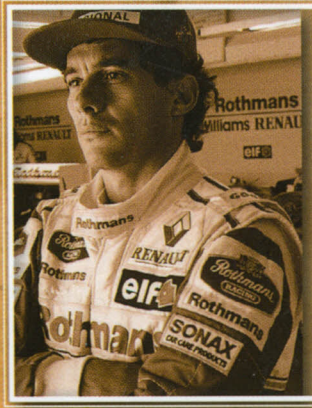
ZBOGOM RON DENNIS!

F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN



AYRTON SENNA

Neispričani detalji iz Williamsova boksa o danima koji su uzdrmali Formulu 1

MARTIN BRUNDLE: "Gotovo sam ubio Marka Blundella"

Prizivni sud FIA-e protiv ostatka svijeta

NICO ROSBERG: "Kako sam Robertu Kubici uzeo 300 kuna"

EKSKLUZIVNO

Jenson, Rubens i Ross otkrivaju vam...

TAJNE BRAWN GP-a

"Razmišljali smo da momčad nazovemo Tyrrell..."

Lipanj 2009.

BROJ 023

www.f1racing.hr



DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, glavni urednik

Što je Formula 1?

Pišem ovaj tekst nekoliko sati nakon završetka VN Španjolske, utrke koja nas je još jednom podsjetila da uza sva nastojanja oko promjena pravila, pokušaje olakšavanja mogućnosti pretjecanja, nevjerojatnu trenutnu izjednačenost većine bolida na gridu, dakle sve faktore koji bi trebali pozitivno utjecati na atraktivnost, uzbudljivost i neizvjesnost utrka, i dalje vlada jednostavno, žalosno pravilo: ima staza na kojima nije moguće pretjecati. Da se razumijemo, ma koliko neki tvrdili, problem nije u vozačima, svi su oni prošli kroz niz manjih kategorija kroz čiju su se gužvu i probili upravo zahvaljujući sjajnom poznavanju te vještine, u neusporedivo izjednačenijim uvjetima no što će ipak ikada vladati u Formuli 1, ograničenoj proračunom ili ne. Postoje staze koje ne daju vozačima gotovo nikakvu mogućnost pretjecanja, a Catalunya je možda i najgora među njima. Na Hungaroringu su, dakako, one "dosadne" utrke još dosadnije, ali svakih dvije-tri sezone nekim se čudom ondje izrodi neka epska priča na stazi, dok VN Španjolske i mene, ma koliko bio zainteresiran za sve aspekte utrke i pronalazio zanimljivosti i u onim situacijama koje su većini drugih dosadne, gotovo uvijek natjera da dođem na rub poslijepodnevnog drijemeža. Kako riješiti taj problem? Jednostavno, zapravo. Identificiranjem takvih staza i njihovom modifikacijom ili pak izbacivanjem iz kalendara. Ovo potonje je, plašim se, jedina opcija za Catalunyu, dok bi za Hungaroring, naravno, dostatno bilo proučiti koji je najkišniji mjesec u okolici Budimpešte i pomaknuti utrku u to vrijeme. S druge strane, i prva utrka koju ćete, pretpostavljam, gledati po čitanju ovog broja, VN Monaka, poznata je po nemogućnosti pretjecanja. Pa je ipak, nadam se bar, nitko razuman niti ne razmišlja izbaciti iz kalendara. Ne samo zbog toga što ondje, iako uistinu s vremena na vrijeme zna doći do neke potpuno procesijske utrke, sama kompliciranost gradske staze i blizina nemilosrdnih ograda tjeraju vozače na pretjerivanje i greške, čineći utrke u Kneževini nevjerojatno dramatičnima. Monte Carlo je vrhunac sezone, jedan od ključnih čimbenika globalne prepoznatljivosti branda ovog sporta. Dvije su prve asocijacije koje će velikoj većini ljudi na svijetu pasti na pamet pri spominjanju izraza "Formula 1", posve sam u to uvjeren, "Monte Carlo" i "Ferrari". Upravo odnos spram ove druge me zadnjih dana podsjetio na ključnu razliku između dvojice najmoćnijih ljudi našeg sporta. Max je hladno blebnuo kako F1 komotno može i bez Ferrarija, dok je Bernie jednostavno i posve ispravno konstatirao kako Ferrari jest Formula 1. Ne poričem Mosleyu znanje, ljubav i razumijevanje ovog sporta, ali Ecclestone to ipak zna bolje. Jer Bernie jest Formula 1, kao što su to i Monte Carlo i Ferrari. Kao što su to i fanovi, među kojima ću danas posebno spomenuti maketare, ljude koji slažu minijaturne F1 modele. Neki od njih biti će predstavljeni i na godišnjem natjecanju u Zagrebu, u školi u Kušlanovoj ulici, koje se održava 23. svibnja. Osobita mi je čast što ću biti u žiriju koji će ocjenjivati F1 kategoriju, a sve ljubitelje pozivam da dođu pogledati ne samo male bolide nego i još štošta zanimljivo. Vidimo se!

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cijelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranja vezano za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing magazina ne može se prodavati izvan Hrvatske. F1 Racing magazina izlazi 10 puta u 2008. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Originalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2008. godini i vlasništvo je Haymarket Motoringa, članu tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.

F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

IMPRESUM

BROJ 023 / 2009. LIPANJ / JUNI 2009., ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ
OPUS PUBLIKACIJE, ZAMENHOFOVA 4, 10000 ZAGREB
Tel. 01/4813 744, Fax 01/4851 704, www.f1racing.hr

TISAK TISKARA VJESNIK

BRITANSKO IZDANJE
NAKLADNIK PETER HIGHAM
GLAVNI UREDNIK HANS SEEBERG
IZVRŠNI UREDNIK STEWART WILLIAMS
GRAND PRIX UREDNIK PETER WINDSOR
UREDNIK VIJESTI JAMES ROBERTS
PRODUKCIJA NAIRN MILLER
GRAFIČKO OBLIKOVANJE FRANK FOSTER
DIREKTOR LICENCNIH IZDANJA TIM BULLEY

HRVATSKO IZDANJE
NAKLADNIK OPUS PUBLIKACIJE d.o.o.
ZA NAKLADNIKA NIKOLA TOMISLAV ĆURIĆ
DIREKTOR IVO MARIN
GLAVNI UREDNIK DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, dino@f1racing.hr
PRODAJA OGLASNOG PROSTORA
IVANA CRVLJE KUŠANIĆ, ivana@opus-publikacije.hr
VESNA PINTAR, vesna@opus-publikacije.hr
Tel. 01 3775 372, 3768 779, 3768 029
Fax 01 3756 241
GRAFIČKO OBLIKOVANJE LEONARDO MEDIA, www.leonardo.hr
GRAFIČKI UREDNIK MILIVOJ MILIĆ
PREVODITELJI ALAN JELOVEČKI, FILIP KRALJ, TOMISLAV ŠOSTAR VJEKOSLAV ČULO
LEKTURA RUDJER JENY
WEBSITE www.f1racing.hr
E-MAIL ADRESA info@f1racing.hr

DISTRIBUCIJA
ZA HRVATSKU TISAK d.d. ZAGREB, DISTRI PRESS d.o.o. ZAGREB
ZA BIH INTER PRESS d.o.o., FRA DOMINIKA MANDIĆA BB, ŠIROKI BRIJEG
ZA SLOVENIJU DELO PRODAJA d.o.o. LJUBLJANA

PRETPLATA
OPUS PUBLIKACIJE d.o.o., ZAMENHOFOVA 4, 10000 ZAGREB,
Tel. 01/4813 744 Fax 01/4851 704 E-mail pretplata@f1racing.hr

Nedostaje li vam neki od prošlih brojeva, nazovite nas na 01 4813 744

www.f1racing.hr

DOZNAJTE PRVI!

Želite li primati besplatnu SMS obavijest da je novi F1 RACING magazin u prodaji? REGISTRIRAJTE SE!

Pošalji SMS poruku sadržaja: F1 RACING, ime i prezime, adresa, na broj 091/48 13 744

Svakog mjeseca SMS porukom besplatno ćemo Vas obavještavati o datumu izlaska novog broja F1 RACING magazina



018
GASCOYNE UZVRAĆA UDARAC
"Nešto vam nije jasno?" Rotvajler Formule 1 ispričao je svoje viđenje istine. Mike Gascoyne nikad nije bio iskreniji



030
OGRANIČENJE PRORAČUNA
FIA momčadima nudi priliku da iduće godine proračun svedu na 40 milijuna funti. Je li to realno?



034
UNUTAR BRAWN GP-a
Kako je momčad s 200 radnika postala nevjerojatno uspješna priča 2009.

Sadržaj

F1 RACING

LIPANJ 2009. BROJ 023

RUBRIKE

006 PITPASS Nove momčadi čekaju na ulazak 2010.
008 PITPASS Prve fotografije nove F1 računalne igrice
010 PITPASS Podijeljena mišljenja – za i protiv KERS-a
011 PITPASS Nova američka F1 momčad sprema se punom parom
012 PITPASS Hoće li se McLaren snaći bez Rona Dennisa?
013 PITPASS Peter Windsor o aktualnim temama
014 PITPASS Službeno: Kimi je najzločestiji vozač u F1
016 ŠTO SE ZBILO S... Mikeom Wildsom?
Nekadašnji trkač otkriva kako mu je bilo
017 TOP 10 vozača koji nikad nisu osvojili ni boda
024 MOJ ŽIVOT U F1: MARTIN BRUNDLE
Kako je lomio noge, pobijedio Schumija 1992...
064 F1 NEKAD
Jedina utrka u Le Mansu
066 CRNA ZASTAVA
Kako je prvenstvo okrenuto naglavačke

PRIČE BROJA

018 MIKE GASCOYNE UZVRAĆA UDARAC
Izravni odgovori čovjeka čiji je ugriz jači od laveža
026 VI PITATE: NICO ROSBERG
Napokon saznajemo bi li se pristao ošišati u zamjenu za prvu pobjedu
030 JE LI OGRANIČENJE PRORAČUNA DOBRO ZA F1?
Zvuči dobro, ali može li zaživjeti?
034 UNUTAR BRAWN GP-a
Jenson, Rubens i Ross pričaju o zvjezdanim trenucima na početku 2009.
042 HESKETH: NAJVEĆA MALA MOMČAD NA SVIJETU
Alan Henry prisjeća se kako su veseli momci osvojili F1
046 20 ZASLONA BEZ KOJIH NE MOŽE NIJEDNA F1 MOMČAD
Doista, treba im svih tih dvadeset zaslona...
048 FIA-in PRIZIVNI SUD
Saznajte što se zbilo u Parizu
052 KAKO RADE POKRETNI PREDNJI SPOJLERI
Objašnjavamo čaroliju na kojoj počiva još jedna inovacija za 2009.
054 DAN U ŽIVOTU ŠEFA F1 MOMČADI
Kava, sastanci i, hmmm, odlazak u teretanu: radni dan Neda Flandersa
058 OSOBNO SJEĆANJE NA IMOLU 1994.
Nekadašnja glasnogovornica Ann Bradshaw prisjeća se dana kad je poginula legenda
062 SENNIN SPOMENAR
Jedinstvene uspomene iz života i karijere slavnog Brazilca

PITPASS

Ovomjesečne važne priče iz svijeta Formule 1



Nove momčadi čekaju ulazak u F1 2010.

Dok Lola i Aston Martin razmišljaju o uključivanju u niskobudžetnu Formulu 1 iduće godine, F1 Racing provjerava tko bi se još mogao uključiti

U ovom broju pročitajte posljednje novosti o planovima nove američke F1 momčadi o utrkivanju 2010.



Čak i uz ograničenje proračuna, prelazak u F1 može biti vrlo skup - ali Lola već ima zračni tunel u 50 postotnom mjerilu

"Ako možemo biti konkurentni, spremni smo pritisnuti gumb za pokretanje" David Richards

FIA JE ZA IDUĆU sezonu odobrila pristup trima novim F1 momčadima, ali F1 Racing otkriva da više od desetak momčadi razmišlja o pristupanju 2010. godine.

Formula 1 je postala privlačnija otkad je FIA predložila opcijsko ograničenje proračuna od 40 milijuna funti za iduću godinu – čineći natjecanje u prvenstvu F1 održivijim.

Dosad su svoje zanimanje za utrkivanjem iduće sezone pokazale tri momčadi. U veljači je naš urednik Peter Windsor otkrio da osniva momčad sa sjedištem u Americi koja će se uključiti u F1 2010., dok je tijekom utrke za Veliku nagradu Malezije F1 Racing saznao da Lola planira povratak u F1. Krajem travnja, Prodrive i šef Astona Martina David Richards najavili su planove pristupanja Formuli 1.

Međutim, brojne druge momčadi iz nižih serija formula (GP2 i Renaultov World Series) također su pokazale zanimanje za proširenje svojeg programa, a s proizvođačem motora Cosworthom razgovarali su o jeftinom motoru za 2010. F1 Racing smatra da se šef Ultimate Motorsporta Barry Walsh sastao s Berniejem Ecclestoneom kako bi raspravio o pristupanju F1 iduće godine (njegova momčad trenutačno sina Nigela Mansella, Grega, vodi u Renaultovom World Seriesu). Među ostalim kandidatima je i Barwa Addax Alejandra Agaga koja se utrkuje u GP2 – on je dobro povezan s Berniejem Ecclestoneom i Flaviom Briatoreom – a tu su i iSport i ART. Cinici su rekli da je javno govorenje o mogućnosti ulaska u F1 vrlo daleko od preuzimanja goleme financijske obveze utrkivanja u F1. Premda je FIA inicijalno predložila ograničenje proračuna na 30 milijuna funti, u u konačnu je inačicu ipak ušlo podignuto ograničenje, na 40 milijuna funti. To bi bio golemi skok za svaku GP2 momčad. Od pouzdanog izvora čuli smo sljedeće: "Mnoge GP2 momčadi mogu izjaviti da žele pristupiti F1, ali u stvarnosti trebaju preći s proračuna od niti 5 milijuna na proračun od 40 milijuna funti, što je desetak puta veći iznos. Gdje će pronaći toliko novaca? Najvjerojatnije to neće moći."

Proizvođači šasija poput Dallare ili Lole drukčiji su od GP2 momčadi jer su, zapravo, trkaći konstruktori koji proizvode vlastite bolide, umjesto da voze one načinjene po specifikacijama. Lolino sjedište u Huntingdonu ima kapacitet za proširenje na F1 jer može proizvoditi kompozite, CFD, zračni tunel u 50 postotnom mjerilu (prethodnih godina ga je koristila Force India) i stroj za testiranje šasije. Tvrtka trenutačno zapošljava 220 ljudi, a u siječnju je kao izvršnog direktora zaposlila Robina Brundlea (Martinovog brata). Prodrive Davida Richardsa uspješno je osigurao mjesto u postavi F1 za 2008., sve dok nije odustao zbog neslaganja oko šasije. Ali zamisao o ograničenju proračuna ponovno je Richardsa zainteresirala za F1, možda pod okriljem Aston Martina. „FIA i FOM svojim postupcima vraćaju F1 na njezine temelje, gdje uspjeh ostvaruju samo oni s najboljim inženjerskim rješenjem i najboljom organizacijom – a ne oni s najvećim proračunom", rekao je Richards. "Uz pretpostavku da postoji potencijal da budemo potpuno konkurentni, spremni smo pritisnuti gumb za pokretanje." Richards se u prvom tjednu svibnja namjerava sastati sa svojim ulagačima s Bliskog istoka kako bi raspravili detalje oko financiranja ulaska u F1.

Drugo što privlači momčadi za pristupanje F1 pod sustavom ograničenja proračuna iduće godine veća je tehnička sloboda, koja će im biti dopuštena po novom sustavu dvostrukih pravila, koji će osigurati njihovu konkurentnost prema momčadima koje će nastaviti koristiti neograničeni proračun. Predsjednik FIA-e Max Mosley razgovarao je o slobodama koje uključuju pomična aerodinamička krila, neograničeni broj okretaja i neograničeno testiranje i korištenje zračnog tunela. Jedina zapreka koja očekuje sve te momčadi je konačna potvrda novih tehničkih pravila za 2010., koja bi mogla stići tek u srpnju. Zasad će obožavatelji i momčadi koje se žele uključiti u Formulu 1 morati pričekati.

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT

PITPASS

OTKRIVA

PRVE FOTOGRAFIJE NOVE F1 RAČUNALNE IGRICE



Samo još nekoliko mjeseci trebate čekati na sudjelovanje u povijesnoj 2009. sezoni na vašem Nintendu Wii ili PSP konzoli.

F1 Racing je imao priliku prije svih vidjeti novu F1 2009 videoigru koja će na police stići ove jeseni. To će obožavateljima dati priliku da se utrkuju na svih ovogodišnjih 17 staza u bilo kojem bolidu. Tako možete biti Jenson Button za volanom njegova Brawna pod reflektorima Singapura ili Lewis Hamilton na novoj stazi Yas Marina u Abu Dhabiju. Igrači će se, baš kao i vozači, natjecati na slikovima, smanjenom aerodinamikom i KERS-om.

Tvrtka Codemasters je prošlog svibnja stekla prava na F1 igru, a najavili su dvije inačice. Ovdje prikazane slike su iz inačice F1 2009 koja će u prodaju stići u listopadu, a bit će dostupna samo za Nintendo Wii i PlayStation PSP konzolu. Mnogo će detaljnije biti izrađena F1 2010 za vrhunske konzole kao što su Xbox360 i PS3 te računala, a očekuje se da će u prodaju stići na ljeto iduće godine.

"Znali smo da će unutar godine dana biti lakše proizvesti igru za Wii i PSP zbog smanjenih mogućnosti simulacije, dok je mnogo složenije načiniti igru za Xbox i PS3", izjavio je visokopozicionirani izvor iz Codemastersa. Od prošlog svibnja tvrtka je programirala staze, prikupljajući podatke s karte, uključujući svaki zavoj i uspon na svakom centimetru staze, rabeći pritom također i fotografije te TV snimke.

Codemasters prikuplja podatke za svaku neravninu na svakoj stazi

Najteži je posao za igru 2010 stvaranje tekstura. "Stavljanje trave na rubove, publike na tribine te zvučne pasice kao u stvarnosti vrlo je duga i zahtjevna zadaća", dodaje naš izvor.

"Ne možemo više reći da je oznaka na određenom zavoju žute boje – nego moramo znati njezinu točnu visinu, te ima li zaobljenje na vrhu ili nema. I najvažnije, kako će izgledati kad se od nje reflektira svijetlo – toliko je sve detaljno."





Možete li pogoditi gdje se nalazimo? Tako je, na pola ste startno-ciljne ravnine u Monzi. Opalite po KERS-u!



Tijekom utrke možete vidjeti mnogo podataka, čak i ako se pridružite Nelsonu Piquetu u zoni izlijetanja



Lijevo: Force India prelazi most u Valeciji. Gore: pogled na Renault R29 sprijeda, opet u Monzi



Jedna od najboljih staza u igri biti će Spa, sa zavojima poput La Source (gore) i Eau Rouge



F1 KVIZ

Testirajte svoje znanje u našem paklenom kvizu.







01 Tko je bio partner Andree de Cesarisa u Tyrrellu 1992.?

02 Kad je odvožena prva Velika nagrada Južne Afrike?

03 Tri vozača s prezimenom Stewart utrkivali su se u svjetskom prvenstvu. Jackie, Jimmy i tko još?

04 Koji je vozač u svojoj karijeri vozio za timove Coloni, Eurobrun, Benetton, Jordan i Forti?

05 Koja je momčad iz F1 1960-ih imala stožer u Velizy-Viacoublayu pokraj Pariza?

06 Koja su dva vozača 1987. vozila za Minardi?

07 Tko je 1974. osvojio Veliku nagradu Španjolske?

08 Koja tri slova dolaze nakon imena Lewis Hamiltona nakon što mu je kraljica odala počast?



09 Koja staza ima Goodyearov tunel?

10 Koga je Toyota izabrala za rezervnog vozača 2009.?

Odgovori: 1. Olivier Grouillard **2.** 1962. **3.** Ian Stewart **4.** Roberto Moreno **5.** Matra **6.** Alessandro Nannini i Adrian Campos **7.** Niki Lauda, **8.** MBE (član Reda Britanskog Carstva) **9.** Detroit **10.** Kamuiji Kobayashiju

PITAJTE F1 RACING

Odgovori na sva vaša pitanja

Govorilo se o štrajku vozača zbog poskupljenja superlicence za Formulu 1. Nisu li vozači u prošlosti imali uspjeha u sličnim sporovima ili su jedan ili dvojica ignorirala bojkot?

Angus Builtcliff, UK

Današnji vozači plaćaju svoje troškove. Na Velikoj nagradi Južne Afrike u Kyalamiju 1982. odlučili su se na štrajk zbog nesuglasica oko teksta licence. Naime, samo je Niki Lauda pročitao i sitna slova. Tijekom treninga Jochen Mass ignorirao je štrajk. No kad je i Teo Fabi prešao na drugu stranu, duh je slomljen i svi su sudjelovali u utrci.

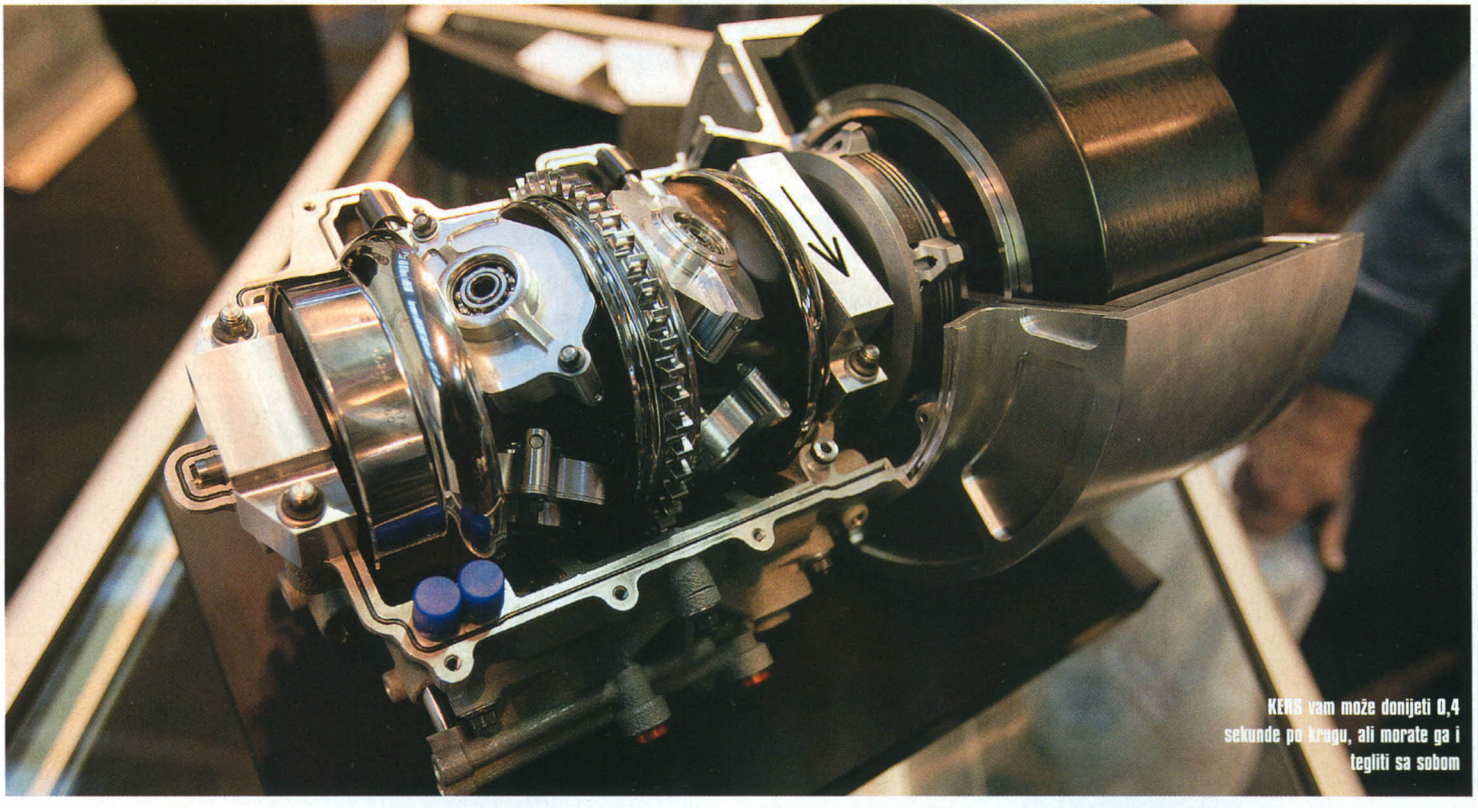


Štrajk vozača u Kyalamiju 1982... neobično, u školskom autobusu

Vaša pitanja na engleskom jeziku šaljite na askf1racing@haymarket.com

SLIKE: CODEMASTERS; LAT ARCHIVE

OVOMJESEČNA VELIKA RASPRAVA



KERS vam može donijeti 0,4 sekunde po krugu, ali morate ga i tegliti sa sobom

Isplati li se uopće KERS?

Da



Willy Rampf

BMW Sauberov tehnički koordinator

"KAKO BISMO U potpunosti iskoristili prednost koju imamo s KERS-om, svi se čimbenici moraju posložiti. Njegova uporaba ovisi o čimbenicima poput konfiguracije staze i vrsta guma koje koristite: na nekim stazama s KERS-om ne dobivate nikakvu vremensku prednost, a na nekima značajnu. Moramo od utrke do utrke procjenjivati pozitivne i negativne strane, pa me uopće ne iznenađuje što su pojedine momčadi na nekim utrkama uklanjale sustav. Sve u svemu, KERS donosi prednost, ali ne golemu. Ako ga koristite, dobitak po krugu iznosi između 0,2 do 0,4 sekunde. Međutim, to i košta. Trebamo više vremena za odgovarajući setup, jer su vozna svojstva donekle drukčija. Iz tog razloga čista prednost po krugu nije jako velika: mislim da neto dobitak na vremenu zapravo iznosi oko 0,2 sekunde, a ne kako neki kažu 0,4 sekunde. Međutim, KERS donosi i strateška prednost: u kvalifikacijama ga možete koristiti dvaput, tijekom utrke također, a donosi prednost i na startu. Ali, KERS bi ponajprije morao donositi prednost po krugu, a strateška prednost je bonus. Ako ga koristite samo u obrambene svrhe, ne opravdava svoje postojanje."

Ne



Pascal Vasselon

Toyotin stariji menadžer (šasija)

"ZA PROCJENU KERS-a nema čarobne formule: svaka momčad mora zasebno odlučiti donosi li im neto korist ili ne.

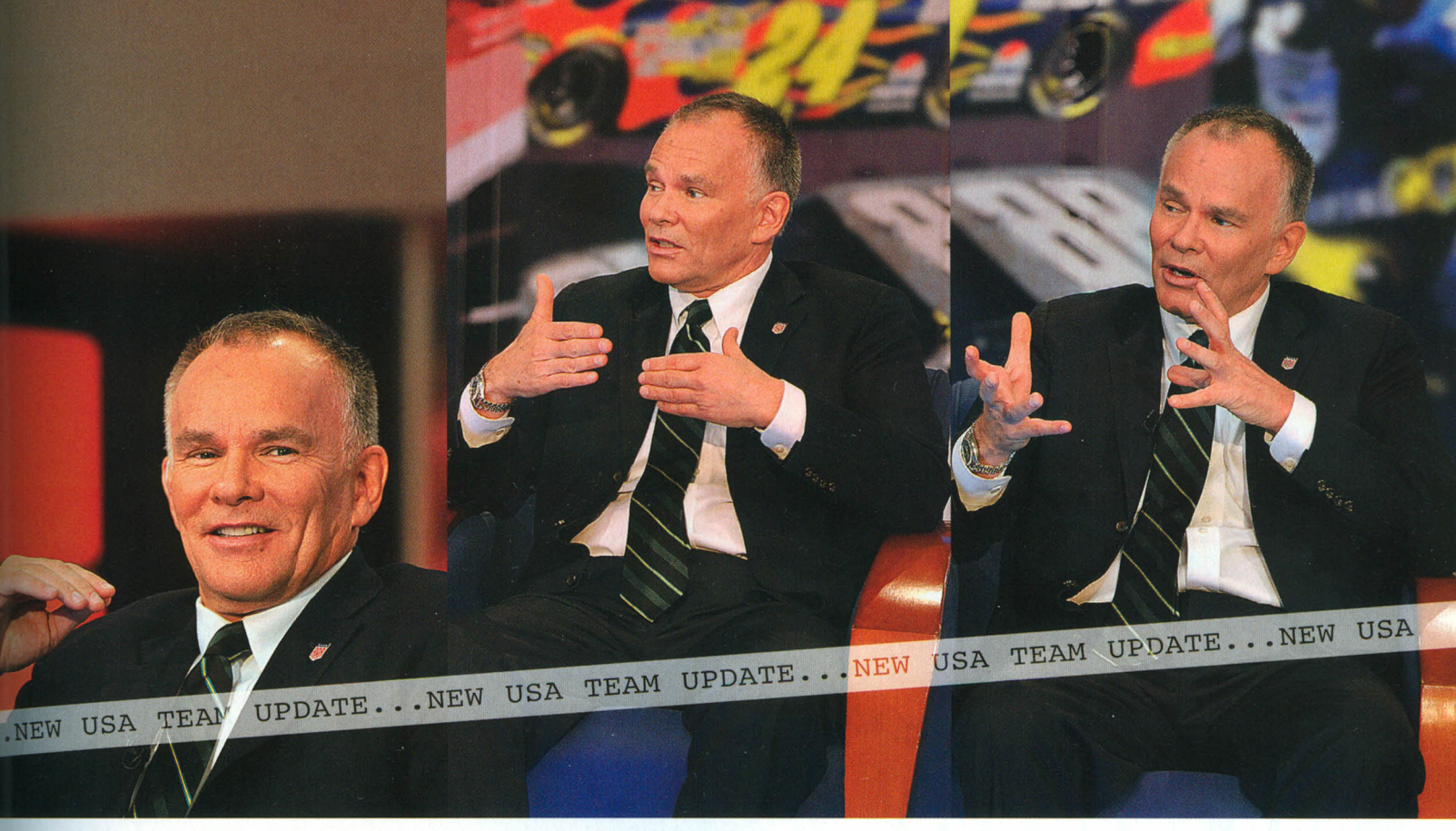
KERS lje lako procijeniti, jer svako njegovo uključivanje donosi po krugu između 0,25 i 0,45 sekunde. Međutim, negativne strane je teže procijeniti.

Kad KERS ugradite na bolid, njegova masa se, ovisno o sustavu, poveća za 30 do 50 kg, a to vam baš i nije potrebno.

Težište se pomiče prema gore, a raspodjela mase prema stražnjem kraju bolida. I dok s takvom raspodjelom mase dobivate pristojan prvi krug, uskoro počinjete gubiti na postojanosti performansa bolida. To je mnogo teže pretvoriti u brojke: nema formule za izračun gubitka i zato momčadi imaju različita mišljenja.

Čak i momčadi poput Ferrarija i Renaulta katkad voze bez KERS-a. Dakle, ako prednost postoji, nije baš jasna. Od staze do staze prednosti i nedostaci KERS-a mogu prevagnuti na jednu ili drugu stranu. Općenito su bolidi s KERS-om prilično spori. Naš sustav je još u razvoju i pomno pratimo situaciju kako bismo ga pravodobno predstavili."

SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; DREW GIBSON/LAT



Iz prve ruke o novoj američkoj momčadi...

F1 Racingov Peter Windsor otkriva sadašnje napore oko ulaska njegove nove američke F1 momčadi u svijet utrka 2010.

PETER WINDSOR je potvrdio da je za sezonu 2010. njegova američka F1 momčad odlučila koristiti Cosworthove motore, mjenjače koje proizvodi Weismann i da su se preselili u novo sjedište u Charlotteu u Sjevernoj Karolini.

Otkad su detalji o novoj američkoj momčadi u britanskom F1 Racingu objavljeni u veljači ove godine, radovi su uvelike napredovali u njihovu sjedištu u Charlotteu, koje se pretvara u novu radionicu.

Windsor je F1 Racingov urednik posljednjih 12 godina, a novu momčad za 2010. osniva s bivšim F1 inženjerom Kenom Andersonom.

Cosworth je iz Formule 1 izašao prije tri godine, ali tvrtka je spremna ponuditi V8 motore niske cijene, u skladu s filozofijom ograničenja budžeta, dok su Weismannovi mjenjači uspjeh u F1 ostvarili prvi koristeći quick-shift sustav.

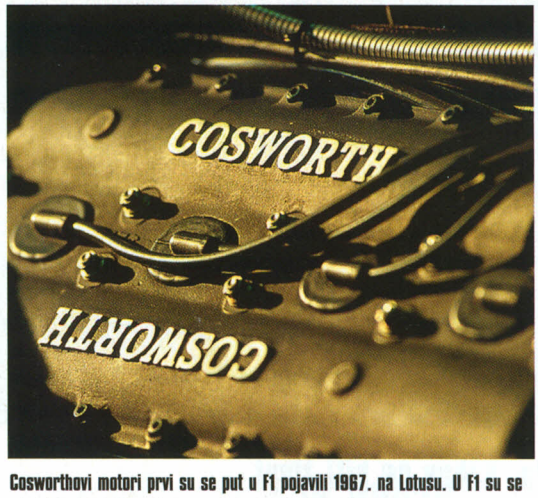
Radionica od 3623 m2 u Charlotteu koju je momčad odabrala, podignuta je 1994. i isprva ju je koristila vrlo uspješna NASCAR momčad Joe Gibbs Racing.

