



ÓBUDAI EGYETEM

**Keleti Károly Gazdasági Kar
Gazdaság- és Társadalomtudományi Intézet**

SZAKDOLGOZAT

**ÓE-KGK
2023**

Hallgató neve:
Hallgató törzskönyvi száma:

**Pfendesack Olga Szonja
T008166/FI12904/G**



ÓBUDAI EGYETEM
ÓBUDA UNIVERSITY

Óbudai Egyetem
Keleti Károly Gazdasági Kar
Marketing és Üzleti Tudományok Intézet

SZAKDOLGOZAT FELADATLAP

Hallgató neve: Pfendesack Olga Szonja

Szakedolgozat száma: [REDACTED]

Törzskönyvi száma: T008166/FI12904/G

Neptun kódja: [REDACTED]

Szak: Kereskedelem és marketing

Specializáció: Projektmenedzsment és B2B marketing

A dolgozat címe: A Forma-1 gazdasági hatása a rendező országok turizmusára

A dolgozat címe angolul: The economic impact of Formula 1 on tourism in host countries

A feladat részletezése:

1. Mutassa be Forma-1 sportág szakirodalmát!
2. Mutassa be Forma-1 gazdasági és turisztikai hatásának szakirodalmát!
3. Végezzen szekunder kutatást a témában!
4. Végezzen összehasonlító elemzést és vonja le a következtetéseit és javaslatait!

Intézményi konzulens neve: Dr. Téglá Zsolt

A kiadott téma elévülési határideje: 2024. 12. 15.

Beadási határidő: 2023. 12. 15.

A szakedolgozat: Nem titkos.

Kiadva: Budapest, 2023. 10. 19.



[Signature]

Intézetigazgató

A dolgozatot beadásra alkalmasnak találom:

[Signature]

belső konzulens

külső konzulens



HALLGATÓI NYILATKOZAT

Alulírott Pfendesack Olga Szonja (Neptunkód: [REDACTED]) hallgató kijelentem, hogy a szakdolgozat saját munkám eredménye, a felhasznált szakirodalmat és eszközöket azonosíthatóan közöltem. Az elkészült szakdolgozatban található eredményeket az egyetem és a feladatot kiíró intézmény saját céljára térítés nélkül felhasználhatja, a titkosításra vonatkozó esetleges megkötések mellett.

Budapest, 2023.12.14.

.....
hallgató aláírása

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	1
2.	SZAKIRODALOM FELDOLGOZÁSA	3
2.1.	A Forma-1 története	3
2.2.	A Forma-1 hatása a rendező országokban	6
2.2.1.	A Forma-1 potenciálja	6
2.2.2.	Gazdasági hatások	8
2.2.3.	Turisztikai hatások	12
2.3.	Összehasonlító elemzés	15
2.3.1.	Brit Nagydíj-Silverstone	16
2.3.2.	Japán Nagydíj-Suzuka	21
2.3.3.	Amerikai Nagydíj-Austin	26
2.3.4.	A vizsgálat eredményei	32
2.3.5.	Javaslatok	34
3.	KUTATÁS	36
3.1.	Eredmények	36
4.	ÖSSZEFOGLALÁS	53
	IRODALOMJEGYZÉK	57
	TARTALMI KIVONAT	VI
	SUMMARY	VII

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: A háromnapos bérletek átlagos árai.....	20
2. ábra: Az Amerikai Nagydíj jegyárainak alakulása (2019-2024)	28
3. ábra: Az Egyesült Államokban rendezett nagydíjak árainak összehasonlítása	30
4. ábra (saját szerkesztés).....	36
5. ábra (saját szerkesztés).....	37
6. ábra (saját szerkesztés).....	38
7. ábra (saját szerkesztés).....	40
8. ábra (saját szerkesztés).....	41
9. ábra (saját szerkesztés).....	42
10. ábra (saját szerkesztés).....	43
11. ábra (saját szerkesztés).....	44
12. ábra (saját szerkesztés).....	45
13. ábra (saját szerkesztés).....	46
14. ábra (saját szerkesztés).....	47
15. ábra (saját szerkesztés).....	48
16. ábra (saját szerkesztés).....	49
17. ábra (saját szerkesztés).....	50
18. ábra (saját szerkesztés).....	50
19. ábra (saját szerkesztés).....	51

20. ábra (saját szerkesztés).....	52
-----------------------------------	----

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: A 2023-as Forma-1-es világbajnokság naptára.....	8
---	---

1. BEVEZETÉS

Szakdolgozatomban a Forma-1 (Formula-1) gazdasági hatásait vizsgáltam a rendező országokban, kiemelt figyelmet fordítva a turizmusra. A Formula-1 versenysorozat nem csupán sebesség és technológiai fejlődés színtere, hanem komoly gazdasági hatásokkal is rendelkezik a szervező országokra. Az évente megrendezett Grand Prix-k nem csupán autósport-rajongókat vonzanak, hanem jelentős gazdasági események is, amelyek hozzájárulnak az adott régió vagy város gazdasági dinamizmusához. Ezen események hatására nő a turizmus, élénkülnek a helyi vállalkozások, és az infrastruktúra-fejlesztések is impulzust kapnak. Munkám során röviden be fogom mutatni a sportág működését, illetve annak a világát. Kitérek a gazdasági, turisztikai hatásokra, végül összehasonlító elemzés keretében megvizsgálom három versenyhelyszínt: a Brit Nagydíjat (Silverstone), a Japán Nagydíjat (Suzuka) és az USA Nagydíjat (Austin). A főbb kérdések, amelyekre a választ kerestem, a következők: az egyes versenyhétvégéken résztvevők száma; preferált szállástípusok; éttermek, kocsimák forgalmának változása a versenyhétvégék alatt; múzeumok, egyéb kulturális szórakozást biztosító intézmények forgalmának változása a versenyhétvégék alatt; a külföldi vendégek adott országban tartózkodásának ideje.

A témaválasztásom oka, hogy véleményem szerint érdemes megvizsgálni azt, hogy egy ilyen régi múltú, nagyszabású, világsikerű verseny, mint a Forma-1, milyen hatást generál a helyszínt adó országban. Lényeges megvizsgálni, hogy azok a gazdasági hatások, amelyeket a versenyhétvégék okoznak indirekt módon, miképp befolyásolják az adott ország gazdaságát, ezt azért is érdemes tudni, mert egy olyan időszakban, mint például a pandémia volt, ezek a hatások elmaradtak, hiszen több verseny elhalasztásáról döntöttek, így a várt hatások abban az évben nem teljesültek. Egy ilyen váratlan eseményre nehéz felkészülni, de ha tudatában vagyunk annak, hogy az egyes hatások mit okoznak, az könnyebben kezelhetővé válik. A kutatásom célja megvizsgálni a sportág múltbéli helyzetét, a jelenét, valamint a jövőre vonatkozó lehetőségeit a versenyhelyszíneken, továbbá felmérni, hogy milyen mértékű befolyással vannak a

versenyfordulók, az adott országok turizmusát (hotelek, éttermek, múzeumok, pubok, stb.) vizsgálva.

Dolgozatom során szekunder kutatással, szakirodalmi feldolgozás segítségével vizsgálom meg a száguldó cirkusz helyzetét, valamint egy kérdőíves kvantitatív primer kutatás által megvizsgálom a szurkolók szokásait. A munkámat ajánlom mindenkinek, aki érdeklődik az autóversenyzés világa iránt, vagy erről a témáról végez kutatást.

2. SZAKIRODALOM FELDOLGOZÁSA

2.1. A Forma-1 története

Kevés olyan ember létezik, aki ne hallott volna már a Forma-1-ről, akinek Michael Schumacher vagy Ayrton Senna neve nem mondana semmit. Száguldó autók körbe-körbe mennek a világ minden táján, majd a végén valaki magasba emel egy trófeát. Az F1 azonban sokkal több ennél. A majdnem 80 évre visszanyúló jelenléte és korszakalkotó újításai a motorsport történetében a legelőkelőbb helyet foglalják el. A Formula-1 a legmagasabb rangú nemzetközi autóversenysorozat, melyet a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) szabályoz. A versenysorozatban együléses versenyautók vesznek részt, melyek nyitott karosszériával rendelkeznek. A Formula-1 világbajnokság futamait Grand Prix-nek nevezik, melyeket különböző pályákon rendeznek meg. Az éves versenynaptár alapján egyéni és konstruktóri világbajnokot avatnak. A versenyeket több százmillió rajongó kíséri figyelemmel. Az első hivatalos Forma-1-es futamig azonban rögös út vezetett. Az első igazi autóversenyt, amit sokan kora Forma-1-ének tartanak, 1895-ben rendezték. A verseny két napig tartott, 1200 kilométeren, Párizs és Bordeaux között oda-vissza. Hat évnek kellett elteltie, mire 1901-ben, Le Mans-ban először megjelent a francia „Grand Prix” kifejezés, ami magyarul nagydíjat jelent. Maga a futam a francia autóipar felélénkítése érdekében jött létre. A siker nem maradt el, a sportág kezdett egyre nagyobb népszerűsége szert tenni, így 1904-ben megalakult az FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), egy olyan nonprofit szervezet, mely a közlekedési intézmények és a járművezetők érdekeit képviseli. A sport fejlődése folyamatosan végigkísérhető. 1908-ban megjelent a boxutca, ami akkor még kiásott mélyedésekből állt, a pályák szélén, 1933-ban megjelent az időmérő eseménye, amivel a rajtrács sorrendjét döntötték el. Az igény arra, hogy a világbajnokság intézménye megalakuljon már az 1930-as évek közepén megjelent. Komoly tárgyalásokat folytattak erről 1935 és 1939 között, de a második világháború miatt nem született eredmény. 1947-ben végül létrejött a „Világ Versenyautóvezetőinek Bajnoksága”. Az első hivatalos futamot azonban csak 1950-ben rendezték. A Formula-1 név hivatalosan 1946-tól használatos, amikor is érvénybe lépett az a fajta egyszemélyes autóversenyzés, amelyet az F1 képvisel. Az első

világbajnokot 1950-ben avatták, Giuseppe Farina személyében. A szabályok még elég kezdetlegesek voltak, az első fontos változtatást 1954-ben eszközölték, amikor a motorok fogyasztását szabályozták. 1958-tól már nem csak a pilóták, hanem a csapatok is versenyezhetnek világbajnoki címért, de fontos megemlíteni, hogy nem az összes megtartott futam számított bele a bajnokság állásába. Az utolsó nem-világbajnoki futamot 1983-ban tartották. Fontos eseményként emelhető ki a safety car (biztonsági autó) 1992-es megjelenése (Williamson, dátum nélk.).

A 2023-as szezonban tíz csapat 20 versenyzővel vett részt a versenysorozaton. A hivatalos szabály szerint maximum 12 konstruktóri csapat indulhat az F1-ben egy szezonban, de erre 2012 óta nem volt példa. Ennek oka, hogy minél előbb végez egy csapat az összetett bajnokságban, annál nagyobb költségvetési kerettel fog rendelkezni a következő szezonban, de ez a keret egy fix összeg így, ha 12 felé kellene osztani az utolsó helyen álló csapat „alig” kapna valamit. A 2017-es szezonban alkották meg az optimálisnak ítélt 10 csapatos felállást, ami a mai napig ugyanazokból a csapatokból áll, 2026-ban azonban biztosan változás fog bekövetkezni, ugyanis hivatalossá vált, hogy az Audi is csatlakozni fog a mezőnyhöz (Anon., 2023).

Hogyan is zajlik le egy versenyhétvége? Egy általános forduló programja három szabadedzésből, egy időmérőből és magából a futamból áll, 2021 óta megjelentek a sprinthétvégék is, de ezt a későbbiekben fogom kifejteni. A csapatok több nappal a verseny kezdete előtt érkeznek a helyszínre, attól függően, hogy milyen időzónában van az adott hétvége és mennyi időt fog igénybe venni, hogy hozzászokjanak a körülményekhez. Csütörtökön tarják a média napot, itta pilóták nem ülnek autóba csak interjúkat adnak, találkoznak a rajongókkal, körbejárják a pályát. Pénteken két szabadedzés van, amiknek nincs jelentősége a verseny szempontjából, csak gyakorlásként szolgál. Szombaton délelőtt megtartják az utolsó szabadedzést és utána következhet az időmérő. Ez három szakaszra van osztva, Q1, Q2 és Q3. Mindegyik etap 20 perces, az autók egykörös idejét mérik és az utolsó öt legrosszabb idő kiesik, ők lesznek a rajtrács legvégén. Így értelemszerűen a Q1-ből 15 pilóta jut tovább, a Q2-ből 10, a Q3-ban az első tíz versenyző pozíciója dől el. Az időmérőn beállított rajtrács szerint sorakoznak fel a

versenyzők vasárnap. Minden futam eltérő hosszúságú és más stratégiával rendelkezik. 2011 óta kötelezővé tették a kerékcserét a biztonságos versenyzés érdekében, de azt, hogy az egyes csapatok hányszor teszik ezt meg, saját maguk döntenek el. Minden versenyző 13 szett gumival érkezik egy hétvégére, amiket a Pirelli biztosít, így okosan kell őket beosztaniuk. A keréktípusoknak öt nagyobb kategóriája létezik. A pirossal jelölt gumikat lágykeveréknek nevezik, ezek a leggyorsabbak. Itt a „leggyorsabb” jelzőt úgy kell értelmezni, hogy ez a fajta keverék éri el leghamarabb a megfelelő üzemhőmérsékletet (100°C), ahol a legnagyobb sebességet képesek nyújtani. Hátrányuk, hogy hamar elhasználódnak, körülbelül 20 körön tudnak megfelelően működni. A közepes gumik sárga oldalfallal rendelkeznek és nevükből adódóan közepes sebességre és 30 körös élethosszúságra képesek. A keménykeverék a leglassabb, viszont ez bírja a legtovább, akár 40-50 kört is meg lehet vele tenni. Persze a gumik élete függ az aszfalt minőségétől, hőmérsékletétől, esetleges elfékezésektől vagy a pályán lévő szennyeződések mértékétől is. Az abroncsok két másik fajtáját esős időben használják. Ezek nevei az intermediate és a wet gumik, amik magyarul a köztes eső- és esőgumik nevet viselik. A különbség közöttük a vízelvezetőképességük. Az intermediate gumik 35-40 liter vizet képesek elvezetni percenként, míg a wet esőgumiknál ez akár 70-80 liter is lehet. Nagy esőzésben a pályán megállhat a víz, így a versenyautók úgy csúszkálnak rajta, mintha jég lenne, az ebből következő balesetek miatt vezették be ezt a két gumifajtát (Anon., dátum nélk.). A világbajnok kilétét értelemszerűen az határozza meg, hogy kinek lesz a legtöbb pontja az évben. A jelenlegi pontozás 2019-től érvényes. A futam első tíz helyezettje kap pontot, az első 25-öt, a második 18-at, a harmadik 15-öt, a negyedik 12-t, az ötödik 10-et, a hatodik 8-at, a hetedik 6-ot, a nyolcadik 4-et, a kilencedik 2-t, a tizedik pedig 1-et, valamint 1 ponttal jutalmazták a verseny ideje alatt megfutott leggyorsabb kört, ha annak megszerzője a top 10-ben végez (Venturoli, 2023).

2.2. A Forma-1 hatása a rendező országokban

2.2.1. A Forma-1 potenciálja

A Forma-1-es versenysorozat célja mindig is az volt, hogy a világ legnagyobb és leglátványosabb motorsport eseményét hozza el a nézők számára. Ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy a 2023-as szezonban, 5 kontinensen keresztül már 23 versenyhelyszínen rendeztek futamokat (Avison, 2018).

Új lokációk bevonásával igyekeznek növelni a nézettséget, illetve, hogy minél több emberhez eljusson a sport. Ezért van az, hogy az elmúlt 3 évben két új helyszínnel bővült a naptár (Miami, Las Vegas). De mi alapján kerül kiválasztásra, hogy egy ország rendezhet-e versenyhétvégét? A döntés az FIA (Federation Internationale de l'Automobile), vagyis a Nemzetközi Automobil Szövetség kezében van, akik számos fontos tényezőt vesznek figyelembe, ezek közül én most a legfontosabbakra fogok kitérni.

- **Infrastruktúra és felszereltség**

Az adott ország infrastruktúrájának és felszereltségének alkalmasnak kell lenniük. A versenypályáknak bizonyos biztonsági és minőségi követelményeknek kell megfelelniük, beleértve a pályatervezést, a boxutcákat, az orvosi ellátást, a paddockot és a lelátókat. A csapatok, a nézők és a média számára való hozzáférhetőség, a közlekedési hálózatok és a szálláslehetőségek is fontos szempontok.

- **Gazdasági életképesség**

Az FIA arra törekszik, hogy egyensúlyt teremtsen a sport globális jelenlétének bővítése és a pénzügyi fenntarthatóság között. A lehetséges rendező országoknak erős pénzügyi háttérrel és egy életképes tervvel kell rendelkezniük a Forma-1 események megrendezéséhez kapcsolódó jelentős költségek fedezésére. Ide tartozik a pálya építése és karbantartása, valamint a képesség is, hogy vonzza a támogatókat, generálja a jegyeladást és elősegítse a turizmust.

- Földrajzi diverzitás és bővítés

Globális sporttá válva, a Forma-1 azt célozta meg, hogy a versenynaptárban fenntartsák a földrajzi diverzitást. A választás folyamata figyelembe veszi az új piacok elérésnek és a világszerte élő rajongókkal való kapcsolatfelvétel vágyát. Ez a stratégia olyan országok bevonásához vezetett, mint Bahrein, Kína, Oroszország vagy Adu Dhabi, amelyek tovább növelik a sport globális vonzerejét és kereskedelmi potenciálját.

- Politikai stabilitás és kormányzati támogatás

A politikai stabilitás és kormányzati támogatás alapvető tényezők a Forma-1-es versenyek házigazdáinak kiválasztásakor. Az FIA megköveteli, hogy az eseményt ne befolyásolja politikai zűrzavar vagy zavargás. Az otthont adó ország kormánya kulcsfontosságú szerepet játszik a szükséges támogatás és együttműködés nyújtásában a sikeres esemény érdekében, ideértve az engedélyek kiadását, a védelem biztosítását és a verseny zökkenőmentes működésének megkönnyítését. Azok a nemzetek, amelyek stabil politikai környezettel és érdeklődéssel rendelkeznek az országuk turisztikai célpontként való népszerűsítése iránt, gyakran részesülnek előnyben.

Szintén fontos tényező még az adott ország motorsporttal kapcsolatos hagyományai, a rajongók szenvedélyessége, valamint a környezeti felelősségvállalás, ami ez elmúlt években egyre inkább fontosabbá vált. Ahogy a Forma-1 tovább fejlődik, az FIA annak érdekében alakítja a választási folyamatokat, hogy a sport folytassa sikerét és megtartsa világméretű vonzását (Mehrotra, 2023).

<i>Esemény</i>	<i>Helyszín</i>	<i>Időpont</i>
Bahreini Nagydíj	Szahír	március 3-5.
Szaudi Nagydíj	Dzsidda	március 17-19.
Ausztrál Nagydíj	Melbourne	március-április 31-2.
Azeri Nagydíj	Baku	április 28-30.
Miami Nagydíj	Miamia	május 5-7.

