaélésekhez is vezetett. A Benetton megvádolták azzal, hogy eltávolítottak egy szűrőt a szerkezetből, ezáltal meggyorsítva a benzin áramlását a csőben, a BAR-Honda csapatát pedig 2005-ben 2 futamra eltiltották, mert

szabálytalan módon, ballasztként használtak fel egy bizonyos üzemanyag-mennyiséget. A tankolások eltörlésével felértékelődik a kerékcserék gyorsasága, ezáltal előtérbe kerül a szerelőgárdák ügyessége, képzettsége. Mivel a tankolás mindig hosszabb ideig tartott, mint a kerékcseré, ezzel kevésbé kellett sietniük a szerelőknek. Most azonban minden tizedmásodperc számít, így a boxban eltöltött (állás)idő is akár a felére, 4-5 másodpercre csökkenhet. Tavaly az egyes futamok előtt mindig közzétették az autók tömegét a rajt előtt, amiből következtetni lehetett az üzemanyag mennyiségére, ezáltal arra, hogy melyik pilóta mikor jön ki a boxba, és valószínűsíthető volt az alkalmazott boxstratégia is. Idén titokban tartják a kezdő tömeget, de mivel mindegyik autót fel kell tankolni a rajtnál, így csak azt nem fogjuk megtudni, hogy melyik motor mennyi üzemanyagot fogyaszt. Az autók minimális tömegét 620 kilogrammra növelték. Az időmérő edzés továbbra is három etapra lesz osztva, a mezőny azonban 4 autóval gyarapodott, ezért a Q1-ben és a Q2-ben 7-7 versenyző fog kiesni a tavalyi öttel szemben. A Q3-ban már természetesen nem kell versenyre megtankolt autóval részt venni, viszont a versenyen azzal a szett gumival kell elrajtolni, amivel a pilóta a legjobb idejét megfutotta a Q3-ban. Ez is egy taktikázási lehetőség, figyelembe véve, hogy 2010-ben is kétféle keverékű gumiabroncsot szállít a Bridgestone. Az első gumiabroncsok idén azonban keskenyebbek lesznek a hátsóknál (245 mm szélesek a 270-nel szemben), és a versenyzőként egy versenyhétvégén felhasználható garnitúrák száma is csökken, 14-ről 11-re. A felnifedők használatát betiltották.

A 2010-es Formula 1-es világbajnokság versenynaptára (19 nagydíj)

Időpont	Nagydíj	Pálya	Rajt
Március 14.	Bahrein	Szahír	13:00
Március 28.	Ausztrália	Melbourne	8:00
Április 4.	Malajzia	Sepang	10:00
Április 18.	Kína	Sanghaj	9:00
Május 9.	Spanyolország	Barcelona	14:00
Május 16.	Monaco	Monte-Carlo	14:00
Május 30.	Törökország	Isztambul	14:00
Június 13.	Kanada	Montreal	18:00
Június 27.	Európa	Valencia	14:00
Július 11.	Nagy-Britannia	Silverstone	14:00
Július 25.	Németország	Hockenheim	14:00
Augusztus 1.	Magyarország	Hungaroring	14:00
Augusztus 29.	Belgium	Spa	14:00
Szeptember 12.	Olaszország	Monza	14:00
Szeptember 26.	Szingapúr	Szingapúr	14:00
Október 10.	Japán	Suzuka	8:00
Október 24.	Dél-Korea	Yeongam	8:00
November 7.	Brazília	Interlagos	17:00
November 14.	Egyesült Arab Emírátságok	Abu-Dzabi	14:00