„Uskoro će nam stići 20 Haasovih računalno nadziranih strojeva za obradu, uz tri autoklava (mali, srednji i veliki), a trenutačno gradimo sve ostale uobičajene F1 objekte – čistu komoru, IT i radionicu za prototipove", kaže Windsor.

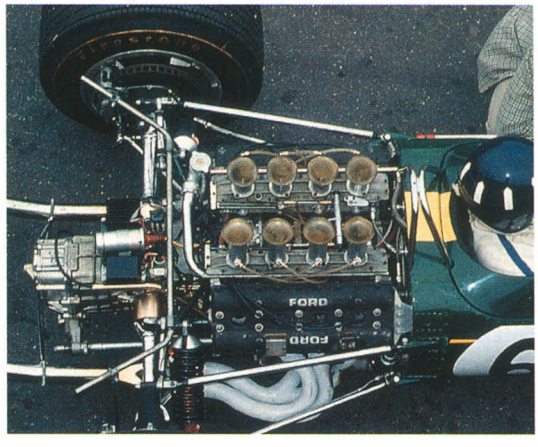
Sjedište momčadi udaljeno je 20 minuta od zračne luke Charlotte International Airport i Windshear zračnog tunela pune veličine. Kritičari su odbacili zamisao da se F1 momčad može osnovati u Americi, ali automobilistička industrija u Sjevernoj Karolini godišnje ostvaruje prihod od 4,5 milijarde eura. Unutar kruga od 80 km od Charlottea nalaze se, između ostalog, četiri zračna tunela, tri stroja za testiranje šasije, dinamometri za motor, mjenjač i kočnice, nekoliko radionica za kompozitne dijelove, valjci za testiranje i tvrtke koje ugrađuju elektroniku i amortizere.

Nova američka momčad traži domaćeg nadarenog vozača koji bi za njih vozio iduće sezone, a potraga i dalje traje.

Nastavak priče o razvoju momčadi kroz godinu pratite ekskluzivno na stranicama F1 Racinga.



Cosworthovi motori prvi su se put u F1 pojavili 1967. na Lotusu. U F1 su se održali gotovo 40 godina, a sad su na rubu povratka.



SLIKE: NIGEL KINRADE/LAT USA; LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES

HOĆE LI SE McLAREN SNAĆI BEZ RONA DENNISA?

Novinar koji Rona Dennisa zna već 38 godina, kolumnist F1 Racinga Alan Henry procjenjuje kako će njegov odlazak utjecati na momčad iz Wokinga ove sezone i kasnije...

Pa, kakav će biti život McLaren-Mercedesa nakon Rona Dennisa? Da budem iskren, mislim da je odgovor, 'Vrlo dobro, hvala na pitanju', no samo zbog truda bivšeg šefa momčadi koji je osigurao da proces predaje štafete svom nasljedniku Martinu Whitmarshu bude gladak i ugodan.

Tri desetljeća Dennis je bio jedna od najdinamičnijih osobnosti automobilizma: u jednakoj mjeri nadahnjujuć i frustrirajuć. Oni koji su radili za njega smatraju ga izazovom, jer njegova opsesivna posvećenost detaljima od zaposlenika zahtijeva vrlo visoke standarde. Vrlo je dobar prijatelj i vrlo loš neprijatelj.

Za Rona je samo najbolje dovoljno dobro. Njegova mantra da McLaren 'postoji da bi pobijedio' nije samo pretenciozna filozofija, nego jednostavno ono što smatra očitim. No njegova posvećenost toj ideji katkad je bila izluđujuća.

Prisjetite se Velike nagrade Monaka 1994. Martin Brundle je upravo doveo svoj McLaren-Peugeot na odlično drugo mjesto iza Benettona Michaela Schumachera, a MP4/9 je pritom potrošio svu vodu i većinu ulja.

Nakon svog tog truda, Brundle i dečki iz Peugeota otvorili su bocu šampanjca. Ron je prošao pored njih, pogledao ih i rekao, 'Zapamtite, drugi je prvi među gubitnicima.' Možda je samo izrekao činjenicu, ali zasigurno to nije bilo pravo mjesto ni vrijeme.

A kad je Mika Häkkinen imao težak sudar na treningu Velike nagrade Australije u Adelaidi, Ron i njegova supruga Lisa naizmjence su sjedili pored bolničkog kreveta i nisu se štedjeli kako bi Fincu osigurali punu podršku tijekom teških prvih dana njegova oporavka. Slično, kad je David Coulthard pukim čudom izbjegao smrt u padu privatnog mlažnjaka na lyonskom aerodromu 2000., kad su oba pilota poginula, Ron je bio potpuno uključen, od pomoći i zabrinut.

"U takvim situacijama Ron funkcionira posve drukčije", rekao je Coulthard. "U njemu sam imao sto posto potpore i jednostavno za mene više od toga nije mogao učiniti."

Premda ga poznam od 1971. i ubrajam se među njegove prijatelje, kao novinar bio sam na drugom kraju njegova oštrog jezika.

U Suzuki 1999. održao mi je lekciju ispred člana uprave Mercedesa Jürgena Hubberta, nakon čega sam izjurio iz McLarenove garaže, uz obećanje da se neću vraćati do početka iduće



Tri desetljeća Ron Dennis bio je jedna od najdinamičnijih osobnosti Formule 1

sezone. Dva dana uporno smo ignorirali jedan drugoga. Tada mi je odjednom prišao i rekao kao da se ništa nije dogodilo, "Mislio sam da se ne vraćaš do Melbournea u ožujku iduće godine." Nisam znao što da kažem.

Kad biste htjeli iscijediti bît Rona Dennisa, morali biste reći da je uvijek želio učiniti najbolje za McLaren. Prije 20 godina rekao bih da je Ron izašao iz istog kalupa kao i Bernie Ecclestone, u smislu da su obojica smatrali da je 'delegiranje umjetnost prihvaćanja drugog najboljeg rješenja'. No negdje oko 1990. postalo je jasno da McLaren postaje prevelik i korporativan kako bi njime upravljala jedna osoba, što je dotad bilo tipično za F1 momčadi.

Taj imperativ ga je pokretao pa je unovačio Martina Whitmarsha i odgajao ga kao svojeg nasljednika. To ga je također navelo da svoje buduće napore usmjeri prema McLaren Automotiveu.

"Mnogi Rona smatraju izazovom. Vrlo je dobar prijatelj, ali loš neprijatelj..."

Sigurno su postojali trenuci kad je Martin htio otići, ali je ostao na kursu i dobio svoju nagradu, iako samo nebo zna... jer dok pišem ove riječi, biti direktor momčadi u McLarenu početkom 2009. teško se može usporediti s ljetovanjem u Parizu.

Najveći izazov Martinu je da sebi dokaže kako je sposoban biti na čelu i dokazati se kao vođa. Njegov stil je, naravno, drukčiji. Nedostaje mu Ronova oštrina i neki će to nazvati znakom slabosti.

Vrijeme će pokazati. Ron je uvijek govorio da je njegova zadaća napisati još jedno uspješno poglavlje u priči o McLarenu koja traje. To je odlično učinio. Članovima svoje momčadi u nasljeđe je ostavio superiornost. Jednostavno vjeruje da je McLaren najbolja momčad u F1. A baš zato kolege koji su ostali na pitwallu jednako snažno vjeruju u sebe."

SLIKE: VLADIMIR RHYS/BONGARTS/GETTY IMAGES; LAT ARCHIVE; GETTY IMAGES

PITPASS

Neposlušni Ferrarijev vozač na vrhu je ljestvice kazni koje je FIA prošle godine podijelila zbog prekršaja vozača...

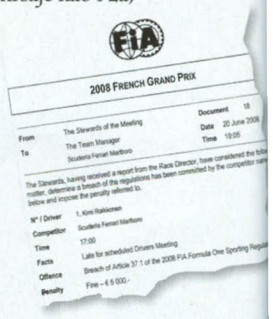
Službeno: Kimi je najzločestiji vozač u F1



Kimi Räikkönen, Rubens Barrichello i David Coulthard zauzimaju prva tri mjesta na podiju zločestih dečki u 2008., s ukupnim plaćenim kaznama u iznosu od 41.500 eura

FERRARIJEV KIMI RÄIKKÖNEN radio je najviše problema u Formuli 1 prošle godine, kršeći pravila šest puta tijekom sezone, pa je zbog toga morao platiti oko 15 tisuća eura kazne. Ipak, on nije bio najokorjeliji krivac – oba McLarenova vozača Lewis Hamilton i Heikki Kovalainen također su često posjećivali ured direktora, s obzirom da su načinili mnogo prekršaja. No umjesto da plate kazne, McLarenovi vozači su obično kažnjeni vremenom i pozicijom na startu.

Većina kazna izrečena je zbog prebrze vožnje kroz boksove tijekom treninga, ali neke veće odnosile su se na mnogo teže prekršaje kao i za, hmmm, povremeno kašnjenje na konferencije za novinare. Ukupno 14 vozača moralo je izvrnuti džepove. No nemoguće je usporiti Kimija Räikkönena. Četiri puta tijekom prošle sezone kažnjen je zbog prebrze vožnje kroz boksove tijekom treninga, kršeći tako članak 30.12 Sportskog pravilnika Formule 1 iz 2008. Ograničenje brzine od 60 km/h vrijedi u boksu tijekom treninga i svaki vozač koji prijeđe tu granicu kažnjava se sa 200 eura za svaki pre-koračeni kilometar. U Bahreinu je vozio 71,6 km/h, pa je kažnjen s 2300 eura. Slijedila je još teža kazna, kad je na Velikoj nagradi Francuske zbog kašnjenja na informiranje vozača kažnjen s 5000 eura. Kada su Hamiltona opalili po džepu, to je značilo 3800 eura zbog kašnjenja na konferenciju za novinare u Valenciji.


FIA

2008 French Grand Prix

From The Stewards of the Meeting
To The Team Manager
Scuderia Ferrari Marlboro

Document 18
Date 20 June 2008
Time 19:05

The Stewards, having received a report from the Race Director, have considered the following matter, determine a breach of the regulations has been committed by the competitor named below and impose the penalty referred to.

N° / Driver 1, Kimi Räikkönen
Competitor Scuderia Ferrari Marlboro
Time 17:00
Facts Late for scheduled Drivers Meeting
Offence Breach of Article 37.1 of the 2008 FIA Formula One Sporting Regulations
Penalty Fine – € 5 000,-

Međutim, jedna od najvećih kazna slijedila je Jarnu Trulliju, kažnjenom s 10.000 eura zbog vožnje u krivom smjeru u Singapuru kako bi ušao u boks nakon što se tijekom treninga zavrtio u posljednjem zavoju.

F1 TABLICA LIGE KAZNI 2008.

1.	Kimi Räikkönen	15.000 eura
2.	Rubens Barrichello	14.500 eura
3.	David Coulthard	12.000 eura
4.	Felipe Massa	10.000 eura
5.	Jarno Trulli	10.000 eura
6.	Fernando Alonso	10.000 eura
7.	Sébastien Bourdais	6500 eura
8.	Lewis Hamilton	5000 eura
9.	Heikki Kovalainen	5000 eura
10.	Kazuki Nakajima	2500 eura
11.	Timo Glock	2500 eura
12.	Jenson Button	800 eura
13.	Adrian Sutil	600 eura
14.	Giancarlo Fisichella	600 eura

KOLUMNA



PETER WINDSOR

Otvoreni komentari našeg čovjeka iz F1 paddocka

I tako je, s odvratnim grčem, Ron Dennis konačno uklonjen. Čuo sam da je nekolicina F1 insajdera/autsajdera bila dovoljno ljubazna izraziti svoje "odobravanje" Ronove (i McLarenove) odluke. "Sad možemo krenuti dalje", spokojno su govorili u Kini. "Sad smo zadovoljni."

No, osvrnimo se malo na prošlost. Iz prošlosti se uvijek može nešto naučiti... A ono što ja vidim je da je Ron Dennis osvojio 138 velikih nagrada, sedam konstruktorskih i deset vozačkih naslova prvaka, svoju je momčad transformirao u drugu najveću silu u povijesti Formule 1, dao je drugu priliku Nikiju Laudi, od Alaina Prosta i Ayrtona Senne učinio je sportske veličine, utemeljio je finsku vezu preko Mike Häkkinena i Kimija Räikkönena, otkrio je Lewisa Hamiltona i gotovo 30 godina bio svjetski predvodnik povećanja proračuna za utrkivanje i raskošno predstavljenih trkaćih bolida.

"Iza mikromenadžmenta i izmučene sintakse, Ron Dennis je pravi trkač."



Dennisova snaga bila je njegova sposobnost da pronađe prave ljude za posao u McLarenu - od vozača do dizajnera

No osim svega toga, učinio je još dvije velike stvari: zadržao je ime McLaren kad su svi oko njega bili egocentrični i kad je ekipu vrlo jednostavno mogao preimenovati u RD Racing ili jednostavno Project Four. Usto, nikad nije prestao zapošljavati kvalitetne ljude, što nam otkriva Ronovu stranu različitu od one koju smo viđali na pitlaneu: ispod detaljnog mikromenadžmenta i izmučene sintakse, Ron je istinski trkač, bio i ostao. A pravi trkači pamte ljude poput Brucea McLarena, kao što se Bernie Ecclestone sjećao Jacka Brabhama kad je 1971. od Rona Tauranaca kupio Motor Racing Developments.

Ron se doimao kao glavna figura, ali zapravo je bio osoba koja je spojila neke kvalitetne ljude, primjerice Johna Barnarda kad nitko drugi nije razmišljao o karbonskom kompozitu ili Paddyja Lowea i Neila Oatleyja kad su svi drugi mislili o "dizajnerskim zvijezdama".

Dave Ryan jedan je od tih kvalitetnih ljudi. U Australiji nije rekao ništa ni više ni manje od onoga što je stotinu drugih menadžera momčadi reklo u stotinama sudačkih ureda na stotinama različitih utrka. I Martin Whitmarsh, novi šef momčadi, još je jedan od tih ljudi: u Maleziji je bio briljantan pod pritiskom.

Ti kvalitetni ljudi prava su ostavština Rona Dennisa, ostavština na koju bi Bruce McLaren bio istinski ponosan.

NE ZABORAVITE NA MLADE TALENTE NA VRATIMA FORMULE 1

BRINEM SE zbog nepostojanja alternativa s kojom su suočeni mladi vozači na vratima Formule 1. Otiđu li u DTM, brzo će nestati s F1 radara, utrkuju li se u Americi, bit će još brže zaboravljeni. Danas više nema F1 testiranja, tako da ne mogu krenuti ni putem Roberta Kubice, Heikkija Kovalainena, Sebastiana Vettela ili Nelsona Piqueta i mjesto u Formuli 1 zaraditi odrađivanjem F1 testnih kilometara. Što je onda s budućnošću vozača poput Brune Senne, Jamesa Rossitera ili Adama Carrolla? Pretpostavljam da su Le Mans automobili jedina alternativa, ali hoće li ikome išta značiti kad Bruno pobijedi nekog Jean-Christophea Boulliona ili Toma Kristensena?



Zbog nedostatka testiranja, vozači blizu F1, poput Brune Senne, rijetko dobiju priliku zasjati i pokazati svoju vrijednost

U nedostatku F1 testiranja, možda bi se aktualni F1 vozači trebali natjecati u nekim drugim formulama – možda u nekoj vrsti kombinirane F2/GP2 serije. Ili u spomenutim Le Mans automobilima, pa čak i kartingu. Moraju ostati stalno aktivni, a vozači poput Senne (i mnogih drugih) trebaju priliku za rast i pokazivanje.

OTVORITE ZRAČNE VALOVE SVIMA

MOĆNICI Formule 1 učinili su prilično dobar posao povećavajući javni i medijski pristup vozačima. Sad su sve zvijezde poslije kvalifikacija dostupne za TV intervjue i moraju doći na potpisivanje autograma u području kod tribina. Međutim, nakon katastrofe u Melbourneu, pitamo se zašto nije svim medijima i javnosti dopušteno stalno slušati radiokomunikaciju svih ekipa? Kao i u američkim utrkama, radijske frekvencije trebale bi biti javne i trebalo bi omogućiti unajmljivanje slušalica.

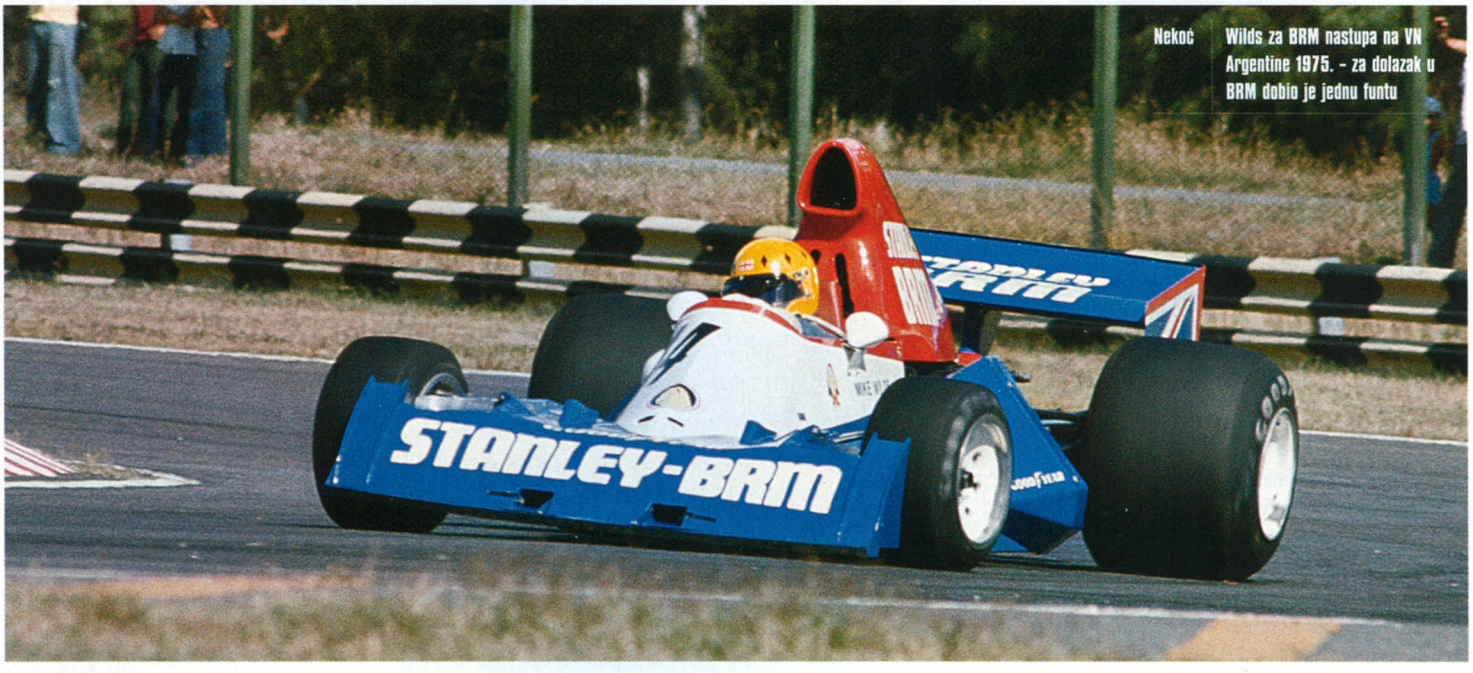


"Felipe, dragi, Windsor kaže da bismo trebali objaviti svu komunikaciju."

Tako bi se izbjegla sva zbrka. I tako bi predstava postala još bolja! Publika voli slušati razgovore vozača s mehaničarima i nema nikakvog razloga zašto im to ne bi bilo omogućeno u mnogo većoj mjeri.

SLIKE: DREW GIBSON/LAT; LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES

{ŠTO SE ZBILO S...}



Nekoć Wilds za BRM nastupa na VN Argentine 1975. - za dolazak u BRM dobio je jednu funtu



MIKEOM WILDSOM

USPIO JE NA GRID FORMULE 1 DOVUĆI NEKE OD MANJE KONKURENTNIH STROJEVA. SAD JE INSTRUKTOR LETENJA.

Mike Wilds natjecao se u većini važnijih automobilističkih serija – i danas se još uvijek utrkuje. Počeo je raditi za proizvođača guma Firestone prije prelaska u utrke manjih kategorija, F3, F5000, Le Mans i turističke automobile – a na kraju se sredinom sedamdesetih okušao u Formuli 1. Nije uspio kvalificirati March 731 za utrku na Brands Hatchu, no kad je dobio priliku za utrkivanje za Mo Nunnov Ensign, uspio se dovući na grid Velike nagrade SAD-a – ali je odustao devet krugova prije kraja.

Godine 1975. bio je vozač momčadi Stanley-BRM u prve dvije utrke u Južnoj Americi. Wilds je nakon toga napustio F1 i prije nego što se vratio sportskim automobilima pobijedio je 1978. u F2 klasi serije Aurora AFX. Tijekom 1980-ih započeo je svoju drugu karijeru...

"Još 1970 -ih počeo sam letjeti, čisto iz hobija. Međutim, desetljeće kasnije shvatio sam da moram pronaći drugi izvor prihoda, jer u utrkama automobila nisam uspijevao mnogo zaraditi.

Tako sam postao direktor prodaje tvrtke koje se zvala Skyline Helicopters, sa sjedištem blizu Marlowa. Počeo sam letjeti za njih, samo za demonstracije, no do kraja 1980 -ih imao sam više od 1000 sati letenja, pa sam zatražio instruktorsku dozvolu. I tako sad druge učim letjeti (dvosatna poduka s praktičnim dijelom i letom stoji otprilike 330 eura) i utrkivati se automobilima.

Postoji mnogo sličnosti između tih dviju disciplina. Helikopteri očito djeluju u trodimenzionalnom prostoru, no obje zahtijevaju mnogo profinjenosti i dobre reakcije. Ključno je cijelo vrijeme letjeti 500 metara ispred sebe.

Helikopteri su vrlo osjetljivi na postupke pilota, što ste profinjeniji, bolji ste pilot. Morate biti nježni i opušteni, a slično je s utrkivanjem. Pogledajte Alaina Prosta, bio je pravi majstor – vrlo uglađen i osjetljiv. Da sam imao pošten bolid, siguran sam da bih imao dulju karijeru u Formuli 1. Nisam imao novca – kad sam potpisao za BRM dobio sam 1 funtu.



Danas Mike Wilds podučava letenje helikopterom i instruktor je za utrkivanje automobilima

Nitko se u to vrijeme ne bi uspio kvalificirati s bolidima s kojima sam ja to pokušavao. Nisam bio najuspješniji vozač Formule 1 – no bilo je vrlo zabavno!"

SLIKE: LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES

TOP 10

VOZAČA KOJI NIKAD NISU OSVOJILI NI BODA

Molili su se da padne kiša, da netko odustane... bilo što. Međutim, ništa im nije pomoglo

1 LUCA BADOER 48 STARTOVA

Kao najneuspješniji u povijesti natjecanja na ljestvici uvjerljivo vodi vozač koji je vozio za Scuderia Italiu, Minardi i Forti. Najbliži osvajanju bodova bio je 1999. na VN Europe, kad mu je otkazao mjenjač dok je bio četvrti u poretku. Čovjek je zaplakao. Imao je i zašto.

2 BRETT LUNGER 34 STARTA

Taj bivši marinac, vijetnamski veteran, stigao je u F1 sa zavidnim proračunom, ali nije polučio jednako zavidne rezultate. Karijeru je s Jamesom Huntom započeo u Heskethu 1975., zatim je proveo godinu u Surteesu, nakon čega je bio Mc Larenova "mušterija" s M23, a vozio je i M26. Odustao je na kraju 1978.

3 TORA TAKAGI 32 STARTA

Toranosuke "Tora" Takagi nastavio je stopama svog zemljaka Ukyja Katayame, ali s još manje uspjeha. U F1 je proveo dvije sezone, prvu u Tyrrellu 1998., a drugu u Arrowsu. Najbolji plasman bilo mu je jedno sedmo mjesto 1999. Na njegovu žalost, sedmi i osmi nisu do 2003. osvajali bodove.



Takagi odustaje na VN Japana 1998., što je samo jedan od razloga zbog kojih u karijeri nije osvojio ni boda, uz povremeno sudaranje s pratećim vozilima

4 SCOTT SPEED 28 STARTOVA

Možda je Red Bullov Amerikanac imao prigodno ime za vozača, ali u svojoj jednoj i još nešto sezoni za Toro Rosso nije osvojio ni boda. Sada je u NASCAR-u, gdje se razmeće bodovima šakom i kapom. Godine 2009. u Daytoni 500 osvojio je 35. mjesto, i dobio, naravno, 58 bodova.

5 ENRIQUE BERNOLDI 28 STARTOVA

Vrhunac je doživio na VN Monaka 2001. kad je u svojem neuglednom Arrowsu pola utrke kočio Davida Coultarda u McLarenu. U konačnici je završio deveti, sa zaostatkom od dva kruga. Popravio se u Njemačkoj, gdje je ostvario najbolji plasman: osmo mjesto. Nastavio je voziti za Arrows u 2002.

6 MIKE BEUTTLER 28 STARTOVA

Vozeći na Marchovoj šasiji pod zastavom Clarke-Mordaunt-Guthrie Racinga, iz-među 1971. i 1973. startao je na 28 utrka, ali nije bio među osvajačima bodova. Ovaj slobodoumni Britanac rođen u Kairu najbolje se plasirao na sedmo mjesto u Montjuic Parku u Španjolskoj 1973. Umro je 1988. u Kaliforniji, u dobi od 48 godina od AIDS-a.

7 RICARDO ROSSET 26 STARTOVA

Rosset je dvaput pokušavao u F1. Počeo je u Footworku 1996., a cijelu drugu sezonu odradio je 1998. u Tyrrellu – obje bez učinka. Godine 1997. sudjelovao je u pothvatu osuđenom na propast nazvanom Mastercard Lola F1 i s njim započeo prvu utrku sezone u Australiji... ali ništa više od toga.

8 RUPERT KEEGAN 25 STARTOVA

Na početku karijere u F1 vozio je za Penthouse Rizla Racing i Durex Team Surtees... ali od svojih sponzora, nažalost, nije dobio odgovarajuću potporu. Nakratko se vratio 1980. u Williamsu, odnosno 1982. Marchu.

9 HUUB ROTHENGATTER 25 STARTOVA

Ovaj inače veseli momak nije imao previše razloga za smijeh kad su u pitanju momčadi za koje je vozio. Započeo je 1984. u Spiritu, prešao u Osellu, a onda u Zakspeed. Od 25 započetih utrka ovaj Nizozemac završio je samo nekoliko, naravno, bez bodova.



Rothengatter je bio nadomak bodova 1985. dok je vozio par utrka za Osellu

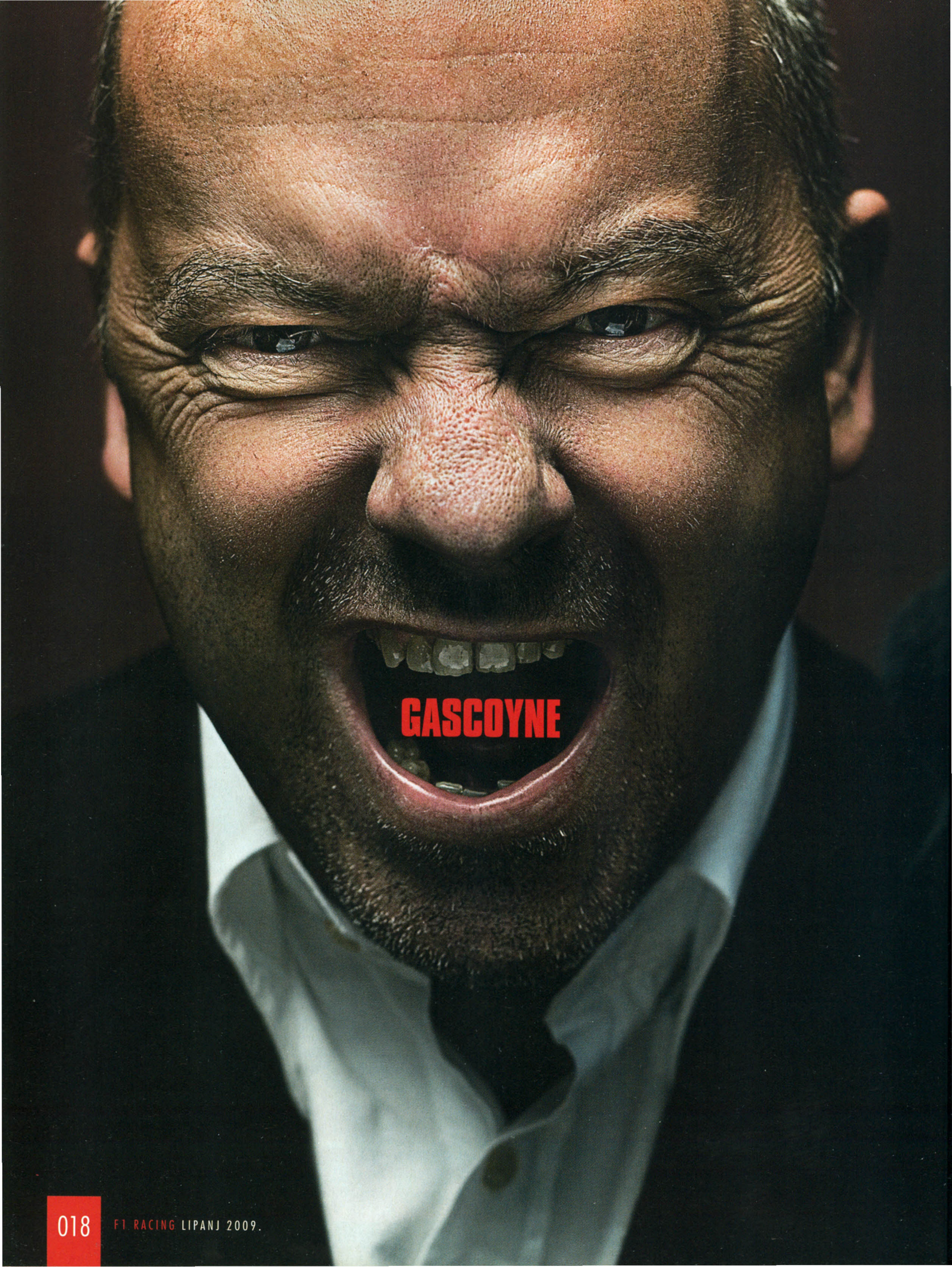
10 DAVID BRABHAM 24 STARTA

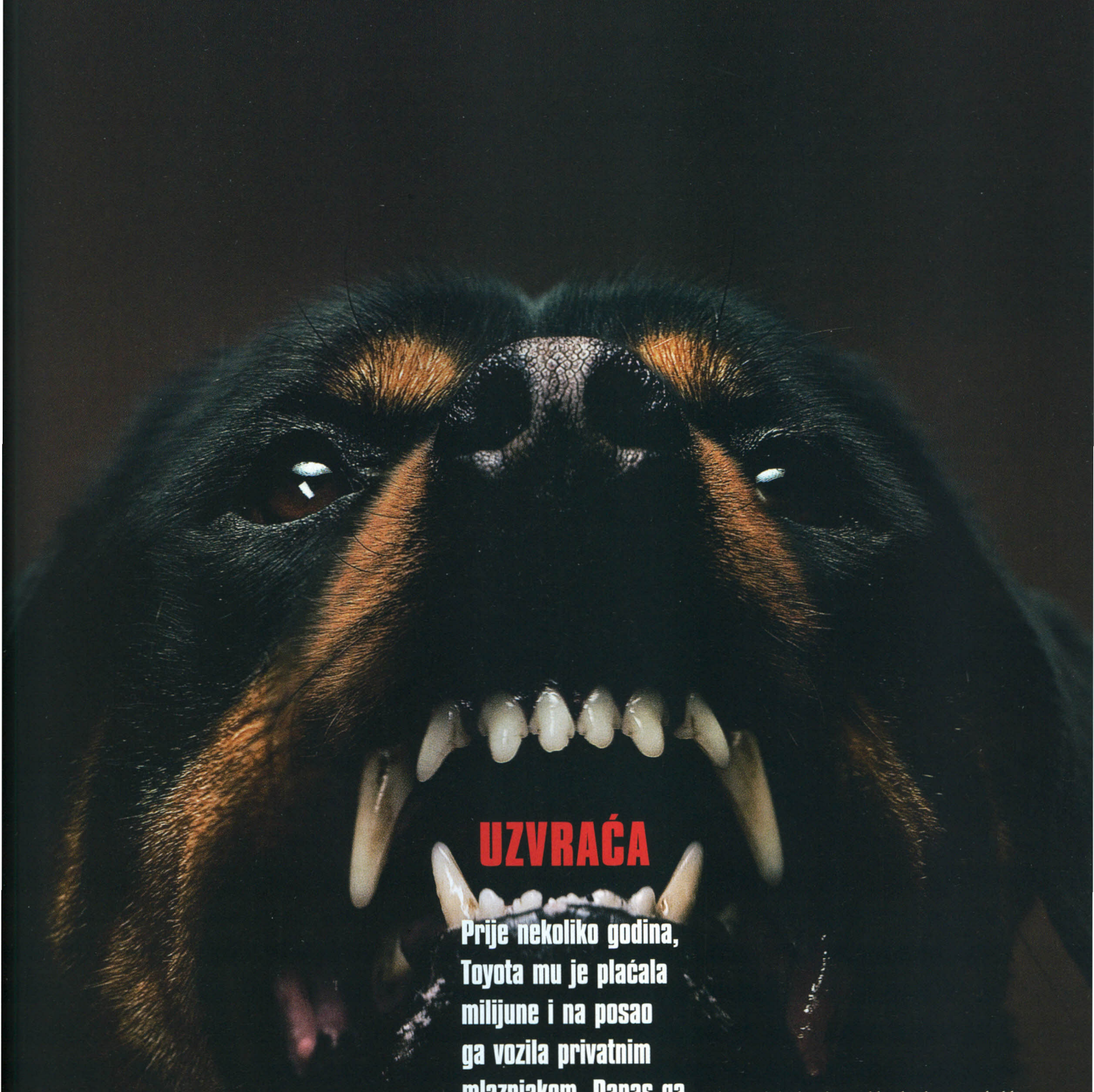
David je bio jedini od tri sina Jacka Brabhama koji se utrkivao u F1, nažalost bez odgovarajućeg uspjeha. U 24 utrke također su startali, a završavali bez bodova, Britanac Anthony Davidson u Super Aguriju i Minardijev "fenjeraš" Tarso Marques.