Emilia Romagna Nagydíj	Imola	május 19-21. (elmaradt)
Monacoi Nagydíj	Monte-Carlo	május 26-28.
Spanyol Nagydíj	Barcelona	június 2-4.
Kanadai Nagydíj	Montreal	június 16-18.
Osztrák Nagydíj	Spielberg	június-július 30-2.
Brit Nagydíj	Silverstone	július 7-9.
Magyar Nagydíj	Mogyoród	július 21-23.
Belga Nagydíj	Spa	július 28-30.
Holland Nagydíj	Zandvoort	augusztus 25-27.
Olasz Nagydíj	Monza	szeptember 1-3.
Szingapúri Nagydíj	Szingapúr	szeptember 15-27.
Japán Nagydíj	Suzuka	szeptember 22-24.
Katari Nagydíj	Losail	október 6-8.
USA Nagydíj	Austin	október 20-22.
Mexikóvárosi Nagydíj	Mexikóváros	október 27-29.
Sao Pauló-i Nagydíj	Sao Paulo	november 3-5.
Las Vegas-I Nagydíj	Las Vegas	november 11-8.
Abu Dhabi Nagydíj	Yas Marina	november 23-26.

1. táblázat: A 2023-as Forma-1-es világbajnokság naptára

Forrás: A Forma-1 hivatalos oldala alapján (saját szerkesztés)

2.2.2. Gazdasági hatások

Ez a kérdés sokszor felmerül nagyszabású eseményeknél, de nem olyanoknál, amiket éves szinten megrendeznek ugyanabban az országban vagy városban (Ramasamy & Yeun, 2021).

A Forma-1 növekvő sikeréhez az is hozzájárul, hogy a láthatósága egyre inkább növekszik. Az élő közvetítés évi 635 órányi anyaga ma már több, mint 200 régióba eljut, ezzel globális láthatóságot biztosítva a sportnak. A sportesemények

manapság elengedhetetlenül hozzájárulnak a városok önazonosságának kialakításához és egyre fontosabb szerepet játszanak, a fogyasztásra épülő fejlődés alapköveként. A rendező város pozitív helyzetben van pozicionálva a nemzetközi közönség előtt, azt mutatva, hogy alkalmas ekkora sportesemények megszervezésére és megtartására (Avison, 2018).

2012-ben rendezték meg először Austinban az Amerikai Nagydíjat. Addig a város nem igazán képezte közismeret tárgyát, hacsak nem az amerikai futball csapatuk a Texas Longhorns miatt. Azóta 2020 kivételével minden évben megrendezték a futamot, ami évi 500 millió dollár bevételt hoz, ami nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a város profilja nemzetközileg is megnőtt. A verseny stimulálja a vásárlók költekezését és új lehetőségeket kreál a gazdaság másodlagos (gyártás és ipar) és harmadlagos (szolgáltatói) ágazatában is. 2022-ben az Amerikai Nagydíj 434 millió dollár közvetlen, és 189 millió dollár közvetett kiadást generált. John Hockenjos a TXP Inc.¹ elnöke, így nyilatkozott a futamról az Austin American Statement-nek 2022-ben: „Hatalmas részévé vált az idegenforgalmi gazdaságunknak, ami egy igazán érdekes fejlődés Austinban” (Raskin, 2022).

Évről évre nő az éves és szezonális foglalkoztatottság is. Új munkahelyeket hoznak létre, több különböző szektorban. Egy 2018-as adat alapján, amikor a Forma-1 Montrealban jár 640 új munkalehetőség nyílt a Quebec régióban élők számára, Austinban pedig a COTA versenypálya éves működési és üzemeltetési munkálatai összesen 9100 embernek jelentenek foglalkoztatást. Ez 306 millió dollár bevételt jelent éves szinten az Austin régió dolgozóinak (Avison, 2018).

A hatalmas népszerűségnek és a pozitív hatásoknak tulajdonítható az a törekvés is, hogy egyre gyakrabban tartanak új helyszíneken futamokat, illetve vissza is hoznak régi versenyhelyszíneket a naptárba. Például 36 év után, 2021-ben a Forma-1 visszatért Zandvoortba, Hollandiába. A 2/3-os kihasználtság ellenére a

¹ Austin székhelyű, gazdasági elemzési vállalat

számok sokkal jobbak voltak, mint amiket egy 2017-es tanulmány alapján várni lehetett. 126 650 látogató volt jelen, akiknek csupán 19%-a érkezett az MRA (Metropolitan Regionale Amsterdam) régióból. A Holland Nagydíjra kilátogatók 26%-a az MRA régióban foglalt szállást, ezzel 7,6 millió euró éjszakai kiadást eredményezve, amelyből 2,7 millió eurót Zandvoortban költöttek el. A versenyhétvége alatt a bevétel 8,9 millió euró volt Zandvoortban, 23,2 millió pedig az MRA régióban. Az esemény 498 új munkalehetőséget biztosított, valamint a lakosok és a helyi vállalkozók számára is kedvező hatással volt. A megkérdezett helyiek több, mint 80%-a mondta azt, hogy pozitív élményként élték meg a versenyhétvégét, a látogatók 87%-a pedig azt nyilatkozta, hogy sosem jöttek volna el Zandvoortba, ha nem Forma-1-es versenyről van szó. Ez az adat is jól mutatja, hogy az F1 potenciális idegenforgalmi vonzerő lehet az egyes országok vagy városok számára. 2022-ben a Holland Nagydíjon már 305 000 néző volt, ami a 2021-es adatnak több, mint kétszerese (Anon., 2022).

A 2024-es szezonban is visszatér egy jól ismert helyszín, Kína. A Kínai Nagydíj 2004-től 2019-ig került megrendezésre, azonban az ország „zero-Covid politikája” miatt a száguldó cirkusz már 3 éve nem látogatott oda. A versenyhétvége bevétele 2017-ben 11,2 millió dollár volt, és 1409 teljes munkaidős állást biztosított. Habár a 145 000 látogatónak 55%-a helybéli (Shanghai és területei), 39%-a Kína további régióiból került ki és mindössze csak 6%-uk volt külföldi, a kiadások több, mint negyedéért, egészen pontosan 27%-ért ők voltak felelősek. Ezzel is arra ösztönözve a rendező várost, hogy próbálja növelni a külföldi látogatók számát. A nagydíj szerződése 2025-ig szól, ezért a 2024-es futam vízválasztó lehet, tekintve, hogy 2019-ben, az F1 ezredik futamán csupán 160 000 néző volt jelen, ami a kapacitás 40%-a (Collantine, 2023).

A Forma-1-es versenysorozat azonban nem csak arról szól, hogy új versenyeket hoznak létre vagy régiókat élesztenek újra. A Kínai Nagydíj eltörlésének oka, ahogy említettem a Covid19-világjárvány volt. A Maláj Nagydíjat 2017-ben rendezték meg utoljára. A verseny visszavonásának hátterében azonban nem gazdasági megfontolás állt. A Ceibs tanulmánya szerint Malajzia, Forma-1 házigazda szerepe 2016-ban közel 500 000-rel több turistát vonzott oda, mint

előtte. Ez legalább 380 millió dollár többletbevételt jelentett az országnak, ami több mint hatszorosa annak az 58,1 millió dollárnak, amennyit az a verseny megrendezésére költött (Ramasamy & Yeun, 2021). Az országoknak tehát nagyon alaposan át kell gondolniuk, mielőtt visszahívják egy versenyt.

A Forma-1 szerepet vállal a társadalmi felelősségvállalásban is, nagy befolyásoló képességének köszönhetően, pedig segítheti a kívánt célok elérését. Amikor 2020-ban 2 nappal a versenyhétvége kezdete előtt a pandémia miatt törölték az Ausztrál Nagydíjat, Victoria államban 1,5 tonna ételt adományoztak 17 különböző segélyszervezetnek. Az F1 élvasként vállalta a „zöld vezetés” (green lead) népszerűsítését. A sport terén kulturális változás figyelhető meg, amely a sport környezeti hatását helyezi előtérbe, célkitűzésükként pedig az szolgál, hogy 2030-ra elérjék a nettó nulla szén-dioxid kibocsátás (Net Zero Carbon). Ez azt jelenti, hogy minden F1 által hozott döntés és kezdeményezés most már figyelembe veszi a környezetre gyakorolt hatását. A versenysorozat kezdi elérni, hogy alapvető változások jöjjenek létre, mint például az egyszer használatos műanyagok csökkentését a versenypályákon és a paddockban. Ezt például úgy érték el, hogy ösztönzik a többször használatos palackok alkalmazását és növelik az elérhető vízadagolók számát. Emellett szorgalmazzák a versenyhétvégék során használt anyagok újrahasznosítását, újrahasználatát vagy új célokra történő átalakítását. Sok pálya működik együtt helyi élelmiszerbankokkal és jótékonyági szervezetekkel, annak érdekében, hogy azok felesleges élelmiszereket juttassanak a rászorulóknak közösségükben. A környezetvédelem előtérbe helyezése kulcsfontosságú lépés a sport hosszú távú fenntarthatóságának biztosításában. Az F1 kezdeményezései a szénlábnyom csökkentése és a közösségek támogatása terén is a sport elkötelezettségét bizonyítják egy zöldebb jövő iránt (Galvan, 2023)!

2.2.3. *Turisztikai hatások*

A sportturizmus folyamatosan növekvő népszerűségnek örvend világszerte, és egyre több olyan utazási iroda működik, amelyek teljes körű csomagokat kínálnak ügyfeleinek, beleértve a szállásokat és a sportrendezvények belépőjegyeit is. A sportturizmus általában a rövid szünetek vagy hétvégéken történő utazások kategóriájába tartozik, de a legújabb tendenciák azt mutatják, hogy növekszik az igény hosszabb szabadságokra is. Három fő típusra bontható. Az első típusba azok a szurkolók tartoznak, akik sportrendezvényeket szeretnének meglátogatni, hogy a helyszínen élvezhessék a sportélményt. A második típus azokra vonatkozik, akik aktív sportolóként utaznak, hogy részt vegyenek egy-egy sporteseményen. A harmadik típus pedig azokat célozza, akik nosztalgikus okokból keresik fel korábbi sportversenyek helyszíneit. A Forma-1 leginkább az első típusba tartozik. A sportág szempontjából a nézettség és a márkaérték veszélyeztetve lehet, ha nem tapasztalható nagy versengés a futamok során, ha a versenyhelyszín és a televíziós nézőközönség elérhetőségi helye között nagy időeltolódás van, vagy ha az adott verseny már nem befolyásolja a világbajnokság végeredményét (Harangi-Rákos, et al., 2019).

A sportesemények korai televíziós közvetítésekor felmerült az a kérdés, hogy az élő adások hatással vannak-e a helyszínen jelen lévő fizető nézők számára, akik a mérkőzéseket vagy versenyeket figyelik. Bár néhány esetben megfigyelhető volt a helyszíni nézőszám csökkenése, sokkal általánosabb volt az, hogy a kevésbé népszerű eseményeket a televíziós közvetítés ellenére sem követték többen (Fodor, 2016).

A Forma-1 világszinten elterjedt sport révén több országban is rendszeresen rendez versenyeket, ahol több nemzet pilótái vesznek részt. Ezek a tényezők erősítik az egyes országok közönségének elkötelezettségét a sportág iránt, ami azt eredményezi, hogy a futamokat nagyobb számban követik figyelemmel, ha saját nemzetükből kikerülő sportoló vesz rajtuk részt (Harangi-Rákos, et al., 2019).

A sport népszerűségéhez immár az is hozzátartozik, hogy a pilóták egyfajta sztár szerepet tudhatnak magukénak. Ehhez nagyban hozzájárul a 2019-ben megjelent

„Drive to Survive” című sorozat, ami nagyobb betekintést enged a versenyhétvégékbe és a versenyzők életébe. A különböző szociális média platformok a 21. században kiemelkedő fontosságú médiafelületek, amelyeken keresztül az egyének új marketingtevékenységet folytathatnak. Ezáltal a nagy követőtáborral rendelkező sportolók véleményvezéreké és fogyasztói döntéseket befolyásoló személyekké válhatnak (SARAVANAKUMAR & SuganthaLakshmi, 2012).

A sportturizmusból származó helyi gazdasági előnyök főként az étkeztetésből, italtértékesítésből, szállásdíjakból, ajándéktárgyak és emléktárgyak értékesítéséből, belépődíjakból, létesítménydíjakból, közlekedési költségekből és egyéb kiadásokból származnak. További bevételeket lehet elérni belső beruházások, szponzorációk, médiamegjelenések, és a turisztikai vonzerő fenntartása révén. További gazdasági előnyök származhatnak munkahelyteremtésből és az infrastruktúra fejlesztéséből. Általában ezeket a közvetlen gazdasági előnyöket hosszú távon az utazási ágazat fellendülése követi, amely a sportesemények sikeréből fakad. Sok ország egyre inkább verseng a nagy sportesemények rendezési jogáért, mivel nyilvánvaló előnyöket jelentenek, és számíthatnak a helyi turizmus fellendülésére ezeknek a nagyszabású eseményeknek a lebonyolításával (IvyPanda, 2022).

A CEIBS egy 2021-es kutatásában megállapította, hogy átlagosan 6%-kal növelik a turizmust a Forma-1-es versenyek. Ez az adat azt mutatja, hogy az éves szinten megtartott futamok egy megbízható turisztikai vonzást eredményeznek (Ramasamy & Yeun, 2021).

Átlagosan 200 000 fő látogat ki a versenyekre, akiknek 53%-a külföldről érkezik. Mexikóvárosban 12%-os növekedést tapasztaltak a négy- és ötcsillagos hotelekben a verseny ideje alatt, valamint egy vendég átlagos költsége a hétvégén 1900 dollár (jeggyel együtt). Szingapúr 2008 óta több, mint 450 000 nemzetközi látogatót fogadott, akik 1,4 milliárd dollárt költöttek el ott (Avison, 2018).

A versenyfordulók látogatói között nagy eltérések lehetnek, abban a vonatkozásban, hogy mennyit szándékoznak költeni. Akik távolabbról érkeznek

a világbajnoki fordulóra, azok többet költenek fejenként, mint akik közelebb laknak. Ennek oka az, hogy a messzebből érkező belföldi és külföldi turistáknak a szállásért is kell fizetniük, ezenkívül az étkezésre és a szórakozásra is nagyobb összegeket kell fordítaniuk (Kim, et al., 2016).

A szemmel jól látható turizmus növekedésén kívül a CEIBS kutatása arra is enged következtetni, hogy egy utcai verseny megtartása még inkább növelni képes a verseny vonzóerejét. A felmérés alapján egy utcai futam 8,6%-kal, míg egy rendes pályán rendezett 5,5%-kal képes növelni a turisztikai keresletet. Ennek okai, hogy az utcán rendezett fordulók izgalmasabbak, kényelmesebb az odajutás, a verseny után közelebb vannak a szórakozóhelyek, valamint egyes esetekben nem feltétlenül szükséges megvenni a versenyhétvégéhez tartozó jegyet, mert a hotelek szobáiból tökéletes kilátás nyílik a futamra (Ramasamy & Yeun, 2021). Az új helyszínek bevonása szintén nagy hatást gyakorolhat a turizmus fellendülésére. Erre jó példa a 2023-as szezonban megrendezésre kerülő Las Vegas-i Nagydíj. Már tartottak itt futamokat 1981 és 1984 között, Caesars Palace Nagydíj néven, azonban most egy teljesen új pályavezetésen élvezhetjük a futamokat. A Forma-1-es versenysorozattal kapcsolatban két szót szoktak nagyon gyakran emlegetni: luxus és extravagáns. Las Vegas pedig pontosan ezeket a jelzőket tükrözi, így tökéletes helyszín nagydíj rendezésére. A szezon utolsóelőtti versenyeként a világ minden tájáról várják majd a látogatókat (Galvan, 2023).

Magyarország turizmusának szempontjából is fontos szerepet játszik a Forma-1. Idén júliusban jelentették be, hogy a Magyar Nagydíj szerződése 2032-ig lett meghosszabbítva. Stefano Domenicali, az F-1 elnök-vezérigazgatója ezt nyilatkozta: „Magyarország egyrészt azért fontos nekünk, mert az F1 jelenlegi, folyamatosan növekvő népszerűsége közben meg kell találnunk a megfelelő egyensúlyt a tradicionális helyszínek, valamint az úgynevezett új piacok között. Másrészt Európa ezen régiójában hatalmas potenciált látunk arra, hogy még inkább ráirányítsuk a figyelmet a sportágunkra” (Domenicali, 2023).

Magyarországnak kivételes státuszt sikerült elérnie az alapvetően luxusmárkaként funkcionáló Forma-1-ben. A Magyar Nagydíjnak továbbá hatása van a beszállítókra és alvállalkozókra is, így további gazdasági teljesítményt generál a

magyar gazdaságban. A közvetlen teljesítményt minden, a Magyar Nagydíj miatt bekövetkezett többlettermelés és fogyasztás határoz meg, míg a kumulatív teljesítményt a multiplikátorhatás hatása befolyásolja (a közvetlen teljesítménynövekedés más iparágakhoz képest) (Remenyik & Molnár, 2017).

A versenyhétvége miatt a megnövekszik a vendégéjszakák száma, a vendéglátóegységek bevételei, valamint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma is. A versenyhétvége előtt több tízezres szurkolóáradat érkezik Budapestre. Ebben az időszakban a kis méretű sugárhajtású repülőgépek forgalma is tetőzik a repülőtér kisképes terminálján, mivel a verseny szervezői, a versenycsapatok és a pilóták is magánrepülőgépekkel érkeznek. Tóth Bálint az Equilor Befektetési Zrt. junior elemzője 2018-ban nyilatkozatában a következő adatokra tért ki: „A hazánkba érkező turisták száma folyamatosan nő, 2018-ban rekordszámú, közel 31 millió vendégéjszakát regisztráltak Magyarországon, melyből 15,3 millió külföldi vendégé volt. Összességében közel egy milliós növekedést tapasztalhattunk a 2017-es esztendőhöz képest” (Tóth, 2019).

A szakértő rámutatott, hogy a világhírű verseny, amelyet a Hungaroringen rendeznek, főként Budapestet és környékét érinti. A növekvő turizmus jelentős mértékben hozzájárul Magyarország gazdaságának élénkítéséhez és új munkahelyek teremtéséhez (Kiss, 2019).

2.3. Összehasonlító elemzés

Összehasonlító elemzésem alapjául a brit (Silverstone), a japán (Suzuka) és az amerikai (Austin) nagydíjat választottam. Döntésemnek több oka is volt. A brit nagydíj a legrégebb óta fennálló, még ma is aktívan működő versenyhétvége. A pálya összetett technikai jellege miatt a versenyzőknek nagyon kell koncentrálniuk, nehogy elvétsenek egy kanyart vagy esetleg kisodródjanak a pálya határain. A japán nagydíj az ország különleges

kultúrája miatt rendelkezik nagy jelentőséggel, valamint mivel a versenynaptár végén helyezkedik el sokszor dől el itt a világbajnokság győztesének kiléte. 2023-ban ugyan három nagydíj is megrendezésre került az Egyesült Államokban (Austin, Miami, Las Vegas), viszont az austin-i a legrégebb óta létező, ezáltal a legnagyobb tekintéllyel bíró. Fontos szempont az is, hogy mindhárom futam különböző kontinensen helyezkedik el, ezáltal más éghajlattal rendelkeznek, így a csapatoknak minden eshetőségre fel kell készülniük. A Brit Nagydíj mindig július elején kerül megrendezésre. A gyakran viharos időjárás sokszor befolyásolja az időmérők és a futamok kimenetelét. Suzukában az eddigi években szeptember végén tartották a futamokat, de 2024-ben átkerült a naptár elejére és április 7.-én fogják rendezni. Ez a változás érzékelhető lesz a klíma szempontjából, valamint a népszerűségéből is veszíthet, mert negyedik versenyként nem fog akkora jelentőséggel bírni. Austinnak pedig az eddigieknél is jobban kell teljesítenie, ha versenyben akar maradni a másik két amerikai futammal szemben.

