

A Formula-1-es idény összefoglalója a Magyar Nagydíj után

A Formula-1-ben idén bevezetett új szabályok az erőviszonyok teljes megváltozását hozták, így olyan autók és vezetők kerültek a középpontba, akik eddig a háttérbe szorultak. A Magyar Nagydíjon nem dőlt el semmi a világbajnokság végkimenetele szempontjából, viszont könnyen lehet, hogy más szempontokból mégis fordulópontnak számít majd.

A Brawn és első számú pilótája, Button az első 7 versenyből hatot megnyert, miközben 4 pole pozíciót is szerzett. A csapat lendülete először a Brit Nagydíjon, Silverstone-ban tört meg, ahol Button csak a 6. helyet szerezte meg, csapattársa, Barrichello viszont dobogóra állhatott. A következő, német futamon azonban csak egy 5. (Button) és egy 6. (Barrichello) helyet szereztek a pilóták, majd a Hungaroringen már csak Button volt eredményes (7. hely). Button az első futam óta vezet a világbajnokságot, pályafutása során idén először. A csapat sikerének kulcsát sokan egy műszaki újításban, a duplafedeles diffúzorban látták, melyet a Brawn mellett a Toyota és a Williams is alkalmazott már az idénynyitón. A többi csapat először

Mi történt eddig 2009-ben?

Idén új időszámítás kezdődött a Formula-1-ben: az autók alakja, aerodinamikai kialakítása, az első és hátsó szárny mérete sokat változott, 11 év után visszatértek a slick gumiabroncsok, és bevezették a KERS-t (kinetikus energia-visszanyerő rendszer). Meglepő módon az új szabályokhoz

az utóbbi évek legsikeresebb csapatai (Ferrari, McLaren-Mercedes, Sauber-BMW) tudtak a legkevésbé alkalmazkodni, így borult a papírforma. Remekül sikerült viszont az első nagydíj előtt nem sokkal bemutatkozó Brawn GP Mercedes-motoros versenyautója, amely valójában a sportágból a tél folyamán kivonult Honda-istálló fejlesztése.

Biztonsági fejlesztések az évek során

A Formula-1-es versenyautók manapság biztonságosabbak, mint valaha. A folyamatos fejlesztés és a szabályok változtatása biztosítja, hogy a biztonsági előírások is folyamatosan fejlődnek.



2009
A versenybírákat továbbfejlesztett videóelemző rendszerrel látták el.

2008
Magasabb cockpit-oldalfal.

1999
A kerekeket kötéllal rögzítik a karosszériához.

2006
A hátsó szárnyak ütközési tesztjének sebességét 12-ről 15 m/s-ra emelték.

2004
Kötelezővé tették a HANS fej- és nyaktámaszt. A HANS védi a vezető fejét és nyakát a súlyos sérülésektől.

1975
Biztonsági szabványt vezettek be a versenyzői overallokba. Az overallok és a sisak belső anyaga a szintetikus, tűzálló Nomex.



<http://sponsoring.allianz.com>



A 24. Magyar Nagydíj végeredménye

1. Hamilton	1:38:23,876	McLaren-Mercedes
2. Raikkönen	+11,529 s	Ferrari
3. Webber	+16,886 s	Red Bull-Renault
4. Rosberg	+26,967 s	Williams-Toyota
5. Kovalainen	+34,392 s	McLaren-Mercedes
6. Glock	+35,237 s	Toyota
7. Button	+55,088 s	Brawn-Mercedes
8. Trulli	+1:08,172 s	Toyota

Leggyorsabb kör: Webber 1:21,931

meztámadta ezt a megoldást, ami azonban szabályosnak bizonyult. Ezután ők is előálltak saját duplafedeles diffúzorokkal. A Red Bull-istálló is azok közé tartozott, akik az év elején nem rendelkeztek ezzel a műszaki újítással. A Renault-motoros autók azonban ennek ellenére az idény kezdetétől nagyon gyorsak voltak, és az idei harmadik nagydíjon Vettel megszerezte az istálló első győzelmét, ami rögtön egy kettős győzelem volt. Silverstone-ban Vettel újra győzni tudott, miközben már 3 pole pozíciónál járt. Csapatátársa, Webber a Nürburgringen megszerezte pályafutása első pole pozícióját és első győzelmét, méghozzá a 130. futamán, ami új rekord. A Hungaroringen pedig a leggyorsabb kört is ő futotta, pályafutása során szintén először. A konstruktőrök között a Red Bull már megközelítette a Brawn-t, míg Button fő kihívói a világbajnoki címért egyértelműen a Red Bull pilótái, Webber és Vettel. A Toyota erős kezdés (dobogós helyezések és Trulli első rajtkockája Bahreinben) után fokozatosan visszaesett, és már a nagyon gyengén kezdő, de egyre jobban beleerősítő Ferrari is megelőzte. A Williams-Toyota volt a harmadik olyan istálló, amely dup-