Tavaly nagy port kavart két technikai újdonság. Az egyik a duplafedeles diffúzor volt, melyet a szezon kezdetekor még csak 3 istálló alkalmazott autóján. A vetélytársak támadták őket ezért, de miután az újítás hivatalosan is szabályosnak bizonyult, idővel mindegyik csapat elkészítette a saját változatát. 2010-ben is használható a duplafedeles diffúzor (sőt, a Ferrari már egy tripla változatot is tesztelt), 2011-ben viszont már tiltani fogják. A másik, sok vitát kiváltó újdonság a KERS, vagyis a kinetikus energia-visszanyerő rendszer volt. Összesen 4 csapat vetette be a versenyeken, de igazából csak a McLarené bizonyult sikeresnek. Balesetveszélyessége és a súlyelosztásra gyakorolt negatív hatásai miatt a csapatok úgy döntöttek, hogy idén tilos lesz a használata. Tavaly kis híján érmes rendszert vezettek be a Formula 1-ben, mivel a csapatok azonban nem szavazták meg, végül nem lett belőle semmi. Idén már fel sem merült ez az ötlet, viszont új pontszámítási rendszert találtak ki. Az első variáns megbukott, mivel túl kicsi volt a pontkülönbség az első és a második hely között. Az újabb javaslatot már elfogadta az FIA, ezentúl az első 10 helyezett kap pontot, 25-18-15-12-10-8-6-5-4-3-2-1 elosztásban. A győzelem ezáltal felértékelődik, mivel a második helyezett a győztes pontszámának csak 72%-át kapja (tavaly még a 80%-át). A ponthoz jutás viszont a mezőny bővülése ellenére is könnyebbé válik, mivel az eddigi 40% helyett az elrajtolók 41,7%-a kap pontot. A rendszert az F1 mellett a rali- és a túraautó-világban is bevezetik. Érdekes módon a 2009-es év élcsoportjának sorrendje az új számításokkal sem változna a Formula 1-ben, sem a rali-vb-n. A Formula 1-ben ilyen sok pontot még sohasem kapott a győztes. Eleinte 8, később 9, 1991-től 2009-ig pedig 10 pont járt a győztesnek, így a pilóták és a csapa-

tok teljesítménye nagyjából összemérhető volt az évtizedek során. Az új rendszerrel mindez egy csapásra megszűnik. Ilyen sokan (tízen) sem kaptak még pontot a sportág 60 éves történelmében. Az idény közben tilos tesztelni, de hoztak egy új szabályt, okulva a tavalyi, viszonylag sok pilótacseréből. Ha egy csapat év közben versenyzőt cserél, az új pilótának egynapos tesztlehetőséget biztosíthat egy, az idei versenynaptárban nem szereplő pályán. Csak olyan versenyzőre érvényes azonban ez a szabály, aki az utóbbi 2 idényben nem versenyzett a sorozatban. A tesztnapra az első bevetés előtti vagy utáni 2 hét folyamán kell sort keríteni. Ha a tesztelő pilóta mégsem indul el a versenyen, akkor az adott csapat büntetésből a 2011-es szezon előtti tesztidőszakban a többiekénél 1 nappal kevesebbet tesztelhet. A futamok száma idén 17-ről 19-re emelkedett, ennek ellenére most is csak 8 erőforrás használható fel versenyzőnként. A kilencedik motor használatáért tíz rajthelyes büntetés jár. Ugyancsak új szabály, hogy aki a felvezető körben elveszíti rajtpozícióját, annak a boxutca bejáratának felfestése vonaláig vissza kell azt szereznie. Ha ez nem sikerül neki, akkor csak a boxutcából indulhat.

A 2010-es versenynaptár

Az idei versenynaptár 19 futamból áll, ilyen sok futamra eddig csak egyszer volt példa, 2005-ben. Dél-Korea új országgént csatlakozik a házigazdák táborához, míg Kanada a kedvelt montreali pályával 1 év kihagyás után tér vissza. A szezon két héttel korábban kezdődik 2009-hez képest, még hozzá Bahreinben - 2006-hoz hasonlóan. Táblázatunkban feltüntettük a rajtok időpontját is magyar idő szerint. Általános tendencia, hogy a tengerentúli helyszíneken is próbál-