2.3.1. Brit Nagydíj-Silverstone

A pálya alapjait 1942-ben fektették le, amikor is az RAF Silverstone² légitámaszpont körüli utat építették. Ekkor még csak kevesen sejtették azt, hogy a világ egyik legnagyobb versenypályáján dolgoznak. A pályán először 1947-ben rendeztek igazi autóversenyt. Magát a repteret alakították át versenypályává, és az első futamokat a leszállópályákon rendezték. Sok helyen azt a téves információt olvashatjuk, hogy az első hivatalos nagydíjat 1950. május 13.-án tartották Silverstone-ban, ez nem teljesen igaz. A legelső brit nagydíjat 1926. augusztus 7.-én rendezték meg a Brooklands nevezetű versenypályán, Weybridge-ben csak akkor még nem viselte a Forma-1 nevet. Érdekesség, hogy Brooklands volt az első kifejezetten motorsport céljából létrehozott versenypálya a világon (McLeod, 2022).

² RAF Silverstone (Royal Air Force Silverstone): Királyi Légierő Silverstone

A Silverstone-i pálya vonalvezetésén 35 évig konkrétan nem is változtattak, 1991-ben viszont teljesen átépítették. Az 1950-ben tartott futam összességében az ötödik Brit Nagydíjnak számít, és ez volt a harmadik, amit a második világháború vége után Silverstone-ban rendeztek meg. Ennek a fordulónak a jelentősége abban a tényben csúcsosodik ki, hogy ez volt a legelső verseny, ahol már Forma-1-es világbajnokságról beszélhetünk. Igaz, hogy abban az évben tartottak 22 nem-világbajnoki futamot, de csak 6 számított bele a világelsőséghez jutáshoz (Williamson, dátum nélk.). A verseny 70 körös volt, győztesül pedig az Alfa Romeo olasz pilótája, Giuseppe Farina került ki, aki abban az évben a világbajnoki címet is elhódította.

A pálya 5,891 km hosszú, 18 kanyarral rendelkezik. Az F1-es versenyek alkalmával a versenyzők 52 kört tesznek meg rajta. A pályán elérhető maximális sebesség 329,5 kilométer per óra, a leggyorsabb kör rekordját 1 perc 27,097 másodperccel³ pedig a háromszoros világbajnok, holland versenyző, Max Verstappen állította be 2020-ban. A brit pilóta és hétszeres világbajnok Lewis Hamilton tudott itt a legtöbbször nyerni, összesen nyolcszor, ami a sport történetében rekordnak számít. (Ezen a rekordon a német Michael Schumacherrel osztozik, aki a Francia Nagydíjat volt képes ennyiszer győzelemmel zárni) (Baldwin & Rutherford, 2023).

A nagydíj 150 000 ember befogadására képes, ami 60 000 lelátóra szóló jegyből és 90 000 általános jegyből tevődik össze. 2022-ben az első olyan futamon, amin a szurkolók minden korlátozás nélkül vehettek részt, az összes jegyet eladták, rekordidő alatt (Williams-Smith, 2022).

A pálya technikai kihívást jelent a versenyzők számára igazán gyors kanyarjaival, amelyekbe van, hogy 290-300 kilométer per órával érkeznek meg a versenyzők. Ilyen sebességnél, átlagosan 6,5G terhelés is érheti őket, de egy nagyobb fékezés esetén vagy egy gyors kanyarnál ez az érték 9G is lehet. Ha a pilóták nagy sebességgel ütköznek ez

³ Az FIM (Nemzetközi Motoros Szövetség) szabályainak értelmében az időmérőn teljesített köridők nem számíthatnak pályacsúcsnak. Csak az éles versenykörülmények között végrehajtott idő lehet hivatalos rekord. (Anon., 2023)

az érték akár a 60G tartományt is elérheti. A legsúlyosabb baleset ilyen téren Jules Bianchi francia pilóta nevéhez fűződik, aki 2015-ben veszítette életét, miután nagy sebességgel belecsapódott egy másik versenyző autóját szállító traktorba. Az ütközés 245G volt (Anon., 2023).

Hogy pontosan megértsük ez mekkora kihatással van a versenyzőkre vizsgáljuk meg jobban ezt a témát. 1G-nek nevezzük azt, amikor a testtömegünk a szokásos, otthoni személymérleggel mért értéknek felel meg. A G-hatások alapvetően az érrendszerbeli véráramlást befolyásolják. Minél magasabb a G-hatás értéke, annál jelentősebb az érrendszeri rendszerben bekövetkező változás, és annál nagyobb terhelés nehezedik a véredények falára. A látás elhomályosodása 4G terhelésnél kezdődik, és 4,7G körül a retina megfelelő vérellátásának súlyos zavara miatt már bekövetkezhet a látótér elsötétülése (blackout). Ebben az állapotban a pilóta még tudatánál van, de az agy elégtelen vérátáramlása miatt a mozgáskoordinációja is zavarossá válhat. 5,4-5,5G terhelésnél eszméletvesztés következhet be, ami akár másodpercekig is eltarthat, és a feleszmélés utáni megfelelő tájékozódóképesség visszanyerése is hosszabb időt vehet igénybe (Váli, 2016).

A sok súlyos sérüléssel és egyes esetekben halálos végkimenettel járó balesetek elkerülése miatt vezették be a 2018-as szezonban a „halo” vagy magyarul glória elnevezésű biztonsági elemet. A glória egy, a nyitott karosszériás versenysorozatokban alkalmazott ütközésvédelmi rendszert jelöl, ami a versenyző biztonságát szolgálja. Ez a eszköz egy ívelt rúdból áll, amely a pilóta fejét védi (Anon., 2022).

„A glória képes megvédeni az autóversenyzők fejét becsapódó kerekektől, valamint a fallal történő ütközésektől, egyszóval mindentől, ami tragikus kimenetelű balesethez vezethet” - állt ki az eszköz mellett Charlie Whiting, az F1 egykori versenyigazgatója (Hajdu, 2022).

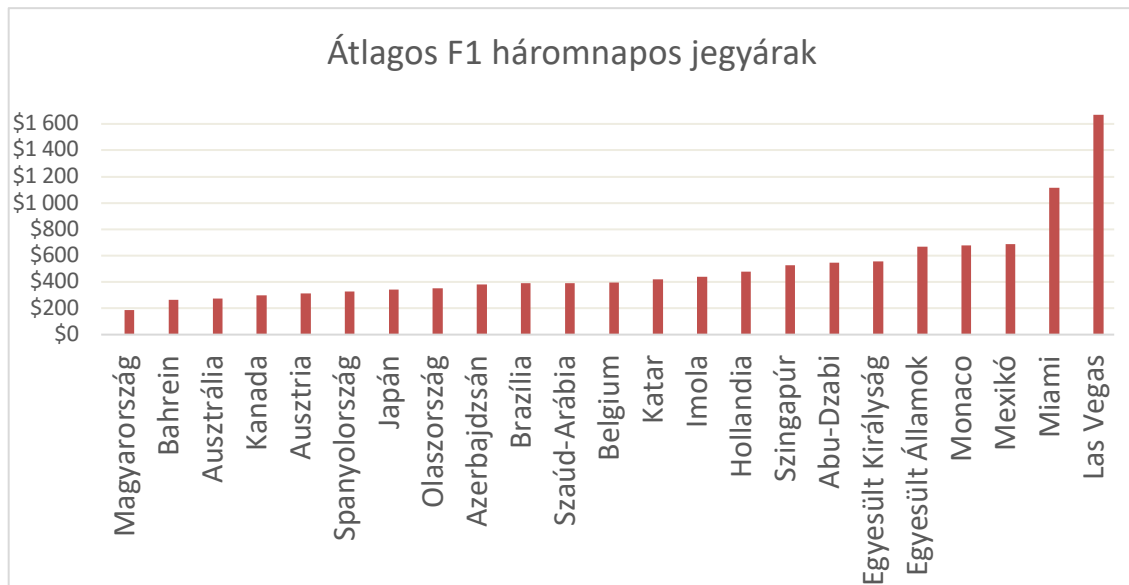
1987 óta töretlenül a silverstone-i pálya ad otthont a Brit Nagydíjnak. Indult egy törekvés 2010-ben, hogy a versenyt áthelyezzék a Donington Parkba⁴, de ez végül nem történt meg. A versenynaptárban csak két olyan pálya van, ami Silverstone-nál több F1-es futamot rendezett, Monza és Monaco, ezzel is utalva arra, hogy ez a pálya izgalmassága mellett nagy történelmi háttérrel is rendelkezik. Az elmúlt 70 év alatt Silverstone számos

⁴ Donington Park: motorsport-pálya Nottinghamban, az Egyesült Királyságban

emlékezetes F1 pillanat színhelyévé vált, kezdve a Ferrari első győzelmével José Froilán Gonzálezzel 1951-ben, Damon Hill hazai győzelméig 1994-ben. Sebastian Vettel is itt szerezte meg a Red Bull második Forma-1-es győzelmét 2009-ben. A pálya a régi idők szellemére emlékeztetve, technikás mivolta és gyorsasága miatt a pilóták egyik kedvence. Ez az a hely, ahol ezek a lenyűgöző autók valóban megelevenednek. A szurkolók sem panaszkodhatnak, hiszen évről-évre izgalmasabb futamoknak lehetnek szemtanúi (Hynes, 2020).

2023-ban a Brit Nagydíjra kilátogatók száma minden addigi rekordot megdöntött. A 4 nap alatt 480 000 rajongó kereste fel a helyszínt, amiből 160 000-en a vasárnapi futamra látogattak ki. A Forma-1 mellett még a Forma-2, Forma-3 és a Porsche Szuperkupa is rangadót rendez ugyanazona hétvégén, így a kilátogatók összesen 16-szor lelhették örömeiket a pályán zajló eseményekben. A Brit Nagydíj mindig arra törekszik, hogy programok színes palettáját tudja szolgáltatni a szurkolóknak. Az idei versenyhétvégén például csütörtöktől vasárnapig 3 színpadon összesen 18 zenei előadás szórakoztatta a közönséget (Anon., 2023). A Brit Nagydíj jegyei a drágább oldalon vannak. A belépőknek számos variációját lehet megvásárolni. A 3 napos általános belépőjegy⁵ legolcsóbb változata 339 fontba kerül, a közép árkategóriás jegyek 500 és 1000 font körül mozognak, a legdrágább all-inclusive jegyek pedig 1000 font feletti áron vásárolhatóak meg (Balfour, 2023).

⁵ Az általános belépőjegy a legolcsóbb a megvásárolható jegyek közül, nem a legjobb rálátást biztosítja pályára és általában álló jegy



1. ábra: A háromnapos bérletek átlagos árai

Forrás: (Balfour, 2023), (saját szerkesztés)

Természetes az előbb felsorolt árakhoz még hozzá kell számolnunk az utazás és szállás költségeit is. Silverstone 130 kilométerre fekszik Londontól, északkeleten Birmingham irányába. Népessége 2176 fő (2011-es adat), szállodákkal nem rendelkezik, ezért az a legcélszerűbb, ha a látogatók Londonban szállnak meg. Mivel ez egy vidéki pálya, ezért sok rajongó választja szálláshelyéül a pálya mellett lévő kempinget, ami jó választásnak bizonyulhat, ha épp nem szakad az eső. A kis falusi utakon nehéz a pálya közelébe jutni, az extrém módon megnövekedett forgalmat pedig hatalmas feladat terelgetni. Ha külföldről érkezik az ember, akkor London 5 főbb repülőtere (Heathrow, Gatwick, London City, Stantsted, Luton) közül választhat. A Silverstone-hoz legközelebb lévő Luton repülőtér 80 kilométerre található a pályától, pozitívuma, hogy sok olyan légitársasággal áll kapcsolatban, akik kedvezményes áron indítanak járatokat különböző európai városokból. A Nyugat-Európából érkezők igénybe vehetik az Eurostar vasúti szolgáltatásait is. Az út Párizstól Londonig két és félóra, a retúrjegyek a versenyhétvégéken pedig 89 euróba kerülnek. Pár óra alatt, 160 euróért komppal is meg lehet közelíteni a versenyhelyszínt, valamint rengeteg lehetőség van a busszal vagy vonattal történő utazásra is. Autóval is el lehet jutni a versenyhelyszínre. Londonból körülbelül 90 percet vesz igénybe utazás, de a versenyhétvégéken megnövekedett forgalom beleszólhat ebbe. A pályától húsz perc sétára található a parkoló, ahova korán kell odaérni, ha nem szeretnénk órákon át a sorban állni, valamint előre meg kell venni hozzá a jegyet, különben súlyos pénzbírság várható (Balfour, 2023).

Összefoglalva tehát a Brit Nagydíj helyszínéül szolgáló Silverstone, egy nagyon komoly történelmi múltú visszanyúló taktikás pálya, amelynek leghíresebb ismertetőjelei a magas sebességű kanyarok. Az évek folyamán sok nagy jelentőséggel bíró esemény, csata és győzelem történt a pályán, amelyek bajnoki címek alapjait és karriereket határoztak meg. A versenyzők kiváló készségeinek próbáját jelenti, és az egész versenynaptárban, egyike a leglátogatottabb futamoknak. A hétvége programjai hatalmas élvezetet, szinte fesztiválélményt nyújtanak a látogatóknak. Ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy Silverstone az előkelő harmadik helyet foglalja el a „2023 legjobb 10 klasszikus F1 pályája” szavazáson. A hazai szurkolók tüzesek, barátságos a hangulat, valamint ez a szezon egyik legeseménydúsabb hétvégéje, mind a pályán, mind pedig a pályán kívül (Anon., 2022).

2.3.2. *Japán Nagydíj-Suzuka*

Soichiro Honda, a híres autógyártó alapítója nagyratörő tervekkel rendelkezett. Azt szerette volna, ha a Honda piacvezető vállalattá fejlődik, ezért döntött úgy, hogy a sikeresség eléréséhez szükség van arra, hogy a cég saját tesztpályával rendelkezzen. A feladatra megfelelő személyt a holland tervező John Hugenholtz személyében találta meg, aki 1962-re megépítette a mára már ikonikussá váló „keresztelkedéses” Suzuka pályát. A pálya viszonylag későn került be a Forma-1 naptárába, először 1987-ben rendeztek ott futamot. A magas sebességű pályán, mindig is az egyik legnagyobb vezetési kihívást kínálják, a kígyózó 'S' kanyarok, a két határozottságot jutalmazó Degner⁶, és a veszélyes balkanyar, a 130R⁷ félelmetes élménye mind kiemelkedő pillanatokat okoznak ezen a forradalmi pályán. Ráadásul rendelkezik egy felüljáróval, ami mindig pezsdítő élményeket okoz. Az eredeti tervek szerint a pályának háromszor kellett volna saját maga felett és alatt áthaladnia, de ez végül nem valósult meg (Anon., 2023).

⁶ Ernst Degner német motorversenyző után elnevezett kanyar. Külön kifejezésként létezik még a „Degner-görbe” is, ami motorozásban alkalmazott szóhasználat, amely egy bizonyos szögben történő motorozásra vonatkozik

⁷ A 130R egy kanyar elnevezése, ami onnan ered, hogy a kanyar sugara 130 méter.

A pálya maga 5,807 kilométer hosszú, egyedülálló módon egy nyolcast formál, ami annyit tesz, hogy a már korábban említett felüljárón keresztül vezet a versenyzők útja. Ez egyedülálló a Forma-1-es versenyterek között. Úgy tartják, hogy a világ legérdekfeszítőbb pályái közé tartozik, mivel majdnem az összes kanyartípus fellelhető rajta. Összesen 10 jobb- és 8 balkanyarral rendelkezik. A versenyek alkalmával a pilóták 53 kört tesznek meg, ami összesen 307,471 kilométert jelent. Az elérhető maximális sebesség 328 kilométer/óra, a leggyorsabb kör rekordját pedig Lewis Hamilton tartja, 1 perc 30,983 másodperccel, amelyet 2019-ben autózott meg. Michael Schumacher tudott a legtöbbször itt nyerni, összesen hatszor. A pálya befogadóképessége összesen 155 000 fő.

A Japán Nagydíj majdnem háborút okozott a Honda és a Toyota autógyártó cégek között. A 2007-es és 2008-as Japán Nagydíjakat a Fuji Speedway pályán rendezték meg, amely a Toyota Motor Corporation tulajdonában áll. A pályát eredetileg a 1960-as években építették, és már 1976-ban és 1977-ben is helyszínt adott két Formula-1 Nagydíjnak Japánban. A Toyota 2000-ben vásárolta azt meg, majd Hermann Tilke, német építőmérnököt bízta meg a pálya átalakításával. Miután Suzuka 20 éven át adott otthont a versenynek, aztán két éven keresztül a Fuji Speedway tette ezt meg, eldöntötték, hogy Fuji és a Suzuka váltogatni fogja, melyik pálya rendezi meg a Japán Nagydíjat. Azonban 2009 júliusában a Fuji Speedway bejelentette, hogy nem lesz része a Forma-1 naptárának az akkoriban kialakult globális pénzügyi válság miatt. Azóta minden megrendezésre kerülő versenyt Suzukában tartanak. Habár a Japán Nagydíj 36. felvonásának lehattunk idén tanúi, és már 22 japán pilóta szerepelt a Forma-1 élvonalában, arra még nem volt példa, hogy egy hazai versenyző hódítsa el az első helyezést. A legjobb eredmény eddig két harmadik helyezett, amelyeket Aguri Suzuki 1990-ben és Kamui Kobayashi pedig 2012-ben értek el. A jelenlegi mezőnyben is akad egy japán versenyző a 23 éves Yuki Tsunoda személyében, aki 2022-ben debütált először a hazai versenyen a Scuderia Alpha Tauri színeiben. Így ő vált az első hazai versenyzővé, aki 2014 óta japán közönség előtt mutathatta meg a tudását (Racing, 2022).

2023-ban 222 000 ember látogatott ki a Japán Nagydíj hétvégéjére, amiből 101 000-en a verseny napján tették ezt meg. Ez volt a legnagyobb tömegeket megmozgató futam 2006 óta. Ennek oka nagy valószínűséggel az, hogy 2019 óta most először engedték be minden korlátozás nélkül a nemzetközi szurkolókat (Haldenby, 2023).