lafedeles diffúzorral kezdte az évet. Az eredményeken azonban ez nem látszott meg igazán. A pilóták közül csak Rosberg szerzett eddig pontot, bár ő rendszeresen, de dobogóra még nem állhatott. A McLaren-Mercedes az idény első felében csak szenvedett, a Hungaroringen az újításokkal felvértezett autóval viszont Hamilton, a regnáló világbajnok idén először győzni tudott. A diadal egyben a KERS-szel ellátott autók első győzelme is volt. A KERS bevezetését idén ugyanis végül nem tették kötelezővé. A legtöbb istállónak gondot okozott egy ilyen jelentős tömegű részegység elhelyezése az autóban, ami felborította a súlyelosztást. Így a plusz löerők ellenére a köridők nem javultak. Az eddigi versenyeken csak a Sauber, a Renault, a Ferrari (ez a három csapat nem mindig) és a McLaren alkalmazta az újítást. Tagadhatatlanul a brit csapat KERS-egysége sikerült a legtekélyesebben, amit a győzelem is bizonyít. A többi istálló közül a Renault mutatott néha biztató formát (Alonso a Hungaroringen pole pozícióból indulhatott), míg a Sauber-BMW Heidfeld szerencsés malajziai dobogós helyén kívül mást nem tud felmutatni.

Az idény folyamán heves vita bontakozott ki az FIA (Nemzetközi Automobil Szövetség) és a FOTA (Formula-1-es csapatok szövetsége) között a jövő évtől bevezetendő drasztikus mértékű költségcsökkentés kérdésében. Az FIA fő célja az volt, hogy 1-2 éven belül a költségeket lecsökkentsék az 1990-es évek elejének szintjére, vagyis egy istálló éves költségvetése nem haladhatja meg a 40 millió angol fontot (egyes csapatok jelenlegi költségvetése ennek az összegnek a többszörösét is meghaladja). Az FIA és elnöke, Mosley engedte volna az ennél nagyobb költségvetésű csapatok indulását is, akiket azonban műszaki kérdésekben korlátozni akart, vagyis nem ugyanazok a szabályok lettek volna érvényesek mindegyik istállóra. A FOTA tagjai ezt nem fogadták el, és azt különösen sérelmezték, hogy az FIA önkényesen, a csapatok megkérdéztése nélkül hozta meg döntéseit. Még egy rivális széria megrendezése is szóba került 8 FOTA-istálló részvételével. Szerencsére azonban sikerült a feleknek megállapodni, így nem válik ketté az autóversenyzés csúcscatagóriája. Természetesen lesz költségcsökkentés is, de csak fokozatosan, a csapatokkal egyeztetve, miközben azonos szabályok fognak vonatkozni mindenkire. Jövőre bővíthet a mezőny is, 3 új csapat (USF1, Manor, Campos) nevezését fogadta el az FIA, melyek a Cosworth motorjait fogják használni. A brit gyártó a 2006-ban alkalmazott erőforrásait fogja átalakítani a jelenlegi szabályoknak megfelelően, miközben a fordulatszámot természetesen 18 000 min⁻¹-re kell leszorítaniuk. Az új csapatok több új és visszatérni szándékozó versenyző előtt is megnyithatják az utat, mint például de la Rosa, vagy az 1997-es világbajnok, Villeneuve. Július 29-én a BMW váratlanul bejelentette, hogy kiszáll a sportágból, 2010-ben már nem indít csapatot. A FOTA próbálja megmenteni az istállót, de ha ez nem sikerülne, akkor is van már jelentkező a bajorok helyére: az Epsilon Euskadi spanyol csapat jelezte, hogy szívesen indulna jövőre a világbajnokságon, továbbá a háromszoros világbajnok Nelson Piquet is csapatvezetőként térne vissza, akár a BMW csapatának felvásárlásával. A Renault időközben elbocsátotta Nelsinho Piquet-t, akinek jó lehetőséget nyújtana edesapja esetleges csapata. Az FIA megpályáztatja a helyet a jelentkezők között.

24. Magyar Nagydíj

A Hungaroringre abban a tudatban érkeztek a csapatok, hogy a megszokottnál hűvösebb idő lesz, ami az utóbbi futamokon a Red Bullnak kedvezett a Brawn-nal