SLIKE: LAT ARCHIVE

Na Hungaroringu 1993. Badoer je startao deveti put. Ostalo mu je još samo 39 utrka bez bodova...




GASCOYNE



UZVRAĆA

Prije nekoliko godina, Toyota mu je plaćala milijune i na posao ga vozila privatnim mlaznjakom. Danas ga ne želi čak ni Force India. Rotvajler iz svijeta Formule 1 želi objasniti svoj pad popularnosti

RIJEČI BRADLEY LORD
SLIKE SAM BARKER

Drzak. Vatren. Beskompromisan. To su samo neki od epiteta koji opisuju čovjeka koji je u F1 svijetu poznat kao "rotvajler": netko tko kaže što misli, pritom koristeći malo riječi. To je stil za koji se Mike Gascoyne ne ispričava. "Nisam džentlmen, ja donosim odluke. Pritom malo uzdignem prašinu. Ali to ne znači da nisam dobar momak." Posljednju rečenicu izrekao je povišenog, oštrog glasa, zbog čega je još teže povjerovati u to.

Gascoyneov pad popularnosti bio je brz. Godine 2004. bio je omiljeni tehnički direktor u F1. Toyota ga je iz Renaulta dovukla uz plaću koja je bila dovoljno velika da obogati nekoliko naraštaja njegove obitelji. Zatim su mu dali zapanjujuće svote s kojima je trebao dovesti momčad do pobjede, ali otpušten je nakon dvije godine. Ponovno se pojavio u Spyker/Force Indiji, gdje je proveo još dvije sezone prije otpuštanja krajem 2008. Sad uređuje vrt u ruralnom dijelu Oxfordshirea.

Recite Gascoyneu da ide nizbrdo i dobit ćete tipičnu burnu reakciju. "Možete reći, 'Otpušten je iz dvije prijašnje momčadi, stoga ne može biti dobar'", zaključuje. "Mnogi cinici će reći to i ne krivim ih. Ali vrijeme provedeno u Toyoti ne smatram neuspješnim. Nikad nisu stigli na

postolje. Godine 2005. – s mojim prvim bolidom – osvojili smo 95 bodova i šest mjesta na postolju. Te je godine cilj bio ostvariti mjesto na postolju i skupiti 40 bodova. Otpušten sam nakon tri utrke iduće sezone – dan nakon što smo osvojili treće mjesto u Melbourneu. A u 50 utrka nakon toga na postolje su se penjali samo dvaput – premda su ove godine dobro započeli."

Toyota je kupila Gascoyneov Midin dodir koji je neuspješne momčadi pretvarao u pobjednike. Dali su mu potpunu slobodu da dovede u red njihov tehnički odjel, koristeći recept koji je usavršio u Tyrrellu (s mentorom Harveyjem Postlethwaiteom), Jordanu i Renaultu: provesti šest mjeseci na usavršavanje zračnog tunela, načiniti vrlo precizne modele s dobrom "ponovljivošću" da se osiguraju dosljednji rezultati – i onda načiniti precizne inačice modela u punoj veličini. Ali upravo kad je takav način rada počeo ostvarivati rezultate, Toyota je uvela korporativniji način upravljanja. Gascoyneu je rečeno ne samo što treba postići, nego i kako to učiniti. Očekivano, to se srušilo poput željeznog balona. "Jedna od stvari s kojima Toyota nije bila zadovoljna je to što sam previše odluka donosio na temelju intuicije i iskustva", objašnjava uz podignutu obrvu. "Dobro – zbog čega ste me zaposlili? Dobio sam posao jer dobro radim. Ali u korporativnom svijetu ne možete odlučivati. Možete pisati izvješća o tome, provesti šest mjeseci proučavajući ih i odlučiti je li to u redu ili nije. Ali ako odlučite da je u redu, kasnite šest mjeseci i svi ostali su to već načinili. Tako u Formuli 1 ne možete raditi."

I premda se Gascoyne očito nije slagao s novom momčadskom filozofijom, dok opisuje okolnosti svog odlaska naslućuju se i tragovi skromnosti i poniznosti. "Mislim da sam se mogao bolje povezati s upravom", priznaje. "ali ne zamjeram im. To je bila profesionalna razlika mišljenja koja je profesionalno riješena. Što se mene tiče, statistike govore da možda nisam pogriješio. Ali to je tako. Pogledajte Chelsea: Mourinho je osvojio dva naslova Premier lige i dobio otkaz. Ako plivate s morskim psima, očekujte da će vas povremeno ugristi."

Riječi "profesionalno riješeno" imaju dublje značenje. Oslikavaju razliku od Gascoyneovog nedavnog odlaska iz Force Indije, o čemu se vodi sudski spor. Svoju odluku o povratku u bivšu momčad Jordan (u kojoj je kao tehnički direktor radio od 1998. do 2000.) naziva "najvećom pogreškom karijere". Dok su pravi detalji razilaženja još uvijek nejasni, jasno je da je nakon toga ostao vrlo nezadovoljan. "Kad sam se odlučio vratiti u F1, to je bila prva ponuda koja je stigla i prihvatio sam je. Htio sam se vratiti u malu momčad, jer sam tijekom rada u Tyrrellu i Jordanu uživao u danima uništavanja divova – a nakon Toyote, htio sam ponovno to činiti", objašnjava. "Ali financijska situacija i situacija s upravljanjem momčadi bile su nemoguće, a kad je Spyker prodao momčad, nadali smo se da će se poboljšati. Ali iskreno, nisu se posebno poboljšale."

Prijašnji šef Vijay Mallya pričao je kako je Gascoyneov način rada bio "njegov način ili nikako", pa se zbog toga njegovi zaposlenici nisu mogli potpuno izraziti. Nevjerojatno je da bi neka bodlja mogla probosti Gascoyneovu debelu kožu – ali ova je očito uspjela u tome.

"Sve su mi momčadi za koje sam radio bile vrlo odane", odgovara Gascoyne. "Razgovarajte s ljudima koji su uživali raditi za mene i reći će vam da sam ih podržavao, ja donosim odluke i ne sjedim sa strane. Ali ako bi pogriješili, onda bih im izravno rekao gdje su pogriješili i kako to treba ispraviti. A ako to ne bi ispravili, bili bi otpušteni. Ali mislim da to nije zlonamjerno; tako se radi u takvim situacijama kako bi se obavio posao. Dobri inženjeri rade za mene jer im odgovara način na koji obavljam stvari. Vrlo je jasno da ne bih bio tehnički direktor 12 godina da sam 90 posto vremena pogrešno

"Toyota nije bila zadovoljna time što sam previše odluka donosio na temelju intuicije"

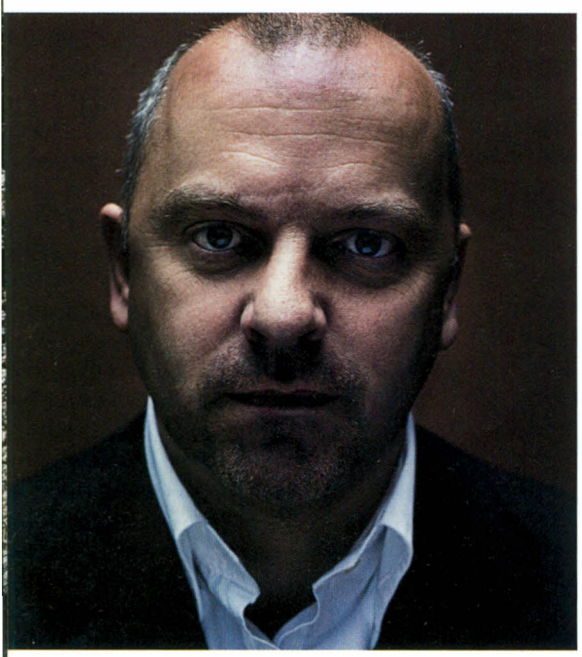




odlučivao." Međutim, otpuštanje iz Force India prije nego što je uspio dovršiti posao ga je, začudo, ponovno motiviralo. Gascoyne je odavna planirao napustiti F1 – u najboljem trenutku – i otići jedriti oko svijeta. Ali to vrijeme očito još nije stiglo: baš kao što je uvijek upravljao po svojem, možemo pretpostaviti da će F1 napustiti na sebi svojstven način.

"Dio mene govori mi da sam od Harveyja Postlethwaitea naučio da u boksu u dobi od 55 godina ne umrem od srčanog udara", objašnjava Gascoyne. „Vjerojatno je istina da ću odjedriti prema zalasku sunca i da me neće biti briga za ništa, ali mislim da sad nije pravi trenutak za to. Ne želim napustiti F1 uz sadašnji gorki okus koji imam u ustima. Natjecateljski instinkt u meni neće dopustiti da to završi na način kojim ja nisam zadovoljan."

"Sjećam se kad sam prvi put iz Kölna letio privatnim mlaznjakom", Gascoyne se prisjeća



Mike Gascoyne sanja o mirovini i jedrenju oko svijeta. Ali ne još - ima nekih neriješenih poslova u boksu

svojih početaka u Toyoti – kad je vlastitim zrakoplovom dvaput tjedno putovao iz Velike Britanije u Njemačku. "Letjeli smo iznad ušća Temze, držao sam čašu vina u ruci, sâm u avionu s osam sjedala, uz dva pilota sprijeda. Pomislio sam: 'Dječak iz Norwicha je uspio.'"

Zanimljivo je to što za Gascoynea F1 nije bio planiran. "Automobili me nikad nisu zanimali", priznaje uz skriveni osmijeh. Bio sam aerodinamičar koji je volio inženjerstvo i natjecateljske sportove." Nakon diplomiranja aerodinamike na Cambridgeu do McLarena je stigao sasvim slučajno, preko helikopterske tvrtke i oglasa u novinama. Iz sadašnje perspektive teško je povjerovati, ali u svojoj prvoj godini postao je glavni stručnjak za aerodinamiku – i dizajnirao aerodinamički paket za bolid koji je 1990. osvojio naslov. Sljedeći mu je korak bio odlazak u Tyrrell, gdje je radio za Harveyja Postlethwaitea – osobu koja je vjerojatno najzaslužnija za Gascoyneov pogled na svijet. To mu je iskustvo ponudilo nevjerojatno romantičnu perspektivu o biti sporta. "Ostao bih u Tyrrellu cijelu svoju karijeru – bilo mi je jako dobro", smije se. "Harvey je do svoje smrti pokušavao pokazati da dobro inženjerstvo može nadmašiti mnogo novca i obožavao sam tu filozofiju. U zračnom tunelu mogli smo provesti samo 15 tjedana godišnje, zato smo sve trebali pogoditi isprva, a to je bila prava vještina. Najveća pogreška koju su BAR i Craig Pollock načinili bila je otpuštanje 120 najboljih momaka koje je ikad mogao zaposliti. Odbacio je sve stručnjake koji su mu bili potrebni i zbog toga je došlo do takvog neuspjeha."

Sljedeći je bio Jordan. Godine 1999., godine koju Gascoyne opisuje kao "pravo mlaćenje konkurencije", Heinz-Harald Frentzen pokušavao je u posljednje tri utrke osvojiti svjetsko prvenstvo. Rezultat je bio porast Gascoyneova ugleda – počele su pristizati velike ponude. Pobijedila je ponuda Flavia Briatorea koja je za novog vlasnika, Renaulta, donosila izazov povratka oslabljene momčadi Benetton na prijašnju staze slave. To je bio, Gascoyne priznaje, opsežni ispit iz svega što je do tada bio naučio...

"Godine 2001. bili smo pod velikim pritiskom. Bolid je bio loš, a Flavio mi je stalno bio za leđima. Bio je pod velikim Renaultovim pritiskom. U jednom trenutku govorkalo se da smo oboje otpušteni, pa me pozvao u svoj ured. Rekao je, 'Gledaj Mike, jesi li siguran da znaš što radiš? O tome ovisi budućnost obojice.' Rekao sam, 'Da Flavio, siguran sam.' Podržao me pred upravom. Proveli smo šest mjeseci popravljajući zračni tunel i načinili smo novi aerodinamički paket za utrku u Spa. Mnogi u Benettonu su govorili, 'Već smo to čuli,' i ljudi su sumnjali da će to uspjeti. Inače bih samo rekao inženjerima da ugrade dijelove na bolid, ali na ovom testu sam im rekao da načine usporedbu. Završili su nekoliko vožnji sa starim paketom, a zatim ugradili novi i Jenson (Button) je odmah bio brži sedam desetinka. U sljedećoj vožnji bio je brži pola sekunde jer je rekao da prije nije mogao vjerovati koliko potiska ima na raspolaganju. Glavni testni inženjer me nazvao i rekao, 'Znam zašto si htio da načinimo usporedbu – sad ti svi vjerujemo.' I onda je Fisi osvojio mjesto na postolju u utrci u Spa. Jedan me novinar upitao je li to najveći preokret u povijesti F1. Rekao sam, 'Ne, to je najveći preokret u F1 nakon što sam to učinio u Jordanu.' Našalio sam se, ali djelomično je to bila istina. U tom je trenutku moj posao postao jednostavan. Bolidi za 2002. i 2003. jedostavno su nastali iz učinjenoga."

Potkraj 2003. Gascoynea je vrbovala Toyota – napustio je Renault prije nego što je momčad ostvarila svoju pobjedu u prvenstvu. Uz sav njegov "zvjezdani" status, bolidi koje je proizveo kao tehnički direktor pobijedili su samo u tri utrke – i nikad nije osvojio svjetski naslov. Baš i ne prati stope Colina Chapmana...





"Ja sam vatrogasac, rješavam probleme", oštro odgovara. "Ali nikad nisam propustio osvojiti svjetski naslov. Imao sam ugled nekoga tko rješava probleme i uvijek je netko došao i ponudio mi pet puta veću plaću da to učinim za njih. Uvijek je mnogo više momčadi koje ne pobjeđuju od onih koje pobjeđuju..."

Ta ambicija za promjenu ishoda – pokretana, možete pretpostaviti, egoističnom željom da bude čovjek koji skuplja svu slavu – čini se da je iščezla. U njegovom stavu sad se

"Za mene bi ostvarenje sna bilo raditi u manjoj momčadi i ostvariti neočekivanu pobjedu"

naslućuje nešto određenije. Nije riječ samo o pobjeđivanju, nego o pobjeđivanju na pravi način. Gascoyne se vratio svojim korijenima, nada se s malim momčadima pobjeđivati divove. Smatra da bi ograničenje proračuna moglo vratiti "intuiciju" u inženjerstvo F1, a "zbog toga sam najviše uzbuđen".

Sve to zvuči pomalo zbrzano, uključujući se izravno u borbu. Potpuno u stilu Mikea Gascoynea.

"Pogledajte što je Honda učinila ove godine", kaže. "Iz ralja pobjede oni su iščupali poraz. To samo pokazuje korporativni mentalitet: platili su da se sve dovede u red i onda odustali kad su trebali vidjeti rezultate.

Zato će korporativna filozofija uvijek nailaziti na probleme u F1. Za mene bi ostvarenje sna bilo raditi u manjoj momčadi i završiti na postolju ili pobijediti. Možda je to previše korinćanski za suvremeni svijet, ali volio bih pobijediti neke kojima je potrebno pokazati kako se to radi. Ne sviđa mi se pomisao u kojoj slabija momčad gubi."

Ta se filozofija možda čini premekanom za tako nabrijanog trkača, ali možete biti sigurni da bi bila provedena uz karakterističnо Gascoyneovo razmetanje. Znate da jedan od "ljudi kojima treba pokazati" trenutačno posjeduje momčad sa sjedištem u Silverstoneu. Možete biti sigurni da bi usput bilo takvih sukoba.

"U Renaultu sam više od godinu dana radio 18 sati dnevno i jednog sam dana iz ureda otišao u pet popodne. Netko je viknuo, 'Polovična smjena, zar ne Mike?'

Otišao sam do njega i rekao, 'Trebaš li me ovdje da završim tvoj današnji posao? Zbilja? Jer ako me trebaš, onda ću te otpustiti i zaposliti nekoga tko svoj posao može obavljati samostalno.' To ga je dovelo u red."

Ne sumnjajte uopće: u starom rotvajleru još uvijek ima života.





MARTIN BRUNDLE

Jednom je nadmašio Michaela Schumachera. I gotovo ubio Marka Blundella.

U F1 KARIJERI KOJA SE protegla na 12 godina, Martin Brundle bio je momčadski kolega svjetskim prvacima Michaelu Schumacheru i Mikki Hakkinenu, utrkivajući se za momčadi poput McLarena, Benettona, Brabhama i Jordana. Na žalost, nikad nije stao na najvišu stubu postolja u Formuli 1, no njegova najbolja se-zona je, bez sumnje, bila 1992., kad je prvenstvo s pet osvojenih postolja završio na šestom mjestu u poretku vozača.

Potkraj 1996., u dobi od 36 godina, Brundle je kacigu odlučio objesiti o klin te je započeo drugu karijeru u komentatorskoj kabini, komentirajući utrke najprije za ITV, a sada za BBC. Vještinu iza mikrofona dokazao je osvojanjem nagrade za svoje prijenose u izboru Kraljevskog televizijskog društva.



OMILJENA VELIKA NAGRADA VN VELIKE BRITANIJE 1992.

"Osvojio sam treće mjesto, no Williams je te godine bio posebno dominantan jer su imali sve stvarčice koje mi nismo.

Imao sam uzbudljivu utrku s Ayrtonom Sennom, a na kraju sam nadmašio Michaela Schumachera, čime sam bio prilično zadovoljan.

Nigel Mansell je pobijedio i publika je navalila na stazu. Iskreno mislim da publika u Silverstonu daje dodatni poticaj.

Ne pokušavate više pritiskati, nego se samo osjećate ugodno glede staze, ljudi, hrane i gledatelja koji navijaju za vas. Mislim da svi ti elementi na kraju dodaju nešto u jednadžbu."

OMILJENI BOLID
BRABHAM BT58

"Na Pirellijevim gumama bio je to odličan mali bolid. Nadmašili smo potencijal proračuna i resursa 1989., i te sam godine imao odličnu utrku u Monaku. Izašao sam iz bolida na dvije i pol minute kako bi mi u boksu promijenili akumulator i završio na šestom mjesto – bila je to odlična velika nagrada. Brabham je bio istinski trkaći bolid i činio je upravo ono što ste od njega očekivali. Bio je poput Benettona B192, zasigurno najbržeg i najkonkurentnijeg bolida koji sam imao u Formuli 1."



NAJŽEŠĆE PRANJE
DETROIT 1984., KEN TYRRELL

"Zanimljivo, dogodilo se to nakon što sam postigao jedan od najboljih rezultata. Završio sam drugi, neposredno iza Nelsona Piqueta, i izašao na večeru kako bih proslavio, a Ken me jednostavno rastrgao na komade... Bio je ljut što sam prestigao Elija de Angelisa i rekao je da Jackie Stewart misli da ondje nisam trebao pretjecati. Međutim, znao sam da de Angelis nema drugu brzinu. Ken me spuštao na zemlju jer sam bio malo previše siguran. Imao je pravo – tjedan kasnije razbio sam noge. Ozbiljno, bilo je to žestoko pranje."

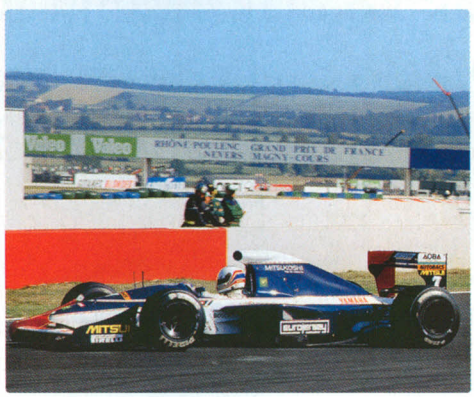


OMILJENI MOMČADSKI KOLEGA
MARK BLUNDELL

"To bi bio Marky – moj sunarodnjak. Kad smo zajedno nastupali za Ligier bilo je pomalo čudno što dva britanska vozača plaćaju Francuzi... Uživao sam s njim kao momčadskim kolegom, no žestoko smo se borili jedan protiv drugog – jednom sam ga gotovo ubio i nisam uopće žalio, što je bilo zabrinjavajuće. U Estorilu sam ga izbacio u brzom desnom zavoju nakon izlaska iz boksova jer mi se nije želio maknuti s puta. Dobio sam mjesto i izbacio ga sa staze pri 240 km/h. Bila je to njegova krivnja, a ne moja: trebao je pustiti gas. Zajedno smo avionom putovali kući, a to je značilo prilično tihu vožnju unajmljenim automobilom do aerodroma."

NAJGORI BOLID
BRABHAM BT60Y

"Zapravo je mala razlika između Zakspeeda iz 1987. – koji je bio plod velikog truda koji su ti ljudi uložili, no bilo ga je frustrirajuće voziti – i Brabham Yamahe V12 iz 1991. Vjerojatno je ovaj posljednji bio gori. Bio je to zaista težak bolid; motor je bio golem, a usto su zabrljali s dizajnom papučica iza prednje osovine, pa smo unutra bili jako stisnuti. To je bio nepredvidiv bolid za vožnju i čudna godina s čudnim šefom momčadi (John Macdonald)."







NAJTEŽA NESREĆA
MONAKO 1984.

"Bio sam poznat po završavanju utrka, no kad sam imao nesreće, bile su teške. U Monaku sam dugo kočio na ulazu u Tabac. Na tom je Tyrrellu poluga za podešavanje balansa kočnica prolazila ispred gasa, pa je kabel balansa kočnica pritisnuo gas dok je papučica kočnice bila potpuno pristisnuta. Glava mi je udarila u zaštitnu ogradu, a nakon toga i o asfalt. I prva utrka u McLarenu također me skoro ubila. Verstappen i Irvine sudarili su se neposredno iza mene i Verstappenov bolid prevrtao se preko mojeg i udario me u glavu. Moj um poslije toga više nikad nije bio isti. Ako čujete kako u prijenosima na televiziji zamuckujem ili nešto zaboravim, to je od tog jakog udarca u glavu."

SLIKE: LAT ARCHIVE; GETTY IMAGES; SUTTON IMAGES

{VI POSTAVLJATE PITANJA}

NICO ROSBERG

Voljan je raspravljati o smanjenju plaće, potpisivanju za McLaren, čak i o olakšavanju Roberta Kubice za 30.000 funti. Sve dok njegova djevojka ne mora čitati o brazilskom supermodelu.

RIJEČI JAMES ROBERTS SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

Dok ulazi u Williamsov motorhome, Nico Rosberg izgleda zgodnije i u boljoj je formi neko ikad – s hodom koji ničime ne negira nadimak iz paddocka 'Britney' (iako, naravno, poriče da ga itko tako zove). Možda je prezgodan, ali upravo ta činjenica nagovještava ozbiljnost s kojom mladi Nijemac ulazi u sezonu 2009.

Na mnogo načina ova sezona je 'biti ili ne biti' za čovjeka koji mora započeti transformaciju svog potencijala u rezultate. Bez obzira na njegovu debitantsku utrku u kojoj je osvojio bodove, u tri sezone u Williamsu osvojio je samo dva mjesta na podiju – a samo 2008. upropastio je gotovo jednako bodova koliko je uz pomoć sigurnosnog automobila drugim mjestom osvojio u Singapuru. Štoviše, Rosberg je tijekom zime podigao mnogo prašine oko toga da mu Williams mora osigurati pobjednički bolid – ili u suprotnom...

Tijekom trkaćih vikenda Nico je vrlo zaposlen čovjek, ali našao je vremena u svom rasporedu – tijekom poslijepodnevne oluje – kako bi ukrstio rogove s čitateljima F1 Racinga. I dok probire kroz hrpu pitanja, jasno je da misli ozbiljno...

Oduzima li vam Frank Williams od plaće svaki put kada izgubite prednje krilo? ***Peter Morgan, Velika Britanija***

Nasreću, ne. Uzmite to ovako – moja se plaća ne smanjuje ako je momčad pogriješila i bolid se pokvari dva kruga prije cilja. Stoga niti ne oduzimaju od moje plaće ako ja razbijem prednje krilo. Svi smo mi na granici i pogreške će se sigurno događati... ali možda bi bilo dobro da razgovaram s Frankom Williamsom. Možda mi idući put kada bolid stane isplati bonus ili tako nešto.

Nakon raznolikog početka vaše karijere, što smatrate vašim jakim stranama i slabostima kao F1 vozača? ***Phil Renwick, Velika Britanija***

Moja najjača strana je to što sam svestran – trudim se biti dobar u svemu što je potrebno F1 vozaču, a to je vrlo širok spektar. Slabost, hmm, kako to mislite slabost? Kvragu. Ah (duga pauza), slabost. Ah...

Kakav je ovogodišnji Williamsov bolid u usporedbi s prošlogodišnjim? Je li brz i lak za vožnju? ***William Buchan, SAD***

Zapravo osjećaj je odličan. Prilično je ugodno voziti bolid. Premda nije ništa lakše – što se toga tiče, gotovo je isto kao i prošle godine.

Što momčadi mogu učiniti kako bi utrkivanje postalo veći spektakl za gledatelje? ***Chris Deutschler, Njemačka***

Mislim da momčadi ne mogu napraviti ništa posebno, ali FIA može mnogo – već su i napravili. Ove će godine biti daleko više uzbudljivih utrka nego prošle godine. Aerodinamika je postala manje važna, promijenili su gume i dodali KERS i sve ostalo. Ovo će biti doista dobra godina.

Povećava se broj sinova bivših vozača koji dolaze u F1. Što mislite, zašto je tako?



I što biste rekli skepticima koji govore o 'popločenoj stazi do F1', umjesto da se vozači putem moraju i boriti? *Ian Pestell, Velika Britanija*

To je najlakši put: vaš je tata to radio, ima iskustvo i dobra je šansa da imate gene da učinite isto. To je sposobnost koja mora biti urođena i ako ju vaš otac ima, prilično je izgledno da ju vi također imate. Također pomaže u otvaranju vrata – on sve poznaje. Sigurno mnogo pomaže, ali na kraju dana ipak morate zaslužiti biti tamo.

U Williamsu ste već nekoliko godina, ali kroz to vrijeme nisu vam uspjeli osigurati pouzdan bolid. Zašto se ostali s njima? *Neil Williams, Velika Britanija*

Prve tri godine bio sam vezan ugovorom, a četvrtu godinu sam ostao jer vjerujem da će mi momčad dati dobar bolid. Na sreću, ispalo je da nisam previše pogriješio. Želio sam najbolji bolid ove godine, što nisam dobio, ali još uvijek mislim da sam dobio bolid s kojim sam prilično zadovoljan.

Da li je bilo cool kad vas je otac pokupio iz škole ili vas je morao čekati iza ugla? *Adrian King, Velika Britanija*

Mislim da sam odrastao prilično skromno, ali moj je otac imao prilično dobre automobile. Tada sam zaista volio kad je u nekom fantastičnom automobilu došao po mene u školu. Bilo je cool kad je tata stigao u Ferrariju ili Mercedesovom 320 SL kabrioletu.

U dosadašnjoj karijeri u Formuli 1 kojeg ste momčadskog kolegu najviše doživljavali kao prijetnju? *Claire Walker, Velika Britanija*

Definitivno Marka Webbera u svojoj prvoj godini, bio je najopasniji momčadski kolega – ali također morate uzeti u obzir da je to bila moja prva sezona u Formuli 1.

Biste li razmišljali o brijanju glave kad prvi put pobijedite na utrci Formule 1? *Peter Huang, Australija*

Ne, definitivno ne bih. Ali mogao bi se okladiti u nešto drugo, zašto ne?

Slušate li glazbu kako biste se motivirali prije utrke? Ako da, koja vam je najdraža pjesma? *Ben MacCarthy, Australija*

Jedna prilično dobra pjesma je Beautiful Day od U2. Katkad ju slušam na stazi. Sviđa mi se zbog osjećaja koji mi daje – pročišćava mi misli i mogu ponovno vidjeti osnove života. Čini me da uživam u sportu i podsjeća me koliko sam sretan što sam na stazi u F1 bolidu.

Očekujete li da ćete jednog dana voziti za McLaren, poput vašeg oca? *Ruud Menting, Nizozemska*

Ne, ne očekujem da ću voziti za McLaren, ali bilo bi lijepo voziti za njih jednog dana. Odlična su momčad, zato zašto ne?

Uostalom, na neki sam način već vozio za McLaren, jer dok sam bio mlađi vozio sam u Mercedes-Benz McLaren karting momčadi zajedno s Lewisom Hamiltonom...

Na kojoj utrci ima najatraktivnijih djevojaka? *Kevin Lowitz, SAD*

Na utrkama poput Melbourna, Kanade, Mađarske... Brazila...

Tijekom četiri godine u F1 koje su osobine ugrađene u vas: njemačka preciznost, finska odlučnost ili britanska nepopustljivost? *Mohamed Rofendy, Singapur*

Prije svega, njemačka preciznost. Definitivno. Ta je vjerojatno najdominantnija.

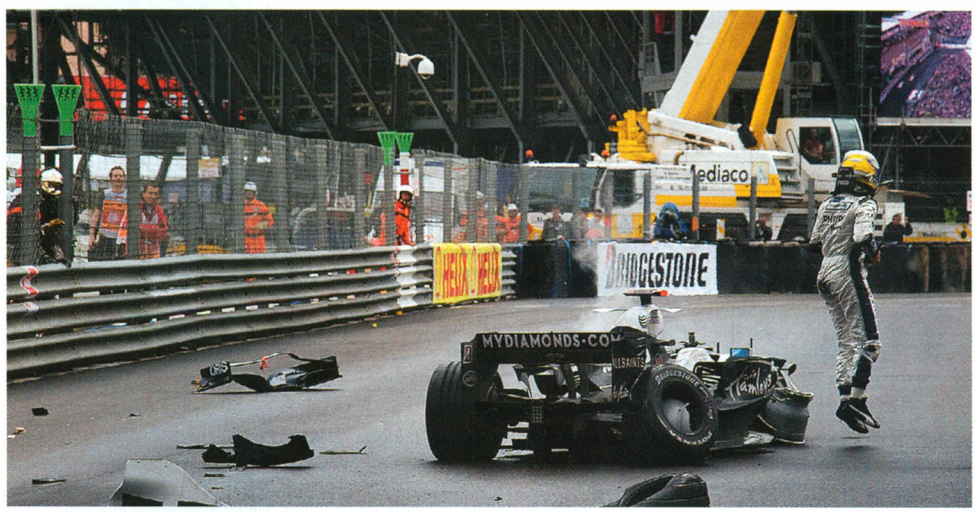
Ali ja govorim talijanski, francuski, engleski, njemački i španjolski, stoga ne mislim o sebi da imam samo jednu osobinu – ja sam Europljanin. Sa svim prijateljima odrastao sam u talijanskoj kulturi.

Jeste li ikad popušili cigaretu? *Joao Amaral, Portugal*

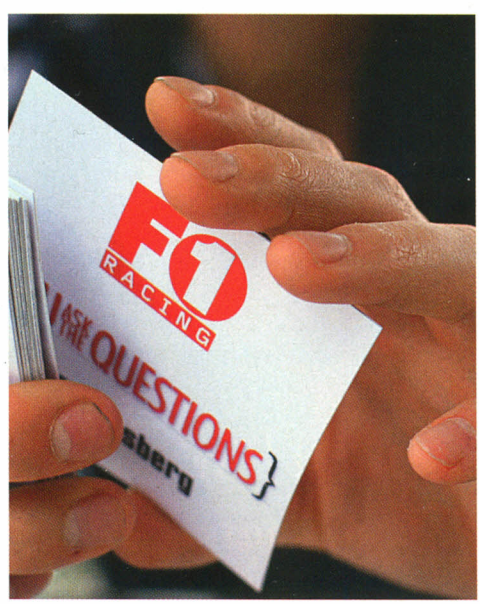
Ne, nikad nisam probao cigaru ni cigaretu. Ne znam kakav je osjećaj. A i moj otac je prestao pušiti.

S povratkom slik guma i pojednostavljenom aerodinamikom, koje biste promjene još voljeli vidjeti na bolidima? Možda turbomotore kakve je imao vaš stari? *Nick Briner, Australija*

(Duga stanka) U potpunosti bih odbacio



"Au, au, jao..." Ova nesreća u Monaku prošle godine nije Nicova najgora, to je bila ona u Zandvoortu u Formuli 3



SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT

Ove godine Williams je načinio mnogo konkurentniji bolid. Zgodno, uzevši u obzir da je Rosberg galamio o prelasku u drugu momčad 2009. ako bolid neće zadovoljavati

"Volim stil 1980-ih: velike gume, mnogo snage i ne previše aerodinamike"

{VI POSTAVLJATE PITANJA}



"U liftu bih volio zaglaviti s Gisele Bündchen... lijepo bismo razgovarali"

aerodinamiku. Ja volim stil 1980-ih: velike gume, mnogo snage i ne previše aerodinamike...