A Japán Nagydíj népszerűségéhez az is hozzátartozik, hogy az ottani szurkolók a sport iránti rajongást egy teljesen új szintre emelik. Más országból érkező rajongók számára ez egy kulturális sokkal ér fel. Míg a többi országban a nézők általában két órával a programok előtt érkeznek és a szabadedzéseknek nem szánnak akkora figyelmet, Japánban a szurkolók már nyitásra a pályához érkeznek és ugyanúgy szurkolnak kedvenc pilótáiknak egy szabadedzésen, mintha időmérő vagy maga a futam lenne. Az események végeztével sem sietnek haza, hanem van, hogy zárásig a pálya területén sétálgatnak és kiélvezik a versenyhétvége minden egyes percét, amit ott tölthetnek. A 90-es években arra is sokszor volt példa, hogy mielőtt a versenypálya megnyitotta volna kapuit, a lelkes tömeg a bejárat előtt már órák óta várakozott, volt, aki egész éjjel ott sátrazott, csakhogy az első között jusson be. Ez az a hűség, amit a japán szurkolók tanúsítanak. A versenyen kívül rengeteg más programra is kínálkozik lehetőség. A pálya előtti területen található a Suzuka Circuit Motopia nevezetű élménypark, ahol különböző hullámvasutakat, óriáskereket és akadálypályákat lehet kipróbálni. Mint minden versenyen, itt is megtalálhatóak a különböző ajándékboltok, ahol mindenki megtalálja kedvenc csapatának vagy versenyzőjének a nevével ellátott termékeket, Suzukában azonban ezek a boltok is egy teljesen más szintet képviselnek. Az üzletekben a világon összes fellelhető rajongói tárgyakból lehet válogatni, csapatruházaton keresztül a bukósisakokig, de lehet találni a gumibroncs-szállítók és különböző szponzorok kínálatából is darabokat, amelyeket a világon máshol nem igazán látni. A rajongók a futamra is sajátos öltözékekben jelennek meg. Versenyautót formáló kalapok, változatos arcfestések és a konkrét versenyruházatban érkezők sem okoznak meglepetést. A versenyzőknek értelemszerűen nagyon jól esik ekkora rajongásban részesülniük, valamint az is nagyon fontos, hogy a japán közönség hihetetlen kedvességgel fordul az összes versenyző felé. A „kedves” jelző furcsán hangozhat, de ebben az esetben azt jelenti, hogy Suzukában nem jellemző, hogy bármelyik pilótát is kifütyüljék, vagy bármilyen formában

rosszindulatot fejezzenek ki feléjük. Sokan nem gondolnák, hogy a Forma-1 a fizikális terhelés mellett, mekkora hatással van a versenyzők mentális egészségére is. Képzeljük csak el milyen érzés lehet, ha több ezer ember egyszerre kiabál a veszünkét kívánva. A japán rajongók elkötelezettségét mutatja az is, hogy a lelkesedésük akkor sem esett vissza, amikor épp nem volt japán versenyző vagy motorgyártó a rajtrácson. Ezt nagyban segíti a szurkolóknak az a felfogása, hogy az F1-et egy hatalmas, univerzális, nemzetközi dolognak tartják, amiben mindenkinek helye van (Anon., 1998). Összehasonlításképp egy másik versenyhelyszín, ami a szurkolóiról híres nem más, mint Monza. A Ferrari otthonául szolgáló pálya atmoszférája egészen hihetetlen és jó értelemben színpadias, ám itt koránt sem ritka a fújogás vagy az utálkozás. Az itteni olasz szurkolók inkább magának a csapatnak, a Scuderia Ferrarinak szurkolnak mintsem pilótáknak. Ezért fordulhat az elő némeéy esetben, hogy saját pilótáikat is bántó jelzőkkel illetik, ha azok nem teljesítik az elvárt eredményeket.

A 2024-es évtől a Japán Nagydíj jelentősége megváltozhat. A következő szezonban április 5-7.-ig fog tartani, ezzel ez válik az idény negyedik versenyévé. Nagy váltás ez ahhoz képest, hogy eddig mindig a szezon vége felé tartották és számtalanszor dőlték itt el a világbajnoki címek. Legutoljára Max Verstappen szerezte itt meg második világbajnoki címét, 2022-ben. A váltás oka a különböző időzónák. A versenyzők számára nagyon megterhelő, hogy 5 kontinensen, 20 országban versenyeznek, így a szervezők próbálták úgy alakítani, hogy 2024-ben az azonos, vagy csak kis mértékben eltérő időzónában lévő versenyek egymás után következzenek. Ez logisztikai szempontból sem utolsó, hiszen így a szállítás is könnyebben megoldható, valamint költséghatékonyabb is.

Japán egy elég költséges turisztikai desztináció, főleg, ha a szálláshelyek és az odautazás költségeit vesszük, de meg kell említenünk, hogy az utóbbi pár évben a japán jen értéke csökkent sok fontosabb devizával szemben (különösen az amerikai dollárral), ez pedig motiváció lehet az odautazók számára. A versenypálya közelében csak kevés szállás található, ezért érdemes a kb. 60 kilométerre lévő Nagoyában tartózkodni és onnan vonattal bejárni a verseny helyszínére. Szerencsére a versenyhétvége jegyei az egyik legolcsóbbak a többi helyszín közül. Legkedvezményesebben körülbelül 495 dollárból

lehet megvalósítani a hétvégét. A 3 napos általános belépőjegy 105 dollár, 3 éjszaka egy kollégiumi ágyas hostelben 150 dollárra jön ki, a 3 napi vonatozás Nagoyából Suzukába pedig 240 dollár. Ha jobb helyről és ülve szeretnénk nézni a futamot akkor a jegyünk ára 340 dollár lesz, egy három csillagos hotel Nagoyában 3 éjszakára 450 dollár személyenként, ha valakivel osztozunk a szobán (twin share), és ha az odajutás színvonalán is javítanának az hozzávetőlegesen 450 dollár. Így a hétvége összesen 1240 dollárba kerül. Ha pedig valaki felsőkategóriás élményre vágyik, annak a hétvégeje nagyjából 5250 dollárra fog kijönni. Az F1 Experinces Champions Club jegycsomag 3600 dollár, egy négy csillagos hotel 3 éjszakára 750 dollár (twin share), a pályára való kijutás pedig 900 dollár. De természetesen ezekhez az árakhoz még annak a költségét is hozzá kell számolnunk, hogy valaki egyáltalán eljusson Japánba, illetve nagy valószínűséggel másra is fog még költekezni az ott-tartózkodása alatt (Balfour, 2023).

Suzuka a kilencedik helyen áll a „2023 legjobb 10 klasszikus F1 pályája” szavazáson. A pilóták is nagyon szeretik egyéni formája, technikássága és nagy sebességű kanyarjai miatt. A pálya első szektoránál kevés jobb hely van, hogy éles helyzetben figyeljünk meg egy Forma-1-es autót. A pálya gyors emelkedése és süllyedése miatt bekövetkező hirtelen irányváltások miatt ez lenyűgöző nézőhely a versenyzők pedig ugyanúgy tudják élvezni, mint a rajongók. Ez a szakasz, ahol megfigyelhető a jármű aerodinamikai teljesítménye, és a kormány mögött ülők itt tapasztalhatják meg igazán az őket befolyásoló G-hatásokat. A korábban említett 130R pedig egyike az F1 legikonikusabb kanyarjainak, ahol szinte minden egyes körben érkézfeszítő eseményeknek lehetünk szemtanúi.

Igaz 2024-től a naptár első felében lesz megtalálható a futam, ez az azonban nem változtatja meg Suzuka történelmi jelentőségét. A 36 év alatt tizenháromszor itt koronázták meg az az évi világbajnokot. A pálya izgalmassága mellett, itt van jelen a világ egyik legszenvedélyesebb és vendégszeretőbb rajongótábora, akik akkor is megtöltik a lelátókat, ha csak a szabadedzésekről van szó. A pilóták gyakran kapnak impozáns kézzel készített ajándékokat a szurkolóktól, akik mindig találnak valamilyen új módot, hogy különleges módon fejezzék ki támogatásukat és rajongásukat a versenyzők felé. A pálya mellett található élménypark számos programot kínál a látogatóknak,

valamint amikor a száguldó cirkusz ide látogat a versenyzők is mindig bónusz tartalmakkal készülnek a közösségi média felületeiken, hogy valamit visszaadjanak a hazai szurkolóknak abból a lelkesedésből és szeretetből, amiben a ők az egész versenyhétvége folyamán részesülnek.

2.3.3. Amerikai Nagydíj-Austin

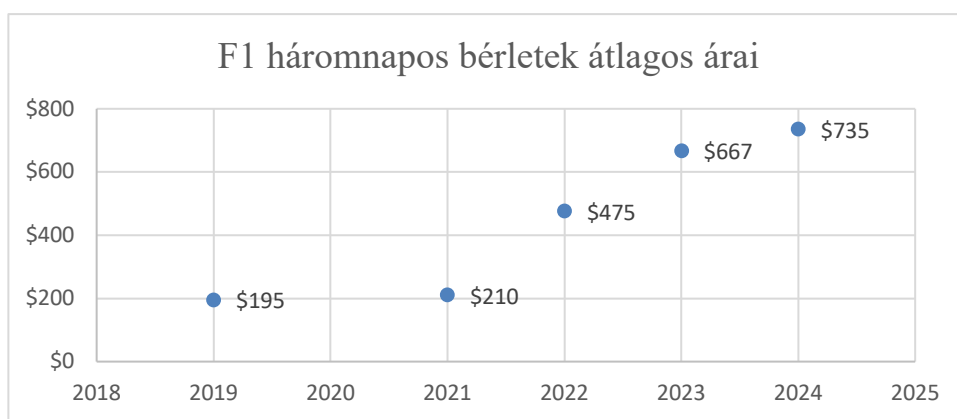
Az Amerikai Nagydíj évekig különféle helyszíneken zajlott, mire 2012-ben megtalálta végleges otthonát, Austinban Texasban. A Circuit of the Americas (COTA) 2012-ben nyitotta meg kapuit. A pályát Hermann Tilke német építómérnök tervezte közösen a HKS nevezetű amerikai építész irodával. Az építés során sok nehézség felmerült, ami miatt az átadás sokkal későbbre sikeredett, mint szerették volna. A 2007-es év óta ez volt az első nagydíj, amit az Egyesült Államokban tartottak. Az Egyesült Államok kapcsolata a Forma-1-gyel 1950-ben kezdődött. Az Indianapolisi 500 mérföldes versennyel (Indy 500) indult, ami egykoron rendszeres esemény volt az F1 naptárjában. 1950 és 1960 között számított bele az FIA bajnokságába, de hivatalosan sosem nevezték Amerikai Nagydíjnak. Más szabályok vonatkoztak rá, mint a többi futamra, így a csapatoknak egy teljesen új, más felépítésű autót kellett tervezniük és megépíteniük ezekre a versenyekre. A futam ezután átköltözött Sebringbe (Florida), majd a kaliforniai Riverside Raceway-re, ahol már az Amerikai Nagydíj néven beszéltek róla. Egyik helyszín sem bizonyult közkedveltnek. 1960-tól, majdnem két évtizeden át Watkins Glen lett a futam állandó jellegű otthona. 1976-ban átnevezték, és az Egyesült Államok Keleti Nagydíja néven futott tovább. Ennek az volt az oka, hogy egy második amerikai futam is bekerült a naptárba az Egyesült Államok Nyugati Nagydíja néven, amelyet a kaliforniai Long Beach utcáin rendeztek meg. Taktikás, utcai pályaként hatalmas sikert aratott, sokan a monacói pályához hasonlították. A 80-as években a nagydíj sokat mozgott az országon belül. Rendeztek futamokat Las Vegasban, Detroitban és Dallasban is. 1982 az Egyesült Államok vált az első olyan országgá, ami 3 futamot is tartott egy szezonon belül. Az Amerikai Nagydíj név 1989-ben tért vissza hivatalosan, amikor Phoenixben tartottak futamot. A helyszín azonban nem vált be, a versenyzők és a rajongók sem voltak megelégedve vele, így három év után törölték a versenyt. A 90-es évek hátralevő részében

a Forma-1 nem látogatott többet Amerikába. A száguldó cirkusz 2000-ben visszatért, amikor is Indianapolisban rendeztek futamot, 1960 óta először. A verseny hatalmas sikert aratott, a rajongók hatalmas lelkesedéssel fogadták az esemény visszatérését, tekintve, hogy ez volt a leghosszabb időszak az F1 történetében, amikor nem rendeztek futamokat az Egyesült Államokban. A versenyhétvége népszerűsége töretlen volt, de 2005-ben olyan esemény történt, ami az elmúlt évek sikerét semmissé tette. A 2005-ös futam ezzel a névvel került be a történelem könyvekbe: A Forma-1 legsötétebb napja Amerikában (Formula 1's darkest day in America). 2005-ben még nem létezett az a szabály, hogy csak egyetlen gumiellátó cég lehet jelen az F-1-es mezőnyben, ezt csak később 2007-ben hozták meg, de a 2005-ös események nagyban hozzájárultak a döntéshez. 2005-ben az egyik abroncsgyártó cég a Michelin volt. A szabadedzéseken több csapat autója is defektet kapott, minden ok nélkül, ezért arra következtettek, hogy a gond a gumik minőségével volt. A helyzet addig fajult, míg a verseny napján a felvezető kör után a tíz csapatos mezőnyből heten visszahívták autóikat és nem engedték őket rajthoz állni. A futamon csupán hat autó vett részt. A szurkolók értelemszerűen dühöngtek és kártérítést követeltek. Ez hatalmas nyomot hagyott magán a futamon és még abban az évben szárnyra keltek olyan pletykák, hogy a versenyt azonnali hatállyal eltörlik. Ez nem történt meg rögtön, de végül 2007-ben tartottak utoljára versenyhétvégét Indianapolisban (Anon., 2022).

Austin 2010-ben kötött szerződést a Forma-1-gyel, ami tíz évre szólt. Nem rendelkeztek semmilyen pályával, egy teljesen újat kellett építeniük Így 2012-ben elstartolhatott az első futam a magányos csillag államában⁸. Nem okozott nagy meglepetést, hogy a szenvedélyes texasi közönség nagy lelkesedéssel fogadta a Forma-1-et. Több mint 100 000 néző kísérté figyelemmel a versenyt. A COTA 5,513 km hosszú, 56 körös, összesen 308,405 kilométert tesznek meg rajta. A leggyorsabb köridő rekordját a Ferrari monacói pilótája Charles Leclerc állította be 2019-ben, 1 perc 36,169 másodperccel. Legtöbbször Lewis Hamilton állhatott fel a dobogó legfelső fokára, összesen hatszor.

⁸ Texast gyakran nevezik a magányos csillag államának (Lone Star State)

Befogadóképessége 120 000 fő. Tipikus modern pályának van elkönyvelve, de néhány kanyarja ismerősnek tűnhet a rutinosabb nézőknek. Az egyes fordulópontokban megjelennek Silverstone gyorskanyarjai, Suzuka S görbéje vagy a ma már naptárból kikerülő Hockenheim stadion szakasza. Austint ma már Amerika egyik legvonzóbb városaként tartják számon. Erre utalhat a város nem formális mottója: „Keep Austin weird” vagyis „Tartsd meg Austint egyedinek”. Kiváló ételek, pulzáló éjszakai élet és a cowboy életérzés mind egyhelyen fut itt össze (Anon., 2020). Az austini futam mindig koncertekkel és izgalmas programokkal egybekötött hétvége. Rengeteg hírességgel lehet ilyenkor találkozni. A nagydíj árai komoly emelkedésen mentek keresztül 2019 óta.



2. ábra: Az Amerikai Nagydíj jegyárainak alakulása (2019-2024)

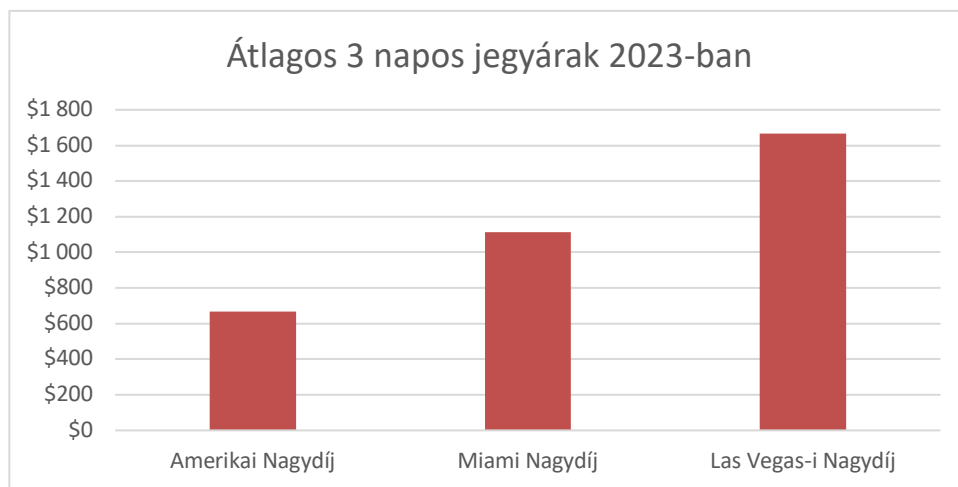
Forrás: A Forma-1 hivatalos oldalának adatai alapján, (saját szerkesztés)

Ez több versenyhelyszínre is igaz, de mivel az amerikai dollár értéke jóval megerősödött a többi valutához képest, így már maga a beutazás sem egy olcsó mulatság. A hétvégét legolcsóbban 840 dollárból lehet kihozni. Az három napos általános belépőjegy 300 dollár, egy kollégiumi ágyas hostel három éjszakára 240 dollár, a közlekedés és egyéb kiadások pedig körülbelül 300 dollárba kerülnek. Ha egy kicsivel növelnénk az ott-tartózkodásunk színvonalát, akkor a hétvégénk 2080 dollárba fog kerülni. A négyes kanyarba szóló jegyek, amik közepes minőségű ülőhelyeknek számítanak 880 dollárba, egy háromcsillagos hotel, három éjszakára 600 dollár / fő (twin share), a pályára való kijutás és költekezés pedig 600 dollárba kerül. Ha pedig egy igazán fényűző programsorozatot szeretnénk és nem sajnálunk magunktól semmit, azt körülbelül 7600

dollárból tudjuk megtenni. Az F1 Experinces Champions Club jegycsomag 5499 dollár, egy négycsillagos hotelben három éjszaka 1200 dollár fejenként (twinshare), a további költségek pedig 900 dollár körül mozoghatnak (Balfour, 2023).

Az Amerikai Nagydíj 2020-ban elmaradt a pandémia miatt, ezért 2021-ben hatalmas népszerűségnek örvendett a versenyhétvége. A 2021-es szezon pedig az egyik, ha nem a legizgalmasabb összecsapásnak számít a Forma-1 történetében, amikor is Max Verstappen és Lewis Hamilton között az utolsó futam, utolsó körében dőlt el, hogy ki lesz abban az évben a világbajnok. Egy ilyen eseménydús versenyév után nem okozott nagy meglepetést, hogy 2022-ben még többen szerettek volna személyesen jelen lenni a futamokon, ezért a megnövekedett kereslet miatt az árak rohamosan emelkedtek. Igaz, az elmúlt két szezon nem hozott olyan mértékű izgalmakat, mint a '21-es de ez nem állt a rajongók útjába. A népszerűség fokozása érdekében az F1 összeállva a Netflix médiaszolgáltatóval 2019-ben piacra dobta a „Drive to Survive” magyarul „Hajsz a túlélésért” című sorozatot, ami a Forma-1 kulisszái mögé enged betekintést. Nem titok, hogy a DTS az Egyesült Államokban élő rajongók részére lett megalkotva, ezzel is ismertebbé téve ott a versenysorozatot. A stáb elutazik a versenyhétvégekre, lefilmezik mindent, ami ott történik, interjúkat készít a versenyzőkkel és a csapatfőnökökkel. Így megláthatjuk, hogyan zajlik le a forduló, kicsivel jobban megismerhetjük a pilóták személyiségét, gondolkodásmódját és érzéseit, amíg ők reagálnak az adott hétvégén történő esetleges balesetekre, büntetésekre vagy bármilyen eseményre. Ez a sorozat nem a technikai sajátosságokról szól vagy arról, hogy hogyan épül fel egy versenyautó. Sokan kritizálják az miatt, hogy szándékosan drámát generál és olyan összetűzéseket nagyít fel, amelyek a valóságban egyáltalán nem rendelkeztek ekkora horderővel. Max Verstappen például nem volt hajlandó részt venni a sorozat harmadik évadában, mivel nem értett egyet azzal az iránnyal, ami felé a show haladt. A kritikák ellenére a sorozat eddig több, mint 6,8 millió nézőt hozott. A nézők 54%-a férfi legnagyobb arányban (31%) életkoruk 18 és 29 év között van, a 2022-ben a megkérdezett rajongóknak a 30%-a pedig azt válaszolta azt, hogy a Drive to Survive volt a fő oka annak, amiért elkezdtek figyelemmel kísérni a sportot (Shea, 2023). A hazai szurkolók idén igazán izgatottak lehetnek hiszen nyolc év óta először volt ismét amerikai versenyző a rajtrácson, Logan Sargeant

személyében. A Williams 22 éves versenyzője egy elég gyenge szezonon van túl, de szerződését 2024-ig meghosszabbítottak, így lesz még ideje bizonyítani. Az elért sikereknek köszönhető, hogy két új helyszínen is rendeznek futamot Amerikában. 2022-ben debütált a Miami Nagydíj, 2023-ban pedig Las Vegasba tértek vissza a versenyzők. Mivel ezekről még csak újonc futamokként tudunk beszélni, nem meglepő, hogy még mindig toronymagasan az Amerikai Nagydíj vezeti a kedvencek listáját. Áraiban is ez a legkedvezőbb, valamint 2023-tól a hétvégéjén sprintfutamot is rendeznek, így a nézők több élménnyel lehetnek gazdagabbak ugyanazon az áron.