A 2010-es Formula 1-es világbajnokságon részt vevő csapatok és versenyzők

Rsz	Név	Nemz.
McLaren-Mercedes		
1	Jenson Button	GB
2	Lewis Hamilton	GB
Mercedes		
3	Michael Schumacher	D
4	Nico Rosberg	D
Red Bull-Renault		
5	Sebastian Vettel	D
6	Mark Webber	AUS
Ferrari		
7	Felipe Massa	BR
8	Fernando Alonso	E
Williams-Cosworth		
9	Rubens Barrichello	BR
10	Nico Hülkenberg	D
Renault		
11	Robert Kubica	PL
12	Vitalij Petrov	RU
Force India-Mercedes		
14	Adrian Sutil	D
15	Vitantonio Liuzzi	I
Toro Rosso-Ferrari		
16	Sebastien Buemi	CH
17	Jaime Alguersuari	E
Lotus-Cosworth		
18	Jarno Trulli	I
19	Heikki Kovalainen	SF
Hispania-Dallara-Cosworth		
20	Karun Chandhok	IND
21	Bruno Senna	BR
Sauber-Ferrari		
22	Pedro de la Rosa	E
23	Kamui Kobayashi	J
Virgin-Cosworth		
24	Timo Glock	E
25	Lucas di Grassi	BR

ják a rajtot az európai versenyeken általánosan elterjedt 14 órai időponthoz közelíteni. Ez azt jelenti, hogy Ázsiában és Ausztráliában is helyi idő szerint egyre később van a rajt, kiszolgálva az európai nézőket. Szingapúr továbbra is éjszakai futamot rendez, és a két amerikai (kanadai és brazil) verseny van csak magyar idő szerint délután/este. Európába az ötödik versenyen érkezik meg



A Mercedes GP csapatbemutatója – a versenyzők Rosberg és Schumacher



a mezőny (Barcelonába), majd mindössze 1 héttel később már Monte-Carlóban körözik az autók. Törökország is 1 héttel korábban került, majd a kanadai futam következik. A valenciai Európa Nagydíjat augusztus vége helyett június végén rendezik. Francia futam idén sem lesz, a brit nagydíjat viszont újra Silverstone-ban tartják (még hozzá a következő 17 évben), mivel Donington nem tudta előteremteni a szükséges anyagi feltételeket. A rotációknak megfelelően idén Hockenheim ad otthont a Német Nagydíjnak, majd augusztus elsején (a tavalyinál egy héttel később) a Hungaroring következik. 4 hetes nyári szünetet követően az idény Spában folytatódik. Dél-Korea októberben, a szezoni verseny után kapott helyet a naptárban – Fujiban ugyanis anyagi okok miatt nem vállalták a rendezést. Idén novemberben két futamot is tartanak, az idény pedig újra az ultramodern abu-dzabi pályán zárul. A 19 futamból 9 helyszín európai és 10 tengerentúli, vagyis az európai kontinens fokozatosan háttérbe szorul.

Csapatok és versenyzők

A mezőny összetétele szempontjából a legnagyobb változás a bővítés volt, ennek megfelelően 12 csapat 24 autója sorakozott fel a melbourne-i rajtrácsra. Újra lesz Lotus a mezőnyben, bár a malajziai tulajdonú istállóknak szinte semmi köze sincs a hajdani legendás brit csapathoz. A Manor időközben nevet váltott, felvette új tulajdonosa, a Virgin nevét (ez a cég, illetve vezetője, Richard Branson volt a főszponzora tavaly a világbajnok Brawn istállóknak). A Campos is tulajdonosváltáson ment keresztül, így a neve is megváltozott, Hispania Racingre. A spanyol istálló kasztniját az olasz Dallara készítette, és ez az egyetlen csapat, amely 0 tesztkilométerrel indul neki a szezonnak. A USF1 ame-

rikai csapat is rajtengedélyt kapott 2010-re, mivel azonban nem készültek el időre autójukkal, ezért idén mégsem indulhatnak. A csapat felvetette annak a lehetőségét, hogy esetleg szezon közben kapcsolódna be a küzdelmekbe, de az FIA ettől elhatárolódott. A BMW és a Toyota kiszállásáról már tavaly év végén beszámoltunk. A Sauber-istálló névadó tulajdonosa, Peter Sauber azonban megmentette volt csapatát, és rajtengedélyt is kapott a szövetségtől. Hivatalosan korábbi nevükön, BMW-Sauberként indulnak a vb-n, de a BMW-től már függetlenül, Ferrari motorokkal. A Toyota 2010-es tervei alapján készített autót a szerb illetőségű Stefan GP szerette volna indítani a világbajnokságon, a USF1 helyén. Az FIA azonban március 3-án bejelentette, hogy a közeli szezonkezdet miatt nem fogad el új jelentkezőt (márciusban már tesztelési lehetőség sem volt), így 12 csapattal, a Stefan GP és a USF1 nélkül indul a sorozat. A döntés annyiban sántít egy kicsit, hogy a Hispania csapata sem tesztelt egy kilométert sem idén, mégis rajtengedélyt kapott.