Kako procjenjujete Williamsove šanse za osvajanje velike nagrade ove sezone? ***Andy Willis, Velika Britanija***

Mislim da nam šanse nisu prevelike, jer nismo najbrža momčad. Da pobijedite na utrci morate biti najbrži – ili jedan od bržih – ali nikad ne znate. Prilično smo visoko i uz malo sreće možemo uspjeti. Ne mislim da postoji stvarna šansa za pobjedu – to će ovisiti o sreći. To je zato što je Brawn korak ispred.

Tko vam je ove godine najbliži prijatelj na F1 gridu? ***Michael Shefford, Velika Britanija***

To bi bio moj pas, kad bih ga vodio na utrke... Nemam bliskih prijatelja u F1. Rekao bih netko poput Lewisa, možda.

Recite nešto što vaši fanovi ne znaju o vama... ***Anthony Tendil, Francuska***

Volim igrati poker – na internetu i u stvarnosti. Igram poker s Robertom Kubicom, Giancarlom Fisichellom i Timom Glockom. Pomalo i razgovaramo, ali također je i prilično ozbiljno. Robert je najbolji igrač – ali pobijedio sam ga u velikom prvenstvu vozača na TV-u za nagradu od 30 000 funta. Tamo je bilo devet vozača i ja sam pobijedio. Zato mislim da sam prilično dobar. Također volim igrati backgammon i šah, i doista volim nogomet. Ali moji su interesi mnogo širi od toga. Mnogo čitam kako bih se obrazovao i trenutačno se zanimam za financijske stvari da bolje razumijem svijet. Zato više ne volim gledati filmove, jer mislim da su gubitak vremena...

Biste li skratili kosu, kad bi to pomoglo da budete brži? ***Ian Buckley, Velika Britanija***

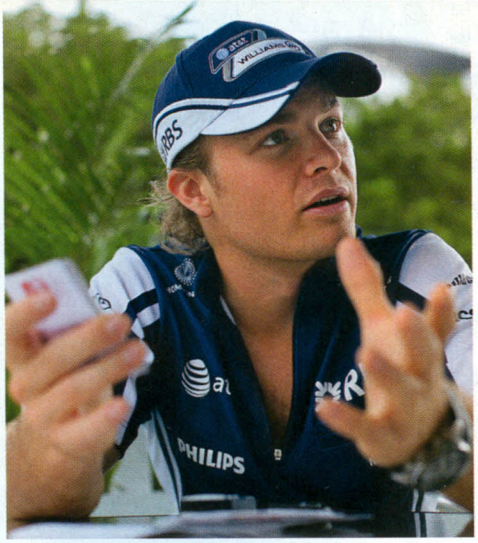
Svakako, da. Kad bi to bilo tako lako.

Rođeni ste taman kad je karijera vašeg oca krenula silazno. Što mislite o tom razdoblju Formule 1? Jeste li ikad vozili neki od njegovih starih bolida? ***James Perez, Velika Britanija***

Mislim da je to razdoblje bilo fantastično. Jednom sam vozio Williams iz 1986. – mislim da je to bio Piquetov bolid, u Goodwoodu. Bio je to odličan bolid, ali gledajući danas, to je razdoblje bilo previše opasno. S ocem ne pričam previše o tim bolidima. Katkad, ali u načelu ne.

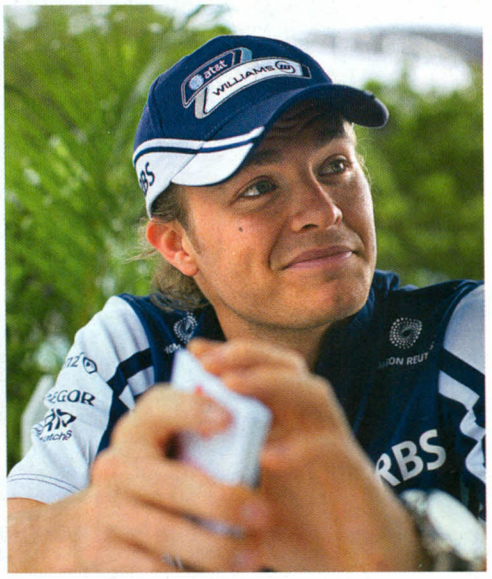
Tko je bio vaš F1 uzor dok ste odrastali? Je li to bio vaš otac ili niste pridavali previše pozornosti onome što je radio? ***Simon Marshall, Velika Britanija***

Ne, bio je to Mika Häkkinen. Dok sam odrastao, moj mu je otac bio menadžer i sretao sam ga s vremena na vrijeme i gledao kako se bori protiv Michaela Schumachera. Bilo je fantastično.











"Sine, samo nagazi turbo do kraja, kao što sam to ja činio." - vjerojatno glasi tipični savjet oca Kekea

Da li vam vaše inženjersko iskustvo (prije nego što je ušao u svijet F1 Nici je ponuđeno da studira aerodinamiku) pomaže u procjeni bolida? ***Kenneth Alexander, SAD***

Pomaže natjecanju u ovom sportu jer mnogo razumijem. Naravno, ne razumijem sve, ali pomaže u podešavanju bolida i daje bolji uvid – i također neke upute za momčad.

U speedwayu vozačima plaća ovisi o uspjehu. Vjerujem da bi u svim sportovima trebalo biti tako, a u trenutačnoj financijskoj krizi pomoglo bi smanjenju troškova. Što vi mislite? ***Dave Hales, Velika Britanija***

Većini F1 vozača plaća ovisi o uspjehu, ali drukčije je od ostalih sportova jer rezultati u F1 u velikoj mjeri ovise o bolidima. Nepošteno je imati to u F1. Za primjer uzmite Jensona Buttona: on je isti vozač kao i prošle godine i ako ga plaćate ovisno o uspjehu, prošle godine ne bi imao ništa, a ove bi godine bio najbolje plaćeni vozač na stazi. Ali kod njega se ništa nije promijenilo – vozi jednako kao i prošle godine. Većina nas u F1 ima plaću ovisno o uspjehu, ali samo djelomice.

S kojom biste poznatom osobom voljeli ostati zaglavljeni u liftu i zašto? ***Grant Shub, Južna Afrika***

Možda s Gisele Bündchen, brazilskim supermodelom. Zašto? Jer bih volio razgovarati s njom. Na svu sreću moja djevojka ne čita F1 Racing...



Je li ograničenje proračuna budućnost?

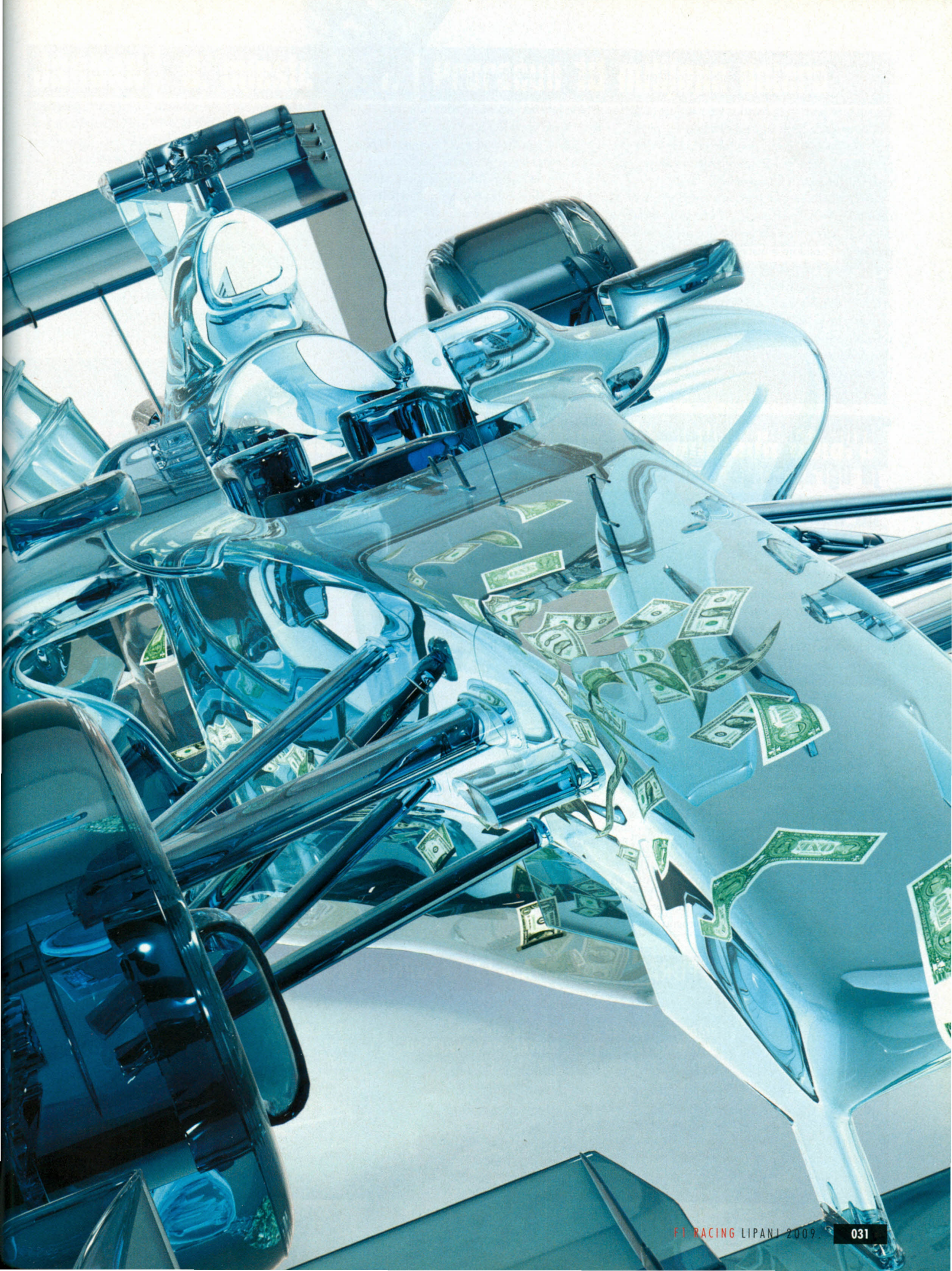
F1 će 2010. godine pretrpjeti temeljite promjene ako momčadi pristanu na novo ograničenje proračuna od 40 milijuna funti. Može li to funkcionirati? I kakav bi to učinak imalo na sport?

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE PETER CROWTHER

Charles Darwin bi vjerojatno obožavao F1. Uvijek je bila nemilosrdan sport, gdje preživljavaju samo financijski najjači, a slabe istiskuje brutalna učinkovitost prirodnog odabira. Stoga, nemojte se čuditi ako u idućim godinama povijesne knjige Formule 1 odaberu 17. ožujka kao ključni datum 2009. sezone. Svi su bili usredotočeni na nezaživjeli sustav u kojem se odluka o svjetskom prvaku temelji na broju pobjeda. Ali prava vijest iz FIA-ina Svjetskog automobilističkog vijeća bilo je predstavljanje opcijskog ograničenja proračuna od 30 milijuna funti (kasnije povećanog na 40 milijuna) za 2010. To predstavlja golemu promjenu za F1, potencijalno stvarajući održivi sport u kojem svi imaju jednaki proračun, najpametniji pobjeđuje, a čak i nove momčadi imaju razumnu priliku za uspjeh.

Prijedlog ograničenja proračuna je predstavljen, zasad kao mogućnost. Momčadi mogu odlučiti trošiti bez ograničenja pridržavajući se tehničkih odredbi ili se odlučiti za ograničenje proračuna i uživati u tehničkoj slobodi koja bi im ponudila ravnopravne performanse u odnosu na momčadi neograničena proračuna. Pojednostavljeno, potrošiti mnogo manje, ali postići iste performanse. Teoretski, to je odlično, elegantno rješenje problema smanjenja troškova: ponuditi izbor, gdje je poticaj za izbor jedne opcije toliko velik da se zapravo nema što birati. No prepun je potencijalnih zamki. Hoće li 2010. bilo koja momčad odabrati ograničenje proračuna? Može li F1 funkcionirati uz formulu jednakosti s dva polazišta? Može li se ograničenje proračuna doista ostvariti?

Deset milijuna dolara. Danas bi ta svota jedva pokrila momčadske godišnje troškove putovanja. Međutim, 1991. toliko je ukupno potrošio Jordan u svojoj prvoj sezoni u F1 – osvojili su šesto mjesto u konstruktorskom prvenstvu. Usporedimo to s 2008. – pouzdane procjene ističu da je ukupni proračun Toro Rossa, koji je završio na šestom mjestu, iznosio gotovo 130 milijuna dolara. Prilagodimo li taj iznos inflaciji, to je i dalje gotovo 10 puta veći iznos nego što je Jordan potrošio prije 18 godina za istu razinu performansa. Svakom razumnom čovjeku to nije samo skupo, nego nevjerojatno ludo. Predsjednik FIA-e Max Mosley godinama se zalaže za smanjenje troškova, ali tek je trenutačna svjetska gospodarska situacija ponudila priliku za odlučno djelovanje. Dok su momčadi pristale na smanjenje troškova za 50 posto pod okriljem Udruge momčadi F1 (FOTA), što bi bila relativna mjera s obzirom na različitu potrošnju među momčadima, Mosley je predložio vrlo niski iznos za trenutačne standarde. "Očito je FIA-ina dužnost", ozbiljno je predložio, "pokušati planirati za najgori ishod, umjesto da se samo nada najboljem." Ograničenje proračuna bi, prema prijedlogu, uključivalo svu potrošnju osim marketinga, plaća vozača, razvojnih programa mladih vozača, troška nabavke motora (samo u 2010., kasnije će i ova stavka ulaziti u proračun), momčadskog motorhomea i davanja koje nameće FIA. Drugim riječima, momčad bi trebala funkcionirati s iznosom nalik plaći Kimija Räikkönena. Pružanje jednakog maksimalnog proračuna momčadima, umjesto prihvaćanja smanjenja trenutačnih troškova u postocima, imalo bi dodatni učinak izjednačavanja igraćeg polja i potencijalno bi uzdrmalo trenutačni poredak. "Uvijek smo smatrali da je ograničenje



proračuna dobra ideja", priznaje neovisni vlasnik Sir Frank Williams. "Prije 18 mjeseci predlagali smo to Maxu i ostalim momčadima. Ako razmišljate poput poslovnog čovjeka, što nažalost ne činim često, onda biste sami sebi rekli, 'sviđa mi se miris toga.' Mogli bismo, prvi put, ostvariti velike prihode. Ali odbacivanje starih navika i starog načina utrkivanja, nije lako učiniti."

Kao i s ostalim novim pravilima u sportu, prvotni se šok pretvorio u natezanje. Neke se momčadi odupiru ideji ograničenja proračuna, najviše veliki proizvođači neskloni odustajanju od svoje čvrste financijske prednosti, koje često prerastaju u prednosti u performansama. Pogledamo li prvenstvo 2009., možemo shvatiti zašto: neograničeni proračun nudi im priliku da se potrošnjom izvuku iz nevolja ako se pokaže da su im performanse nezadovoljavajuće. Jednako tako, utjecaj na smanjenje broja zaposlenika bio bi veći kod momčadi s većim

"Uvijek smo smatrali da je ograničenje proračuna dobra zamisao"
Sir Frank Williams

brojem osoblja. S neovisne strane ograde (Williams, Force India, vjerojatno Brawn, a možda i dvije Red Bullove momčadi), postoji jasna podrška ograničenju proračuna, ali i pomisao da je trenutačni iznos preekstreman. "Važno je koliko momčadi treba da proizvede pouzdane, sigurne i konkurentne bolide", objašnjava Williams. Force India je trenutačno funkcionirala uz proračun od otprilike 55 milijuna eura – bi li to bila prihvatljiva granica? "To je zanimljiva granica. Mislim da proračun ne bi trebao biti niži od te granice. Oduševljeni smo s ograničenjem proračuna, samo je pitanje iznosa", dodaje Williams.

Stvarnost je takva da je osrednja F1 momčad posljednji put s proračunom nalik na predloženi djelovala prije otprilike 10 godina i zapošljavala oko 200 ljudi. Za povratak na tu razinu bilo bi potrebno ozbiljno preustrojavanje svih momčadi, jer i Force India ima 290 zaposlenika. To ne bi moglo funkcionirati u sadašnjem vremenu, čak i da, kako je FIA izvjestila, dodatni troškovi nisu uključeni u ograničenje. S obzirom na to da bi za FIA-u bilo vrlo loše da nijedna momčad ne prihvati ograničenje proračuna 2010., rješenje se čini dvojako: veći iznos ograničenja, poput ovoga koji je naknadno predložen, ili postupno rezanje troškova, gdje sport određeno razdoblje funkcionira pod formulom jednakosti sve dok ograničenje proračuna ne postane obvezno – kao što je bilo potkraj 1980-tih, kad su turbopunjači izbačeni i ponovno predstavljeni atmosferski motori. To bi momčadima smanjenje broja zaposlenika i potrošnje omogućilo na kontroliraniji način.

Druga bojazan za neovisne momčadi je da bi ograničenje proračuna moglo biti postavljeno ispod dostupnih prihoda – zbog čega bi im tvrtke vrijedile manje nego što su vrijedile prije. "Sebično se brinem da će se, ako se naš posao smanji na takvu razinu, teoretski smanjiti i njegova vrijednost", priznaje Frank Williams. "Pa zato, baš vam hvala nakon toliko vremena provedenogu F1."

Mosley je izjavio da ograničenje neće učiniti nikakav udar na prihode momčadi jer će sponzori "platiti onoliko koliko im vrijedi izlaganje njihove marke". U to sumnjaju stručnjaci iz F1. Umjesto da ih proganjaju potencijalni sponzori, momčadi ih moraju tražiti same – a svaki sponzor traži najveću vrijednost za uloženi novac.

Ako uz dvojaku formulu jednakosti momčad s ograničenim proračunom može ponuditi sponzorstvo uz naslov i priliku za osvajanje utrka, uz samo dio cijene momčadi s neograničenim proračunom, što mislite tko bi dobio ugovor?

Rezultat bi bio rušenje trenutačne vrijednosti sponzorskog tržišta – čime bi funkcioniranje momčadi s neograničenim proračunom bilo još teže održivo. Bojazan od toga možda je dio plana nagovaranja momčadi za potpuno, a ne polovično prihvaćanje novih pravila.

Istina, zamisao o dvojakoj formuli jednakosti bila je najkontroverzniji dio novih pravila. Dočekana je sa skepsom: oni koji se prisjećaju 1980-tih, kad su se međusobno nadmetali bolidi s turbopunjačima i atmosferskim motorima, sjećaju se boksova u kojima se stalno raspravljalo o jednakosti. Toyotin šef John Howett izrazio je FOTA-ino gledište da je "utrkivanje uz dvostruka mjerila – poput nogometa s jednom momčadi od 16 igrača i drugom od 11 – nejasno i zbunjujuće."

Dok je FIA uvjerena u svoju sposobnost postizanja jednakosti performansa, to je put koji je, čini se, ispunjen opasnostima. Čim bi momčad s ograničenim proračunom postala uspješna, počele bi se javljati optužbe da je jednakost stvorena u njihovu korist – pogotovo zbog FIA-ina podržavanja ograničenja proračuna. Čini se da je prijetnja jednakošću Mosleyjev snažan argument za nagodbu, te da bi upravo zbog nje sve momčadi mogle potpisati za iduću godinu – uz veće ograničenje od trenutačno predloženog.

"Imam osjećaj da bi Max bio vrlo sretan kad bi svi potpisali za 60 milijuna eura", priznaje Sir Frank Williams. "Tada bi dobio najbolje od oba svijeta. Zabrinut je da u sport ne bi stizali novi ljudi, što je prioritet – ali ne na štetu momčadi koje



Force India svake godine troši oko 55 milijuna eura - a i to je više od predviđenog proračuna

su već ovdje." Traženje pristanka za ograničenje proračuna već se čini teškim – ali to vjerojatno nije ništa u usporedbi s problemima koji bi nastali pri provjeri troškova. Razumljivo je da se FIA jednostavno ne bi mogla pouzdati da će momčadi priložiti niz transparentnih računa. Prvo, poslovni računi u Velikoj Britaniji – gdje je sjedište većine momčadi – moraju biti zavedeni u roku od 10 mjeseci nakon kraja godine, što znači da bi objavljeni računi bili stari otprilike godinu dana.

Drugo, F1 je konkurentan posao – momčadi će se uvijek truditi nova pravila natjerati do granice. "Ključno bi bilo skupljanje svih podataka o potrošnji", objašnjava Geoff Mesher, direktor u KPMG-u i stručnjak za forenzičko računovodstvo. "To je vrlo kompliciranо nadzirati. Trebali biste

PORAST TROŠKOVA U F1 NASUPROT TROŠKOVA ŽIVOTA
KAKO SU SE STVARI PROMIJENILE OD 1991.



REKORDNI TRANSFER U BRITANSKOM NOGOMETU
1991. David Platt: Iz Aston Ville u Bari za 6 mil. eura
2008. Robinho: Iz Real Madrida u Manchester City za 36 mil. eura

UKUPNA NOVČANA NAGRADA NA WIMBLEDONU
1991. 4,5 mil. eura
2008. 13 mil. eura



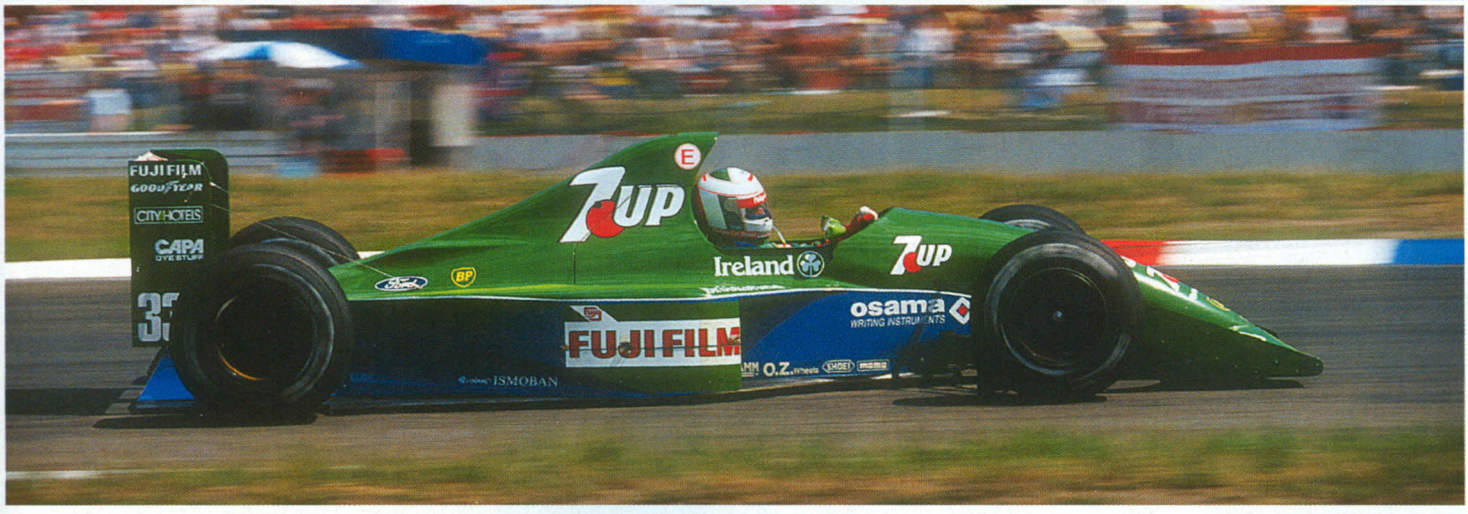
OBITELJSKI KOMPAKT
1991. 12.700 eura
2008. 17.500 eura



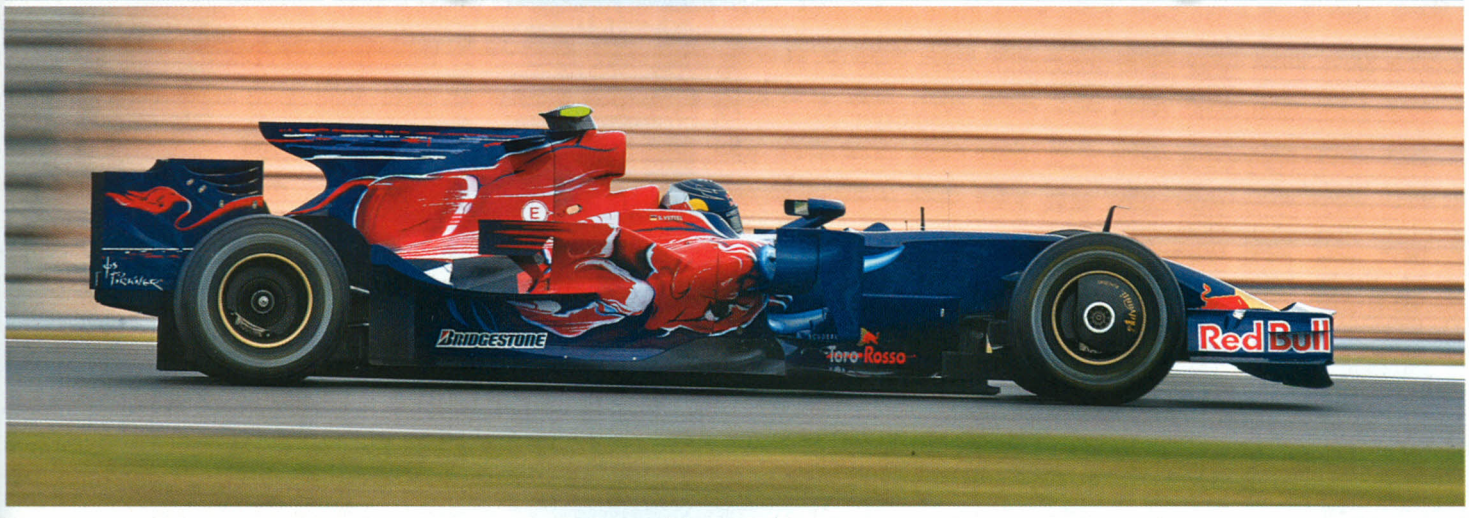
BOCA MLIJEKA
1991. 0,35 eura
2008. 0,50 eura



JORDAN | 6. mjesto 1991. | Proračun 10 milijuna dolara



TORO ROSSO | 6. mjesto 2008. | Proračun 130 milijuna dolara



tražiti što je potrošeno, s obzirom na imovinu i očekivanu potrošnju. Za to bi bili potrebni ljudi koji razumiju tu industriju. Trebalo bi im iskustvo rada u momčadima i nos za nepravilnosti." FIA bi trebala imati moć za provođenje "forenzičkih" istraga po računima momčadi, koje prelaze zahtjeve uobičajenog računovodstva. Osim što bi trebalo biti provjereno cjelokupno poslovanje, kao što se radi u uobičajenom računovodstvu, također bi trebalo dokazati je li stvarna vrijednost jednaka onome čemu je pripisana; u suprotnom bi postojala mogućnost za nastanak skrivenih troškova iznad ograničenja proračuna. Također, FIA bi trebala imati mogućnost istraživanja i otkrivanja mogućih izvanknjigovodstvenih troškova.

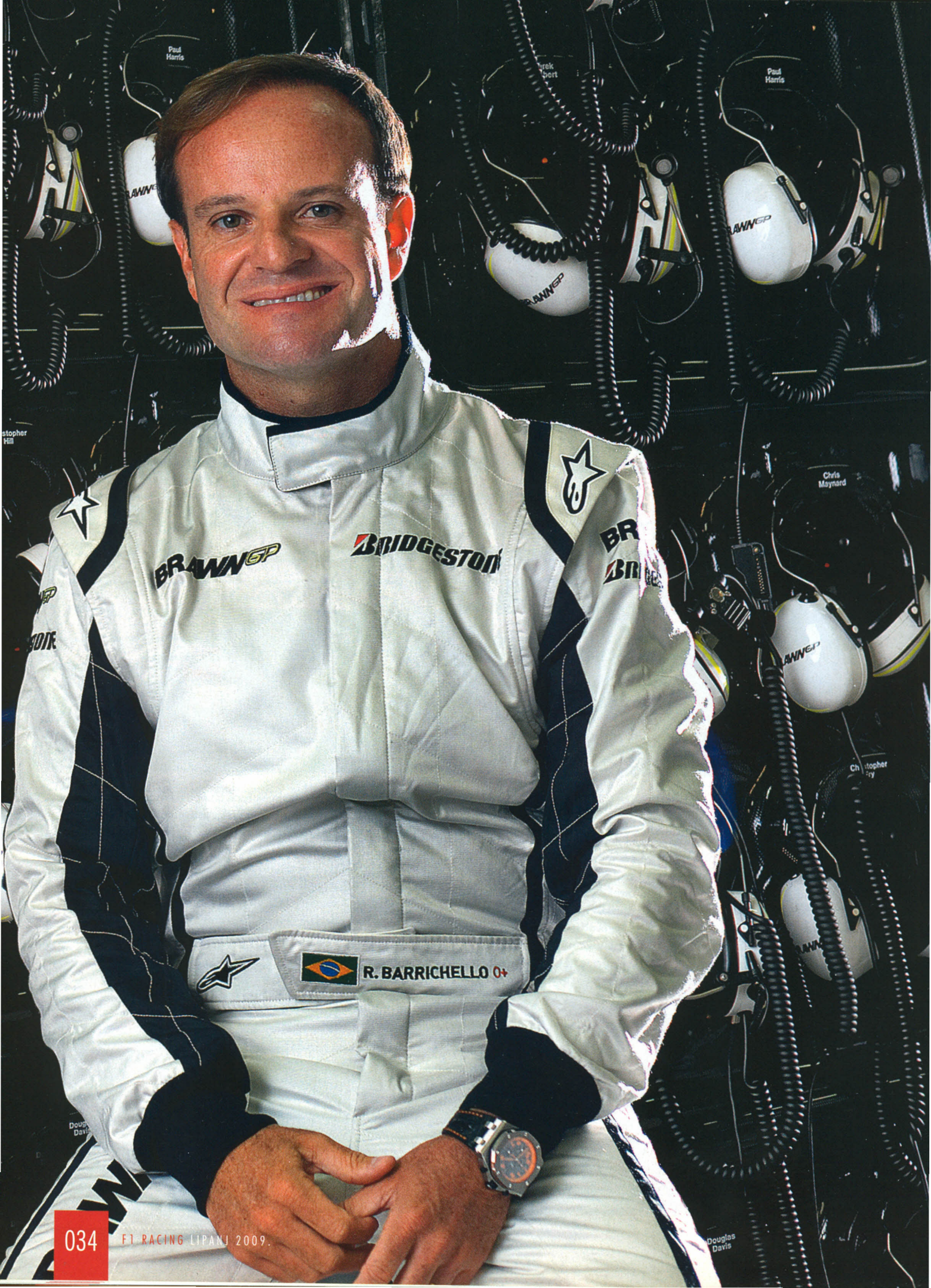
FIA kaže da se to može postići ali, začudo, Mosley je rekao da "te poteškoće više nisu problem, jer će svaka momčad odsad moći odlučiti želi li prihvatiti ograničenje proračuna ili ne". S obzirom da bi čak i momčad koja je prihvatila ograničenje proračuna zbog poboljšavanja performansa imala golemi motiv za premašivanje potrošnje ako to ne bi moglo biti primijećeno, neki oblik nadzora bi i dalje bio potreban. "To bi moglo biti ostvareno na nekoliko načina", pojašnjava Mesher. "Mogli biste imati nekoga uz momčadi tko motri na potrošnju, ali to bi kod momčadi moglo stvoriti nelagodu. Drugo, sva momčadska potrošnja mogla bi prolaziti kroz središnje knjigovodstvo, no to bi moglo značiti više birokracije. Tehnologija poput stalnog nadzora transakcija mogla bi na vidjelo izvući anomalije u knjigovodstvu. A mogli biste se odlučiti i za povremene provjere."