3. ábra: Az Egyesült Államokban rendezett nagydíjak árainak összehasonlítása

Forrás: (Balfour, 2023), (saját szerkesztés)

A sprintfutamokat 2021-ben iktatták be a naptárba. Ez annyit jelent, hogy a hétvége menetrendje megváltozik. A sprint maga egy körülbelül 100 km-es távú verseny (pálya hosszától függően változhat a terjedelme), ami 25-30 percig tart. Pontot tíz helyett csak az első nyolc versenyző kap. Az első nyolcat, a második hetet és így tovább. Az itt megszerzett pontok ugyanolyan jelentőséggel bírnak, mint a vasárnapiak. A hivatalos futam vasárnap van szokott időben, de az ahhoz tartozó időmérőt szombat helyett pénteken tartják meg, így a szokásos három szabadedzés helyett csak egyre van a pilótáknak lehetősége. A szombat teljes egészében a sprintté. Külön időmérő tartozik hozzá, ami teljesen úgy zajlik, mint a hagyományos versenyeké (Cobb, 2023).

Az F1 és Amerika története sokszínű és szerteágazó volt az évtizedeken során, ám jelen pillanatban úgy tűnik, hogy be van biztosítva a jelenléte. A COTA szerződését meghosszabbították 2026-ig, Miami 2031-ig van naptáron, Las Vegas pedig 2032-ig. Így úgy tűnik, hogy egy jó darabig nem maradunk amerikai nagydíj futam. Sokakban felmerül a kérdés, hogy Miami és Las Vegas mekkora befolyással lehet a Texasban rendezett futamokra, hiszen mindhárom futam az amerikai életérzést kívánja átadni és egymásra licitálva próbálják a másikat túlragyogni. Több csillogást, nagyobb sztárokat, vakmerőbb programokat próbálnak nyújtani, ami az árakban is meglátszik. A látszathoz arra lehet következtetni, hogy egyelőre Austint nem fogják letaszítani a trónról. Elvégre ez volt az a futam, ami újra felélesztette a Forma-1 kultúráját egy sötétebb időszak után. A versenyzők is jó véleménnyel vannak a pályáról bár hozzá kell tennünk, hogy évek óta visszatérő gond, hogy a COTA aszfaltja egyenetlen ezért az autók nagy mértékben pattognak rajta, ami nem tesz jót a padlólemeznek. Ennek oka, hogy a pálya mocsaras területre lett építve és az idő múlásával az egyenetlenségek egyre nagyobb mértékben alakulnak ki (Parkes, 2023). Ez a probléma azonban elenyésző azzal szemben, ami idén történt a Las Vegasban rendezett első szabadedzésen. A Las Vegas-i Nagydíj, mint már korábban említettem utcai futam, ebből adódóan az aszfalton megtalálhatóak olyan elemek, amik egy hivatalos versenypályán nem, mint például a csatornafedelelek. Amik alapjáraton nem kellene, hogy gondot okozzanak, ha az utasításoknak megfelelően le vannak rögzítve. A rendezők azonban ezeknek a rendelkezéseknek nem tettek eleget, így történt, hogy amikor a Ferrari spanyol pilótája Carlos Sainz áthaladt az egyik ilyen fedél felett, az a nagy sebesség hatására kilöködött komoly károkat okozva az autóban. A csapatnak ezért ki kellett cserélni a Ferrari erőforrását, ami egy tíz-helyes rajtbüntetéssel járt. A kár akkora volt, hogy a versenyző nem is tudta folytatni a szabadedzést, amit végül csupán 10 perc után megszakítottak. A második szabadedzést csak úgy lehetett megkezdeni, ha az ominózus csatornafedeleket rögzítik, hogy ne forduljon elő több baleset. Ez elég sok időbe beletelt, így a második szabadedzés éjfél utánra nyúlt, ami azzal járt, hogy a nagydíj személyzetének munkaideje lejárt és mivel Amerikában nagyon szigorúan veszik a munkaórák számát a nézőközönséget egyszerűen hazaküldték, mivel nem volt ki felügyelje őket. A pilótáknak általánosságban gondjuk szokott lenni azzal, ha a szervezőség inkább a „show”-ra koncentrál, mint magára a versenyre. Ezt idén Las

Vegasban és Miami-ban is észlelni lehetett. Las Vegasban a nyitóceremóniát találták nevetségesnek, ahol a pilótáknak egy emelvényen kellett állniuk, amíg bemutatták őket. Max Verstappen szerint úgy néztek ki mint a bohócok és kritikusan csak annyit fogalmazott meg, hogy maga a rendezvény „99% show és csupán 1% sport esemény” (Jackson, 2023). Miami-ban is hasonló volt a helyzet. A problémát az okozta, hogy a futam kezdete és a versenyzők felkomferálása között nem telt el egészen egy óra, a pilóták elmondásuk alapján pedig nehezebben tudtak a versenyzéshez megfelelő lélekállapotba kerülni. Bobby Epstein, a COTA vezérigazgatója nem tart attól, hogy a két új futam nehézségeket fog okozni, mert az amerikai rajongó tábor folyamatos növekedése igényli a három verseny jelenlétét. Elmondása alapján a pályát folyamatosan fejlesztik a rajongók igényei szerint és nagy előnyük az, hogy sokkal nagyobb tapasztalattal rendelkeznek, mint vetélytársaik. Az Amerikai Nagydíj sok nézőt veszített 2015-ben amikor a Mexikói Nagydíj visszakerült a kínálatba, de túllendült a nehézségeken. Epstein szerint Las Vegasban a sok szórakozási lehetőség miatt a versenynek nem lesz meg a tipikus hangulata, olyan lesz, mintha egy színházi előadást néznének meg, mert utáni mindenki a kaszinókban fogja tölteni az idejét. Persze ilyen hamar még nem lehet pontos következtéseket levonni, de azt kijelenthetjük, hogy Amerikai Nagydíj 2026-ig még kétségtávolan biztonságban van (Cooper, 2022).

2.3.4. A vizsgálat eredményei

Minhárom futam különböző erősségekkel rendelkezik. Én elsősorban azt vizsgáltam meg, hogy ár-érték arányban melyik a legmegfelelőbb a rajongók számára. Számításaim során a háromnapos bérletek áraival, az ott-tartózkodás alatti költségek alapjául pedig a „közepes” opciókkal számoltam.

Az árakat tekintve az Amerikai Nagydíj a legdrágább a maga átlagos 667 dolláros bérletével. Külföldiként, ha Európából szeretnénk menni, a legmegfelelőbb repülőtér a Londonban található Heathrow, ahonnan átszállás nélkül juthatunk el Austinba. Az egy főre szóló jegy turista osztályon, az odaútra 1400 dollár, a [flightconnections.com](https://www.flightconnections.com) alapján. Az oda-visszaút 2800 dollár, a költségek pedig 2080 dollár, összesen 4880 dollár. Az Amerikai Nagydíj egyik erősségének tartja azt, hogy a versenyen kívül közkedvelt

előadók koncertjein is részt tudnak venni a látogatók. Az idei hétvége főelőadója a holland DJ Tiesto volt, akinek a 2023-as turnéján a legdrágább jegy 282 dollár volt a TicketSmarter alapján. Maga verseny sem tartozik a szezon legizgalmasabb futamai közé és mint korábban kifejtettem az amerikai futamok összessége inkább a showműsorról szól, mint magáról a versenyzésről, de pozitívum, hogy azon a hétvégén sprintfutamot tartanak, így több akciót van lehetőségünk átélni.

A Brit Nagydíj a második helyen áll ár szempontjából, a háromnapos bérlet 556 dollárba kerül. Silverstone-ba rengeteg különböző módon lehet eljutni. Repülővel a Frankfurt-London út egy főre, turista osztályon oda-vissza 180 dollár. A versenyhétvége alatt elköltött összeg 1280 dollár, ez összesen 1460 dollár. A naptár egyik legérdekfeszítőbb futamáról van szó, az izgalmakhoz az időjárás kiszámíthatatlansága is hozzátartozik. Ezen a versenyhétvégén is temérdek program várja a látogatókat, a koncertek közül a legkiemelkedőbb előadást a Black Eyed Peas nyújtotta, az együttes koncertjegyei átlagosan 419 dollárért kelnek el a SeatGeek adatai szerint. Silverstone hatalmas történelmi jelentőséggel is bír a Forma-1 múltjában, a pálya kialakítása pedig a legjobb és leglátványosabb teljesítményt hozza ki az autókból és a pilótákból egyaránt (Balfour, 2023).

Az általam vizsgált három futam közül a Japán Nagydíj jegyárai a legolcsóbbak, átlagosan 341 dollárba kerülnek. Európából két repülőtérrel indul járat, egy átszállással Nagoyába. Helsinkiből körülbelül 1500 és Frankfurtból nagyjából 1100 dollárért. A hétvégén a kiadások, nagyjából 1240 dollárba fognak kerülni. Összesítve az ottlétünk költségei, ha Frankfurtból indulunk 2340 dollárra fognak kijönni. A Japán Nagydíjon nem rendeznek olyan koncerteket, mint amiket az előző két esetben felsoroltam, de így is sok lehetőség van rá, hogy eltöltsük a szabadidőnket. Maga a japán kultúra megtapasztalása is egy csodálatos emlék lehet, valamint ne felejtsük el, hogy ezen a futamon szerezhethetjük a legjobb rajongói élményeket az egész naptárban.

Összesítve az adatokat, arra a következtetésre jutottam, hogy az általam felsorolt három lehetőség közül a Brit Nagydíj lehet a legjobb választás azok számára, akik személyesen szeretnének látni egy Forma-1-es futamot. Ez a legolcsóbb, közelsége miatt, ide a

legkönnyebb eljutni, a programok színvonala is kiemelkedik és ami a legfontosabb lehet egy szurkoló számára ez a pálya nyújtja a legizgalmasabb versenyélményt, nem csak az általam felsorolt futamok közül, hanem az egész naptárban.

2.3.5. *Javaslatok*

A sport népszerűségét az is jól mutatja, hogy amint egy adott hétvége jegyeit eladásra bocsájtják, szinte rögtön megveszik a jórészét. Például a 2023-as Magyar Nagydíjra már 2022 decemberében nem lehetett jegyet kapni. A versenypályák kapacitását nem tudják annyira megnövelni, amekkora igény lenne rá, mivel az a szurkolói élmény és a biztonság rovására menne. Két lehetőség van arra, hogy ezt a problémát orvosolni tudják. Az első és elég költséges vállalkozás, ha új versenyhétvégeket iktatnak be vagy régieket élesztenek újra. Mindkettő elég hosszadalmas és bonyolult feladat. 2024-ben a Kínai Nagydíj fog visszatérni a kínálatba, de ennek a futamnak a visszahozása nem járt sok nehézséggel, mivel utoljára 2019-ben járt ott a száguldó cirkusz, tehát a pálya jó állapotban van és a boxutca kialakítása is megmaradt, a lelátóknak sem esett semmi bántódása az elmúlt négy évben. Ezért ott csak kisebb simításokat kellett eszközölni, hogy újra használható legyen. Ha például egy olyan versenyhétvégét hívnának vissza, mint a Dél-afrikai Nagydíj, amit utoljára 1993-ban rendeztek, a szervezőknek elég sok nehézséggel kellene szembenézniük, mire a pályát a jelenlegi Forma-1-es színvonalra tudnák emelni. A másik, pénztárcabarátabb lehetőség az egyre növekvő rajongói tömegek kielégítésére az lehet, ha megpróbálnak javítani azokon a naptárban szereplő hétvégeken, amelyek nem rendelkeznek akkora népszerűséggel. Egy ilyen projektre lenne megfelelő a Spanyol Nagydíj intézménye Barcelonában. A verseny árai nem magasak, európaiként könnyen eljuthatunk oda és a tengerpart miatt akár egy vakációval is egybeköthetjük az ottlétünket. Népszerűtlenségének oka maga a pálya kialakítása, mert mindenből van benne egy kicsi. Alacsony, közepes és magas sebességű kanyarok is megtalálhatóak ott, amiknek nehézsége nem okoz problémát a pilótáknak sem, ezért gyakorló pályának is nevezik. Ehhez a tényhez az is hozzájárul, hogy gyakran ezen a pályán végzik a szezon előtti teszteléseket. A versenyzők már megszokták és nem okoz nekik izgalmat, ebből adódóan a szurkolókat sem csigázza fel úgy. Érdeemes lenne elgondolkodni a pálya

változtatásán, hogy biztosítsák a helyüket a következő években (Valantine, 2023). Idén felröppent egy pletyka, hogy 2026-tól Madridba fognak nagydíjat rendezni. Barcelona szerződése 2026 végéig tart, így, ha megvalósul a madridi terv, akkor abban az évben két spanyol futamot tekinthetünk meg. Arra nincs sok esély, hogy ezt az azutáni években is megtartsák, ezért Barcelonának mindenképpen lépnie kell valamit, ha nem akar elszakadni az F1 világtól (Saward, 2023).

Időnként minden pályának kell változásokat eszközölnie. Idén jelentették be, hogy a Magyar Nagydíj szerződését 2032-ig meghosszabbították, de azért, hogy ez létrejöjjön a Hungaroringnek eleget kell tennie annak a feltételnek, hogy a pálya és annak területe megújul. Az operatív központ, a főépület, a paddock és a főlelátó is komoly fejlesztésen megy majd keresztül. Egy modern berendezésű pálya megalkotása a fő cél, ami eleget tesz minden sportszakmai igénynek. Ennek keretében létrehoznak négy technikai és 36 versenyboxot is, kiegészítve a főépülethez tartozó versenyirányítási központtal, vendéglátó- és VIP-területekkel, valamint a paddock-terület kibővítésével (Hungaroring Média, 2023).

3. KUTATÁS

Kutatásom kvantitatív jellegű, felderítő kutatás, melyet az általam elkészített kérdőív ad. Kitöltése névtelenül és önkéntesen zajlott, internetes felületen. Kutatásom célcsoportját a témának megfelelően a Forma-1 rajongók adták, így olyan szurkolókkal töltöttem ki a kérdőívet, akik figyelemmel követik ennek a sportnak a történetét. A kérdőívben 129 rajongó adatait tudtam elemezni, az adatok felvétele az internetes felületen, 2023.10.11-én kezdődött meg és 12.06-ig folyamatosan érkeztek a válaszok. Kérdőívem általános kérdésekkel indult (kitöltő neve, születési éve, hol él életvitelszerűen). Ezt követően a Forma-1-hez fűződő viszonyukról szólt a kérdéssor (egy szezonban hány futamot néznek meg, milyen platformon teszik ezt meg, milyen tényezők játszanak közre, ha arról van szó, hogy kilátogassanak-e egy futamra). Aztán az utolsó kérdéscsoportban pedig rákérdeztem a tapasztalataikra, amiket akkor szereztek, amikor utoljára vettek részt személyesen egy versenyhétvégén.

3.1. Eredmények

1. Kérdés:

„Neme?”



4. ábra (saját szerkesztés)

Érthető módon a férfiak vanna többségben, lévén, hogy a motorsportok inkább egy maszkulin vonalon mozognak. De az elmúlt években a nők nézettségi aránya is emelkedésnek indult.

2. Kérdés

„Születési éve alapján, melyik generációba tartozik?”

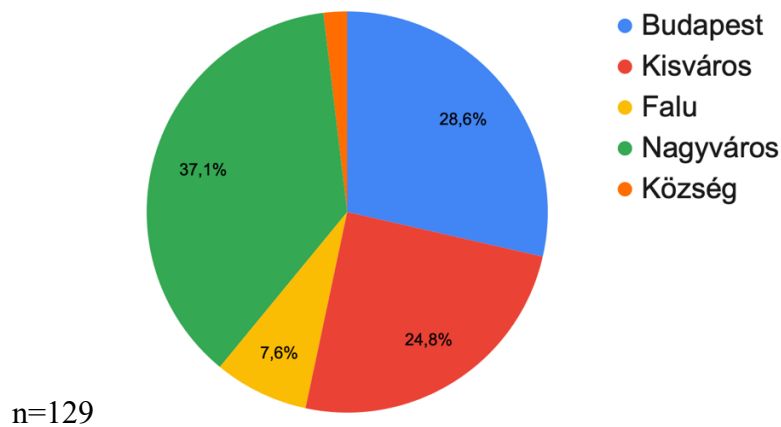


5. ábra (saját szerkesztés)

Az általam megkérdezett embereknél az 1965 és 1980 között születettek körében a legnépszerűbb a Forma-1. Ennek egyik oka az lehet, hogy az első Magyar Nagydíj 1986-ban volt és az X-generáció tagjai, abban az évben pont olyan életkorban voltak, amikor az efféle rendezvények vonzóak lehettek a számukra, valamint a Schumacher-korszakot is teljes fényében élhették meg, mint oly sok más kiváló pilóta karrierjét. A Forma-1 korai évei Magyarországon nagy hatást gyakoroltak arra, hogy a mai napokban hogyan viszonyulunk a sporthoz. A rendszerváltás időszakában nagy dolognak számítottak az efféle „nyugati” dolgok. A Forma-1 egy távoli, elérhetetlen dolognak tűnt a középosztály számára, ami egyszer csak Magyarországon is elérhetővé vált, ezzel a Nyugat egy kis darabját elhozva hazánkba.

3. Kérdés

„Hol él életvitelszerűen?”



6. ábra (saját szerkesztés)

Ez a kérdés abból a szempontból lehet érdekes, hogy aki nagyobb településen, esetleg magában a fővárosban lakik, az a személy nagy valószínűséggel magasabb fizetéssel rendelkezik, mint egy olyan ember, aki egy faluban vagy községben éli mindennapjait. A Forma-1-es versenyek nem tartoznak az olcsó szórakozási lehetőségek közé, így inkább a közép- és felső osztály köreiből népszerűek. Ezt a kérdőívben megadott válaszok is alátámasztják, hiszen a kitöltők több, mint 65%-a Budapesten vagy nagyvárosban lakik. A Budapesten élők számára azért is népszerű választás lehet az F1, mivel könnyebben kijutnak Magyaróra (ahol a Hungaroring található), mint egy olyan személy, aki az ország másik feléből érkezik, illetve szállást sem kell külön keresniük.