szemben. Az időmérő edzésen azonban sajnos egy nagyobb horderejű esemény is történt, ami háttérbe szorította az erőviszonyok alakulásának figyelését. Barrichello autójának hátsó felfüggesztéséből leszakadt egy rugó, ami fejbe találta a mögötte haladó Massát. A brazil sisakjának plexijje behorpadt a nagy erejű ütközéstől. Massa éppen egy egyenesben, kb. 280 km/órával száguldott. Az ütéstől elvesztette az eszméletét, majd autójával további kormányozdulatok nélkül, nyílegyenesen belefűródött a gumifalba, közben kismértékben lassulva. A pilóta koponyatörést és valószínűleg szemsérülést szenvedett, operálni kellett. Állapota már nem életveszélyes, de továbbra is súlyos, és idén valószínűleg már nem versenyezhet többet - helyét a Ferrariban a tesztpilóta, Luca Badoer veszi át. Mivel a futam előtt 1 héttel egy Formula-2-es futamon az egyik versenyző halálos balesetet szenvedett egy elszabaduló kerék miatt, amely szerencsétlenül épp a fejére esett, felerősödtek a versenyzők biztonságáért aggódó hangok. Információs grafikánk bemutatja a Formula-1-ben foganatosított biztonsági fejlesztéseket az évek során. A fejleszt-

tések persze soha nem állhatnak le, Massa balesetét követően a figyelem most a sisakok megerősítésére irányult.

A versenyen egy Toro Rosso-Ferrariban debütált a sportág történetének eddigi legfiatalabb versenyzője, a spanyol Alguersuari, 19 évesen, 4 hónaposan és 3 napon. A pole pozícióból Alonso indult, és az első körökben vezetett is. A boxkiallásról visszatérve azonban a nem megfelelő rögzítés miatt az egyik kereke meglazult, majd levált a kerékagyról, Alonso pedig kiállni kényszerült. A Renault-csapat az esetért büntetést kapott (a következő futamon nem állhatnak rajthoz), mivel Alonsót annak tudatában indították útnak a boxból, hogy a kereket nem rögzítették megfelelően, így veszélyeztették a többi versenyzőt. Ezek után szabad lett az út Hamilton előtt, aki idei első győzelmét aratta, mögötte pedig Raikkönen futott be a Ferrarival. Vagyis mintha visszaálltak volna a tavalyi erő-



Következik: Európa Nagydíj, Valencia, augusztus 23.

viszonyok - a Magyar Nagydíj ebből a szempontból lehet, hogy fordulópont volt az idényben.

A versenyen egyébként kb. 25%-kal kevesebb néző volt mint 2008-ban, vagyis a gazdasági válság itt is éreztette hatását. Ennek ellenére 2016-ig biztosan lesz Magyar Nagydíj, így Monaco és Monza után a Hungaroring már a harmadik legstabilabb helyszíne a versenynaptárnak, ahol folyamatosan rendeznek versenyt.

ONÓDI GÁBOR

Hockenheimben jártunk...

Az Autótechnika olvasóinak nem kell már bemutatni a felsőoktatásban hallgatók számára kiírt Formula Student versenysorozatot. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem BME-FRT csapatának tavalyi szerepléséről hírt adtunk korábbi számainkban, melyeket elolvashatnak az autotechnika.hu cikkarchívumában. Az idei, hockenheimi versenyre szerkesztőségünk is elutazott, hiszen ez a verseny az autómérnök-élet meghatározó tényezőjévé vált nálunk, Európában is, így saját bőrünkön érezhettük meg a verseny összetettségét, a hallgatókkal szemben támasztott követelményeket és kihívásokat. A verseny legizgalmasabb esszenciája az, hogy a jövő mérnökgenerációja nemzetiségétől függetlenül sportszerűen, műszaki kérdésekben, vagy akár alkatrészekben egymást segítve versenyez.

A magyar csapat idén is a kihívások kálváriáját járta végig önhibáján kívül, és a megannyi problémát leküzdve megállta a helyét a nemzetközi porondon. A versenyszereplést tekintve második éves csapat gyakorlatosságának és javítói, szakmai tudásának köszönhetően jutott túl a műszaki átvétel, a legtöbb csapathoz hasonlóan a második



körben. A statikus versenyszámok abszolválása után a gyorsulás versenyszámot követően is némi nehézséggel küzdöttek, volt mit az autón javítani, ennek ellenére a 78-as mezőnyből a 44. helyen végeztek ebben a számban. A nyolcas pályán 5,645 s idővel a 38-ak lettek. Következett a sorozat nagy versenyszámának időmérője, melyen 62,821 s időt futottak, így másnap az Endurance-on (a fő versenyszám) a 32. helyen indulhattak. Egy anyaghibának köszönhetően sajnos nem tudták befejezni ezt a versenyszámot, ám így is összesítésben az

58. helyen végeztek. Az ígéretes versenyautó reméljük, a jövő évben versenyezni tud majd Nagy-Britanniában, Olaszországban és Ausztriában is! Figyelemmel kísérjük őket ott is és szurkolunk nekik, ahogy idén is a jövő mérnökgenerációja legnagyobb mérettpozíciójának sorozatában. Bízunk benne, hogy a jövő évtől kezdve egy másik magyar csapat, a győri Széchenyi István Egyetem hallgatóiért is izgulhatnak majd! Hajrá, magyarok! (A bővebb versenybeszámolót keresse az autotechnika.hu oldalon!)

(CsT)