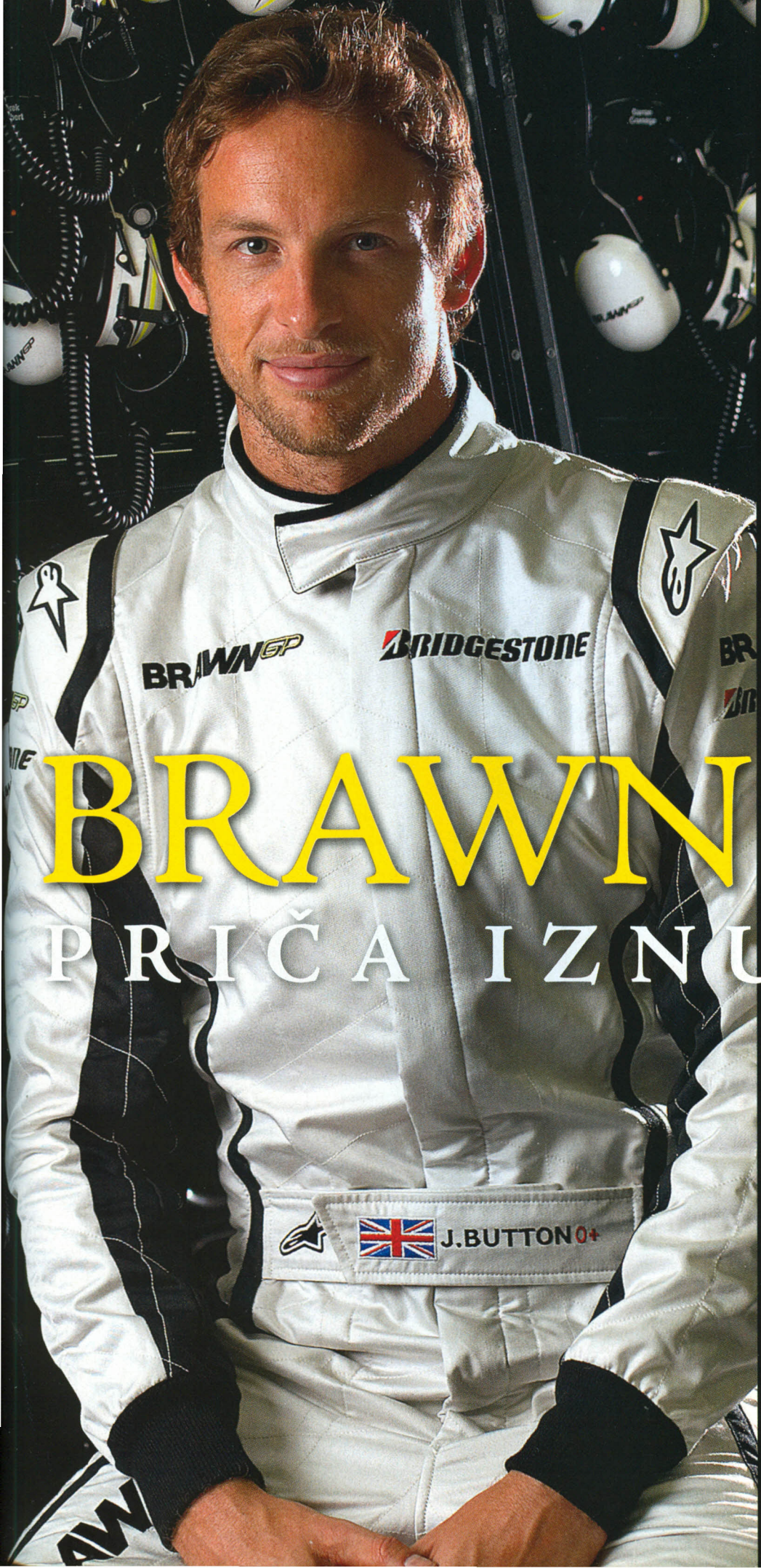
Rješenje koje će usvojiti FIA morat će zadovoljiti dvije stvari: prvo, izbjeći stvaranje goleme birokracije s novim sustavom, i drugo, stalno nadzirati potrošnju momčadi kako bi se svako probijanje proračuna moglo brzo otkriti. Kad bi prevelika potrošnja bila otkrivena mjesecima nakon završetka prvenstva, za Formulu 1 to bi bila sprdačina, a rezultati bi tada morali biti izmijenjeni. Odgovor bi mogao biti u sličnom sustavu kakav FIA koristi za pridržavanje tehničkih pravila: temeljio bi se na poštenju momčadi, potpomognutog stalnim provjerama i temeljitim nadzorom koji bi trebao zajamčiti pridržavanje pravila. Usto, trebale bi postojati stroge kazne za preveliku potrošnju – što bi bilo isto kao i varanje.

Ograničenje proračuna bi, na mnogo načina, moglo biti recept za katastrofu u F1, dodajući još jedan sloj složenosti u ionako previše složen sport. Ali to je i koncept čije je vrijeme stiglo: svi se slažu da je potrebno učiniti nešto s "bolešću" prekomjerne potrošnje, samo što se još nisu odlučili za odgovarajući lijek. Dok će prvotna pravila vjerojatno biti dotjerana u nadolazećim mjesecima, uz mogućnost dodatnih sužavanja opsega ograničenja (što se već dijelom i ostvarilo jer je drugi prijedlog mnogo otvoreniji od prvog), moguće je da će nekoliko momčadi pristati na to pravilo. Kad se to dogodi, možda će poput efekta domina ostale momčadi početi prihvaćati prednosti novih pravila.

U konačnici, to bi za F1 bilo pozitivno. Sport bi postao održiviji, s mogućnošću sudjelovanja većeg broja momčadi, odnosno naglaskom na domišljatosti umjesto sposobnosti da zaradite više novaca od svojih konkurenata. Momčadska sposobnost mudrije potrošnje postala bi mnogo važnija. Prostor za pogreške bio bi uvelike smanjen. Umjesto promatranja rezultata utrke tehnologije, obožavatelji bi mogli uživati u vrhunskim bolidima koji se natječu u pravoj automobilističkoj utrci.

SLIKE: LAT ARCHIVE; ANDREW FERRARO/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; BACK PAGE IMAGES; REX FEATURES


BRAWNGP
BRIDGESTONE
R. BARRICHELLO 0+



Većina je mislila da će se za naslov prvaka 2009. boriti Britanac i Brazilac, ali nitko nije mislio na Jensona Buttona i Rubensa Barrichella. Oni su nam, zajedno s Rossom Brawnom, ispričali priču o ekipi koja je u manje od mjesec dana prešla put od mogućeg ukidanja do vladavine Formulom 1.

BRAWN GP

PRIČA IZNUTRA

RIJEČI HANS SEEBERG
SLIKE LAT PHOTOGRAPHIC

DA VAS JE NETKO početkom siječnja nagovorio da uložite pet funta na Jensona Buttona u BBC-jevu izboru sportske osobe godine, to bi bilo ravno čudu. Ali da ste ga poslušali, sad se vjerojatno ne biste više brinuli o recesiji. Savršenu nepredvidljivost Formule 1 ove sezone ništa ne može dočarati bolje od okretanja kola sreće za Buttona i njegova momčadskog kolegu Rubensa Barrichella, za čije su karijere početkom ove godine svi mislili da neumoljivo idu prema prašnjavom kabinetu s oznakom "bivši F1 vozači". No, tako je bilo do početka najnevjerojatnijeg poglavlja u novijoj povijesti automobilizma: osnivanja Brawn Grand Prixa, gubitnika koji se baš i ne čini gubitnikom.

Naravno, stvari nisu trebale ispasti tako. Ferrari i McLaren trebali su se najbolje prilagoditi novim pravilima, a BMW vrebati odmah iza njih s germanski mračnom odlučnošću. Brawn – momčad nastala od prošlogodišnje, obilno financirane, ali sramotno neuspješne Honde – zapravo je oformljena tek na vrijeme da se sa svojim bolidima pojavi u avionu za prvu utrku u Australiji. Ali ondje su, kao grom iz vedra neba, otpuhali protivnike. Bolid s kontroverznim, ali legalnim stražnjim difuzorom je nevjerojatan. Vozački par je pomlađen. A momčad, koja se sastoji od otprilike dvije trećine prošlogodišnjih zaposlenika, kao da se svima narugala.

U F1 Racingu Jenson, Rubens i Ross Brawn prvi put otkrivaju punu istinu o tome kako je momčad s ruba gašenja tijekom tajnog sastanka na Heathrowu stigla do naslova momčadi godine. Nije loše s obzirom da je tek svibanj.



HONDA NAPUŠTA F1

Nema više novca, mnogo neizvjesnosti

Ross: Za Hondin odlazak prvi put sam čuo kad smo početkom prosinca Nick Fry i ja pozvani na sastanak na Heathrowu s Oshima-sanom koji nam je bio šef. Očekivali smo dosta snažno stezanje remena jer su svi znali što se zbiva i već smo pripremili skromniji proračun za 2009. U prosincu smo trebali održati sastanke o proračunu, ali njihova odluka o povlačenju ipak je bila pravi šok. To je prvi put da sam doživio takvo nešto u svojoj trkaćoj karijeri.

Jenson: Upravo sam se vraćao s jednotjednog treninga u Lanzaroteu kad sam čuo vijest. Isprva nisam znao što misliti… Bio sam u potpunom šoku.

Ross: Čim nam je Honda rekla, obavijestili smo Bernieja i Maxa, prije nego što je vijest izašla u javnost. Bernie nam je ponudio nevjerojatno snažnu potporu.

Uvijek je bio tu za nas kao sigurnosna mreža i jasno nam je rekao da će ako ne pronađemo rješenje on uskočiti i pomoći. Nije želio izgubiti momčad. Stalno samo ga obavještavali o svemu i bili smo zahvalni na njegovoj potpori.

Rubens: Pretpostavljam da u sebi nikad nisam sumnjao da ću se nastaviti utrkivati. Katkad je bilo teško jer su ljudi u mojoj teretani htjeli razgovarati sa mnom o svemu i govorili su mi stvari poput "Tvoje vrijeme je prošlo!" Šutio sam i stalno vjerovao da će telefon ponovno zazvoniti, a tako je i bilo. Kontaktirali su me mnogi , ali nikad nisam ni pomislio da bih radio nešto drugo.

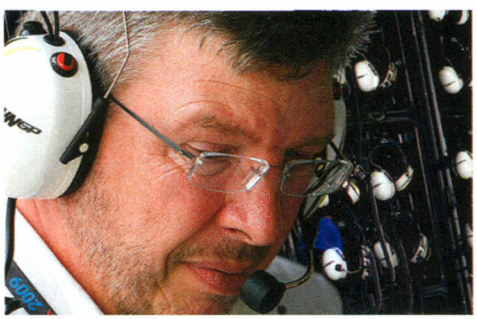
Ross: Odmah nakon objave za mene je najveći izazov bio motivirati momčad za koju nitko nije znao hoće li uopće nastaviti postojati. Nick, ja i drugi direktori znali smo iz dana u dan što se zbiva, ali nismo to mogli podijeliti sa svima, jer su to uglavnom bile povjerljive informacije.

Ne želim zvučati arogantno pa reći da oni nisu trebali znati što se zbiva, ali tijekom posljednja tri mjeseca bilo je toliko uspona i padova prije nego što je ekipa naposljetku spašena da jednostavno ne bi bilo pošteno da smo sve to dijelili s njima.

Jenson: Osobno, ni u jednom trenutku nisam razmišljao o mirovini ili nečem sličnom. Nakon dvije loše sezone u Formuli 1, za 2009. sam morao biti u dobroj ekipi i znao sam da mi je najbolja prilika za mjesto u kompetitivnom bolidu bila da osiguram da se taj bolid pojavi na gridu. Pomogao sam koliko sam mogao, uključujući i smanjenje plaće, ali svi su se u momčadi morali na neki način žrtvovati.

Rubens: Dobivao sam mnogo e-poruka od momaka iz Honde koji su me pitali kakav je motor i mislim da su bili vrlo sretni kad su vidjeli našu dvostruku pobjedu u Melbourneu. Mislim da im je bilo drago zbog nas.

Jenson: Slažem se. Siguran sam da su ljudi u Hondi bili sretni zbog nas, jer je to prošle godine bila njihova ekipa i veliki dio razvojnog posla na ovom bolidu obavljen je dok su oni još bili vlasnici. Vjerojatno su bili malo razočarani jer se na bolidu



više nije nalazilo njihovo ime, ali imali su svoje razloge za odlazak.

Ipak, sve skupa bilo je prilično ludo – vidio sam kako se svijet, za samo nekoliko dana, može okrenuti naglavačke. Nevjerojatno kako se to može dogoditi. Naučio sam i da moraš biti pozitivan, čak i kad je to strašno teško.

Da smo u ijednom trenutku tijekom zime bili negativno nastrojeni, ekipa više ne bi postojala.

NOVI POČETAK

F1 dobiva novu momčad: Brawn GP

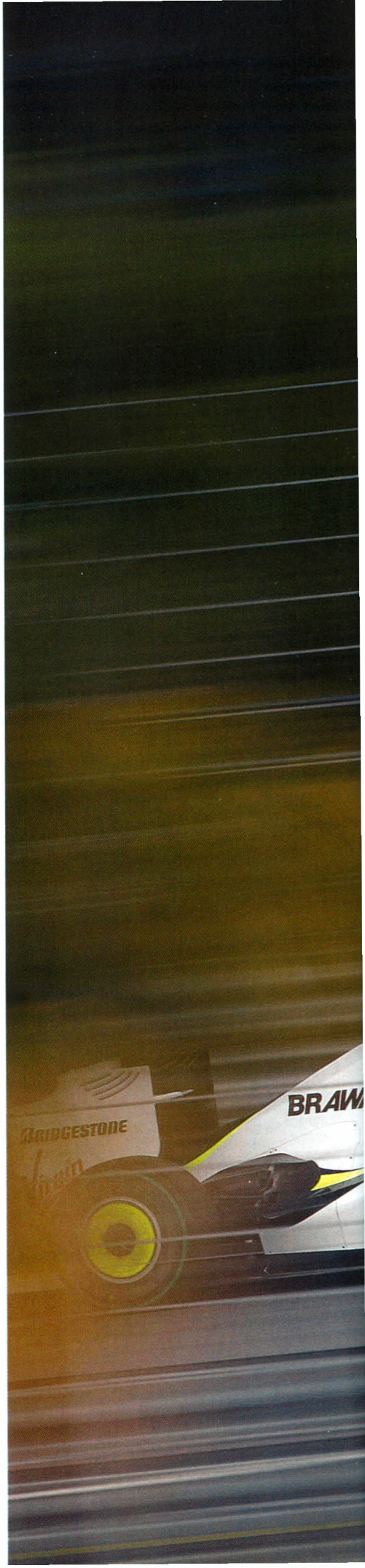
F1 Racing: U vrijeme Božića pojavile su se nevjerojatne glasine o tome što će se dogoditi s ekipom…

Ross: Da – ona o Carlosu Slimu [meksički telekomunikacijski magnat] bila je posebno dobra. Nick Fry poznaje ga preko nekog drugog, ali Carlos nikad nije bio zainteresiran za ekipu.

Jenson: Ja sam čuo da će Virgin posjedovati ekipu.

F1 Racing: Jenson, jesi li ti ikad razmišljao o tome da kupiš momčad?

Jenson: Nema šanse! Ne mogu si priuštiti vođenje F1 ekipe.



SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; CHARLES COATES/LAT; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES



"Bernie nam je dao nevjerojatno veliku potporu. Nije želio izgubiti ekipu."
Ross Brawn

Rubens: Čuo sam ludu glasinu da je Bruno Senna potpisao ugovor na tri godine dok još nije bilo vlasnika momčadi. Kako je netko mogao potpisati na tri godine u takvim okolnostima?

Ross: Hondino početno stajalište bilo je da jednostavno moraju ukinuti momčad. Ali nakon nekog vremena, Nick i ja smo ih uspjeli uvjeriti da bismo barem trebali pokušati osigurati budućnost ekipi od 700 ljudi.

Osim ako ne bismo uspjeli naći način za napredovanje, ako ono što sam mislio da će biti dobar bolid ispadne mrtvorođenče, a mora im se priznati da su se brzo složili i dopustili nam da pokušamo pronaći rješenje.

Omogućili su nam skroman proračun za održavanje ekipe još tri mjeseca, do početka sezone.

Rubens: Ross nas je obavještavao o svemu što se zbivalo tijekom zime i to je bila najvažnija stvar. Čitao sam svašta u novinama, ali sam barem jednom tjedno razgovarao s Rossom. Sve se mijenjalo velikom brzinom – tri sam puta mislio da će ekipa biti prodana prije nego što se to naposljetku dogodilo. Ali uvijek sam razgovarao s pravim čovjekom i zbog toga sam uspio ostati smiren.

Ross: Plan je bio pronaći nekoga tko će kupiti momčad, ali prošli smo kroz nekoliko iteracija koje nisu dovele do zadovoljavajućeg rješenja. Tek se nakon Božića počela razvijati zamisao da bismo je mi mogli preuzeti, jer smo se suočili s jedinim preostalim izborom, a to je bilo njezino ukidanje. Ako ništa drugo, preuzimanje bi nam dalo vremena da pokušamo pronaći rješenje.

Menadžersko otkupljivanje nije čest slučaj u Japanu i nije lako razumljiv koncept, pa je potrajalo neko vrijeme dok Hondin odbor i njihovi savjetnici nisu uvidjeli prednosti i nedostatke. A Honda je javna tvrtka koja mora podnijeti izvještaj svojim dioničarima i dokazati da je odabrano rješenje najbolje za tvrtkine interese. To se odvijalo tijekom siječnja i veljače, a na sastanku odbora potkraj veljače objavili su da će ekipu prodati meni.

Rubens: Sjećam se kad sam čuo tu vijest. U Brazilu je bio praznik i bio sam u našoj vikendici na selu. Upravo sam promijenio zvuk zvona na svojem međunarodnom mobitelu da zvoni kao policijska sirena jer sam osjećao da bi se uskoro moglo nešto dogoditi i nisam želio propustiti Rossov poziv.

Uglavnom, nisam ništa radio kad je mobitel zazvonio, kad sam ga poklopio sjeo sam na rub bazena s nogama u vodi. Nakon toga sam svoju ženu zagrlio kao vjerojatno nikad prije.

Ross: Malo je čudan osjećaj vidjeti svoje ime iznad vrata, da tako kažem, a to isprva nije ni bio plan. Tražili smo neko posebno ime za ekipu i čak smo razmišljali o tome da je nazovemo Tyrrell jer se prije zvala tako. Imali smo mnogo imena na popisu, ali sva su zvučala pomalo izmišljeno. Mercedes-Benz također je sudjelovao u odluci – zanimalo ih je ime ekipe i neka od imena koja smo smislili nisu im odgovarala.

Onda je Caroline, naša pravna tajnica, predložila da upotrijebimo moje ime, a što se rasprava dalje razvijala, bilo nam je sve jasnije da je to dobro rješenje. Nisam imao nikakve osobne ambicije da

se momčad nazove prema meni, ali pretpostavljam da je moje ime prepoznatljivo u Formuli 1 i tako je pala odluka. Drago mi je da su drugi direktori i dioničari sa zadovoljstvom podržali tu zamisao. Malo mi je neugodno zbog toga, ali poslužilo je svrsi.

ZVIJEZDA JE ROĐENA

BGP 001: trijumf inženjerstva

Ross: Kad sam se pridružio Hondi, plan je bio da se već od samog početka usredotočimo na bolid za 2009. Prvi put kad sam upoznao članove odbora rekao sam im da je malo vjerojatno da ćemo pobjeđivati 2008. Dolazila su nova pravila za ovu sezonu i predložio sam im da bih se trebao gotovo potpuno posvetiti 2009., a da 2008. prihvatimo kakva bude. Kad smo prvi put testirali bolid za 2008., njegova je izvedba bila prilično loša, prije početka sezone obavili smo jednu veliku aerodinamičku nadogradnju te još jednu tijekom sezone i to je bilo sve. Plan je bio nekako preživjeti 2008. i, kako smo se nadali, nadoknaditi to 2009.

F1 Racing: U kojoj fazi dizajniranja novog bolida ste pomislili da je riječ o pobjedničkom stroju?

Ross: To se nikad ne dogodi. Postavite si ciljeve u smislu napretka i uvijek postavljate prilično ambiciozne ciljeve. Ali kad smo početkom 2008. počeli raditi na ovom bolidu, vidio sam da stvari idu u pravom smjeru – smanjenje težine, poboljšanje strukture i aerodinamičke performanse. U prosincu smo dobili prve skice Ferrarijeva i Mercedesova motora. Ferrarijev motor bio je prevelik izazov za ugradnju u Hondu. I Mercedesov je motor bio izazov, ali bilo je jednostavnije. Usto, moram biti iskren i reći da je na izbor utjecala i činjenica da se tvornica Mercedesovih motora nalazi pola sata vožnje od Brackleyja.

Jenson: Bilo je doista uzbudljivo gledati kako nastaje novi bolid i pretpostavljam da je to bila jedna od stvari oko Hondina odlaska koja je najviše frustrirala. Svaki put kad bih tijekom zime otišao do tvornice, vidio bih koliko je bolid napredovao od mojeg prošlog posjeta. Da se ovaj bolid nije našao na gridu u Melbourneu, bilo bi to golemo razočaranje – ne samo za nas u Brackleyju, nego i za cijelu Formulu 1.

Ross: To je vrlo dobro integriran bolid, čak i kad uzmete u obzir stvari koje smo morali učiniti kako bismo ugurali Mercedesov motor u njega. To je vrlo lijep komad inženjerstva. Kad sam vidio bolid za 2008., jednostavno mi nije djelovao dobro; nije bio homogen, ni posebice dobro uređen. Ali isti ljudi sad su proizveli vrlo dobar bolid, čije rezultate možete vidjeti na stazi.

Jenson: Nakon četiri kruga u bolidu na predsezonskim testiranjima u Barceloni znao sam da je dobar. Izišao sam iz kokpita i vidio da sam 0,6 sekundi brži od svih ostalih.

Rubens: Sadašnji bolid i prošlogodišnja Honda ne mogu se uspoređivati. Prošle je godine osnovni problem bila stabilnost pri kočenju i nedostatak ravnoteže u sporim zavojima. Oba problema sad su uglavnom ispravljena, premda su pomogle i slik gume.

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT



"Je-li netko za piće?" Jenson Button slavi neočekivani F1 povratak u Australiji

"Ne želim da ljudima ova ekipa dosadi zbog pretjeranog eksponiranja."
Jenson Button

Jenson: Da, na ovom je bolidu kočenje mnogo dosljednije. Točno znaš što ćeš dobiti kad stisneš kočnice, a to je veliki napredak u odnosu na prošlu godinu. I trakcija je mnogo bolja, pa je bolid mehanički vrlo moćan.

F1 Racing: Rubens, kakav je ovaj bolid u usporedbi s velikim Ferrarijima koje si vozio?

Rubens: Baš sam nedavno o tome razgovarao sa ženom. Svi veliki bolidi zapravo su vrlo slični u svojem ponašanju: imaju dobru stabilnost stražnjeg kraja, što vam omogućuje da prenesete mnogo brzine na ulazu u zavoj. Tehničkim razvojem bolidi svake godine postaju sve brži, ali osnovni osjećaj u svim dobrim bolidima je vrlo sličan.

U Ferrariju iz 2003. osjećao sam se jednako kao u ovom bolidu.

BUDUĆNOST BRAWN GP-A

Što je sljedeće za trenutačno najbolju momčad?

F1 Racing: Veliko pitanje za svakog vozača u ovom sportu je kako pobijediti svojeg momčadskog kolegu?

Jenson: Tako što ću biti brži! Obojica naporno radimo na prilagođavanju bolida posebnom stilu vožnje koji svatko ima. Bolid je dobar, ali trenutačno nije podešen ni za jednog od nas, jer prije početka sezone nismo mogli obaviti dovoljno testiranja. To je najvažnija stvar: prilagoditi bolid svojim željama.

Rubens: Kako ću pobijediti Jensona? Tako što ću biti ono što jesam i vozeći svojom tehnikom. Na kraju krajeva, ne mislim da će se borba za naslov prvaka voditi samo između nas dvojice, ali da bih pobijedio Jensona, moram biti ono što jesam.

F1 Racing: Obojica ste prešli put od stražnjeg kraja grida do sadašnjeg zvjezdanog trenutka…

Jenson: To baš i nije dio koji me previše uzbuđuje, važno je ono što činimo na stazi. U Formuli 1 nisam zbog ničeg drugog osim pobjeđivanja.

Rubens: Cijela reakcija bila je potpuno pozitivna ali, što se mene tiče, mislim da su me ljudi u Brazilu uvijek voljeli. Prije Melbournea provedena je anketa u kojoj su ljude pitali: ako se u prvom krugu Melbournea Rubens i Felipe Massa nađu jedan do drugog, za koga ćete navijati? Osamdeset posto odgovorilo je za Rubensa. Ljudi su me uvijek voljeli zbog onoga što jesam i činjenice da uvijek govorim istinu. Uvijek su htjeli da dobijem još jednu priliku i to je doista pozitivno.

Jenson: Znam što mislite pod tim da smo nas dvojica opet u središtu pozornosti, ali nadam se da to nije previše napuhano jer ne želim da ljudi očekuju previše od nas. Ne želim ni da im dosadimo zbog pretjeranog eksponiranja. Htio bih da o ovoj ekipi razmišljaju kao o velikoj obitelji i da se oni kao obožavatelji osjećaju dijelom toga.

Rubens: Smiješno je što su moja djeca bili jedino dvoje ljudi na svijetu koji su tijekom zime svim srcem vjerovali da će se tata ponovno utrkivati. Drugi su bili nesigurni zbog politike, ali moja su djeca čvrsto vjerovala. Mislili su da imam nešto dulji odmor nego inače, ali ni u jednom trenutku nisu pomislili da se neću vratiti utrkivanju.

Jenson: Pretpostavljam da je kod mene riječ o situaciji "na pravom mjestu u pravom trenutku", ali ja sam izdržao dovoljno dugo da se ovo dogodi. Imali smo nekoliko teških godina, ali znao sam da je ovo sjajna ekipa za budućnost i zbog toga sam ostao. Nije stvar samo u sreći. Ne možete biti deset godina u Formuli 1 i onda vam se odjednom posreći; ovo je došlo zbog toga što sam se posvetio ekipi koju sam smatrao kompetitivnom.



BGP 001: ne sliči ničemu što je Jenson prije vozio

Ross: Mislim da je važno naglasiti da je za ovu sezonu bio ključan vozački kontinuitet, zbog nedostatka vremena i činjenice da smo znali da ćemo prije prve utrke vjerojatno obaviti samo dva testa. Potkraj prošle godine testirali smo dva mlada vozača i obojica su bili vrlo dobri. Posebno me se dojmio Bruno Senna i htjeli smo nastaviti s njim da vidimo imamo li zajedničku budućnost, ali okolnosti su bile protiv toga. Bilo je jasno da je Rubens ostao u formi, bio je iznimno motiviran, nije želio prestati i mislim da je potkraj prošle sezone vozio odlično. Naravno, Bruno je bio razočaran, ali izbor je zapravo bio jednostavan s obzirom na situaciju u kojoj smo se nalazili, jer bi u tim teškim trenucima za ekipu bio preveliki rizik uzeti Brunu.

F1 Racing: Pređimo sad na stvar: kakav je Ross šef?

Rubens: On je netko tko ljudima daje mnogo energije, i u dobrim i u lošim razdobljima. Vrlo je pedantan i osoba koja slavi na tih način.

Jenson: Odlučan je, ali nikad ne povisuje glas. Otvoren je jer kaže baš ono što želi reći i nikad ne laže. To je u ovom poslu vrlo važno. I razumije automobilizam bolje od većine.

Ross: Važna mi je moja samokontrola. Ako je izgubim, nema razloga da drugi ljudi zadrže svoju. Pokušavam prikazati smirenost.

Često se osjećam pomalo kao labud, izvana sve izgleda spokojno, ali ispod površine je potpuna ludnica. Važna je i iskrenost.

Ako sam na sastanku i dečkima kažem da sam donio neku lošu odluku i obećam da ću poraditi na tome da se problem više ne ponovi, onda i od njih očekujem takvu iskrenost.

F1 Racing: Jesi li dobio kakvu službenu poruku ili čestitku od ljudi s kojima si radio u Ferrariju?

Ross: Da, Jean Todt, Stefano Domenicali i Michael Schumacher svi su me kontaktirali i rekli da im je drago zbog mene – premda su frustrirani što Ferrariju ne ide tako dobro!

F1 Racing: Je li veće zadovoljstvo biti uspješan s tzv. manjom momčadi nego s velikom ekipom poput Ferrarija?

Ross: Može biti, dok god zadržimo ovu formu. Nemojte zaboraviti da smo prošle godine bili velika momčad. Imali smo goleme resurse, 700 zaposlenih i potporu iz Japana. Sad tog više nema. Pravo značenje toga bit će dugotrajni uspjeh ekipe i odlučan sam da u tome uspijemo. Veliko je zadovoljstvo biti tu gdje smo danas, ali bit će još bolje ako ostanemo tu i za šest mjeseci.

Jenson: Ja moram reći da jedva čekam Silverstone – to će biti doista uzbudljivo. Tijekom cijele F1 karijere, u dobrim i lošim trenucima, imao sam veliku potporu britanskih obožavatelja i bilo bi stvarno spektakularno ponuditi im dobru utrku.

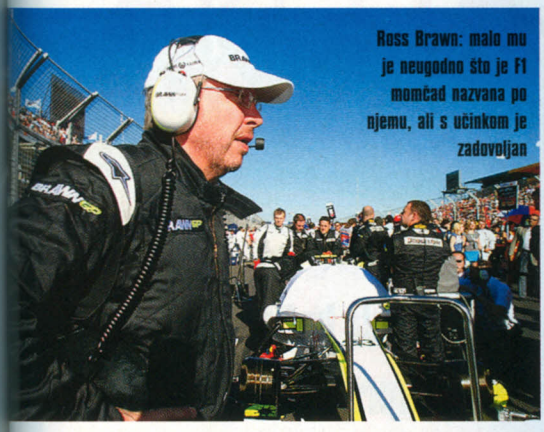
Rubens: Veselim se svakoj utrci u ovom bolidu. Ozbiljno.

ONO ŠTO NAJPRIJE pomislite razgovarajući s ovim vozačima je koliko je njima sve to zabavno. Naravno, jasno vam je i da se osjećaju povezanima s ekipom zbog nevolja koje su svi iskusili tijekom



SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT





Ross Brawn: malo mu je neugodno što je F1 momčad nazvana po njemu, ali s učinkom je zadovoljan

"Samo su moja djeca rekla da ću se ponovno utrkivati." Rubens Barrichello





Činilo se da je Rubensova F1 karijera gotova, ali ako 2009. bude dobra, mogao bi ostati još nekoliko godina



zime, ali čini se da nije riječ samo o tome. Jenson je godinama sjedio za volanom niza užasnih Honda, nemoćan spasiti svoju nekad jarku zvijezdu od gašenja i prisiljen ljubazno promatrati kako ga Lewis Hamilton prelazi, metaforički i stvarno. A Rubensu u Ferrariju nikad nije bilo dopušteno utrkivati se sa slavnijim momčadskim kolegom. "Kad sam otišao iz Ferrarija, jedino što sam tražio bilo je da imam kompetitivni bolid i slobodu koju ondje nisam imao", smije se zadovoljno. "Trebalo mi je tri godine, ali sad to imam." A iza ovih zadovoljnih i oživljenih vozača, iza nesumnjivo manjeg ali sretnijeg tima, nalazi se "Veliki Medvjed", sramežljivi čovjek čije je ime napisano iznad vrata. Ross Brawn, iznimno nadareni Englez, podcijenjenom učinkovitošću tiho demontira utvrđeni F1 poredak. "Ove godine navršit ću 55 godina i ne planiram biti u Formuli 1 zauvijek", kaže smijući se. "Želim biti tu dok god sam koristan i dok mogu pridonositi." Tko može predvidjeti što je sljedeće za ekipu koja je jedva preživjela zimu? Jedna stvar je ipak sigurna: u sportu koji je izgrađen na intrigama i nepredvidljivosti, priču o Brawn GP-ju bit će teško nadmašiti.

HESKETH

NAJVEĆA MALA TRKAĆA MOMČAD NA SVIJETU



Bili su mala momčad koja je imala bijeli bolid bez sponzora i talentiranog Britanca za upravljačem. Zvuči poznato? Prije 35 godina slobodni duhovi u Hesketh Racingu zapalili su svijet Formule 1

RIJEČI ALAN HENRY
SLIKE LAT ARCHIVE

Vlažno proljetno jutro 1999. izvan malene seoske crkve u okolici Berkshirea. Dobri i najbolji iz Formule 1 zaokupljeni su svojim mislima za pogreba Harveyja Postletwaitea. "Doc" je bio odličan momak – bivši tehnički direktor Ferrarija, glavni dizajner Tyrrella i usto još mnogo toga.

No, neki od nas koji smo šetali vlažnom travom od parkinga, Harveyja će se uvijek sjetiti s širokim osmijehom za njegova vremena kao glavnog dizajnera Hesketh Racinga, najenergičnije, slobodne i neovisnosti sklone momčadi u boksovima Formule 1 od 1973.do 1975. Upravo poput naravi kakva ove sezone okružuje Brawn GP.

"Bubbles" Horsley, bivši menadžer momčadi Hesketh, do savršenstva je prenio raspoloženje na tom malom crkvenom groblju. Okrećući se prema meni glupo se cerekajući, rekao je, „Loše, eh, loše. Nije li nekoliko krmaka poput nas trebalo otići prije "Doca?" Gledajući dolje prema svom pojasu, nisam mogao reći ništa što bi se činilo prikladnim.

Poput Jensonova trka do pobjede u Albert Parku, Docov Hesketh 308 nosio je Jamesa Hunta do nezaboravne pobjede nad Ferrarijem 312 T njegova kolege Nikija Laude u uzbudljivoj Velikoj nagradi Nizozemske 1975. u Zandvoortu. "Uvijek sam znao koliko je James bio dobar vozač", prisjetio se Austrijanac. "Nakon tog dana u Zandvoortu, znali su i svi ostali."

Hunt je bio opušteni playboy čija je ljubav za životom bila jaka, ali i zarazna. Bio je golemi



Hesketh Racing 1975. (slijeva nadesno): lord Hesketh, James Hunt, 'Bubbles' Horsley i dizajner Harvey Postlethwaite

vozački talent – i, nedvojbeno, najbolji vozač u dobrom dijelu 1975. i cijele 1976. Sigurno je tako izgledalo u Zandvoortu jednog popodneva u ljeto 1975. Bubbles je bio ključan za cijelu F1 priču Hesketh Racinga.

Čak je pomalo izgledao kao izgubljeni brat lorda Alexandra Hesketha (Lorda, kako ga je Bubbles uvijek nazivao) i dijelio je isti mlitavi, opušteni smisao za humor. Ranije u svojoj karijeri bio je u skupini lutajućih ljubitelja utrkivanja i prijatelja Franka Williamsa koji su dijelili stan u Pinner Roadu, u Harrowu.