4. Kérdés

„Szokott-e Forma-1-es futamot nézni?”

Ezt a kérdést arra szántam, hogy megsűrjem a kitöltők összetételét és olyan mintát kapjak, ami megfelelő alap a kutatásom számára. A kitöltők 91,4%-a szokott Forma-1-es futamot nézni, ami 118 fő.

5. Kérdés

„Egy szezonban körülbelül hány futamot szokott megnézni?”

A naptárba egyre több futamot vesznek fel, aminek oka az egyre növekvő népszerűség. Ez a növekedés a versenyeken személyesen résztvevő és a tévé előtt ülő rajongókra is igaz. Valamint, ahogy korábban említettem a futamok árai miatt elég kevés az olyan, aki úgy vesz részt a fordulókön, hogy nem is szereti magát a sportot. A megkérdezettek 29,2%-a 20-nál több futamot tekint meg a TV-ben, 30,2%-uk 15-20 versenyt követ figyelemmel, 17,7% 10-15 és 15,6% 5-10 versenyben érdekelt. Csupán 7,3% az a réteg, aki kevesebb, mint 5 futamot néz meg.

6. Kérdés

„Milyen platformon/platformokon szokott Forma-1-es futamot nézni?”

Itt egy kitöltő több választ is meg tudott adni Ennek arányában a televíziót 114-en választották (95,8%), az online közvetítést 34-en (28,1%), az applikációt pedig csak 5-en (4,2%). Ez nem meglepő, mert a televízió a legkényelmesebb és legegyszerűbb megoldás. Az online közvetítések gyakran akadoznak és a képminősége is változó, az applikáció pedig inkább az eredmények megtekintésére és hírek olvasására szolgál.

7. Kérdés

„Járt-e már Ön Forma-1-es futamon?”

Szintén egy szelektáló kérdés a pontosabb mintavételért. A válaszadók 87,5%-a járt már Forma-1-es futamon, ami 104 fő.

8. Kérdés

„Ha igen, hányszor?”

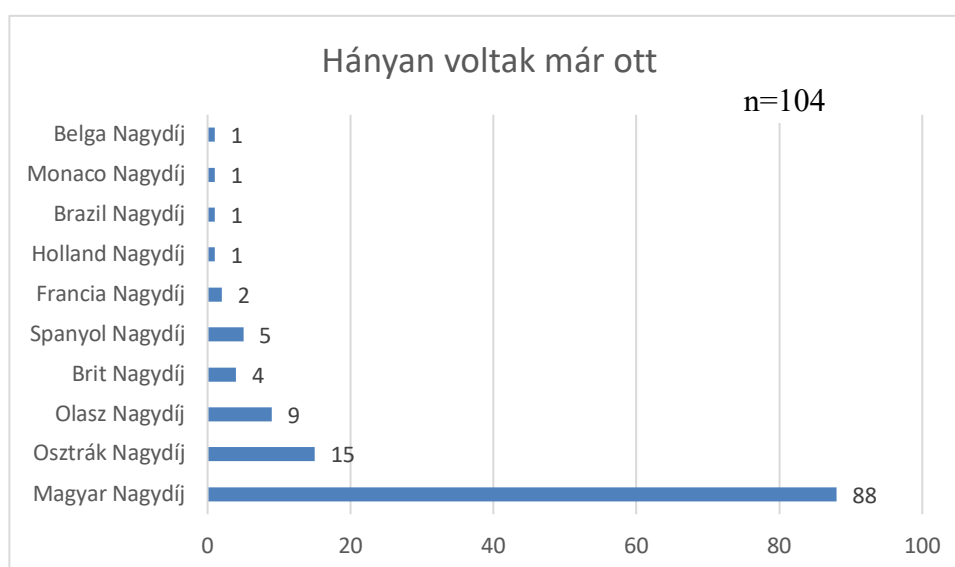
A válaszok alapján 96% kevesebb mint ötször járt már futamon. 5 és 10 alkalom között 2,8% volt és csupán 0,96% volt többször, mint 10 alkalommal versenyen. Ez nem meglepő tekintve, a futamok árait és hogy jórészüik elég messze helyezkedik el tőlünk, így maga az odajutás is sok költséggel járhat. A

versenyhétvégék egy komplett nyaralással is felérhetnek, hiszen ugyanúgy meg kell szervezni az utazást, a szállást és a menetrendet. A szezon márciustól novemberig tart, így nagy valószínűséggel szabadságot is kell kivennünk, ha több napra szeretnénk menni.

9. Kérdés

„Melyik futamokon járt már?”

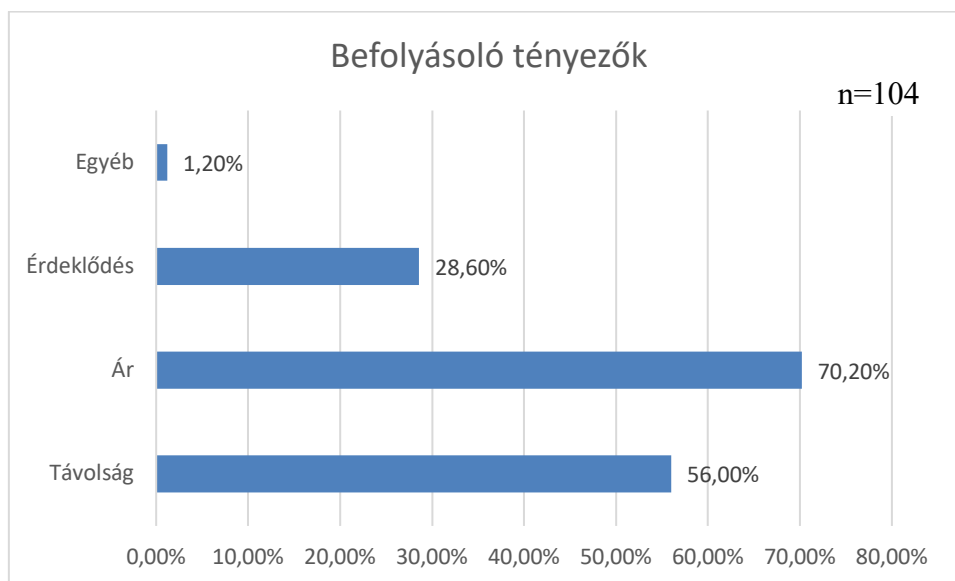
E kérdésre érkezett válaszok nagy meglepetést okoztak számomra. Mivel magyar emberek számára készítettem a kérdőívet úgy gondoltam, hogy az általuk látogatott futamok a magyarországi és az ausztriai versenyhétvégékre fognak korlátozódni. Ezt megcáfolva egy igen sokrétű versenypaletta jött létre. A várakozásoknak megfelelően a listát a Magyar Nagydíj vezeti a maga 88 fős részvételével, utána jóval lemaradva Ausztria következik 15 résztvevővel. A dobogó utolsó fokára az Olasz Nagydíj, Monza fért fel, ami a Ferrari hazai versenye, ezzel is utalva a versenystálló töretlen népszerűségére. A legnagyobb meglepetést Sao Paulo és Monaco jelentette. Az előbbi a nagy távolság miatt, az utóbbi pedig arra a tényre való tekintettel, hogy Európában ez a legdrágább futam, ahova nem akárkinek van lehetősége eljutni.



7. ábra (saját szerkesztés)

10. Kérdés

„Miért pont azt a futamot/futamokat választotta?” (több válasz is lehetséges)



8. ábra (saját szerkesztés)

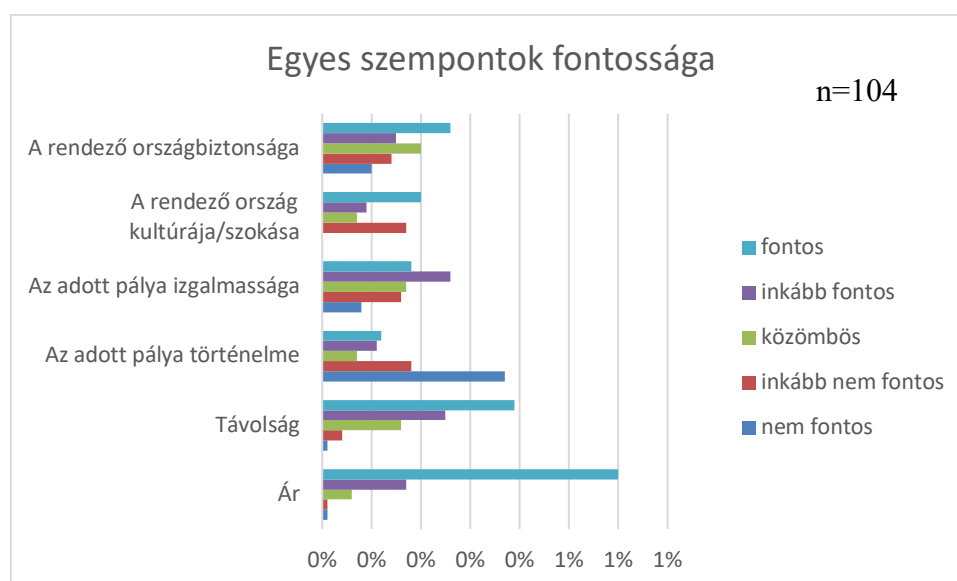
Az adott válaszokból jól látszik, hogy a legnagyobb befolyással bíró tényező az ár, ami egy magától értetődő indok. Ezért lehetséges az is, hogy az előző kérdésnél a Magyar Nagydíj volt a legnépszerűbb, mivel ez a legolcsóbb az egész naptárban. A Hungaroring népszerűségét a „távolság” 56%-os kedveltsége is magyarázza. Az „Egyéb” kategóriában olyan saját válaszok érkeztek, amiben a választásuk indoka az volt, hogy nagyon jó áron tudtak jegyet szerezni. Természetesen, mint minden eseménynél a Forma-1-ben lehetőség van másodkézből jegyet venni. Ki lehet fogni igazán jó ajánlatokat, de a növekvő igények és népszerűség miatt erre egyre kevesebb az esély.

11. Kérdés

„Ha azt fontolgatná, hogy személyesen látogat ki egy futamra, akkor az adott szempontok mennyire lennének fontosak az Ön számára?” (1-nem fontos, 2-inkább nem fontos, 3-közömbös, 4-inkább fontos, 5-fontos)

Itt is az derült ki a válaszokból, hogy a legnagyobb befolyással az ár, a távolság és a pálya izgalmassága bír. A rajongókat nem igazán érdekli a pálya történelme

vagy az adott ország szokásai. Pedig az utóbbi fontos tényező lehet ha egy messzebb lévő országba látogatunk és több napot is eltöltünk ott.



9. ábra (saját szerkesztés)

12. Kérdés

„Ön vette már igénybe a Paddock Club szolgáltatásait?”

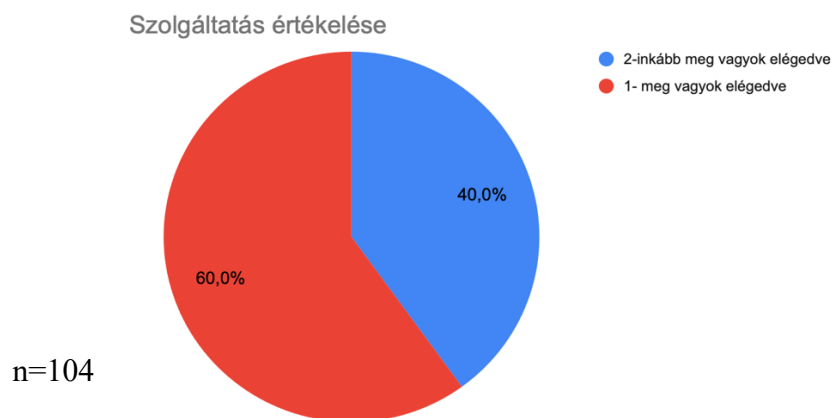
A Paddock Club a Forma-1 vendéglátási szolgáltatása. Ez egy luxus szolgáltatás. A VIP vendégek és a csapatok szponzorai vehetik csak igénybe. Épülete nevéből adódóan a paddockban található. Az étkezés mellett ez nyújtja a legfelsőbbrendűbb nézőhelyeket, azokat, amik sokszor a garázsok felett helyezkednek el, így a verseny mellett a kerékcserékre is tökéletes rálátást biztosítanak. Az árából adódóan kevesen választják ezt a lehetőséget, ami a kérdőív válaszaiból is jól látszik.



10. ábra (saját szerkesztés)

13. Kérdés

„Ha igen, hogyan értékelné azokat?”



A Paddock Club borsos árai mellé magas színvonalú szolgáltatás tartozik. Elit étkezési élmény világszínvonalú kulináris kínálattal, mely magában foglalja a helyi ínycsiklandozásokat is, privát túrákat a boxutcában és a pályán. Ezért nem okoz nagy meglepetést, hogy ezt a szolgáltatást választók jó véleményekkel rendelkeznek a létesítményről.

Ezek a kérdések a válaszadók utoljára meglátogatott versenyhétvégéjére voltak érvényesek.

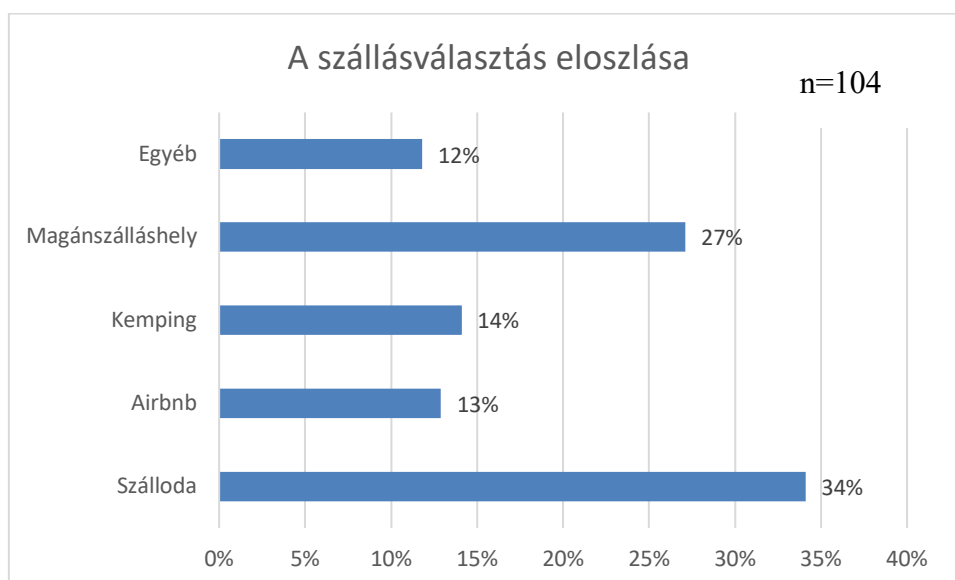
14. Kérdés

„Amikor versenyhétvégén járt, hányan tartottak még Önnel?”

A Forma-1, mint bármely sportesemény úgy adja a legjobb élményt, ha megosztjuk valakivel. Így ha idegen országban is járunk, nagyobb biztonságban érezhetjük magunkat és kedvezőbb szállásajánlatokhoz juthatunk. A megkérdezettek válaszaik alapján legtöbbször (67,1%) kevesebb, mint 5 fős társaságokban érkeztek a hétvégekre, 30,6%-nak a csoportja rendelkezett 5 és 10 fővel és csak 2,4%-uk érkezett, több, mint 10 emberrel.

15. Kérdés

„Milyen típusú szállást vettek igénybe?”



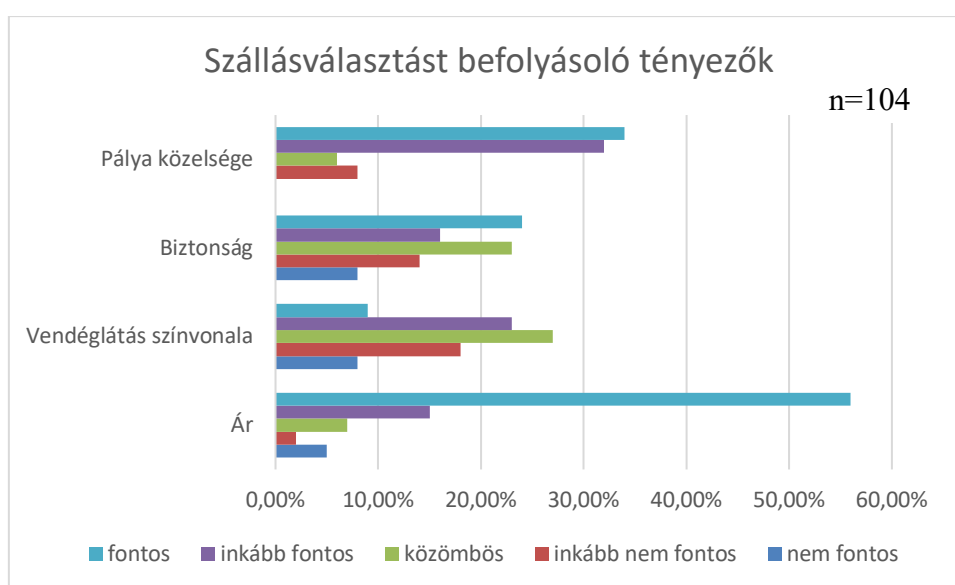
11. ábra (saját szerkesztés)

A legnépszerűbb szállásfajta a szálloda, hiszen ez nyújtja a legkényelmesebb szolgáltatásokat. Sok város esetében (Baku, Las Vegas stb.), a szállodák közvetlen a pályák mellett helyezkednek el, ezzel a kényelmessé téve az ottmaradást. Második helyen a magánszálláshelyek állnak. Az emberek szeretik az otthonos berendezkedést és ezt jobban meg tudják élni ezekben az üdülőkben, de vigyáznunk kell, mivel ezeknek az árait a főszezonokban nagyon megemelhetik. Érdekes, hogy a kemping kedveltebb, mint az Airbnb. A legjobb kempingek az F1 naptárában Spa és Silverstone pályái mellett

találhatóak. Ezek körütekintően vannak kialakítva és gyors bejutást biztosítanak a pályákhoz. Az Airbnb-k előnye a könnyű és egyszerű foglalás, inkább a fiatalabb korosztály körében népszerű. Az egyéb kategóriába olyan válaszok érkeztek, mint, hogy nem vettek igénybe szállást, ismerősnél aludtak, vagy (a Budapesten élőknél) saját lakásukban tartózkodtak.

16. Kérdés

„Mennyire voltak fontosak az alábbi szempontok a szállás kiválasztásakor?” (1-nem fontos, 2-inkább nem fontos, 3-közömbös, 4-inkább fontos, 5-fontos)



12. ábra (saját szerkesztés)

A legtöbbet választott tényező itt is toronymagasan az ár volt, utána a pálya közelsége majd a biztonság következik. A vendéglátás színvonala nincs akkora hatással a látogatókra. Az ár és a pálya közelségének népszerűsége alátámasztja, hogy az előző kérdésben miért voltak olyan kedveltek a szállodák, hiszen azok tudnak eleget tenni mindkét tényezőnek.

