



A jubileumi Magyar Nagydíj után

Július 30-a és augusztus 1-je között rendezték meg a 25., jubileumi Magyar Nagydíjat a Hungaroringen. A nyári szünet előtti utolsó futam idén is izgalmasra sikerült. Webber és a Red Bull csapat egyaránt először nyert Magyarországon, Massa pedig negyedik hellyel tért vissza.



A tavalyi futam sajnos a ferraris Massa hatalmas balesetéről szólt. Mint ismert, a brazil pilótát az időmérő edzésen fejen találta egy elszabaduló rugó, ezért a balesetet követően meg kellett őt műteni, és a szezon hátralévő versenyein már nem is versenyezhetett. Idén Massa visszatért a baleset helyszínére, ahol szép gesztusként (ismét) köszönetet mondott az őt megmentő magyar orvosi stábnak. A brazil pilóta a versenyen is szépen teljesített, a 4. helyen ért célba, ami pályafutása legjobb eredménye a Hungaroringen. A hétvége a Red Bull–Renault csapat sikerét hozta. Vettel szerezte meg a pole pozíciót, 1:18,773-as idővel, ami a legjobb első rajtkockás idő az átépített Hungaroringen. De nem a valaha futott leggyorsabb kör – hiába állították ezt a hozzá nem értő tévés komment

tátorok – ugyanis Barrichello 2004-ben az egyik edzésen 1:18,436-os kört futott Ferrarijával. A versenyen Vettel az élén maradt a rajt után, Webbert azonban megelőzte Alonso. A sorrend egészen addig nem változott, míg egy pályán maradt szárnyelem miatt bejött a safety car. A mezőny nagy része ezt a mozzanatot használta ki arra, hogy elvégezze a kerékcserét – az egyedülit a versenyen. A Red Bull egy merész húzással azonban a pályán tartotta Webbert, aki így az élre került. A cél az volt, hogy az ausztrál elhúzz Alonso-tól, kiépit vele szemben egy legalább 20 másodperces előnyt, majd a boxkiállása után is előtte marad (a pályán ugyanis továbbra is szinte lehetetlen előzni). A terv nagyszerűen bevált, de ehhez Webbernek 43(!) kört kellett vezetnie a lágyabb keverékű abroncsokkal.

A Red Bull zseniális taktikája tehát bevált, de normális esetben ez még csak a második helyhez lett volna elég. Az újraindításkor azonban Vettel figyelmetlenségéből hibázott: több mint 10 autónyi távolságra lemaradt csapattársa mögött, amiért boxutca-áthajtásos büntetésre ítélték. Ezután már csak a harmadik helyre tudott befutni. A boxkiállások alatt is volt izgalom. Rosberg Mercedesének jobb hátsó kereke elszabadult, és eltalálta az egyik williamses szerelőt. Kubicát pedig a Renault szerelői ráengedték az éppen beálló Sutilra, így összeütköztek. Mindhárom ver-

A 25. MAGYAR NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE

1.	Webber	Red Bull–Renault
2.	Alonso	Ferrari
3.	Vettel	Red Bull–Renault
4.	Massa	Ferrari
5.	Petrov	Renault
6.	Hülkenberg	Williams–Cosworth
7.	de la Rosa	Sauber–Ferrari
8.	Button	McLaren–Mercedes
9.	Kobajasi	Sauber–Ferrari
10.	Barrichello	Williams–Cosworth

senyző kiesett a versenyből, a Mercedes és a Renault csapatát pedig megbüntették. A futam végére is maradt izgalom: a mezőny, sőt a Formula 1 valaha volt két legtapasztaltabb versenyzője ütközött kis híján egymásnak, miután az utolsó pontszerző helyet védelmező Schumacher majdnem a falnak szorította az őt előző, gyorsabb Barrichellót. A hétszeres világbajnok 10 rajthelyes büntetést kapott a következő futamra.

Öten a világbajnoki címért

Az idei szezonról elmondható, hogy nagyon változatosan alakul, és az élmezőny még szorosabbá válik a Magyar Nagydíjat köve-



Következik: Belga Nagydíj, Spa, augusztus 29.

tően. Az idei 12 futamon 5 versenyző tudott nyerni, Webbernek ez 4-szer, Hamiltonnak, Vettelnek, Buttonnak és Alonsónak 2-szer sikerült. Mindez ó győzelmet jelent a Red Bullnak, négyet a McLarennek és kettőt a Ferrarinak. Ez az öt pilóta áll a pontverseny élén is, a jelenlegi sorrend a következő: Webber vezet 161 ponttal a 157 pontos Hamilton, a 151 pontos Vettel, a 147 pontos Button és a 141 pontos Alonso előtt. Az első és az ötödik helyezett közötti különbség tehát mindössze 20 pont, ami alig több mint egy második hely értéke. Sokan úgy gondolják, hogy ez az idén bevezetett új pontszámítási mód eredménye, de ez nem igaz. A korábbi pontrendszerrel az élmezőny a következőképpen nézne ki: a 65 pontos Hamilton vezetne a 63 pontos Webber, a 61 pontos Vettel, az 59 pontos Button és az 57 pontos Alonso előtt. Így is csak 8 pont lenne az első és az ötödik között, ami éppen egy 2. helynek felelt meg. Az új pontrendszer a győzelmeket jutalmazza nagyobb mértékben, így vezethet a több diadallal rendelkező Webber, Hamilton előtt. A konstruktőrök között az 1-2. helyen van hatalmas harc a Red Bull és a McLaren-Mercedes között. A Red Bull az év eleje óta dominál, 12 időmérő edzésből 11-et megnyertek (a kivételt Hamilton és a McLaren sikere jelenti Montrealban), a versenyeken azonban már nem mindig mutatkozott meg ez a fölény, és hibák is bebecsúsztak, volt hogy két versenyzőjük vezető helyen haladva egymásnak ütközött. Ezért vezet csak 8 ponttal a Red Bull a konstruktőrök között, míg a korábbi pontszámítás alapján egyenlő pontszámmal állnának az élen. A szezon olyan szempontból is érdekes, hogy a pályák karakterisztikája nagy mértékben meghatározza, melyik csapat végez az élen. Az eddigi 12 futamon 7 alkalommal született kettős győzelem, a Red Bull hatból kétszer, a McLaren négyből háromszor, a Ferrari kettőből kétszer győzött így. A Ferrar