Jedan od tih prijatelja, Dave Brodie, prisjeća se znaka muškosti koju je morao pokazati svaki član brigade iz Pinner Roada kad je dolazio automobilom. "Bilo je pitanje časti vani parkirati na što spektakularniji način", rekao je. "Najbolji je bio Piers Courage, koji je svoj Zodiac u drugoj brzini blokirao na udaljenosti od 350 metara i uredno ga zavrtio u parkirno mjesto, a zatim izašao sve nas očarao svojim nezaboravnim osmijehom.

Pokušao sam naučiti tu tehniku, no izvrtio sam se i uništio obližnju živicu. Frank nas je u međuvremenu nazivao zafrkantima. Jedne subote svi smo popodne sjedili oko televizije i gledali hrvanje s Kentom Waltonom, kad smo izvana začuli stravičnu buku kočenja.

"Pili bismo Martinije do četiri ujutro, pa ustali u sedam i krenuli na posao" Bubbles Horsley



Bubbles je digao pogled i svojim mekim i jednoličnim glasom promrmljao 'prebrzo'. Onda smo čuli još jedan vrisak nakon kojeg je slijedio 'vuuumf' i onda još jedan 'vuumf'. Potrčali smo van i vidjeli Fiat 500 uredno parkiran na boku, a onda je njegov vozač vrata otvorio kao poklopac na podmornici i Frank se, noseći onu smiješnu, preveliku prodavačku kapu koju je imao, samo izvukao van cerekajući se kao potpuni idiot."

Williams se kasnije dobro našalio s Bubblesom. "Tijekom vikenda sam bio u toplicama Forest Merel pokušavajući skinuti nekoliko kila", rekao je Horsley. "U to doba čuvao sam Brabhamov F3 bolid koji sam namjeravao prodati na Novi Zeland, no kad sam se u ponedjeljak vratio ta prokleta stvar stajala je na drvenim nosačima. Svi kotači bili su ukradeni...

Pomislio sam: 'Prokleti Frank!' Nazvao sam ga i rekao: 'Gade.' Odgovorio mi je: 'Bubbles, morao sam!' Zato, kad sam mu deset godina kasnije prodao Hesketh 308 C kao temelj za Walter Wolf Racing, pobrinuo sam se da svi bolidi budu isporučeni bez kotača."

Do tada je Heskethov san završio. Počeo je s namjerom da se Bubbles uz podršku Hesketha ubaci u Dastleov F3 bolid, marku koja je bila mračna kao i Horsleyjev talent za vožnju. Isprva se činilo da bolid neće nigdje stići brzo – dok Bubbles nije zamijenjen Huntom i unaprijeđen na upravljački položaj.

U ljeto 1973. Hesketh je za Hunta unajmio F1 Surtees TS9B za nastup na utrci Race Of Champions na Brands Hatchu, gdje je dojurio do trećeg mjesta. Harvey je onda zaposlen da preradi bivši tvornički March 731 "Velike



Svaki gubitnik ima svoj dan: James Hunt juri prema pobjedi ispred Ferrarija Nikija Laude za najbolji trenutak Hesketh Racinga na VN Nizozemske 1975.



Hunt s Heskethom 308 proklizava u Zandvoortu 1975.





"Hmm, ravnalo je opet klimavo." Harvey Postlethwaite radi na novom dizajnu u sjedištu momčadi u Towcesteru, blizu Silverstonea

Lord Hesketh tijekom VN Austrije 1974. šalje tipično "heskethovsku" poruku. Desno: Hunt sa suprugom Suzy na VN V. Britanije 1974.



Kukavice Bicestera", kako je Hunt tada nazivao Maxa Mosleyja iz razloga izgubljenih u magli vremena. James je dojurio do četvrtog mjesta na Velikoj nagradi Velike Britanije u Silverstoneu, a godinu je završio odličnim drugim mjestom na Watkins Glenu, iza Lotusa 72 Ronnieja Petersona.

Za 1973. "Doc" je na temelju Marcha razvio Hesketh 308. Pobijedio je u utrci Silverstone International Trophy, ovoga puta ispred Petersonovog Lotusa 76. Lord i njegovi kućni gosti divljali su pijani među ukrasnim jezercima oko posjeda Easton Neston, Heskethovog obiteljskog zdanja u Towcesteru. To je kasnije postalo uobičajeno. U paddocima diljem svijeta, objedi s škampima i koktelima, uz vino i društvo momaka iz Hesketha činili su se nevjerojatno glamuroznima. Nevažno po današnjim F1 standardima, no prvi korak prema razuzdanosti.

"Nakon uobičajenog radnog dana od 15 ili 16 sati sjeli bismo u avion i vratili se u London", prisjeća se Bubbles. "Onda bismo se svi skupili u Hiltonu i ispijali Martinije, Slingere i Harvey Wallbangere do četiri ujuro, malo odspavali i u sedam počeli s radom u Towcesteru."

James je također volio spajati noći i dane, iako se neprekidna prehrana cigaretama i cugom po standardima tog vremena i nije činila tako ekstremnom. Momci iz Hesketha možda su izgledali kao da razuzdano troše obiteljsko bogastvo, no samo su to i trošili. Recimo istinu, cijeli proračun Hesketha za tri sezone u vrhu Formule 1 iznosio je malo više od 380 tisuća eura. Možete li shvatiti odakle Velikoj Kukavici Bicestera ideja za ograničeni proračun u Formuli 1?

Heskethu je uvijek nedostajala podrška izvana. Dok je 2009. mlada momčad Brawna prvi dio sponzorskog kolača ugrabila u Melbourneu ugovorom s Virginom, generaciju prije momčad Hesketha u pozitivnom je smislu otkrivala financijsku nezavisnost. "Alexander je volio imidž 'Le Patrona'", kaže Bubbles, "i mislim da je želio ostati potpuno neovisan. No, Formula 1 je sredinom 1970-tih doista postajala skup posao."

Hesketh je završio na odličnom četvrtom mjestu u poretku konstruktora 1975., no novac je već počeo nestajati. Bubbles je u Eaton Nestonu bio zaposlen spajajući kraj s krajem, no lord Hesketh nije ostvario očekivani napredok s osiguravanjem sponzorstva za sezonu 1976. Zbližili su se s naftnom kompanijom Havoline, no u gospodarstvu su vladale teške prilike. Istina je da zapravo nikad nisu ni imali šanse da uspiju.

Malo dodatnih sredstava nakupilo se tijekom 1975. iznajmljivanjem drugog bolida Amerikancu Brettu Lungeru, koji je vozio prilično dobro. Pokazalo se da će to biti budući obrazac poslovanja momčadi. Godine 1976. postali su niskobudžetna tvrtka za unajmljivanje, osiguravajući bolide Haraldu Ertlu i Rupertu Keeganu (1977.).

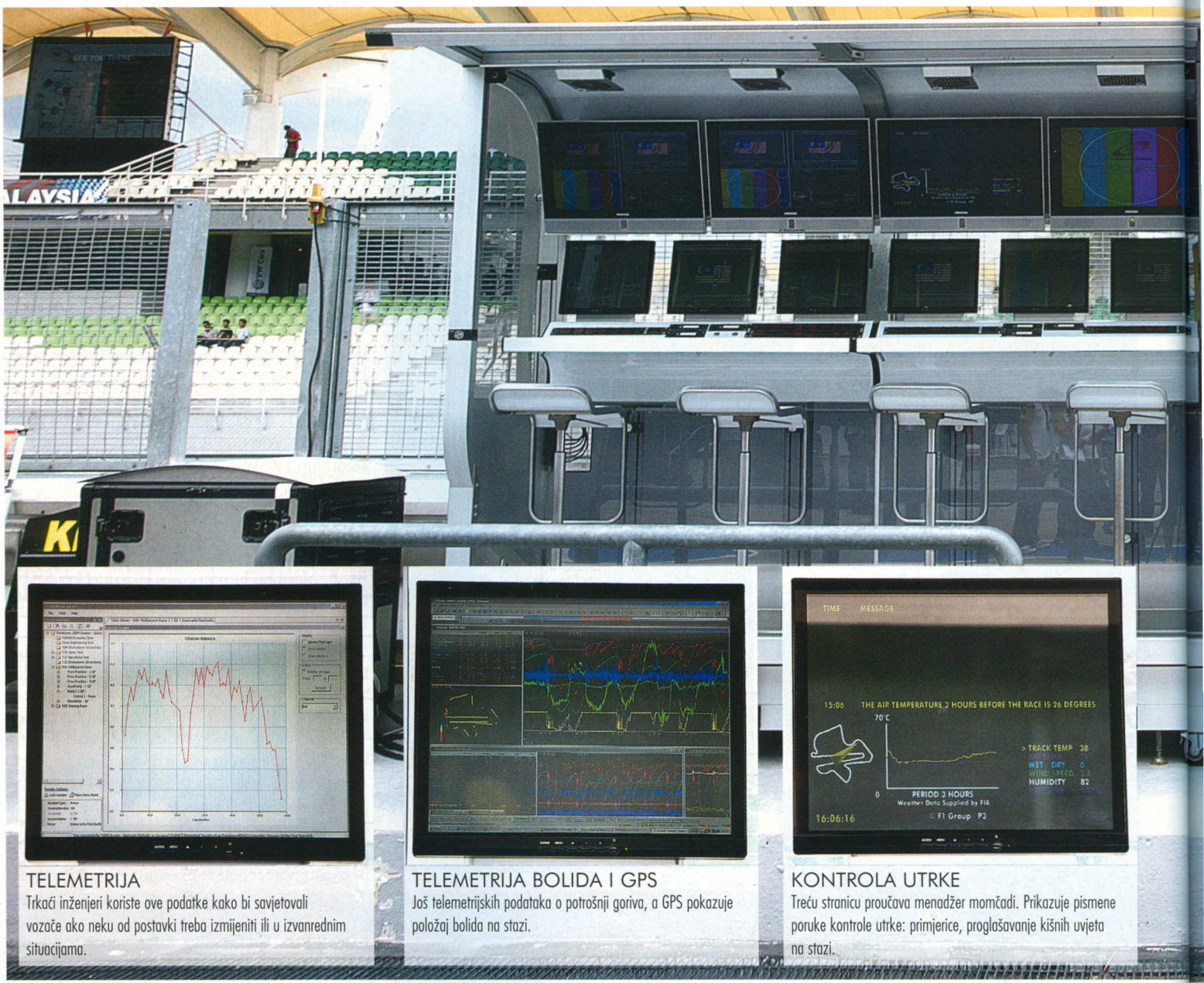
James je otišao voziti u McLaren, ostavljajući Keegana da nastavi istim zabavljačkim stilom. "Roop" je bio prilično uredan vozač, no nedovoljno sebičan u namjeri da stigne na vrh. Zakasnio je sat vremena na zagrijavanje za utrku u Zandvoortu jer je zaboravio da se noć prije prelazi na ljetno vrijeme.

James, koji je i tada bosonog šetao naokolo noseći kratke majice na Marlborovim događanjima, složio bi s takvim kaotičnim duhom.

Momčad je na kraju 1977. potonula zauvijek. Hesketh je krenuo u ostvarivanje političkih ambicija, postajući zastupnik u parlamentu. "Bili smo", kaže, "više skupina, nego trkaća momčad."

Bubbles se prilično dobro snašao izvan momčadi i sad krati vrijeme između Velike Britanije i Azurne obale. Formula 1 je za njega daleko, daleko u retrovizorima.

U doba kad je bila na vrhu, Heskethova je momčad izdala malu knjižicu naslovljenu Jako cenzurirana povijest Hesketh Racinga – na posljetk se može reći prava istina. Netko bi trebao ponovno je pogledati i urediti novo izdanje. Bio bi to sretni podsjetnik na zabavna vremena koja su prošla.



TELEMETRIJA

Trkaći inženjeri koriste ove podatke kako bi savjetovali vozače ako neku od postavki treba izmijeniti ili u izvanrednim situacijama.

TELEMETRIJA BOLIDA I GPS

Još telemetrijskih podataka o potrošnji goriva, a GPS pokazuje položaj bolida na stazi.

KONTROLA UTRKE

Treću stranicu proučava menadžer momčadi. Prikazuje pismene poruke kontrole utrke: primjerice, proglašavanje kišnih uvjeta na stazi.

20 TV ZASLONA BEZ KOJIH

Svi bismo voljeli gledati utrku ispred zida ekrana - no što oni *uistinu* čine

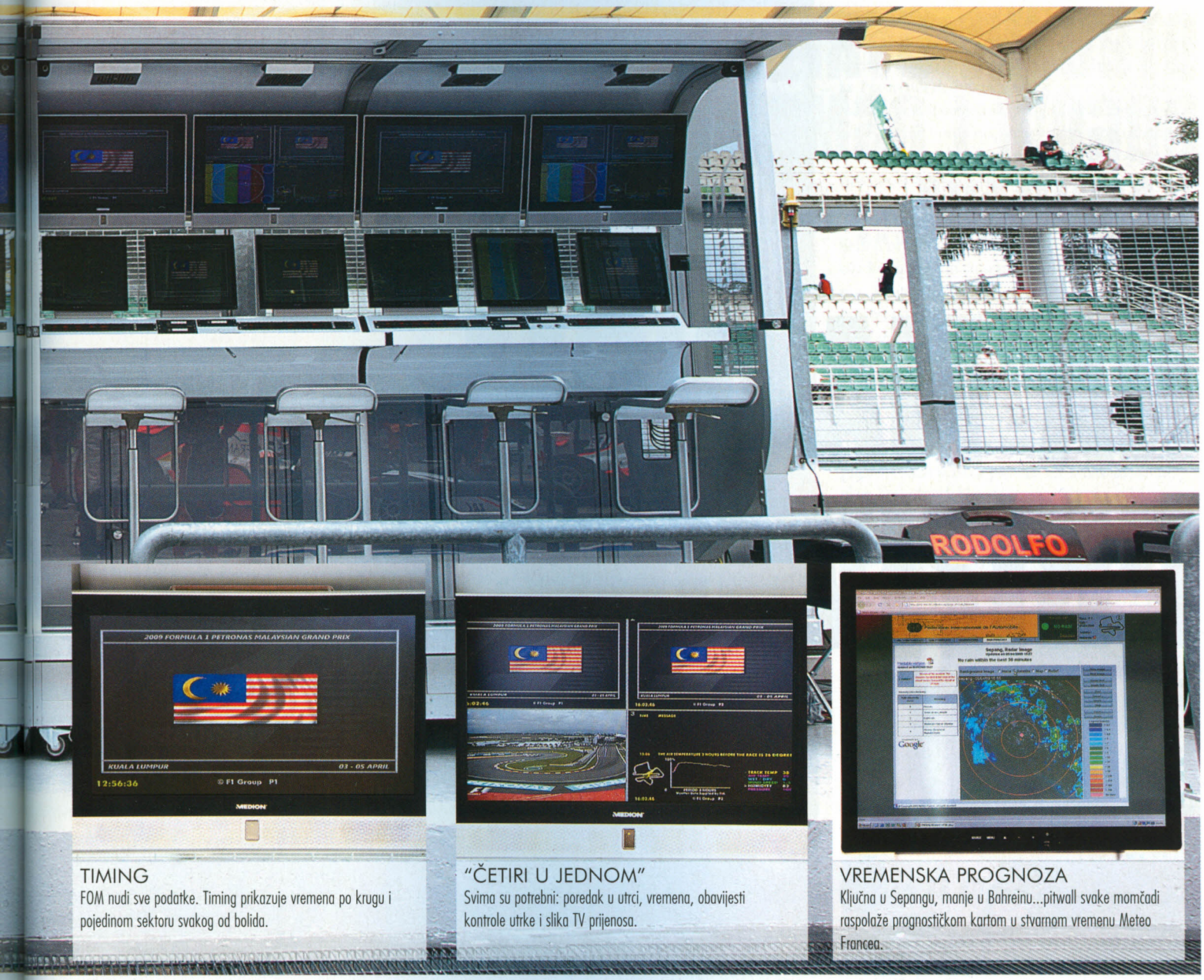
Unatoč stalnim razgovorima o smanjenju troškova, u F1 ne pojeftinjuje baš sve. Oprema u boksovima i dalje je puna visoke tehnologije, pa čak i najmanje momčadi rabe dovoljan broj TV zaslona i računala da lokalni HG-spot bace na koljena.

Monitori postaju produžetak očiju i ušiju vozača tijekom utrke. Pokazuju osam različitih stranica s podacima, kao i svjetsku TV mrežu i omogućuju inženjerima da osmišljavaju strategiju i brinu se o pouzdanosti bolida u ime vozača. "Na stazi daješ svoj maksimum i ne vidiš mnogo od onoga što se događa", rekao je vozač Force Indije Adrian Sutil. "Oslanjaš se na svojeg inženjera na pitwallu: kad on kaže da uđeš u boks, poslušaš ga, čak i ako je ulazak neočekivan."

Force India raspolaže s 20 zaslona na postolju. Osam 26-inčnih Mediona iznad i dvanaest manjih 15-inčnih ispod. Sedam velikih zaslona pokazuje FOM – nadzor utrke F1 – podijeljen na četiri manja prozora na svakom zaslonu tijekom utrke: poredak u utrci, vremena, pismene obavijesti kontrole utrke i sliku TV prijenosa.

Drukčiji je samo zaslon ispred momčadskog menadžera Andyja Stevensona na kojem je samo treća stranica – obavijesti kontrole utrke.

Manji zasloni prilagođeni su potrebama svakog inženjera. Trkaći inženjeri Jody Egginton (Giancarlo Fisichella) i Brad Joyce (Sutil) sjede na suprotnim stranama postolja. Petnaest inčni zaslon ispred njih u podijeljenoj slici prikazuje telemetriju i potrošnju goriva, a drugi se rabi u osmišljavanju strategije. Te iste slike prenose se u tvornicu Force Indije u Silverstonu, gdje jedna druga skupina stručnjaka za strategiju i meteorologa podatke s pitwallom razmjenjuje interkomom. Te vremenske prognoze na daljinu temelje se na radarskim kartama Meteo Francea koje



TIMING
FOM nudi sve podatke. Timing prikazuje vremena po krugu i pojedinom sektoru svakog od bolida.

"ČETIRI U JEDNOM"
Svima su potrebni: poredak u utrci, vremena, obavijesti kontrole utrke i slika TV prijenosa.

VREMENSKA PROGNOZA
Ključna u Sepangu, manje u Bahreinu...pitwall svake momčadi raspolaže prognostičkom kartom u stvarnom vremenu Meteo Francea.

NIJEDNA MOMČAD NE MOŽE

RIJEČI TOM CLARKSON SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

su dostupne svim momčadima i nalaze se na malom zaslonu ispred Andyja Stevensona.

Na drugom zaslonu ispred njega je GPS karta koja prikazuje položaj svakog bolida u utrci. Sustav je predstavljen krajem 2006. i pomaže momčadima upozoriti vozače na žute i plave zastave.

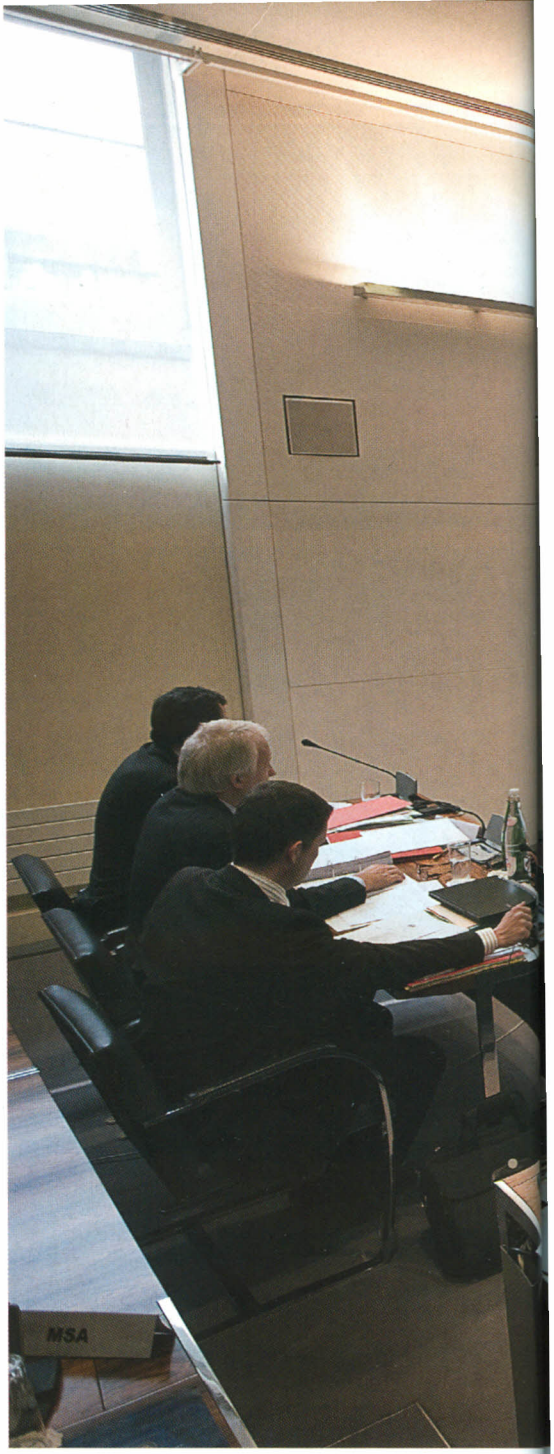
"GPS je nevjerojatno koristan", rekao je Stevenson. "Ne samo što pokazuje položaj naših bolida na stazi, nego i signalizira kad je nekom od njih pokazana jedna od zastava.

To znači da zajedno s interkom vezom koja sve menadžere povezuje s Charliem Whitingom u kontroli utrke možemo spriječiti mnogo toga prije nego što se dogodi." Usred pitwalla sjede glavni operativni menadžer Force Indije Simon Roberts i direktor momčadi Vijay Mallya.

Oni nadziru utrku i uglavnom gledaju svjetsku TV mrežu, premda Mallyu konzultiraju i glede svih riskantnih strateških odluka, jer je on, kako kaže Stevenson, "gazda momčadi i mora biti zadovoljan ako riskiramo". Desno od Mallyje sjedi Dominic Harlow, glavni inženjer Force Indije. Zadužen je za strategiju i stalno "surfa" preko svih osam stranica s podacima prikupljajući svaku korisnu informaciju. Tu je i Bob Fernly, posljednji član posade Force Indije u pitwallu, koji sjedi između Harlowa i Sutilovog inženjera Brada Joycea. On je zamjenik direktora momčadi i promatra iste slike kao i Roberts i Mallya. Njih trojica razgovaraju zatvorenom interkom vezom – jednim od 60 radiokanala kojima momčad raspolaže. Budući da često funkcioniraju u ekstremnim uvjetima (primjerice, vlaga u Maleziji i vrućina u Bahreinu), zasloni se moraju rashlađivati. U Force Indiji za to koriste ventilatore, dok druge momčadi u pitwall ugrađuju klima uređaje. Sa svim onim što se događa tijekom utrke treba održati glave hladnima. F1

OTROVNE UVREDE, RIMSKI BOGOVI I OSMOSATNA RASPRAVA...

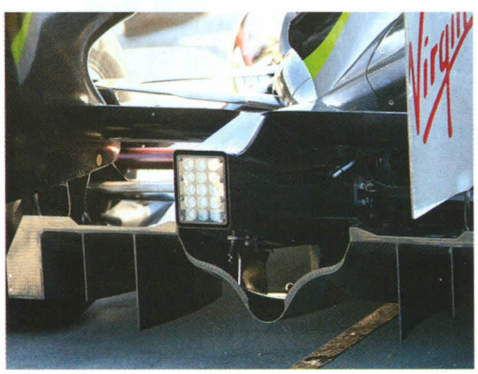
NA FIA-INOM PRIZIVNOM SUDU



Kad teško naoružanje F1 nasrne na FIA-u, očekujete vatromet. Ali tko bi znao da postaje tako osobno? Ovo je priča o kontroverznom suđenju u slučaju difuzora

RIJEČI BRADLEY LORD
SLIKE LEO WILLIAMS

Kasno je prijepodne u utorak 14. travnja, a u FIA-inom sjedištu na pariškom Place de la Concordeu nastaje novi sport: lovljenje Byrnea. Roryja Byrnea. On je dizajnerski savjetnik u Ferrariju, bivši glavni dizajner momčadi i jedan od najbistrijih mozgova u F1. Byrne sjedi zureći prema naprijed, prema petorici sudaca i stolu prepunom modela F1 difuzora, bez mogućnosti da vidi svog ispitivača petnaestak metara njemu s lijeva. Taj čovjek je Brawn GPA-jev uporni pravni stručnjak Paul Harris, koji provodi oštro ispitivanje na Međunarodnom prizivnom sudu (ICA). "Radite u Ferrariju već mnogo godina, zar ne gospodine Byrne?" pita Harris. "Da", dolazi kratak odgovor, koji prate čvrsto stisnute usne koje sugeriraju da je možda upravo progutana osa. "Jeste li s Ferrarijem osvojili mnogo naslova?" nastavlja Harris. "Da." "Vjerujete li da se do njih došlo legalnim putem u skladu s pravilima?" "Da." I tako se nastavljaju nizati neuzbudljiva pitanja koja vode do dosad neviđenog crescenda. Byrne je sve napetiji, a odgovori su mu sve kraći. "Jeste li se žalili na razmake između vertikalnih otvora na šasiji Brawnovog bolida?" "Točno." Tada dolazi dio koji smo čekali. Brynea se upućuje na fotografiju bočnih zračnih komora na Ferrariju iz 2008. i pita ga se što prikazuje. "Prikazuje višestruke vertikalne prijelaze. Ali, kako bi se stvari stavile u kontekst, sve se fotografije odnose na područje usmjerivača protoka zraka, a ne na dno bolida", objašnjava Byrne. "Znam da po pravilima, u teoriji, ova područja spadaju pod ista pravila, ali presedan nam pokazuje da se na ovo područje gleda drukčije." Ranije je Ferrarijev odvjetnik ovo okarakterizirao kao "u najgorem slučaju manju povreda" članka 3.12.5 tehničkog pravilnika. A zaključak je sljedeći: ako je Ferrarijeva interpretacija pravilnika ispravna, bolidi koji koriste usmjerivače protoka tehnički su ilegalni i nastup im je dopušten tek nepisanim dogovorom i presedanom. To pokriva većinu, ako ne i sve bolide koji su osvajali svjetsko prvenstvo još od sredine 1990-ih. Nekoliko minuta kasnije na scenu stupa odvjetnik Mark



Ovaj "razmak" na podnici bolida, koji nije "rupa" u smislu tehničkog pravilnika F1, pokrenuo je cijelu gužvu



"Predmet broj 12: ledeni koktel Kimija Räikkönena." Veliki igrači na startu saslušanja na Međunarodnom prizivnom sudu

Phillips, predstavljajući Toyotu: "Gospodine Byrne, kad razmatrate legalnost vašeg bolida, oslanjate li se na vaše razumijevanje ili ponovnu provjeru pravila?"

"Da, oslanjate se na razumijevanje, ali i provjeru pravila", slaže se Byrne.

"Možete li, molim vas, pogledati Članak 3.12 i pokazati riječi koje kažu da se usmjerivači protoka tretiraju drukčije?"

"U članku 3.12 ne spominju se usmjerivači protoka. Tehnički, on se odnosi na usmjerivač protoka i podnicu. Ali povijesno, smatra se da se područje usmjerivača protoka tretira drukčije."

"Tako se tumači, ali to ne piše u pravilima?"

"Tako je, da."

Nedugo zatim sud prekida zbog stanke za ručak. Zapravo, suci su se trebali oglasiti zvonom i objaviti "kraj prve runde." Prošlo je četiri sata oštre rasprave i "bitka dvostrukih difuzora" već traje duže nego što je Henriku V. trebalo da pobijedi Francuze kod Agincourta. Ross Brawn, kojeg se opisuje kao "iznimno arogantnu osobu" i tijekom suđenja uspoređuje s dvoličnim rimskim bogom Janusom, kroz vrata proviruje sa smiješkom na licu. "Ima li sendviča?" pita Veliki Medo. Odgovor je da nema, pa Ross polazi potražiti ručak i fino podesiti svoju obranu. "Malo te razbudi, zar ne?" šali se član sudskog osoblja dok raspravljaju o zanimljivim izmjenama. "Bit će zanimljivo vidjeti nastavak", smije se Charlie Whiting iz FIA-e.

Kao službeni predstavnici momčadi i FIA-e izvan sudnice, znaju da će tijekom poslijepodneva biti još protuudaraca i niskih napada. Pravni žargon svakoj frazi daje dozu uglađenosti, ali na F1 sudu posljednjeg utočišta, prijatelji postaju neprijatelji, a bitke se vode jednakim intenzitetom kao i na stazi.

Kada smo sve to spomenuli, ne biste mogli reći da je dan na Prizivnom sudu bio baš ispunjen akcijom. Više sliči partiji kriketa: polagano napredovanje, isprekidano trenucima intenzivne akcije – s mnogo odbijenih i bolnih udaraca u tijelo. Na trenutak, neki su poput staraca zadrijemali. "U sobi punoj odvjetnika", sugerira Renaultov pravnik Andrew Ford, "raspravu bismo mogli nastaviti sve dok ne izgubimo volju za životom." Njegove su riječi pokrenule tih žamor odobravanja.

Ali bliska, žustra rasprava je sama bît ICA-e. Ako koristimo njegov službeni naslov, ovo je "posljednji prizivni tribunal" FIA-e. Njegovih 18 članova kompetentni su u pravnim i sportskim pitanjima. Mogu biti izabrani da sude u razmiricama koje sežu od tehničke usklađenosti do neslaganja među članicama saveza FIA-e. F1 je samo manji dio zadaća suda: 2008. sud je održao pet saslušanja i samo se jedno odnosilo na vrhovni ešalon sporta, kad se McLaren žalio na Hamiltonovu kaznu prolaska kroz boks u Spa. "Članovi se moraju obvezati da će djelovati potpuno neovisno i objektivno" eksplicitno kažu sudska pravila. Za svako saslušanje glavni tajnik odabire najmanje tri suca – 14. travnja bilo ih je pet – koji moraju biti u potpunosti neovisni o stranama koje podnose tužbu ili se od nje brane. Jednostavno rečeno, ICA je mjesto gdje F1 momčadi odlaze kako bi uložile žalbu na odluke sudaca – ili gdje se dolaze braniti ako se FIA žali na odluke sudaca, kao što je bio slučaj u BAR-ovoj epizodi s dvostrukim spremnikom goriva ili Renaultovoj aferi amortizera mase. U posljednjih



Momčadsko načelo: Brawn GP-ov pravni stručnjak Paul Harris priprema obranu uz Rossa Brawna

Sama bît problema bilo je pitanje: kad rupa nije rupa?

15 godina sud se u 17 prigoda okupio kako bi saslušao slučajeve koji uključuju F1. U tom razdoblju, samostalna žalba momčadi dogodila se u samo dvije prigode: 1999. za Ferrari, oko kontroverznog slučaja "ilegalne bočne komore", i 2001. za Jordan, glede diskvalifikacije Jarna Trullija s Velike nagrade SAD-a zbog nepravilnosti na podnici. Ralf Schumacher je 2003. uspio ukinuti kaznu kod startanja, ali ga je to koštalo 50.000 dolara. Premalo je reći da ovo nije mjesto gdje se uživa. To možda objašnjava crni humor tužitelja – momčadi koje pro-

SLIKE: XPB.CC

POSLJEDNJE PRAVNO PRIBJEŽIŠTE

FIA-in Međunarodni prizivni sud najviše je tijelo na kojem se mogu riješiti razmirice vezane uz automobilistički sport. Zasjeda u FIA-inom sjedištu na Place de la Concorde u Parizu, a rijetko se sastaje više od pet puta godišnje.

PAT SYMONDS tehnički direktor Renault F1

NIGEL TOZZI Ferrarijev odvjetnik

RORY BYRNE Ferrarijev tehnički savjetnik

CHRISTIAN HORNER šef Red Bulla



BERNARD LOITRON ICA-in pravni savjetnik

JOHN CASSIDY sudac (SAD)





PHILIPPE DE WINGHE sudac (Belgija)



PIERRE TOURIGNY sudac (Kanada)

testiraju zbog "dvostrukog difuzora" – koji su na saslušanje u Pariz došli na mjesto zvučno nazvano Salle du Comité. Raspravlja se o žalbi koju su Ferrari, Renault i Red Bull (tužitelji) podnijeli protiv odluka sudaca na VN Australije koji su odobrili tehničku ispravnost Brawnovih, Toyotinih i Williamsovih bolida. Optuženi su FIA, Brawn, Toyota i Williams, koji kao zainteresirane strane nastupaju u korist obrane. BMW i McLaren također su bili zainteresirani na strani tužitelja, ali se McLaren vrlo mudro nije oglašavao: od 1994. momčad nikad nije dobila slučaj na Prizivnom sudu.

Smiješna stvar kod ICA je što su unatoč podnesenim argumentima odluke uvijek zapanjujuće jednostavne. Renaultova afera s amortizerom mase 2006. odličan je primjer. Rađene su duge prezentacije o tome kako je amortizer mase uređaj koji poboljšava upravljivost bolida, a ne aerodinamičke performanse – iako uz ustupak da sustav također osigurava manju aerodinamičku prednost. To je priznanje bilo ključno jer, premda je efekt bio minoran, značio je da taj dio krši pravila po članku 3.15 tehničkog pravilnika. FIA nije pokušala osporiti Renaultove dokaze, umjesto toga sve što je bilo potrebno za presudu bilo je vlastito priznanje momčadi o malom sekundarnom efektu koji krši precizno sročena pravila. O tome je riječ na legalnoj raspravi na Prizivnom sudu: što kažu riječi u pravilniku, ne što impliciraju, što bi trebale reći ili nešto slično. U tom svjetlu nije slutilo na dobro što je sudu predočena puna soba dokaza – ukupno osam zasebnih "knjiga" Što se tiče FIA-ine obrane, sastojala se od jednog memoranduma i kratkog dodatka koji uključuje pet crteža. Nikad se slogan KISS (keep it simple, stupid; neka bude jednostavno, glupane) nije činio važnijim.