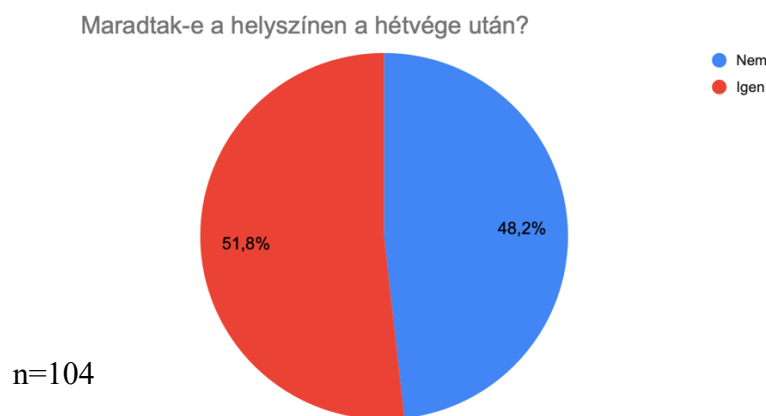
17. kérdés

„A versenyhétvége előtt hány nappal érkezett meg a helyszínre?”

A válaszadók legnagyobb része 41,2%-a az általuk látogatott program kezdete előtt 1 nappal érkezett a helyszínre, 34%-uk 2 nappal, 15,4%-uk pedig aznap ért oda. Kevesen vannak azok, akik bőven hagynak maguknak időt mielőtt belekerülnének a száguldó cirkusz forgatagába, 7% 3nappal, 1,2% pedig 4 nappal előbb látogatta meg a helyszínt.

18. Kérdés

„A versenyhétvége után maradt még a helyszínen?”



13. ábra (saját szerkesztés)

Itt a válaszok között majdnem tökéletesen egyenletes a megoszlás. Ez sokban függhet attól is, hogy ki hány nappal a verseny előtt érkezett ki, vagy hogy milyen messze van az adott pálya a saját országától. Közrejátszhat még az is, hogy milyen programokra van még lehetőség a versenyhétvégen kívül. Például a Brit Nagydíj esetében, magában Silverstoneban nem sok mindent tudunk csinálni azonkívül, hogy sétálgatunk a városban. Egészen Londonig vagy Birminghamig kell elutazzunk, hogy a lehetőségeink kitaruljanak. Ellenben például Budapesten rengetek múzeum, látványosság és programlehetőség várja a szurkolókat.

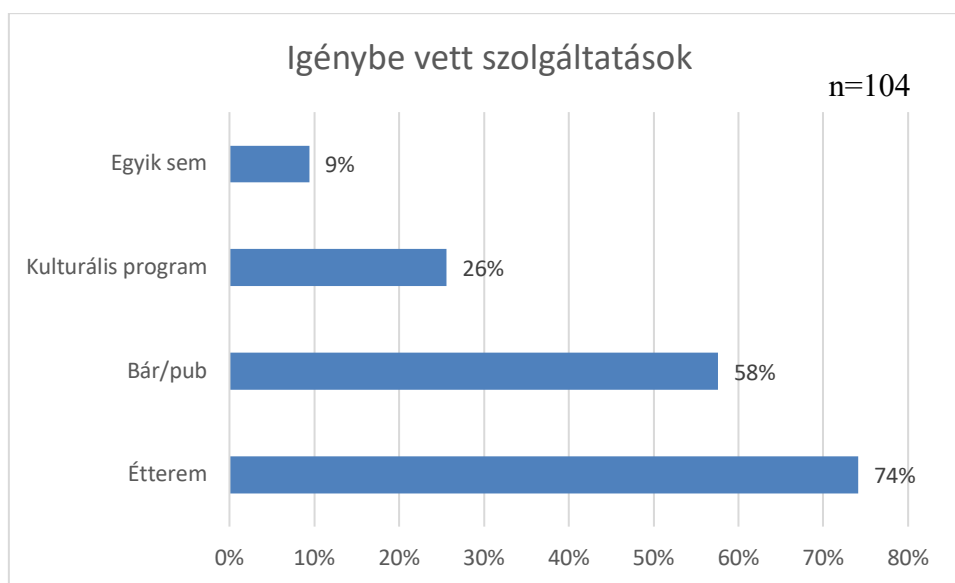
19. Kérdés

„Ha igen, hány napot?”

Erre a kérdésre saját válaszokat kellett megadni. A megkérdezettek 42,6%-a 1 napot maradt még a verseny után. Az a nap feltehetőleg a hétvége kipihenésével és a hazautazásra való felkészüléssel telt. Aki kicsit tovább szeretett volna maradni, azok aránya 20,4% (2 nap), 9,3% (3nap), 5,5% (4 nap), és akik igazán kiélvezik ezt a „nyaralást” (5 és 7 napig maradtak), azok a válaszadók 3,8%-t teszik ki. Szép számban vannak azok is, akik már a versenynapján hazamentek (18,5%). Ennek oka az lehet, hogy a közelben élnek és könnyen meg tudják oldani a hazajutást.

20. Kérdés

A versenyhétvége ideje alatt milyen szolgáltatást vett még igénybe? (több válasz is lehetséges)



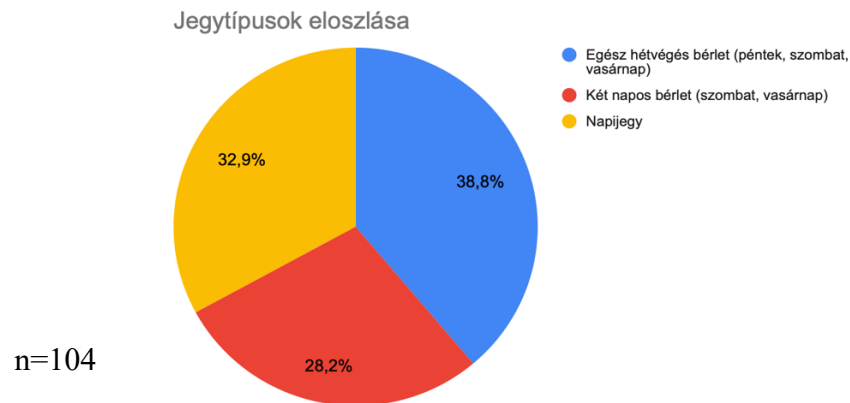
14. ábra (saját szerkesztés)

Nagy meglepetést nem okoz, hogy az étterem a legkedveltebb szolgáltatás. Az emberek nem szoktak a nyaralásuk alatt főzni, inkább pihenéssel és olyan dolgokkal töltik az időt, amiket szeretnek. A kikapcsolódás igényét jelzik a bárak és pubok népszerűségei is. A kulturális programok azonban nem rendelkeznek akkora közkedveltséggel, pedig én

személy szerint azt gondolnám, ha már valahova elutazunk akkor próbálunk minél több helyre eljutni legyen az egy új város felfedezése vagy a látványosságok megtekintése, de ezek szerint a válaszadók több, mint 70%-a nem ezen a véleményen van.

21. Kérdés

„Milyen jegyet vásárolt?”



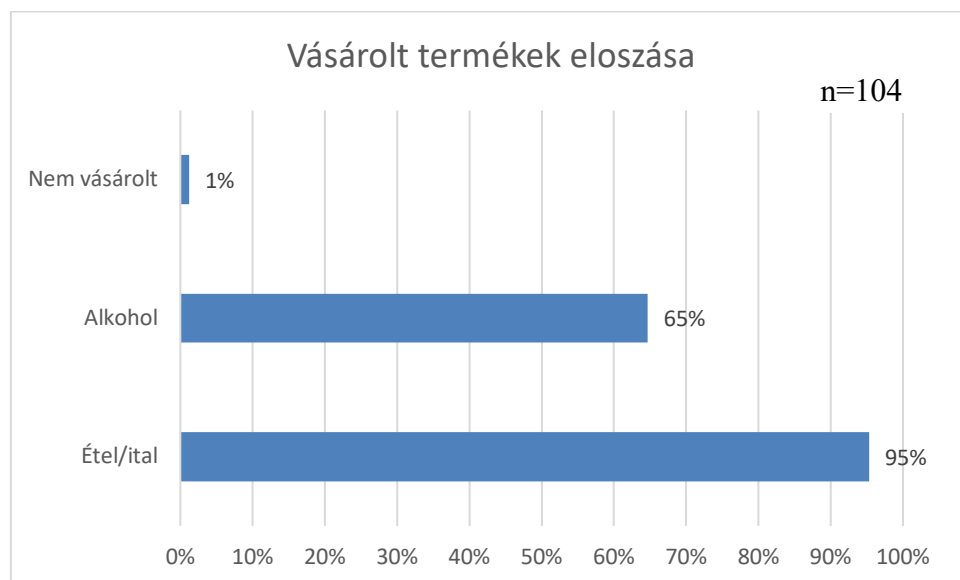
15. ábra (saját szerkesztés)

A jegyek és jegycsomagok széles skálája a rajongók rendelkezésére áll. Érthetően minél drágább annál jobb helyről nézhetjük a történeteket. A felsorolt kategóriákon belül vannak állójegyek és ülőhellyel rendelkezők. A lelátók általában 3 szektorra vannak osztva: arany, ezüst és bronz, ezek helyjegyek, úgyhogy a beléptetést szigorúan végzik, nehogy valaki rosszabb helyet kapjon, mint amiért fizetett. Meglepően, borsos áruk ellenére az egészhétvége bérletek a legkeresettebbek, utána a napijegyek következnek. Ezek szólhatnak szombatra vagy vasárnapra is. A kétnapos bérletek jó ajánlatnak tűnhetnek, hiszen a hétvége két leglényegesebb eseményeire szólnak, a százalékokat tekintve ők sem állnak rosszul a vásárlási szokásokat tekintve.

22.Kérdés

„Milyen terméket/termékeket vásárolt a helyszínen lévő standok kínálatából? „(több válasz is lehetséges)

Az, hogy a verseny területére miket szabad bevinni, pályánként változhat. A 2023-as Magyar Nagydíjra én is kilátogattam, oda 2 szendvicset és megdöbbenésemre csupán 0,5 liter vizet vagy alkoholmentes üdítőt lehetett magunkkal vinni. Egy nyári versenyen ez nagyon kevés. Az adatokból látszik, hogy az étel/ital kategória fogja a legjobban, ami nem csoda hiszen a verseny és az időmérő alaptól több órát vesz igénybe és időben meg is kell érkezni. Az alkohol sincs olyan sokkal lemaradva, ezért a pultosoknak fokozottan oda kell figyelniük nehogy 18 év alattiakat szolgáljanak ki.



16. ábra (saját szerkesztés)

23. Kérdés

„Vásárolt-e a helyszínen valamilyen rajongói terméket?”

A versenyhétvégékre kivonuló szponzorok különböző termékekkel készülnek kielégíteni a rajongók igényeit. Az árak elég magasak, a választék sem a legnagyobb, ezáltal ezeknek a standoknak a népszerűsége sem a legjobb, amit

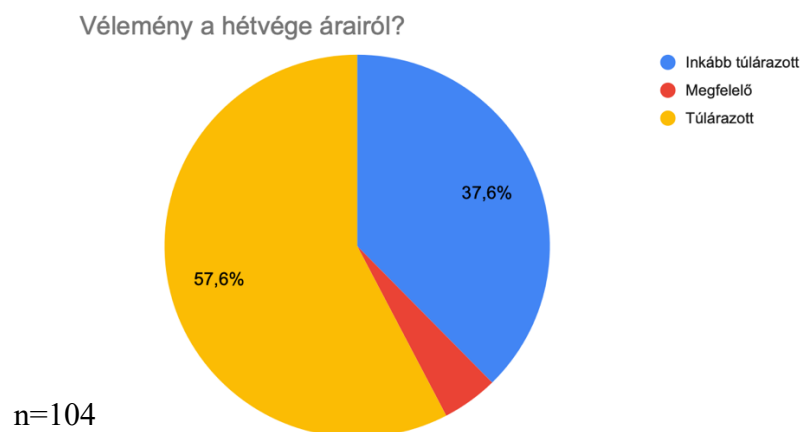
a diagram adatai is jól mutatnak. Így lehet jobb fontolóra venni a pályán kívüli rajongói shoppok felkeresését vagy az online vásárlást.



17. ábra (saját szerkesztés)

24. Kérdés

„Összességében, mit gondol a versenyhétvége árairól?”



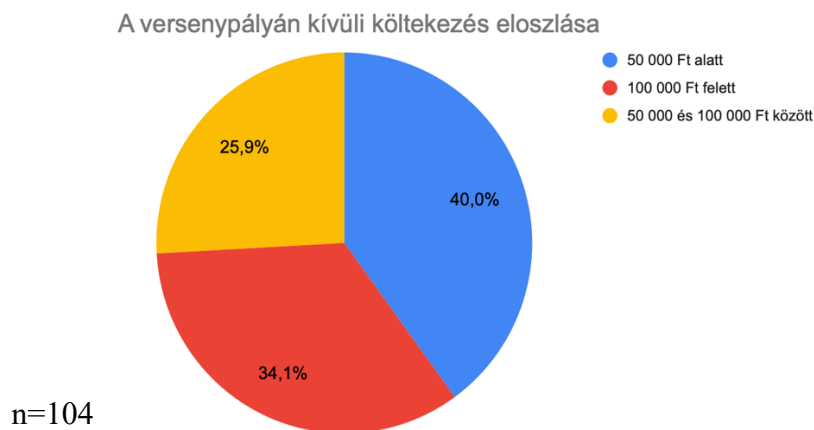
18. ábra (saját szerkesztés)

A válaszlehetőség között megtalálhatóak volt még a „inkább olcsó” és „olcsó” opciók is, de ezeket senki nem választotta. Mint azt már sokszor említettem a munkám során, a száguldó cirkusz nem egy olcsó szórakozás. A hétvége jegyeitől elkezdve, az esetleges szálláson keresztül, a pályán kívül eső költsékezésig mind megterheli a látogató pénztárcáját. A magyar emberek számára az is nehézséget jelenthet, hogy az árak még

európai viszonylatban is drágának számítanak, nemhogy kis országunk fizetéseire mérve.

25. Kérdés

„A versenypályán kívül, körülbelül mennyit költött még egyéb szolgáltatásokra?”



19. ábra (saját szerkesztés)

Ezekbe a kiadásokba a már korábban felsorolt lehetőségek (étterem, kocsmá, múzeum stb.) tartoznak bele. Ezek azok a tényezők, amelyeket a rajongók a legjobban tudnak befolyásolni, így, ha a hétvége költekezéseink kicsit spórolnánk, azt ezeken a szolgáltatásokon tudjuk megtenni.

26. Kérdés

„Ismeri a Forma-1 Drive to Survive című sorozatát Netflixen?”

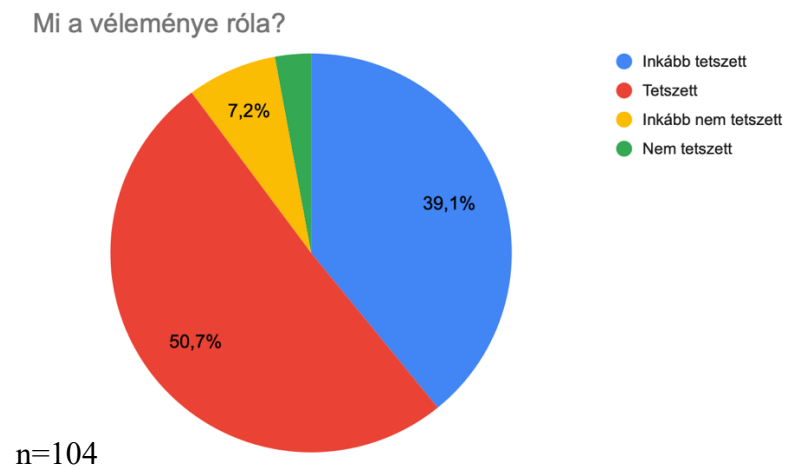
Egy korábbi szövegrészben kifejtettem a sorozat jelentőségét és jól látszik, hogy magyar viszonylatban is nagyon ismert, hiszem a válaszadók 81,2%-a hallott már róla.

27. Kérdés

Mi a véleménye róla?

A sorozatra érkezett kritikáknak van valóságalapja, de még nem értek el olyan magasságokat, hogy az alkotókat változtatásra ösztönözzék. A kérdőívet

kitöltőknek is csupán 10%-a volt az, aki negatív véleménnyel rendelkezett volna róla.



20. ábra (saját szerkesztés)

4. ÖSSZEFOGLALÁS

Még mielőtt belevágtam volna a szakdolgozatom megírásába, már akkor is úgy gondoltam, hogy a Forma-1 hatalmas befolyással rendelkezik, de erre a befolyásra nem gazdasági szempontból tekintettem. Gyermekkorom óta rajongok ezekért a versenyekért, így az évek múlása alatt végigkövethettem a sportban végbemenő változásokat, amelyek laikusként nem rendelkeztek számomra akkora jelentőséggel. Amikor egy új versenyhétvége került be a naptárba vagy amikor eltűntek a különböző dohányreklámok az autók oldalairól csak konstatáltam, hogy ezek a dolgok megtörténtek és nem foglalkoztam különösebben velük. Végzős hallgatóként egy gazdasági egyetemen azért már jóval többet beleláttam ezekbe a változásokba, de még mindig nem fogtam fel azt, hogy ezek mekkora hatással is vannak a környezetükre. Azért is választottam ezt a témát, a szakdolgozatom alapjául, mert sokan éreznek így a motorsportokkal kapcsolatban, mint ahogy én voltam. Nézik, élvezik, de nem igazán tudnak arról, hogy milyen folyamatok állnak a háttérben és mekkora ráhatással vannak a versenyhétvégék a rendező országok gazdaságára, pedig ezek a tényezők majdnem olyan izgalmasak, mint maguk a versenyek, én pedig erre szerettem volna felhívni a figyelmet. A másik nyomós indok az volt, hogy egy olyan témáról írhatok, amit szívből szeretek, ezáltal élveztem az írás egész folyamatát.