ri hockenheimi kettős győzelme azonban ellentmondásos volt, mivel Massa csapatutasításra engedte maga elé a pontversenyben jobban álló Alonsót. A csapatot első körben 100 ezer dollárra büntették, az FIA Motorsport Világtanácsa pedig szeptember 8-án tárgyalja az ügyet.

Az első három csapat mögött jelentősen lemaradva áll a tavalyi címvédő Brawn csapat utóda, a Mercedes. Rosberg háromszor is dobogóra állhatott, a visszatérő Schumacher azonban egyértelműen lassabb nála, és eddig csak két negyedik helyet szerzett. A Renault és Kubica is szerzett már két dobogós helyezést, míg Petrov pont a magyar futamon érte el eddigi legjobb eredményét. Mögötte a williamses Hülkenberg a második az újoncok között, ő is a Hungaroringen szerezte az eddigi legjobb, hatodik helyezését. Az újonc csapatok (Lotus, Virgin, Hispania) a várakozásoknak megfelelően több másodperccel lassabbak még a középmezőny autóinál is, és ez párszor veszélyes helyzeteket is teremtett a pályán. Ezért jövőre újra be fogják vezetni a korábban már bevált 107%-os szabályt. Az egyik újonchoz, a Hispániához kapcsolódik az idény egyetlen pilótacseréje is: a japán Jamamoto először Sennát váltotta a Brit Nagydíjon, majd Hockenheimben és a Hungaroringen már Chandhok autójában versenyzett.

Az idény műszaki vívmánya: F-csatorna

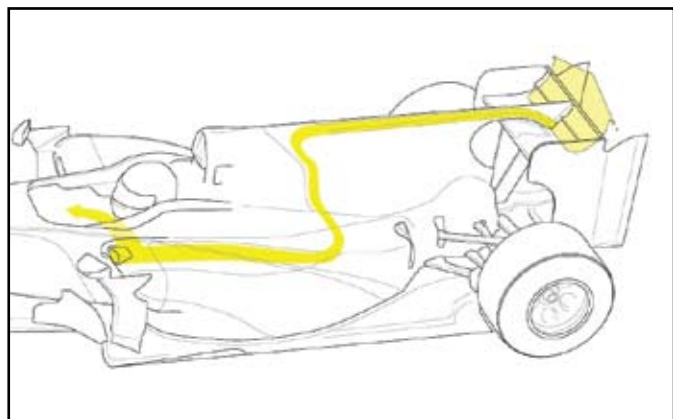


A Ferrari F-csatornájának külső kialakítása

nagyobb lesz a szerepe. Ez a várakozás nem jött be teljesen, ugyanis a versenyek többségén a pilóták csak egyszer cseréltek kereket. A Q3-ba bejutott versenyzőknek azzal a gumibronccsal kell elindulniuk, amellyel a mért idejüket futották, és mivel általában a lágyabb keverék a gyorsabb, ezt választották. Taktikázásra csak a 11. helytől lefelé van mód, ezek a versenyzők ugyanis eldönthetik, hogy melyik keverékkel kezdik a versenyt. Egyes esetekben a keményebb keverékkel induló pilóták extrém hosszú ideig a pályán maradtak, majd a boxkiállítás után az utolsó pár körben új, lágyabb keverékű gumibroncsaikkal és az alacsony tüzelőanyag-szinttel nagy tempót tudtak diktálni, és több pozíciót is nyertek ez által, gondoljunk csak Kobajasi manőverekre Valenciában.

Az idény legjelentősebb műszaki újítása az ún. F-csatorna, melyet a McLaren csapat fejlesztett ki, de azóta más csapatok is elkészítették saját verziójukat. A rendszer lényege, hogy egy különleges szívócsatornában átáramló levegő úgy lép ki az autó hátsó szárnyánál lévő nyíláson, hogy a megnövelt sebességű légmennyiség hatására ugyanazon szárnyállás mellett csökkentve az elem közegellenállását, nagyobb végsebesség érhető el a pálya egyenes szakaszaiban, akár 8-10 km/h-val is. A rendszerbe jutó levegő mennyiségét a pilóták szabályozzák azzal, hogy saját magukat állítják a levegő útjába: a McLarenben a térdüket használják erre a célra, a Ferrari-ban viszont a bal könyöküket. Ez a változat veszélyes, mivel ilyenkor a vezető fél kézzel kormányoz csak az egyenesekben. Ezért az F-csatornát a 2011-es szezontól betiltják, idén azonban még használható. A képeken a Ferrari rendszerét kívülről, illetve a Sauber változatának elvi működését mutatjuk be.

ONÓDI GÁBOR



A Sauber megoldásának működési elve

A tavalyi év egyik legnagyobb horderejű műszaki újdonsága a duplafedelles diffúzor volt. Idén ennek használata már tilos, helyette új megoldásként a kipufogórendszerrel kombinált diffúzort fejlesztették ki a csapatok. Nagy várakozás előzte meg a tankolás eltörlését, illetve hogy ezáltal a gumitaktikának