Baš kao u kriketu, mali pomaci u momentu čine promatranje saslušanja zanimljivijim. Saslušanje 14. travnja započelo je poput šekspirijanske tragedije, na čelu s Ferrarijevim razmetljivim odvjetnikom Nigelom Tozzijem. Uvod je bio prvi: uglađena serija traženja odobrenja i ponude za pomoć sucima. Zatim su provedeni kroz hrpu dokaza u mnoštvu povezanih mapa, kroz kartice, dodatke i zaglavlja kako bi se locirali tehnički crteži i detalji koji bi podržali zahtjeve tužitelja. Sa stajališta tužitelja, dizajn difuzora je prema pravilima ilegalan, a posve je sigurno ilegalan uzimajući u obzir duh tih pravila; usto, riječ je o novom dizajnu koji nije propisno odobrila FIA. Vrijući ispod razmjene argumenata bila je oštra izjava Rossa Brawna, u kojoj je optužio Roryja Byrnea za osvetoljubivost, Red Bullova Adriana Neweyja nazvao je neetičnim i rekao da sve momčadi koje protestiraju provode "ribolovnu ekspediciju" za povjerljivim informacijama. Brawna je agresivno napao Tozzi i opisao ga kao čovjeka "iznimne arogancije". Kasnije je bio zamoljen da povuče svoju izjavu. Odbio je. Kad je riječ o obrani, rigorozno je primjenjivano načelo KISS. Dizajn difuzora – a posebice višestruki vertikalni prijelazi između referentnog i "stubastog" dijela ispod bolida – nije "radikalni novi dizajn ili ideja, nego inovativna primjena postojeće zamisli". Momčadi koje nisu imale to obilježje "nisu uspjele u iskorištavanju potencijala stražnje strane

Ovdje prijatelji postaju neprijatelji i bitke se vode kao na stazi

PAUL HARRIS
pravni zastupnik Brawn GP-a

PASCAL VASSELON
tehnički direktor Toyota F1

SAM MICHAEL
tehnički direktor Williams F1

ROSS BRAWN
šef Brawn GP-a



HARRY DUIJM
sudac (Nizozemska)



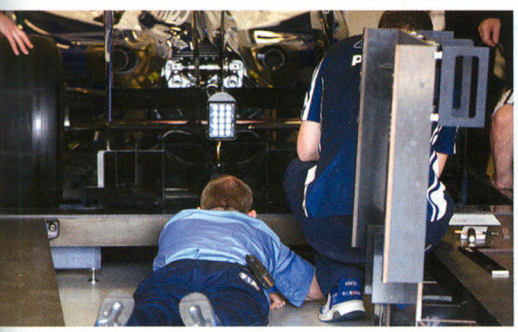


GUIDO DE MARCO
sudac (Malta)



CHARLIE WHITING
direktor FIA-inog tehničkog odjela

bolida, na način na koji se on godinama koristi sprijeda" (putem dopuštenog dizajna bočnih zračnih komora kakve Byrne priznaje). Korištenje višestrukih prijelaza, uz nešto mudrog oblikovanja "stuba" na bolidu, kako bi se stvorio prolaz za strujanje zraka, izričito je dopušteno Člankom 3.12.3 tehničkog pravilnika. Kako je Brawn naglašavao pri unakrsnom ispitivanju, "Namjera se ne spominje u pravilima, gospodine Tozzi." Kad je na kraju dana Charlie Whiting iznio FIA-inu stranu, Brawn je u ime obrane učinkovito kontrirao na



Difuzor na Williamsu temeljito je pregledan prije Velike nagrade Australije



svaki napad. Pritisak se odjednom ponovno pojačao dok se Whiting branio od napada pitanjima. Bio je prisiljen priznati da nije u potpunosti shvatio neke vidove rada Radne skupine za pretjecanje – tijela kojim predsjedava – i Tozzi ga je poprilično uzdrmao. Razmjena mišljenja nije imala materijalni učinak na interpretaciju pravila, ali je omogućila zabavnu, premda neugodnu posljednju rundu. "Uopće se ne slažem, gospodine Tozzi", bili su posljednje Whitingove riječi. Sama bît problema bilo je naizgled zbunjujuće pitanje: kad rupa nije rupa? Točnije, što u cjelini izgleda kao rupa, a zapravo u necjelini nije rupa? Takva je vrsta mozgalice prikladnija za ispit na studiju logike nego za Formulu 1. Činjenica je da će uvijek dolaziti do ovakvih semantičkih bitaka jer nijedan skup pravila nije posve transparentan. Izrazi poput "difuzor", "usmjerivač protoka", "krilo" ili bilo koji drugi uobičajeni dio rječnika ne mogu se pronaći u tehničkom pravilniku F1. On ih spominje kao dijelove karoserije koje se oblikuje i dimenzionira kako tumačenje pravila to dopušta. I kako zna svaki student književnosti, uvijek postoji raskorak između namjere autora i interpretacije čitatelja. Jedina stvar na kojoj se presuda uvijek može temeljiti je ono što je zajedničko i čitatelju i autoru: tekst. Bilo je potrebno osam sati i dvadeset minuta pravne debate prije nego što je saslušanje zaključeno. Odjednom, sve je poprimilo oblik lažnog rata. "Iznimno arogantni" Ross Brawn rukovao se i smijao s "osvetoljubivim" Roryjem Byrneom. Kad su 38 predstavnika momčadi otišli u zalazeće proljetno pariško sunce, žureći prema Šangaju, otišli su i suci, s kovčezima u ruci, na dugo i pomno razmatranje.

Sljedeće jutro donijeli su očekivanu odluku o odbacivanju žalbe, time potvrđujući odluku sudaca s prve utrke sezone. Momčadi su čvrsto debatirale i u svojim svađama i optužbama pomaknule granice prihvatljivosti. Zatim su se svi rukovali i otišli kako bi utvrdili svoju prednost, ili poradili na tome kako da sustignu najbrže. Nije bilo gnjeva, ni gorčine, bio je to jednostavno posao. To je, u stvari, vječna filozofija Formule 1, odigrana pravnim dokumentima. Ako ostavite razmak, netko će se uvijek pokušati probiti – a nema ni najmanje veze jeste li razmak ostavili namjerno ili ne. F1

SLIKE: LAT PHOTOGRAPHIC

KAKO RADE POKRETNI PREDNJI SPOJLERI



Prvi put u povijesti F1 vozači mogu pritiskom gumba na upravljaču prilagođavati prednja krila. Sve o tome reći će nam Williamsov tehnički direktor Sam Michael...

RIJEČI TOM CLARKSON

"Promijeni kut prednjeg krilca, imaš previše podupravljanja."

Te riječi koje je tijekom utrke u Maleziji izustio Rob Smedley, trkaći inženjer Felipea Masse, otkrivaju koliko su se ove sezone stvari u F1 promijenile – a sve s ciljem bolje predstave.

Predstavljanje prednjeg krila koje tijekom vožnje prilagođava vozač označilo je da su prvi put u povijesti F1 izričito dopušteni pokretni aerodinamički dijelovi. Vozač može najviše za šest stupnjeva dvaput po krugu prilagoditi jedan element sa svake strane "neutralne zone" od 500 mm u sredini spojlera.

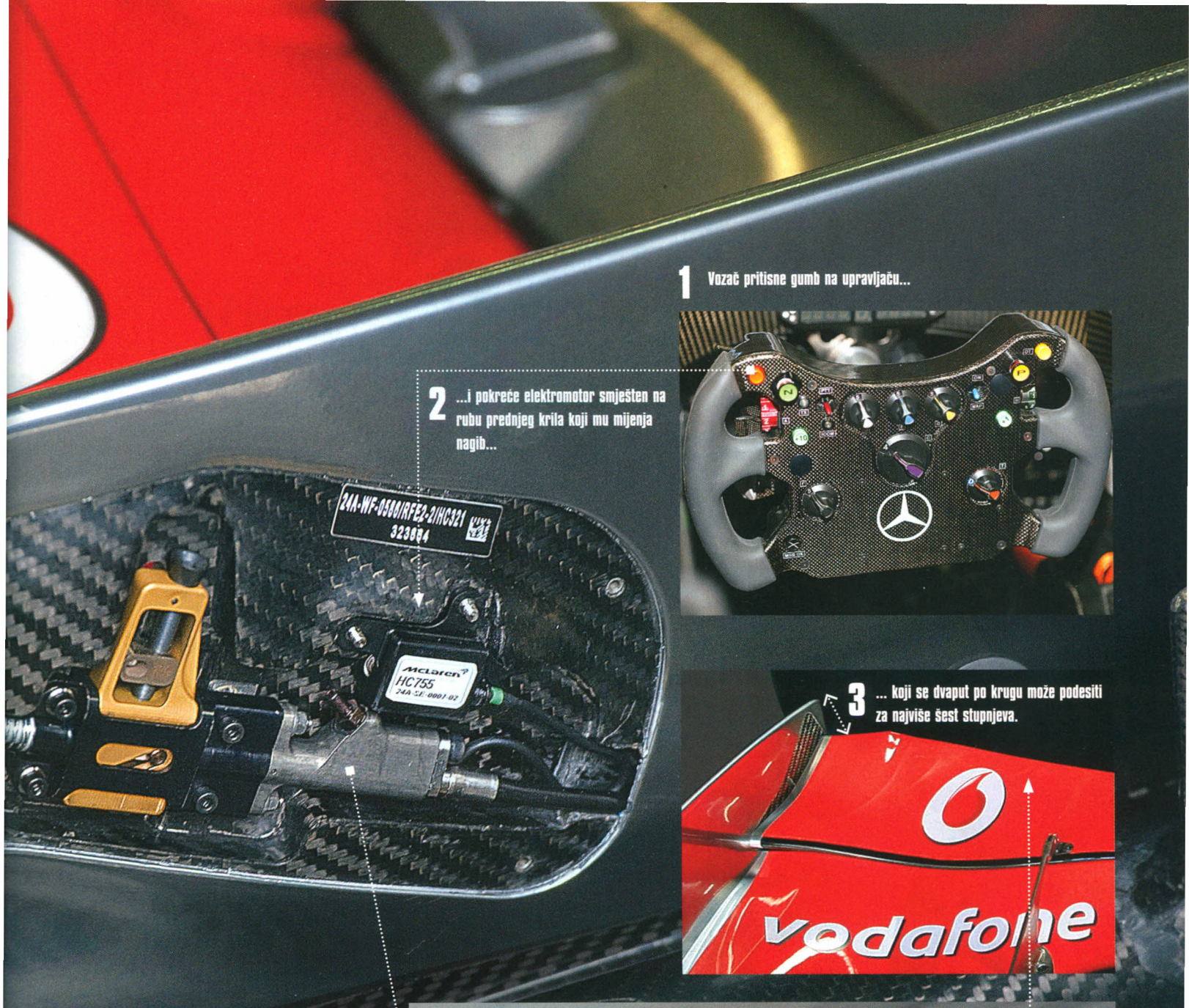
Korist je dvostruka. Prvo, kao što je savjetovano Massi u Sepangu, može se rabiti za smanjenje podupravljanja. Ako prednji kraj bolida ne reagira dovoljno oštro, vozač može prilagoditi spojler za nekoliko dodatnih stupnjeva i poboljšati skretanje. Dosada se moralo čekati da bolid ode u boks, ali sada se to može učiniti i iz cockpita. Prilično je zahtjevno, jer se na kraju svakog kruga spojler resetira na prethodno određenu razinu, ali je i učinkovito. Drugo, dok prati suparnika u zavoju vozač može u isti mah za šest stupnjeva promijeniti nagib spojlera i tako poboljšati prianjanje prednjeg kraja. To mu omogućava ostajanje u njegovoj zavjetrini i povećava mogućnost uspješnog pretjecanja na kraju sljedeće ravnine.

Funkcionira li? Na utrci u Sepangu vozači su to jednostavno obožavali na mjestima gdje se brzi zavoji nastavljaju u duge pravce. "U kišnim uvjetima definitivno je omogućilo bolje prianjanje", rekao je Nico Rosberg nakon utrke. "Međutim, mislim da prednji spojleri najbolje rade zajedno s KERS-om – mijenjajući nagib krila lakše pratite protivnika kroz zavoje, a onda 'stisnete' KERS" i prestignete ga. Mi, nažalost, zasad nemamo KERS na našim bolidima."

Prednja krilca pokreće elektromotor smješten na kraju prednjeg spojlera. Snaga elektromotora je strogo čuvana tajna: kako kaže tehnički direktor Williamsa Sam Michael: "dovoljno je snažan", ali naš vanjski izvor tvrdi da je brojka od 0,5 KS prilično točna. Ožičenje prolazi sredinom okomitih nosača koji prednje krilo povezuju s nosom, a nakon toga tijelom krila do elektromotora.

"U prilagodbi prednjeg krila ključna je brzina", kaže nam Michael. "Dok pratite suparnički bolid morate brzo reagirati i tako steći prednost, a krilo mora biti čvrsto kako bi izdržalo aerodinamička opterećenja."

Dopuštena je mogućnost prilagodbe samo jednog elementa prednjeg spojlera, a odluka o njegovoj veličini i položaju donosi se u zračnom tunelu. Kod Ferrarijeva F60 vozač može prilagoditi kompletno prednje krilce, kod McLarenova MP4-24 samo gornju polovicu podijeljenog prednjeg krila, kod Brawnova BGP 001 malo trokutasto krilce prema središnjem dijelu tijela krila kako bi se smanjio utjecaj na pritjecanje

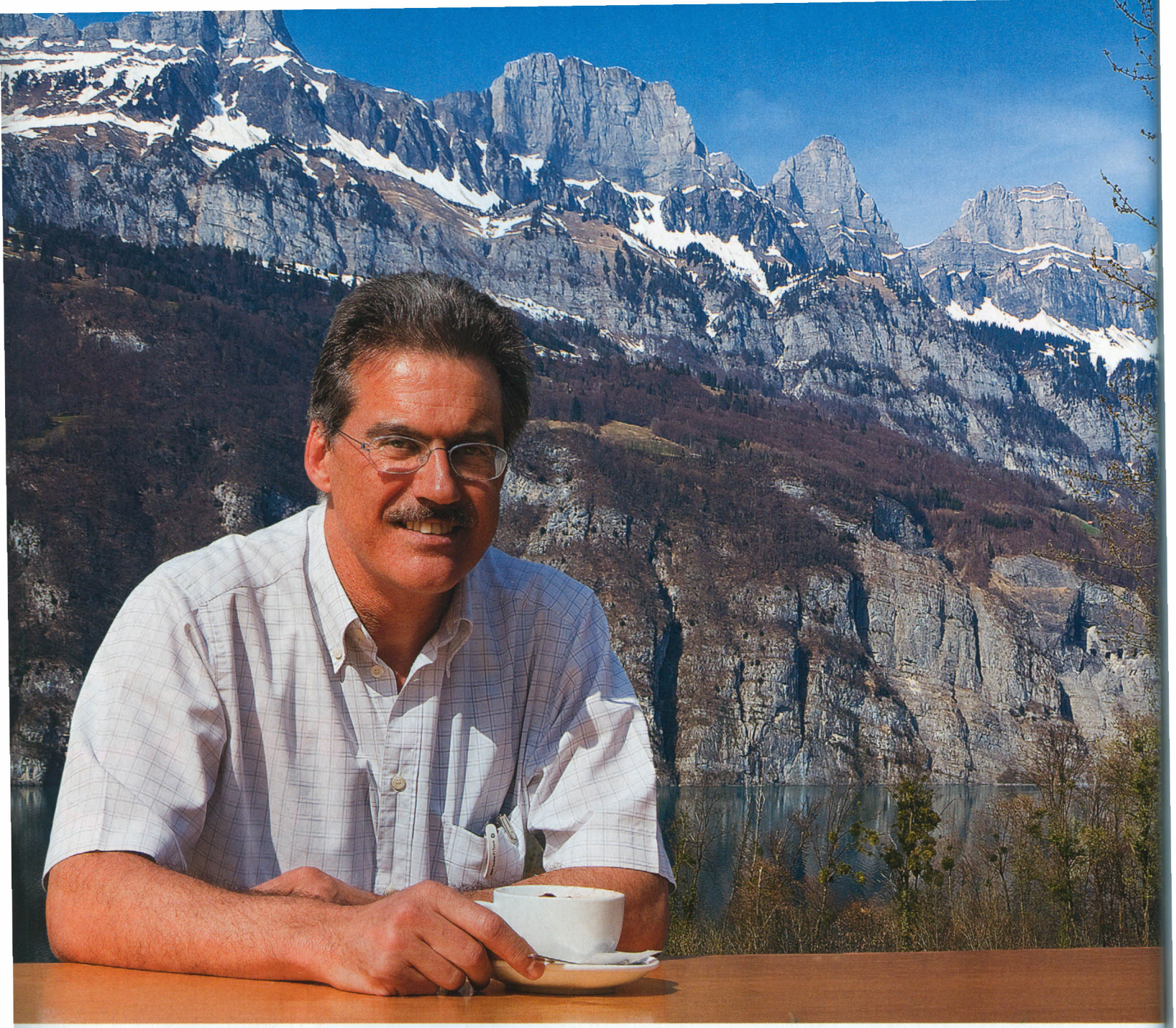


zraka u otvore za kočnice i hladnjake. Kod Red Bulla i Torro Rossa utjecaj pokretnog krila na ukupnu aerodinamiku po prosudbi glavnog inženjera Adriana Neweyja bio je prevelik. Ni RB5 ni STR4 nisu imali pokretna krilca na prve dvije utrke, premda su i jedni i drugi tvrdili da će taj sustav ove sezone biti predstavljen nešto kasnije.

Čak i bez pokretnih krilca, nova prednja krila su zbog svojih povećanih dimenzija složenija za izradu. Za 400 mm šira su od prošlogodišnjih i široka su kao i sâm bolid; neutralna zona od 500 mm pogurala je krila zajedno s njihovim okomitim opterećenjem dalje od središta, što dodatno utječe na krutost. Važno je da na velikim brzinama ostanu ravna, da su u skladu s FIA-inim propisima i da time što su za 75 mm bliže podlozi nego prošle godine omoguće najveći mogući potisak.

Unatoč tome, krila je sad jeftinije razviti nego ranije. "Središnji dio spojlera ne radi ništa, pa ga ne morate ni razvijati", rekao je Michael. "Morate se usredotočiti samo na vanjske dijelove i u konačnici manje trošite." Razvoj možda manje košta, ali su nova prednja krila presudno utjecala na dizajn ovogodišnjih bolida koji sada drukčije izgledaju, a dodali su i novu, poboljšanu dimenziju zanimanju vozača bolida F1. Samo upitajte Felipea.

SLIKE: DARREN HEATH; GLENN DUNBAR/LAT; MCLAREN



JEDAN DAN U ŽIVOTU ŠEFA F1 MOMČADI

Dan počinje tjelovježbom u 6.15, nakon čega slijedi najmanje deset sati sastanaka, ali ipak se nađe vremena za brzinski cappuccino uz planine. Dobro došli u užurban svijet BMW-ova šefa Maria Theissena. RIJEČI TOM CLARKSON SLIKE DARIO MITIDIERI

"UNATOČ ONOM što možda mislite, ja nisam frustrirani trkaći vozač", kaže Mario Theissen, smijući se dok se brzinomjer na njegovu BMW-u serije 6 penje do 240 km/h. BMW-ov automobilistički direktor trenutačno je na polovici svojeg radnog dana koji ovom prilikom slučajno uključuje i 320 kilometara dugu vožnju od tvornice u Münchenu do one u švicarskom Hinwilu – gdje se dizajnira i izrađuje šasija njihova F1 bolida. Put traje tri sata, prolazi kroz tri države i dva različita ograničenja brzine. I dok na njemačkom Autobahnu bez ograničenja brzine Theissen juri, u Švicarskoj se poslušno pridržava zakona. "Kao klinac htio sam postati vozač utrka, ali na fakultetu mi je postalo jasno da sam više opčinjen tehnologijom nego vožnjom automobila. Ali i dalje uživam u brzoj vožnji... kad je to dopušteno, naravno."

Mario nema običaj prelaziti ovaj put usred radnog dana jer, tijekom tjedna kad se ne vozi utrka, obično radi u Münchenu od ponedjeljka

do srijede i zatim u četvrtak u pet ujutro vozi za Hinwil. Ali ovo je tjedan prije Uskrsa, a Veliki petak je neradni, pa je neke od sastanaka koje inače obavlja u Hinwilu prebacio za danas poslijepodne. Sastanci su uobičajena stvar u Theissenovu poslu – tek se sinoć vratio u München nakon dva i pol tjedna na putu, tijekom kojih je posjetio utrku 12 sati Sebringa i prve dvije utrke nove F1 sezone, u Melbourneu i Kuala Lumpuru. Pred vratima njegova ureda red je ljudi iz svih sfera BMW Motorsporta koji ga žele vidjeti. Sve je to dio intenzivnog, vrlo vidljivog i stresnog dana u životu Maria Theissena. A sve počinje na pomalo neočekivan način...

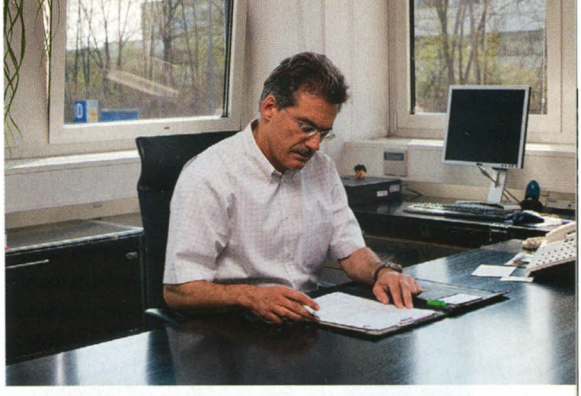
JUTRO

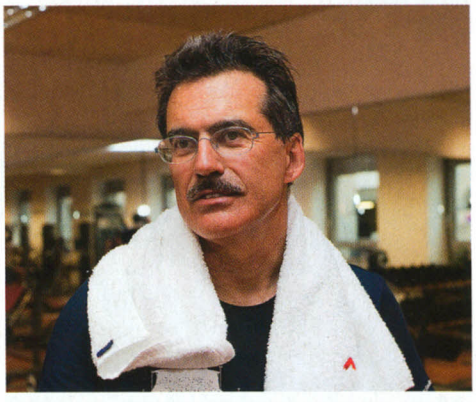
Prije nego što popije prvi espresso ili se rukuje prvi put u danu, Mario svakog jutra u 6.15 odlazi u BMW-ovu teretanu. Tjelovježbu počinje kardiovaskularnim radom na cross-traineru, nakon čega se prebacuje na stroj za veslanje, pa na razne utege i vježbe kružnog treninga. Prilično energičan režim za jednog 58-godišnjaka, ali on ga obavlja s lakoćom, kao što biste i očekivali od čovjeka koji vježba šest dana u tjednu. Premješta se s jedne sprave na drugu, odlučan zaustaviti druge korisnike teretane – uglavnom radnike prve smjene BMW-ove pokretne vrpce cestovnih automobila – da se prije njega domognu sprave za vježbanje koju je odabrao. "U zdravom tijelu zdrav duh", govori Theissen na putu prema kabini za presvlačenje dok prebacuje ručnik oko ramena.

Od tog trenutka Theissenov svijet postaje niz sastanaka. Počinje u osam ujutro i običnim danom kući se vraća tek iza devet navečer. Danas je srijeda, pa je jutro posvećeno BMW-ovim automobilističkim aktivnostima izvan Formule 1, unutar tvrtke poznatima kao "P2". Na rasporedu je tvrtkin nedavni poraz od strane Seata u početnoj fazi Svjetskog prvenstva touring automobila te marketing programa GT i Formula BMW. Ti predmeti nisu glamurozni, ali su važan dio Theissenova svijeta, slično kao što se Flavio brine oko idućeg trenera Queens Park Rangersa ili Vijay Mallya oko konzumacije piva. Theissen se ponovno pojavljuje oko podneva, kad se vraća u svoj ured na prvom katu, iznad dinamometara F1 motora.

Ured je iznenađujuće bezličan, pogotovo znajući da ga Theissen rabi već deset godina, a prije toga je pripadao njegovu ekscentričnom prethodniku Paulu Roscheu.

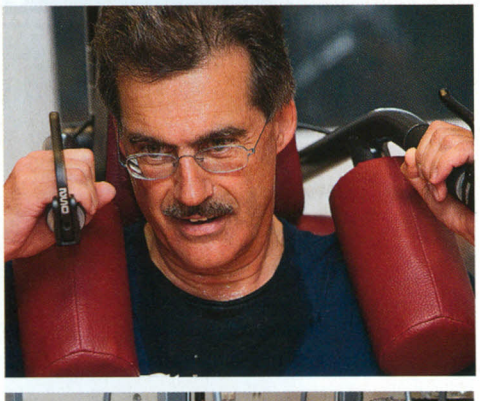
Ima sivi tepih, crni stol, pet stolaca i mnogo kroma. Jedino što upućuje na automobilizam je kolekcija F1 modela u staklenoj vitrini pored prozora. BMW-ov trkaći DNK vidljiviji je izvan Mariova ureda, gdje počasno mjesto zauzima pobjednički V8 Roberta Kubice iz Montreala prošle godine. Tu je i boca šampanjca kojim je poljski vozač zalio Theissena na pobjedničkom postolju te još nekoliko F1 trofeja iz ranijih BMW-ovih F1 programa s Williamsom i Brabhamom. Theissen naziva osobnog pomoćnika i zatim ima kratak sastanak s Markusom Duesmannom, šefom odjela pogona BMW Saubera. Razgovaraju o kvaru motora u Kubičinu bolidu na startu utrke u Sepangu. "U ovom trenutku još ne znamo što je uzrokovalo kvar", kaže Mario, "ali moramo otkriti, jer se to ne smije više ponoviti zbog ovogodišnjeg ograničenja broja motora."







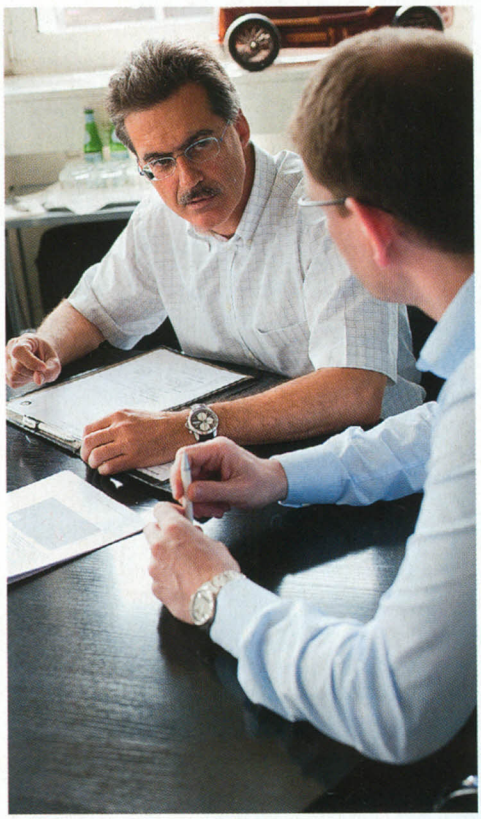








"Hajde, Mario, još jedan čučanj!" Prije 12 sati dugog radnog dana u uredu, Theissen svaki dan naporno vježba





"Volio bih da sam postao vozač utrka, ali bio sam previše opčinjen tehnologijom"





"Ulaziš li ili ne?" Theissen 320 kilometara od Münchena do Hinwila vozi barem jednom tjedno





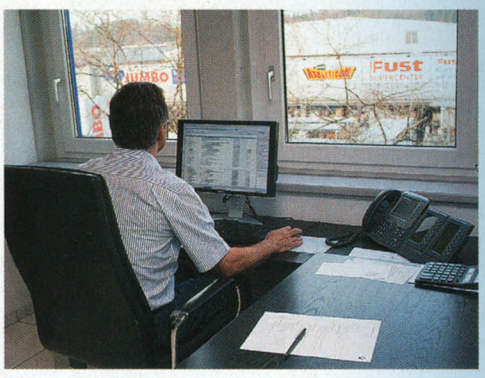
POSLIJEPODNE

Mario ispred tvornice u Hinwilu parkira u četiri popodne, nakon što se u blizini zaustavio popiti cappuccino. Okoliš u ovom ruralnom području potpuno je drukčiji od onoga u Münchenu: uz zgradu se nalaze prostrane oranice, a ono što odmah primijetite je miris mesa iz obližnje klaonice. Ali tipično je za BMW (i Theissena) da se ne brinu oko estetike i mirisa izvan svoje zgrade – važno im je samo ono što je unutra. Zgrada se prostire na 6800 četvornih metara, ima četiri kata, funkcionalna je, bespri-jekorna i iznenađujuće ugodajna. Podsjeća nas na sjedište BMW Motorsporta u Münchenu, jer su podne pločice i boja isti, a čak je i Theissenov ured sličan onome u Münchenu. Ima isti crni stol i stolce i mnogo kroma.

"Integracija dviju kompanija bila je najvažnija zadaća", kaže Theissen. "Ako smo to mogli svladati, znali smo da podjela na dvije prilično udaljene lokacije neće predstavljati nikakav problem. Uspjeli smo to postići, pa naša trkaća momčad funkcionira potpuno jednako kao da je BMW podigao F1 tvornicu u Münchenu." Prijelaz iz momčadi Sauber F1 u BMW Sauber 2005. olakšao je određeni broj bivših zaposlenika BMW-a koji su već bili na ključnim menadžerskim položajima u Sauberu. Tadašnji tehnički direktor Willy Rampf i generalni direktor Walter Riedl bili su bivši zaposlenici BMW-a, a dvije su tvornice toliko integrirane da Theissen ima samo jednog osobnog pomoćnika koji radi u Münchenu.

Nakon što je pregledao poštu na svojem stolu, Theissen odlazi u tvornicu provjeriti kako stoje stvari u proizvodnom odjelu. Pregledava zračni tunel i dizajnerski ured u kojima se radi punom parom jer momčad trenutačno užurbano priprema laganu inačicu bolida F1.09 koja će omogućiti Robertu Kubici uporabu KERS-a na jednoj od sljedećih utrka.

Premda učinkovita i neskromne veličine, BMW-ova tvornica nije velika u mclarenovskom smislu. Theissen je nedavno posjetio MTC u sklopu sastanka Udruge momčadi Formule 1 i priznaje da je bio iznenađen veličinom tvornice u Wokingu. U Hinwilu je zaposleno samo 430 ljudi, nekoliko stotina manje nego što ih radi u McLarenu, pa čak i, primjerice, Red



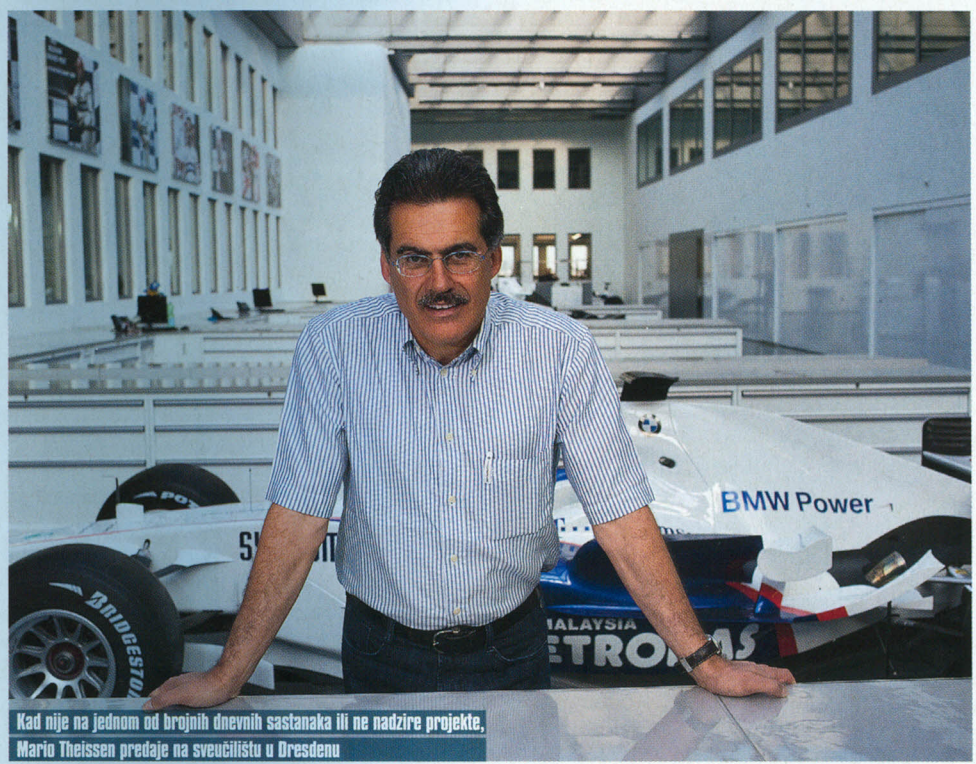


Počinje u 8 ujutro a kući ne dolazi prije 9 navečer. Je li ijedan drugi šef momčadi toliko angažiran?