Az F1 népszerűsége töretlen, így a rajongók folyamatosan igényt tartanak a versenyhétvégék megszervezésére és megtartására. A következő évi 24 futam pedig számtalan lehetőséget kínál arra, hogy ezt a szükségletüket kielégítsék. Dolgozatomban többször beszéltem arról, hogy ez nem egy olcsó elfoglaltság. Komoly költségeket jelent a szurkolóknak és a rendezőknek egyaránt. De, hogy akkor miért is éri meg? A sport majdnem 75 éves jelenléte alatt komoly nevet és hírnevet szerzett magának. A futamtartás lehetőségének joga már magában egy presztízskérdéssel is felér. Az az ország, amely képes egy ilyen esemény leszervezésére jobb színben tűnik fel, a reklámértékről nem is beszélve. A munkám elején olvashattak arról milyen feltételeknek kell teljesülniük ahhoz, hogy egy ország megkapja a rendezés jogát, ebből adódóan, ha egy átlagos ember azt

látja, hogy egy számára kevésbé ismert ország ilyen színvonalas esemény megtartására képes, az már önmagában egy pozitív előítélettel jelent. A televíziós közvetítések előtt gyakran beszélnek a szervező országokról és a csapatok a szociális média felületek megnövekedett közkedveltsége miatt sokszor az adott országhoz kapcsolódó tartalmakat gyártanak. Például, amikor a száguldó cirkusz Magyarországon járt volt, hogy a versenyzőknek magyar ételeket kellett megkóstolniuk és véleményezniük, vagy magyar szavakat kellett kimondaniuk. Ezek a történések mind azt eredményezik, hogy egyre több ember tanul valami újat a rendező országokról. Az F1 a sportturizmus ékes példája. Felmérések alapján az emberek számára hatalmas mozgatórugók az efféle sportesemények és ezeknek köszönhetően olyan országokba is elmennek, ahova egyébként nem terveztek volna. A szurkolók könnyebb helyzetben vannak, abból a szempontból, hogy ők nagyobb mértékben tudják szabályozni a kiadásait, olcsóbb jegyet és szállást választanak, nem mennek étterembe, vagy csak olyan szolgáltatásokat vesznek igénybe, amik tényleg szükségesek. A rendezők nem rendelkeznek ekkora ráhatással. A pályák kialakításának, a biztonsági elemektől a boxutcáig mindennek meg kell felelnie az előírásoknak. Ha nincs pálya akkor építeniük kell egyet, ha pedig utcai pályáról van szó akkor szükséges kialakítani a megfelelő részeket. A pályák tulajdonjogai állami és magánvállalatok kezeiben vannak, akik a fenntartásért felelnek, de szinte minden versenyhelyszínen az állam maga is támogatásokkal biztosítja a versenyzés gördülékenységét. Ezt pedig nem tennék meg akkor, ha számukra ez veszteségekkel járna. Maga a pályák megépítése, karbantartása és a versenyhétvégére való felkészítése rengeteg munkalehetőséget ad az ott élő embereknek, a versenyek tartása pedig alapjaiban kívánja meg az infrastruktúra fejlesztését. Az átlagos emberszám egy versenyhétvégén 200 000 fő, akiknek nagy része rendelkezik szállásigénnyel, ott-tartózkodása alatt biztosan fog fogyasztani és valószínűséggel igénybe fog venni valamilyen tömegközlekedési eszközt is. Hiába a hatalmas közkedveltség, a versenyeknek nem szabad elbízniuk magukat és ezt tudják is. A fordulók helyszínei nem csak a pályán, hanem a pályán kívül is versenyt folytatnak, hogy melyikőjük tudja a legnagyobb show-t nyújtani, ám van, hogy túlfeszítik a húrt. Ez általában az Egyesült Államokban rendezett versenyeknél szokott bekövetkezni, amikor annyira nagyot szeretnének alkotni, hogy végül nevetség tárgyaivá válnak. Mégegyszer szükségesnek érzem kihangsúlyozni,

hogy a rendezőknek nem szabad elfeledniük, hogy ezek a hétvégék elsősorban a versenyzésről kell, hogy szóljanak, minden más csak másodlagos tényező. Azonban az sem tartható állapot, hogy ha már rendelkezünk egy versenyhétvégével, de semmit nem teszünk annak érdekében, hogy fejlesszük és izgalmasabbá tegyük a látogatóknak vagy a pilótáknak (Spanyol Nagydíj). Több ország is kapva kapna az alkalmon, hogy futamot tartson, így kár lenne elveszíteni egy ilyen lehetőséget. A fejlődés elengedhetetlen kulcsa annak, hogy sikereket érjünk el.

Amikor valaki igazán szereti a Forma-1-et, az szinte bármelyik futamot élvezni tudná, ám nem mindegy, hogy az egyes élményekért mennyit fizetünk vagy utazunk. Összehasonlító elemzésemben én most csak három futamot hasonlítottam össze, de sokkal többet is lehetett volna. Magyar emberként szerencsések vagyunk, hiszen a Magyar Nagydíj a szezon egyik legjobb futama és nem is kell érte olyan messzire utaznunk. Ám, ha egy külföldi versenyhétvégére szeretnénk kilátogatni, akkor sok tényezőt kell figyelembe vegyünk. Egyrészt gondoljuk végig, hogy a jegy áráért milyen izgalmasságú futamot láthatunk és ha a jegy jó árban is van, gondolnunk kell arra, hogy az utazással együtt, hogy fog állni a mérlegünk. Erre jó példa az általam is vizsgált Japán Nagydíj. A jegyárak az – F1-es viszonylatban nézve - olcsóbb árkategóriában helyezkednek el, ám az odautazás pénz- és időigényes. A jegyvásárlásra is időben kell gondolni, hiszen hónapokkal az esemény előtt elfogyhatnak már a jegyek. Ha tehetjük inkább hivatalos értékesítő oldalakról vásároljunk jegyet, mint másodlagos kézből, hiszen mint bármelyik másik eseménynél, ennél is sok a csaló. Fontos megnéznünk a rendező ország kultúráját és szokásait is. Körültekintően kell járnunk, nehogy megsértsük azokat (például az iszlám vallású országokban a nők öltözködése), valamint, hogy miket vihetünk be a pályára. A beléptetés hasonlóan zajlik, mint egy reptéren és ami a biztonsági személyzet szerint nem odavaló, azt nyugodt szívvel kidobadják velünk.

Az általam készített kérdőívben a magyar szurkolók versenyhétvégékkel kapcsolatos szokásait és véleményét vizsgáltam. Sok nagy meglepetés nem ért a válaszokat olvasva, kivéve egy helyen, a kilences kérdésnél, ahol arra kérdeztem rá milyen futamokon jártak már. Itt nem csak a futamok sokszínűsége, hanem egyesek távolsága is meglepett. A

legtöbbször igénybe vett szolgáltatások sorát a szállodák és az éttermek toronymagasan vezetik, a legnépszerűbb jegyfajta az egész hétvégés bérlet, valamint a versenyhétvégék kiválasztásakor egyértelműen az ár a legnagyobb befolyással bíró tényező. A kulturális programok nem igazán népszerűek, a válaszadók közül pedig szinte mindenki vásárolt valamilyen terméket a versenypályára kitelepülő standok kínálatából. A kitöltők által legtöbbször meglátogatott pálya a Hungaroring volt, ami teljes mértékben várható volt, tekintve, hogy ez a legolcsóbb jegyekkel rendelkező hétvége és a magyar emberek számára a legkönnyebben elérhető.

Összegzésül, tehát a Forma-1 kivételes történelmével, a világ egyik, ha nem legrangosabb versenysorozata, ami az év nagyobb részében szórakoztat és hoz izgalmakat, mind a helyszínen szurkoló, mind a TV képernyője előtt ülő rajongók számára. Azonban remélem, hogy a szakdolgozatom elolvasása után mindenki belátja, hogy ez a sport jóval több ennél. Mennyi pénz, munka, szervezés és elkötelezettség áll az mögött, hogy fordulóról fordulóra minőségi versenyekkel szolgáljanak. A Forma-1 emberek millióit mozgatja meg, de hatása ugyanolyan mértékben befolyással van a rendező országok gazdaságára is, így minden országnak meg kellene becsülnie, ha a száguldó cirkusz arra a döntésre jut, hogy ellátogat hozzájuk.

IRODALOMJEGYZÉK

1. Bulcsú Remenyik, Csilla Molnár, 2017: The role of the Formula 1 Grand Prix in Hungary's tourism. In: *The role of the Formula 1 Grand Prix in Hungary's tourism*. Budapest: Budapest Business University,, p. 94.
2. Domenical, S., 2023: *Magyarország több okból is fontos a Forma-1-nek* [Interjú] (2023. 07.22.).
3. Fodor, P., 2016: Mennyben kötöttett frigy. A televízió és a versenysport kapcsolata. In: *Mennyben kötöttett frigy. A televízió és a versenysport kapcsolata*. Debrecen: ismeretlen szerző, p. 70.
4. Harangi-Rákos, M., Pöszmet, T. & Nagy, A. T., 2019: A FORMULA 1 GAZDASÁGI HATÁSAI. In: *VÁLOGATOTT TANULMÁNYOK A SPORTTUDOMÁNY KÖRÉBŐL*. Debrecen(Hajdú-Bihar): Debreceni Egyetem Sporttudományi Koordinációs Intézet, pp. 83-92.
5. IvyPanda, 2022: *Impact of F1 Grand Prix on the Economies of Hosting Countries Dissertation*, hely nélk.: ismeretlen szerző
6. Kim, M. K., Kim, S.-K., Park, J.-A. & Carroll , M., 2016: Measuring the economic impacts of major sports events: the case of Formula One Grand Prix (F1. *Measuring the economic impacts of major sports events: the case of Formula One Grand Prix (F1*, pp. 64-73.
7. Kim, M. K., Kim, S.-K., Park, J.-A. & Carroll , M., 2016: Measuring the economic impacts of major sports events: the case of Formula One Grand Prix (F1. *Measuring the economic impacts of major sports events: the case of Formula One Grand Prix (F1*, pp. 64-73.
8. Saravanakumar, M. & SuganthaLakshmi, T., 2012: Social Media Marketing. *Social Media Marketing*, pp. 4444-4451.
9. Tóth, B., 2019: *Az első szocialista futamból a hazai turizmus ékkövéig* [Interjú] (2019.08.02).

Elektronikus források

Anon., *pirelli.com*

<https://www.pirelli.com/global/en-ww/race/racingspot/formula-1/when-it-s-time-to-change-from-slick-to-wet-tyres-in-formula-1-52943/>

[Utolsó letöltés: 2023.12.06.]

Anon., 1998. *Atlas Formula One Journal*.

Available at: <http://www.atlasfl.com/98/jpn/preview/fans.html>

[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Anon., 2020. *formula1.com*.

<https://www.formula1.com/en/information.united-states-circuit-of-the-americas-austin.5RpZ6us0a3FoaoRxTMpbxI.html>

[Utolsó letöltés: 2023.12.01.]

Anon., 2022. *F1 Experiences*

<https://f1experiences.com/blog/f1-in-america-a-brief-history-of-the-us-grand-prix>

[Utolsó letöltés: 2023.12.01.]

Anon., 2022. *F1 Experiences*.

<https://f1experiences.com/blog/ranked-top-10-classic-f1-circuits-to-experience>

[Utolsó letöltés: 2023.11.25.]

Anon., 2022. *Positive economic and social impact of 2021 F1 Heineken Dutch Grand Prix*.

<https://corp.formula1.com/positive-economic-and-social-impact-of-2021-f1-heineken-dutch-grand-prix/>

[Utolsó letöltés: 2023.10.18]

Anon., 2022. *Wikipédia*

https://hu.wikipedia.org/w/index.php?title=Speciális:Hivatkozás&page=Glória_%28biztonsági_eszköz%29&id=24667744&wpFormIdentifier=titleform

[Utolsó letöltés: 2023.11.25.]

Anon., 2023. *Silverstone*

<https://www.silverstone.co.uk/news/2023-british-grand-prix-numbers>

[Utolsó letöltés: 2023.11.25.]

Anon., 2023. *skysports.com*
<https://www.skysports.com/f1/news/30778/12865624/the-future-of-f1-deadline-approaches-for-new-team-applications-8211-should-there-be-more-cars-on-the-grid>
[Utolsó letöltés: 2023.12.06.]

Anon., 2023. *Grixme*
<https://www.grixme.com/f1-g-force-loads-memo/>
[Utolsó letöltés: 2023.11.24.]

Anon., 2023. *SUZUKA CIRCUIT*
Available at: https://www.suzukacircuit.jp/en/race_record/
[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Anon., 2023. *formula1.com*
<https://www.formula1.com/en/racing/2023/Japan/Circuit.html>
[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Avison, B., 2018. *The benefits of hosting Formula 1*
Available at: <https://www.hostcity.com/news/event-bidding/benefits-hosting-formula-1>
[Utolsó letöltés: 2023.10.17.]

Baldwin, A. & Rutherford, P., 2023. *REUTERS*
<https://www.reuters.com/sports/motor-sports/formula-one-statistics-british-grand-prix-2023-07-05/>
[Utolsó letöltés: 2023.11.24.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/budget-planner-japanese-grand-prix/>
[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/tickets-british-f1-grand-prix/>
[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/budget-planner-british-f1-grand-prix/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.06.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/getting-around-british-f1-grand-prix/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.04.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/budget-planner-us-grand-prix/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.01.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/ranked-how-much-do-f1-tickets-cost-in-2023/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.02.]

Balfour, A., 2023. *f1destinations.com*
<https://f1destinations.com/ranked-how-much-do-f1-tickets-cost-in-2023/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.06.]

Cobb, H., 2023. *autosport.com*
<https://www.autosport.com/f1/news/f1-sprint-races-in-2023-how-does-it-work-and-when-is-it-happening/10488355/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.02.]

Collantine, K., 2023. *How serious a setback is F1's five-year absence for its growth in China?*
<https://www.racefans.net/2023/01/17/how-serious-a-setback-is-f1s-five-year-absence-for-its-growth-in-china/>
[Utolsó letöltés: 2023.10.18.]

Cooper, A., 2022. *motorsport.com*.
<https://www.motorsport.com/f1/news/why-cota-sees-no-threat-from-miami-or-las-vegas-f1-races/10387579/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.02.]

Galvan, A., 2023. *Formula 1 Grands Prix Boosting Tourism*
<https://globaleedge.msu.edu/blog/post/57274/formula-1-grands-prix-boosting-tourism>
[Utolsó letöltés: 2023.10.19.]

Haldenby, N., 2023. *f1.destinations.com*
<https://f1destinations.com/2023-japanese-grand-prix-suzuka-attendance/>
[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Hajdu, B., 2022. *Alapjárat*
<https://alapjarat.hu/rajtracs/f1-5-eve-meg-sokan-elleneztek-ma-mar-mindenki-halas-gloriaert>
[Utolsó letöltés: 2023.11.25.]

Hungaroring Média, 2023. *hungaroring.hu*.
<https://hungaroring.hu/site/hu/hirek/a-fejlesztes-masodik-uteme>
[Utolsó letöltés: 2023.12.07.]

Hynes, J., 2020. *ORACLE Red Bull RACING*
<https://www.redbullracing.com/int-en/what-makes-silverstone-special>
[Utolsó letöltés: 2023.11.25.]

- Jackson, K., 2023. *indeoendent.co.uk*
<https://www.independent.co.uk/f1/f1-vegas-max-verstappen-opening-ceremony-b2448258.html>
[Utolsó letöltés: 2023.12.02.]
- Kiss, A., 2019. *Az első szocialista futamból a hazai turizmus ékkövéig*
<https://www.vg.hu/sportgazdasag/2019/08/az-elso-szocialista-futambol-a-hazai-turizmus-ekkoiveig>
[Utolsó letöltés: 2023.10.17.]
- McLeod, K., 2022. *GRAND PRIX ADVENTURES*
<https://grandprixadventures.com/news/silverstone-history-facts.php>
[Utolsó letöltés: 2023.11.24.]
- Mehrotra, P., 2023. *F1: How does the FIA select host countries for races?*
<https://sportsdigest.in/f1-how-does-the-fia-select-host-countries-for-races/85975/>
[Utolsó letöltés: 2023.10.17.]
- Parkes, I., 2023. *speedcafe.com*.
<https://www.speedcafe.com/2023/10/23/cota-major-resurfacing-bumpy-f1-drivers-complaints/>
[Utolsó letöltés: 2023.12.02.]
- Racing, O. R. B., 2022. *redbullracing.com*.
<https://www.redbullracing.com/int-en/five-things-about-suzuka#2-the-japanese-grand-prix-looked-to-become-a-battle-between-honda-and-toyota>
[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]
- Ramasamy, B. & Yeun, M. C. H., 2021. *Do Formula-1 Grands Prix boost tourism? Assessing how F1 hosting status impacts a country's tourism industry*
<https://www.ceibs.edu/new-papers-columns/do-formula-1-grands-prix-boost-tourism-assessing-how-f1-hosting-status-impacts>
[Utolsó letöltés: 2023.10.17.]
- Raskin, A., 2022. *Fast money*
<https://www.dailymail.co.uk/sport/sportsnews/article-11329261/Fast-money-Formula-One-injects-nearly-1BILLION-economy-races-Austin-Miami.html>
[Utolsó letöltés: 2023.10.18.]
- Rencken, D., 2022. *racingnews356.com*
<https://racingnews365.com/how-much-each-circuit-on-the-calendar-pays-to-formula-1>
[Utolsó letöltés: 2023.12.02.]
- Saward, J., 2023. *m4sport.hu*
<https://m4sport.hu/forma-1/cikk/2023/12/05/sajto-hamarosan-bejelentik-hogy-madrid->

f1-es-versenyt-fog-rendezni/

[Utolsó letöltés: 2023.12.06.]

Shea, B., 2023. *theathletic.com*

<https://theathletic.com/4402239/2023/04/13/f1-formula-one-drive-to-survive-ratings/>

[Utolsó letöltés: 2023.12.01.]

Valantine, H., 2023 . *planetf1.com*

<https://www.planetf1.com/features/f1-tracks-ranked-2023-calendar>

[Utolsó letöltés: 2023.12.07.]

Venturoli, E., 2023. *rtssports.com*

<https://rtssports.com/en/blog/how-do-formula-1-points-work-a-comprehensive-guide/>

[Utolsó letöltés: 2023.12.06.]

Váli, B. E., 2016. *orvosilexikon.hu*

<https://orvosilexikon.hu/cikkek/a-misztikus-g-ami-a-torz-arc-mogott-van>

[Utolsó letöltés: 2023.11.24.]

Williams-Smith, J., 2022. *motorsportmagazine.com*

<https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/silverstone-sells-out-of-british-gp-tickets-in-record-time/>

[Utolsó letöltés: 2023.11.27.]

Williamson, M., dátum nélk. *ESPN*

<http://en.espn.co.uk/f1/motorsport/story/3836.html>

[Utolsó letöltés: 2023.12.03.]

Williamson, M., dátum nélk. *ESPN EMEA*

<http://en.espn.co.uk/f1/motorsport/story/3836.html>

[Utolsó letöltés: 2023.11.24.]

TARTALMI KIVONAT

A dolgozat, ahogy a címe alapján már kiderülhetett a Forma-1-es versenysorozat gazdasági hatásairól szól, amelyek a rendező országok turizmusára vannak befolyással. Megismerhetjük a sport történelmét, valamint beleláthatunk abba, hogy az országok gazdaságának milyen szektorait érinti a versenytartás joga, és mekkora hatást gyakorol rájuk. A szekunder kutatás mellett, tartalmaz egy összehasonlító elemzést, amiben a Brit (Silverstone), Japán (Suzuka) és Amerikai (Austin) nagydíjak jellegét, előnyeit, illetve hátrányait tudhatjuk meg, valamint választ kapunk arra a kérdésre is, hogy milyen szempontokat érdemes figyelembe venni, ha úgy döntünk, hogy ellátogatunk egy versenyhétvégére. A szakdolgozatban helyet kapott még egy kutatás is, egy kérdőív formájában, amiben a magyar emberek F1-gyel kapcsolatos és a versenyhétvégéken tanúsított magatartási mintáit figyelhetjük meg. A kiértékelés után érdekes információk birtokába juthatunk, mint például, mely tényezők a legfontosabbak egy versenyhétvégére való kilátogatásnál, mely szolgáltatásokat veszik a legtöbben igénybe vagy, hogy hány napot töltenek a futamok helyszínén.

SUMMARY

The thesis, as implied by its title, delves into the economic ramifications of the Formula 1 racing series on the tourism of host countries. It provides an overview of the sport's history and investigates how the hosting rights impact different sectors of a country's economy, shedding light on the magnitude of their influence. In addition to a review of secondary sources, the thesis features a comparative analysis examining the characteristics, advantages, and drawbacks of the British (Silverstone), Japanese (Suzuka), and American (Austin) Grand Prix races. Furthermore, it addresses considerations for individuals deciding to attend a race weekend. The thesis also includes a survey inquiring about the attitudes and behavioral patterns of Hungarian people regarding Formula 1 and their conduct during race weekends. Through the evaluation, insightful information is revealed, such as the most crucial factors influencing attendance at a race weekend, the most commonly utilized services, and the duration of time spent at the race venue.