A tavalyi év sikercsapatában, a Brawn GP-ben a Mercedes többségi tulajdonosát vásárolta, így gyári csapatként szerepelnek idén. A pilóták elhagyták az istállót, helyettük Rosberg és az idén visszatérő M. Schumacher érkezett. A 41 éves, hétszeres világbajnok 3 éves szerződést kötött, és bevalótlan az újabb világbajnoki címre tör. Button címvédőként a McLaren-hez igazolt (a brit csapatnak 2015-ig biztos motorszállítója marad a Mercedes), így az ugyancsak világbajnok Hamiltonnal erős párost alkotnak. A Red Bull felállása nem változott. A Ferrarihoz Raikkonen helyett egy másik világbajnok, Alonso érkezett. Raikkonen a rali-világbajnokságban folytatja pályafutását, de hogy ez csak egy 1 éves kitérő lesz, vagy már nem is tér vissza az F1-be, senki sem tudja. A Williamstől mindkét versenyző távozott, helyettük leigazolták az F1 legrutinósabb versenyzőjét, Barrichellót és a GP2 tavalyi bajnokát, az újonc Hülkenberget. Az istálló Cosworth motorokat használ idén, a három újonc csapattal egyetemben. A Renault új első számú pilótája Kubica, mellette a jelentős szponzorpénzekkel megtámogatott Petrov vezeti a másik autót, ő lesz az első orosz versenyző a Formula 1-ben. A Force India idén is Mercedes motorokkal, és a tavaly már kipróbált Sutil-Liuzzi párossal áll fel a rajtrácsra, és a Toro Rosso sem változtatott. Újdonság viszont a Red Bull fiókcapatánál, hogy idén először önállóan fejlesztett konstrukcióval indulnak a bajnokságban. A Lotus két nagydíjgyőztes pilótát igazolt (Trulli és Kovalainen), a Hispaniánál pedig a legendás Ayrton Senna unokaöcs-



A győztes Alonso

A Bahreini Nagydíj végeredménye

1. Alonso	Ferrari
2. Massa	Ferrari
3. Hamilton	McLaren-Mercedes
4. Vettel	Red Bull-Renault
5. Rosberg	Mercedes
6. M. Schumacher	Mercedes
7. Button	McLaren-Mercedes
8. Webber	Red Bull-Renault
9. Liuzzi	Force India-Mercedes
10. Barrichello	Williams-Cosworth

cse, Bruno kap szerepet egy indiai újonc, Chandhok mellett. A Sauber felállása is nagyon érdekesnek ígérkezik, visszatért a kiváló tesztelő hírében álló de la Rosa, akinek a tavalyi év egyik felfedezettje, Kobayashi lesz a társa. Idén 4 világbajnok lesz a mezőnyben, sőt a Stefan GP az 1997-es világbajnok Villeneuve-vel indult volna, de ez a terv meghiúsult. 11 nagydíj-győztes pilóta és 5 újonc (az említettek kivül még di Grassi, a Virgin pilótája) is tagja a mezőnynek. A csapatok már csak négyfajta erőforrás közül választhattak, a Cosworth 4, a Mercedes és a Ferrari 3-3, a Renault 2 istállót lát el motorjaival. A tavalyi pilóták közül nyolcan nem kapnak idén szerepet: Fisichella, Nakajima, Badoer, Piquet, Heidfeld, Grosjean, Bourdais és Raikkonen. Februárban több kollektív teszten is gyakorolhattak a csapatok. Ezek alapján elmondható, hogy nincs egyértelmű favorit, és meglepetéscsapat sem, valószínűleg a tavalyi futamgyőztes istálló (az 1-4. helyezett) lesznek a legjobbak idén is.

ONÓDI GÁBOR



A Virgin autóját szélcsatorna használata nélkül, kizárólag számítógépes áramlási szimulációkkal (CFD-vel) tervezték