Bullu ili Williamsu. A i proračun je također manji. "Više od 50 posto našeg proračuna dolazi od sponzorskih ugovora", govori Mario dok provjerava e-poštu, "što znači da BMW troši mnogo manje nego 2005., posljednje godine ugovora s Williamsom. U odnosu na 2005., ove godine trošimo 40 posto manje, a s daljnjim rezanjem troškova planiranim za iduću godinu, mislim da će se ta brojka za 12 mjeseci povećati na 50 posto. A osim što danas imamo vlastitu ekipu, imamo i mnogo više uspjeha na stazama nego 2005."

Veliki dio uspjeha u utrkama zasluga je učinkovitosti Waltera Riedla koji, kad je Theissen odsutan, upravlja svakim dijelom tvornice u Hinwilu. Ali za uspjeh je zaslužna i prevladavajuća kultura odgovornosti. Theissen većinu vremena sjedi na sastancima, ali on želi da se odluke, kad je moguće, donose na najnižoj mogućoj razini.

"Tu se nalaze stručnjaci", objašnjava nam. "Ako se dva inženjera mogu složiti oko neke tehničke stvari, oni trebaju odlučiti, jer su stručnjaci u tom području. Kod mene završe samo odluke koje se ne mogu donijeti na nižim razinama."



Kad nije na jednom od brojnih dnevnih sastanaka ili ne nadzire projekte, Mario Theissen predaje na sveučilištu u Dresdenu

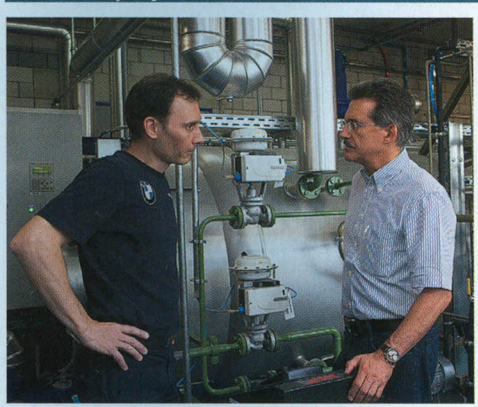
VEČER

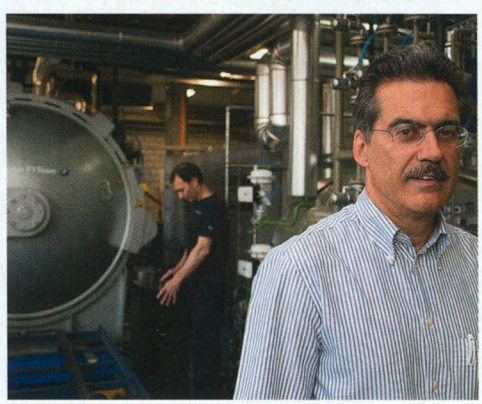
U vrijeme kad je većina ljudi već otišla kući, Mario se priprema za još jedan sastanak u svezi razvoja laganog KERS bolida za Kubicu. Bi li se ijedan drugi šef momčadi toliko angažirao? Vjerojatno ne. Ali nijedan drugi šef momčadi nije po struci strojarski inženjer i nitko od drugih šefova u slobodno vrijeme ne podučava strojarstvo na nekom fakultetu.

Upravo tako, osim brojnih radnih obveza, Theissen je i profesor na Fakultetu primijenjenih znanosti u Dresdenu gdje drži predavanja o tome kako dizajnirati, razvijati i prodavati nove cestovne automobile.

"Studenti koje podučavam su strojarski inženjeri kao i ja", kaže nam. "Oni uče tehničku stranu, ali ne dobivaju potpunu sliku onoga što novi proizvod treba da bude uspješan. Ja im prenosim znanje projektnog menadžera, a ne samo tehnički uvid."

U osam navečer sastanci su gotovi i još je jedan naporan dan u životu Maria Theissena završen. Pregledava raspored za sutra i zatim odlazi u svoj stan u Lachenu, selu s pogledom







na Züriško jezero, udaljen oko 15 minuta. U 7.30 idućeg jutra ponovno će biti u svom uredu spreman za još jedan dan sastanaka i espressa. Prva zadaća je sastanak starijeg tehničkog menadžmenta koji se jednom tjedno održava videokonferencijom, a jednom mjesečno licem u lice. Theissen očekuje da će trajati tri sata. A nama je izgledalo baš glamurozno, zar ne?

Razlike među šefovima momčadi zasigurno postoje i nema sumnje da je Theissen među najzaposlenijima, ali budite uvjereni kako je radni dan svakome od njih sličan. Na takav se položaj stiže i na njemu ostaje samo teškim i napornim radom.



"Stigla je vijest od koje sam strepila:

Ayrton je mrtav.

Morala sam stati ispred momčadi i reći im to. Njihova su mi lica otkrila kako su se osjećali. Plačem i sad, prisjećajući se veličine onoga što se zbilo."

Ann Bradshaw bila je Williamsova predstavnica za medije 1994. i prva linija obrane ekipe kad je poginuo Ayrton Senna. Petnaest godina kasnije, ovo je njezino bolno sjećanje na taj dan.

"Čak i danas ljudi postanu vrlo tihi kad se spomene 1. svibnja 1994. Pretpostavljam da sam kao tadašnja Williamsova predstavnica za medije bila mnogo više obuzeta događanjima oko sebe tako da, premda se još uvijek živo sjećam tog dana, neke su mi pojedinosti ipak mutne jer sam bila usred svega toga. Da sam samo sjedila pred televizijskim ekranom i upijala svaku riječ komentatora, možda bi stvari bile malo drukčije.

Prve dvije utrke sezone, u Brazilu i Japanu, za Ayrtona su bile katastrofalne. Kad smo letjeli kući iz Japana sjedila sam u ekonomskoj klasi pored stručnjaka za motore Briana Harta koji je dobro poznavao Ayrtona još iz dana u Tolemanu. Razgovarali smo o startu sezone, kad se iznenada iz drugog dijela aviona pojavio Ayrton, sjeo u prolaz između sjedišta i počeo pričati s nama. Bio je dobar prijatelj s Brianom i bilo mu je drago porazgovarati s njim o trenutačnoj dilemi. Međutim, bio je odlučan, a ne depresivan, i išao je u tvornicu raditi s momčadi na rješavanju problema.

Premotajmo vrijeme do Imole. Vikend je počeo loše nesrećom u petak poslijepodne u kojoj je sudjelovao Rubens Barrichello. Izgledalo je loše, njegov je Jordan udario u zid točno prije nego što bi inače prošao pored boksova. Ayrton je bio Rubensov prijatelj pa je, naravno, očajnički želio znati u kakvom je stanju.

RIJEČI ANN BRADSHAW SLIKE DARIO MITIDIERI





Subota je bila potpuno druga stvar. Prošlo je tek nekoliko minuta poslijepodnevnih kvalifikacija kad je Simtek Rolanda Ratzenbergera udario u ogradu. Iz udarca je odmah bilo jasno da će biti sretan ako preživi. Naša je momčad nakon toga odlučila ne sudjelovati u ostatku kvalifikacija. Nije bilo slavlja ni uzbuđenja zbog osvojenog prvog startnog mjesta na prvoj europskoj utrci sezone. U subotu navečer Ayrton je proveo neko vrijeme u motorhomeu. Premda nije bio baš sretan, doimao se opuštenim i uvijek je bio zamišljen. Sjećam se da je bio rođendan njegova trenera Josefa Lederera i otišli su u hotel nešto pojesti. Život ide dalje, pa tako i automobilizam. Automobilistički sport je opasan i to je ponovno potvrđeno na najgori mogući način. Ali svi su vozači znali koja bi mogla biti cijena pogreške.

Mnogo se pisalo o Ayrtonovu raspoloženju i kako je čak govorio da se neće utrkivati taj dan. Ja nikad nisam vidjela tu njegovu stranu. Bio je usredotočen kao i uvijek i obavio je sve uobičajene pripreme na dan utrke, čak je i postavio najbrže vrijeme na zagrijavanju.

Nije prošlo dugo do novog kaosa: JJ Lehto je zakasnio na startu i Pedro Lamy je udario u njegov stražnji kraj. Bilo je krhotina na sve strane. Ayrtonova prednost na čelu kolone poništena je jer je na stazu izašao sigurnosni automobil. Smeta vam kad se dogode takve stvari, jer jedino što želite je nastaviti s utrkivanjem. To je vrijeme kad inženjeri razgovaraju s vozačima i pobrinu se da je sve u redu, a budući da ni Ayrton ni njegov momčadski kolega Damon Hill nisu prijavili nikakav problem, trebali smo samo čekati da se utrka nastavi.

Nakon što je sigurnosni automobil otišao sa staze, ne sjećam se točno kad sam shvatila da se dogodila još jedna nesreća. Bilo je očito da je bolid izletio u Tamburellu i prvi osjećaj bila je blaga ljutnja jer smo htjeli da se utrka napokon normalno nastavi. Tada sam shvatila da je riječ o našem bolidu. Bio je to Ayrton."

"Možda će se činiti sebičnim, ali prvo što predstavnik za medije pomisli nakon nesreće je da će vozač biti loše volje i bit će teško od njega dobiti izjavu za medije. Novinari nisu nimalo zadovoljni ako ne dobiju izjavu i uvijek trebate nešto čime ćete objasniti što se dogodilo.

Ali ta je misao brzo nestala jer je bilo očito da je Ayrton još uvijek u bolidu i bilo je mnogo aktivnosti oko njegova kokpita. Prošlo je možda 5, 10 ili 15 minuta prije nego što sam zaključila kako je bolje da odem do ureda za medije i pronađem Martina Whitakera, FIA-ina medijskog delegata, kako bi saznala što se zbiva. Ne znam ni koliko je trebalo da Ayrtona izvade iz bolida i prenesu u medicinski helikopter, ali do tog je trenutka utrka





Senna se priprema za start VN San Marina 1. svibnja 1994. Ovo je jedna od njegovih posljednjih fotografija prije smrti

"Obitelj Senna bila je vrlo dostojanstvena. Nikad nisu okrivljavali momčad."

već bila zaustavljena i otišla sam do grida kako bih se pobrinula da je Damon u redu: bio mi je posao uzeti njegovu bocu s vodom i kišobran. Nisam mu mogla reći mnogo, ali znao je da nije dobro. Srećom, ubrzo je počeo razgovarati sa svojim trkaćim inženjerom i morao se usredotočiti na povratak u bolid prije novog starta utrke. Vratila sam se u medijski centar kako bih surađivala s Martinom. Premda još nije bilo nikakvih vijesti, bilo je jasno da su znakovi loši jer Ayrtona nisu prevezli u liječnički centar na stazi, nego izravno u bolnicu u Bologni. Ne govorim talijanski pa, dok sam gledala televizor, nisam razumjela što liječnik koji je stajao pred bolnicom govori. Onda smo dobili prvo izvješće FIA-ina liječničkog delegata profesora Sida Watkinsa i vijesti su ponovno bile loše: ozljeda glave i vozač u nesvijesti. Voljela bih kad bi mogla detaljno prepričati što se događalo idućih nekoliko sati, ali ne mogu. Pokušat ću sažeti. Ayrton je bio kritično ozlijeđen, to je bila činjenica. Momčad je bila u šoku. Morali smo misliti i na Damona. Kad je utrka završila, otišla sam u parc fermé po njega. Izgledao je šokirano i čim je pogledao u moje lice, znao je da su vijesti loše. Nismo mnogo pričali i samo sam ga požurila natrag u motorhome i što dalje od medija jer nije bilo ništa što im je mogao reći. Ponovno sam otišla gore u medijski centar i vidjela ljude kako plaču. Zatim smo naša medijska menadžerica Jane Gorard i ja otišle vidjeti Franka [Williamsa]. Bio je, naravno, uznemiren, ali kao i uvijek – praktičan. Imao je i dobar savjet: "Ako osjetiš da ćeš zaplakati, stavi sunčane naočale." Ja sam tip osobe koja plače i kad gleda vijesti, ali bila sam odlučna ne pustiti suzu jer sam morala obaviti svoj posao i njegove su riječi bile vrlo razumne. Izvukli smo mehaničare sa staze i odveli ih ravno na aerodrom u Bologni. Imali su čarter let za Gatwick i morali su se pakirati i obaviti sve uobičajene stvari, znajući da je njihov omiljeni vozač u kritičnom stanju. U tim trenucima nitko nije ni pitao je li mrtav. U normalnim okolnostima letjela bih kući tek sutradan, ali odlučeno je da ćemo se Jane i ja bolje moći nositi s pitanjima medija ako smo u Velikoj Britaniji i tako je došlo do promjene plana. Louise Goodman odvezla nas je do zračne luke, a novinar Tony Dodgins prebacio nas je s Gatwicka na Heathrow gdje su nam bili automobili. Odjednom su tu bili prijatelji s praktičnom pomoći. Bili smo spremni napustiti stazu i nisam plakala. Ali nikad neću zaboraviti kako mi je dok sam hodala prema parkiralištu, prišao moj prijatelj Alan Henry i rekao samo: 'Žao mi je.' To je bilo dovoljno da se odmah rasplačem. Vožnja do Bologne prošla je kao u magli i kad sam stigla tamo, saznala sam vijest od koje sam strepila: Ayrton je umro. Skupina mehaničara zajedno s Davidom Brownom, Ayrtonovim trkaćim inženjerom, sjedila je u javnoj čekaonici i morala sam se pobrinuti da saznaju vijest – ali ne pred stotinama drugih ljudi. Aerodrom nam je ustupio privatnu prostoriju i dečkima sam naručila mnogo piva. Zatim sam stala ispred njih i rekla im vijest. Njihova su mi lica otkrila kako su se osjećali. Oni su načinili bolid u kojem je poginuo i sigurna sam da je baš svaki od njih preispitivao svoj rad. Ali moram reći da premda je to možda i bila prirodna reakcija, nijednog od njih ne može se kriviti. Let natrag bio je stražan.







Ostaci Senninog Williamsa FW16 vraćaju se u boks, a napeto iščekivanje vijesti o njegovu stanju počinje



Ann Bradshaw i drugi zabrinuti članovi momčadi Williams u boksu gledaju snimke Sennine nesreće

Pilot nam je rekao da je izlaz opkoljen novinarima. Lokalna policija bila je divna – sredili su da Damon i njegova supruga Georgie izađu na stražnji izlaz. Iduće pitanje bilo je kako se suočiti s novinarima. Bojala sam se da će početi postavljati pitanja mehaničarima i stvari bi mogle postati neugodne. Momci su bili potpuno izvan sebe. Zato sam izašla i dogovorila se s novinarima: ostat ću i razgovarati sa svakim od njih osobno ako puste mehaničare na miru. Znam da mediji vole pisati loše stvari i da ima pravih novinarskih lešinara, ali svi su se samo pomaknuli i pustili dečke da prođu. Za mene je to bio samo početak dugotrajne noćne more. Priče koje su izašle spekulirale su o raznim uzrocima nesreće.

Na neki je način najbolje da nikad nismo točno saznali što se zbilo jer u takvim okolnostima optužbe obično nikome ne pomažu. Idućih nekoliko dana moj se život sastojao od sastanaka s novinarima – neki od njih posjećivali su me i kod kuće rano ujutro kako bi snimili intervju za jutarnji program. Frank je otišao u Brazil na sprovod, a mi smo ostali kući i u vrijeme sprovoda otišli na misu u brazilsku crkvu u Londonu. Ne mogu se sjetiti kad se bura naposljetku stišala. Na neki način zapravo nikad i nije. Ali ono što nikad neću zaboraviti je to što obitelj Senna i brazilski narod nikad, ni u jednom trenutku, nisu okrivljavali ekipu.

Brazilski obožavatelji kampirali su pred vratima naše tvornice noseći natpise i svoje obožavane zastave. Slali su nam cvijeće, bili su ljubazni i velikodušni. Obitelj Senna bila je vrlo dostojanstvena i nikad nije bilo nikakvog optuživanja Prošlo je petnaest godina od tog dana. Plačem čak i sad dok pišem ovaj tekst prisjećajući se veličine onoga što se zbilo. Ali osjećam se i nevjerojatno privilegiranom što sam poznavala Ayrtona Sennu: bio je veliki vozač i krasna osoba. Ostavio je veliku prazninu u našem sportu i trebat će dugo vremena da se ona popuni."

ČUDESNE USPOMENE O AYRTONU SENNI

Za novi je spomenar obitelj velikog čovjeka otvorila svoj arhiv kako bi nam pokazala djelić njegova osobnog života. Ove jedinstvene i vrlo osobne uspomene pomažu nam da njegovu karijeru sagledamo u novome svjetlu.

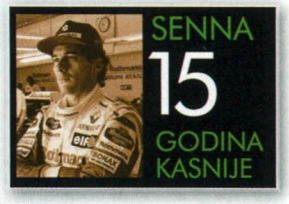
RIJEČI BRADLEY LORD



Senna se 17 godina utrkivao kartinzima - započeo je sa četiri godine, pa sve do Svjetskog prvenstva u kartingu 1982. u Švedskoj, kad se već našao u britanskoj Formuli Ford. Jako je cijenio svoje kartingaške suparnike: kad su ga pitali tko mu je bio najžešći protivnik, legendu kartinga Terryja Fullertona spomenuo je prije Prosta, Mansella i drugih F1 natjecatelja



Evo Ayrtona sa četiri godine u svom prvom kartingu. Njegovu je ocu Miltonu bilo potrebno šest mjeseci da ga sastavi, a pokretao ga je motor iz kosilice. Usprkos tome, obitelj se prisjeća da je mali Ayrton - zvali su ga "Beco" - njime vozio šezdeset na sat. Naopačke naljepljeni broj "007" na nosu u počast je Jamesa Bonda





Senna je u svijet automobilizma ušao 1981. Za Van Diemen je vozio Formulu Ford 1600 - stanovao je blizu Van Diemenove tvornice u Norfolku. Trebale su mu samo tri utrke da pobijedi, i to na mokrome Brands Hatchu

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Entidade Máxima de Direção Nacional
Filiada à Fédération Internationale de l'Automobile
Fundada em 7 de Setembro de 1961

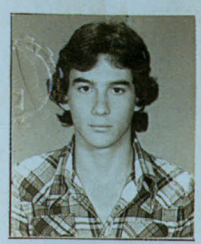
Instituída pelo Decreto 51.857 de 28-03-63 e ratificada pelo Decreto 54.387 de 7-10-64

APRESENTA

O SR. AYRTON SENNA DA SILVA, PILOTE DEGRÉ DE KARTING ("A"), ASSOCIÉ À LA CONFÉDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO que DISPUTERA LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE KARTING À ÊTRE RÉALISÉ AU KARTODROME DE LE MANS, FRANCE, DU 13 AU 17 SEPTEMBRE 1978.

Brasília, 17 de AOUT de 1978
Confederação Brasileira de Automobilismo

Presidente



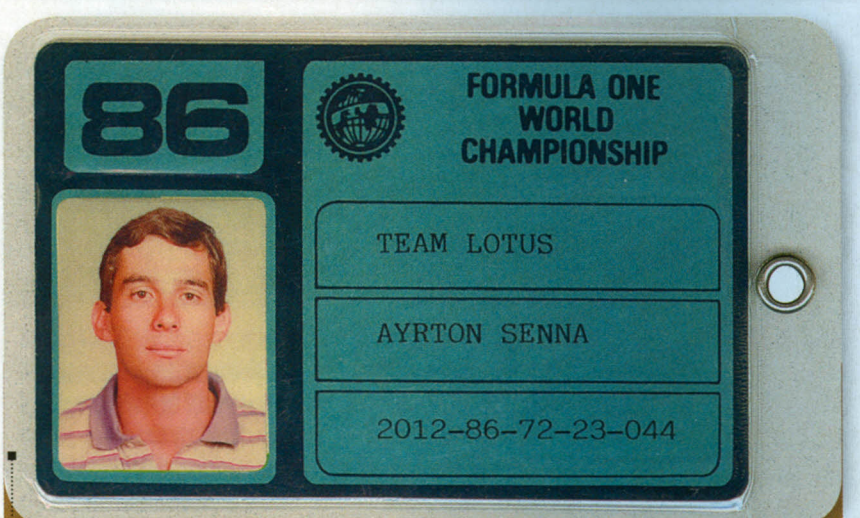
Nome: AYRTON SENNA DA SILVA
Pseudônimo:
Domicílio: RUA PEDRO Nº 817
SÃO PAULO Tel.: 203-2024
Endereço Comercial:
Tel.:
Cidade: Estado:
Observações:

Assilva
Titular

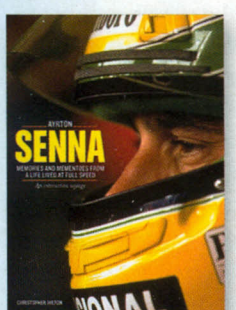
Potvrda koju je izdao Brazilski automobilistički savez za Svjetsko prvenstvo kartinga 1978. u Le Mansu. U njoj se kaže da je Senna prvorazredni kartingaš, što mu daje pravo nastupa. Nikad nije osvojio to kartingaško prvenstvo

VN Japana 1993. bila je Sennina posljednja utrka u Mclarenu. Pobijedio je, a za svaki je zavoj u Suzuki označio u kojoj će ga brzini voziti. Skicu je naposljetku i potpisao





Prije 25 godina propusnice za F1 paddock nisu bile elektroničke poput današnjih. Ovo je Sennina propusnica za njegovu drugu sezonu u Lotusu 1986. Tijekom tih posljednjih godina uporabe turbomotora stekao je glas nepobjedivog na kvalifikacijama. Godine 1986. pobijedio je u dvije utrke, u Detroitu i Jerezu



Ayrton Senna: život u punoj brzini
Fotografije na ovim stranicama iz knjige su Ayrton Senna: sječanja i uspomene iz života proživljenog u punoj brzini (Ayrton Senna: Memories And Mementoes From A Life Lived At Full Speed) Christophera Hiltona (Haynes Publishing).

KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

LE MANS UGOŠĆAVA SVOJU JEDINU F1 UTRKU

LE MANS JE uz Monako i Indianapolis jedna od najlegendarnijih automobilističkih staza. Zanimljivo, bio je domaćinom samo jedne F1 utrke – VN Francuske 1967. na Bugattijevoj stazi – što se pokazalo izvanredno neuspješnim eksperimentom.

Na startu, prikazanom desno, tri su se svjetska prvaka nalazila u prva dva reda: Graham Hill na pole položaju, kasniji pobjednik utrke Jack Brabham i Jim Clark. Na nesreću, gledatelja je bilo vrlo malo. Organizator, klub ACO, nije dopustio sudjelovanje F2 bolida kako bi se pojačala konkurencija, pa je u utrci sudjelovalo samo 15 automobila – gotovo izgubljenih među 55 boksova. Na ovoj fotografiji ne vidimo samo fenjeraše Guyja Ligiera i Boba Andersona.

Lotusi 49 Grahama Hilla i Jima Clarka iz vodstva su odustali zbog kvarova transmisije, što je u konačnici omogućilo Brabhamovu pobjedu. Nakon Clarkova odustajanja Jack Brabham se u bolidu Brabham BT24 najprije borio s Eagleom Dana Gurneyja. Ali kad je Amerikanac usporio i naposljetku odustao zbog pucanja dovoda goriva, na drugo je mjesto došao Brabhamov momčadski kolega Danny Hulme, pa su oba Brabhama u tom poretku odvozili svih 80 krugova.

Veza F1 s domom 24-satne utrke sportskih automobila pokazala se kratkotrajnom. Novo trkalište, koje je rabilo ravnu dionicu poznate Sarthe staze, uz nove zavoje, nisu voljeli vozači ni gledatelji, pa nikad više nije iskorišteno za F1, premda je na njemu otada održano mnoštvo drugih utrka.

1 GRAHAM HILL
Hill je, baš kao i Jim Clark, propustio trening u petak, jer su im Lotusi 49 zadržani na carini u Dieppeu. Međutim, pojavio se na startu i vodio nekoliko krugova prije nego što je odustao zbog problema s mjenjačem. Ipak, uspio je odvoziti i najbrži krug.

2 JACK BRABHAM
Bila je to Jackova prva pobjeda nakon VN Njemačke prethodne godine, i to vrlo uvjerljiva. Nažalost, samo je 20 000 gledalaca pratilo kako vladajući svjetski prvak povećava vodstvo svoje momčadi u prvenstvu konstruktora.

3 DAN GURNEY
Na krilima Eagleove prve pobjede u Spa dva tjedna ranije, Gurney je bio jedini vozač (treći na gridu) koji je mogao spriječiti Brabhamovu ili Lotusovu pobjedu. Kako su oba Lotusa odustala, imao je šanse, sve dok se nije umiješao prst sudbine.

8 JOCHEN RINDT
Cooper nije bio dobar kao 1966., posebice zato što je momčad još uvijek rabila stare Maseratijeve V12 motore. Rindt se kvalificirao u sredinu grida i imao vrlo zanimljivu utrku, uz dvije piruete u Essesima i otkazivanje klipa u 34. krugu.

9 CHRIS IRWIN
Kad je Jackie Stewart za utrku izabrao manji BRM P261 s V8 motorom, Irwin se morao zadovoljiti težim BRM-om H16. Na kvalifikacijama je ipak bio bolji od Stewarta i u utrci se izborio za četvrto mjesto, no u posljednjem mu se krugu raspao motor – ali je ipak završio peti.



4 JIM CLARK
Četvrti na gridu zbog problema s paljenjem, Clark se u četvrtom krugu uspio probiti na drugo mjesto iza Brabhama, a u krugu kasnije poveo je. Hill ga je prije odustajanja uspio izgurati na drugo mjesto, ali je Clark poveo s 11 sekunda prednosti prije vlastita izlaska sa staze.

5 BRUCE McLAREN
U prvoj od tri utrke u bolidu BT24 momčadi Anglo American Racers dok je čekao na novi M5A, McLaren se brzo sprijateljio s automobilom. Startao je peti, ali su ga problemi s Weslakeovim motorom spustili na šesto mjesto, a kasnije je odustao.

6 DENNY HULME
Premda oduševljen svojim novim, lakim Brabhamom BT24, Hulme je na grid dospio tek kao šesti. S Amonom se uspio izboriti za treće mjesto, a kad je Gurney odustao, dospio je na drugo, što mu je povećalo vodstvo u prvenstvu.

7 CHRIS AMON
Amon je jedini vozio u Ferrariju, jer Lodovico Scarfiotti nije došao, a Mike Parkes je još bio u bolnici nakon nesreće u Belgiji. Većinu je utrke uspješno odbijao napade Hulmea i bio na najboljem putu za postolje, ali ga je pucanje kabela gasa izbacilo u 47. krugu.

10 JACKIE STEWART
Onemogućen lošim ubrzanjem 2,1-litrenog BRM-a, Stewart nije mogao pratiti vodeće. Već su ga u 34. krugu obišli za cijeli krug, ali nije odustao, nego se penjao mjesto po mjesto i naposljetku neočekivano završio treći.

11 JO SIFFERT
Siffert je u Francuskoj osvojio prve bodove te sezone. Njegov Cooper-Maserati momčadi Roba Walkera bio je četvrti, sve dok ga problemi s akumulatorom i tlakom nisu spustili na peto mjesto. Švicarac se na četvrto mjesto vratio nakon Irwinove drame u završetku.

12 MIKE SPENCE
Stewartov momčadski kolega u BRM-u, Spence je vozio teži H16, koji je na prethodnoj utrci u Belgiji uspio dovesti do petoga mjesta. Međutim, kvalificirao se tek na 12. mjesto, a utrku je morao napustiti već u devetom krugu nakon loma pogonske osovine.

13 PEDRO RODRIGUEZ
Rodriguez je bio vozač utrke, jer je svoj Cooper s 13. doveo na 4. mjesto, iza Amona. Mogao je biti i za mjesto bolji, ali ga je pucanje cijevi za dovod goriva natjeralo u boks. Završio je na šestom mjestu, sa zaostatkom od četiri kruga, ali s vremenom kruga na razini Brabhama.

SLIKE: LAT ARCHIVE



Tri svjetska prvaka su u drugom planu i čekaju hoće li njihove momčadi napraviti konkurentne bolide

Maxa ne tuku više samo po guzi...

Povijesni trenuci za F1 jer su se Bernie i Max previše zaigrali i sada treba spasiti što se spasiti može.

RIJEČI GORAN DIJAKOVIĆ

"Ali, kako da štedim benzin ako sam u izravnoj borbi za poziciju?" (i to ne baš s bilo kim, nego s trenutno vjerojatno najvećim talentom u F1 Sebastianom Vettelom) - javio je Massa svom inženjeru i svi koji nisu navijači Ferrarija nasmijali su se od srca. Navijačima nije bilo do smijeha jer im kosa na glavi stoji već duže vrijeme. Misliti da je Kimi obavio posao u Q1 i ne tražiti od njega da ide na stazu!? Pa bivši svjetski prvak zbog toga ispada već u prvom krugu kvalifikacija!? Gore samo može biti u juniorima košarkaša Splita... Dino Rađa priča: "Trener mladom igraču više da stane uz protivnika, a otac mu, iz gledališta, više da se odmakne..."

I ne ide mi u glavu kako je moguće da u Ferrariju nisu odmah izračunali da nema smisla pokušavati ostati ispred Red Bulla... Koliko im je samo trebalo da shvate da će Felipe ostati bez benzina ako i dalje bude pokušavao nemoguće!? A i radkape lete kao po našim cestama... Felipe i Kimi kažu da je bolid mnogo bolji nego u prve četiri utrke, ali da je borba za naslov pa pa. Sve gluposti oko toga da se ovo događa jer su bili previše fokusirani na prošlu godinu padaju u vodu jer je jasno da je zasićenje još od Schumacherovog vremena ogromno, a da su zamjene za Brawna i Jeana Todta prilično slabašne. Bezlični Kimi i osrednji vozač Massa ne mogu stimulirati ekipu i vremena kad je Schumacher ulazio u boks, a svi drhtali, što od straha, što od ponosa, prošla su zauvijek. "Možemo napraviti bolid koji će od Brawna biti brži tri, četiri desetinke, no, oni će i dalje skupljati bodove. Stoga, naslov zaboravite.", kaže Massa. FIA je donijela nova pravila o ograničenom budžetu za 2010. Gotovo je sigurno je da će to morati mijenjati jer već je previše momčadi izjavilo da neće voziti pod tim uvjetima. Opasnost da na gridu bude manje od 18 bolida bila je prevelika pa su donesena nova pravila u kojima dominira ovo o ograničenom budžetu. Zamisliti Ferrari kao ograničava svoje resurse stvarno je besmisleno, pa su tako donesena i dodatna pravila u kojima bi trebalo biti momčadi koje imaju ograničenja i onih koji ih nemaju!? Sva sreća da to ne može opstati. Bit će nam još teže saznati tko je najbolji vozač. Ne mislite valjda da je to Jenson Button? On je samo vodeći u prvenstvu u kojem nema Kimija, Lewisa i Fernanda. Suludo.

Stvarno, kako ćemo znati tko je najbrži? Jer, bit će svašta u borbi na stazi. Vozač koji nema KERS, a ima neograničen budžet i ograničene brojeve okretaja, bit će prestignut od vozača s mekšim gumama, više goriva i jednim zaustavljanjem manje u boksu? To će biti pretjecanje ili egzekucija? U sljedećem dvoboju gledat ćemo borbu drivera koji je beskrajno trenirao na ovoj stazi protiv nekoga tko je tu dva dana, a prije nije smio na ovu stazu... Izgleda da tete u čudnim uniformama ne tuku više Maxa samo po guzi nego uglavnom po glavi... Dvije divizije u F1!? Pa to je i malom djetetu jasno kako će završiti.

Čim prvenstvo počne, vrlo brzo će se shvatiti tko je u prednosti, makar bi kompjuteri to već mogli izračunati. Kao što danas već znaju kada tko s kojom kilažom ide u boks. A to bi kao trebalo biti uzbudljivo? To što znamo kada je tko u boksu... Strašno. Onda će u 2010 doći do frustracije onih koji su odabrali ili bili prisiljeni na slabiju opciju... Ross Brawn je ipak čarobnjak. Sa svojim ogromnim tehničkim znanjem, on je neprikosnoven i u organizaciji i zato se od ekipe koja se raspada pretvorio u glavnog favorita za naslov prvaka. Nismo mislili da je to više moguće u današnjem svijetu i F1. Naravno, Ross je u Barceloni rekao da naslov ovisi o razvoju bolida, a kako je i dalje jako puno praznih bijelih dijelova na BGP 001, što znači da veliki sponzori još uvijek ne trzaju, dosta je neizvjesno što će se dogoditi, tj. hoće li Brawn imati dovoljno za tunel ili trening. Je li već u Barceloni pao "team order" potpuno je nevažno. Nek su samo oni zdravi i živi i nek jure kao do sada. Sretna majka, sretan otac..., rekao bi nezaboravni Mladen Delić, koji bi sigurno skužio o čemu se radi u pitanju iz boksa za Sebastiana Vettela. "Ima li vode na stazi?" (Inženjer je u suhom boksu i nema pojma kakvo je stanje na stazi. Ima trkališta gdje je odvodnja savršena. U Šangaju to nije bio slučaj...)

Trebali bismo zapravo svi biti iznimno sretni jer smo dočekali sjajnu sezonu No, kako sanjati kad su tri svjetska prvaka na margini, a jako dobro znamo tko su i što mogu? Pa se tako moramo nadati da će njihove tri momčadi još više unaprijediti bolide i da ćemo imati sjajne utrke.

Ne zaboravite da nam stižu Indianapolis 500 (24.5.) i 24 sata Le Mansa (14.6.), najveće svjetske utrke. Eurosport će prenositi Le Mans, a za Indy, ako nemate nešto sigurno, probajte www.atdhe.net. I inače će vam se svidjeti... FO