

F1

RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

Vidite li na slici
sljedećeg prvaka
Formule 1?

FERRARIJEV DREAM TEAM

Felipe i Kimi govore kako će pobijediti Jensonu –
i jedan drugoga...

PLUS

"MENI SE DOGAĐAJU SR*,
ALONSO IMA SREĆE"**

Nelson Piquet otvoreno o svojem
kolegi – i šefu!

**BOLID KOJI JE
PROMIJENIO FORMULU 1**

Sir Stirling Moss o
Cooperu T51

**MOŽE LI BIVŠI MARINAC SPASITI
VN VELIKE BRITANIJE?**

Čovjek koji se kocka svotom većom od
stotinu milijuna eura

Svibanj 2009.

BROJ 022
www.f1racing.hr

Sadržaj

F1
RACING

SVIBANJ 2009. BROJ 022

RUBRIKE

- 006 **PITPASS** Trebamo li dvostruka mjerila u Formuli 1, a ne samo u hrvatskom pravosuđu?
- 007 **PITPASS** Krkenzi kikiriki u F1 svijetu – zašto je većina vozača drastično smršavila preko zime?
- 008 **PITPASS** Čazmatrans na Williamsov pogon? Da, moguće, u vrlo skoroj budućnosti
- 010 **PITPASS** Potezi očajnika – kako je McLaren bizarnim idejama tražio nedostajuću brzinu
- 011 **ŠTO SE ZBILO S...** Derekom Warwickom? Pa, još se uvijek bavi automobilima
- 012 **PETER WINDSOR** Ima svoje mišljenje o proizvođačima automobila...
- 013 **TOP 10** Pozdravljamo najstarije svjetske prvake, sad s lulom u ustima i papučama na nogama
- 022 **MOJ ŽIVOT U F1** John Watson prisjeća se jednog krasnog zavoja – i jednog poštenog ribanja
- 064 **F1 KAKVA JE NEKAD BILA** Bernie, Max i prva tiskovna konferencija održana u F1. Uredeni kaos
- 066 **CRNA ZASTAVA** Osvrt Gorana Dijakovića na neočekivani početak sezone

PRIČE BROJA

- 014 **KAKO ĆE SE MOMČADI NOSITI SA ZABRANOM TESTIRANJA?**
F1 Racing istražuje najveći izazov ove sezone
- 018 **BRAWN GP**
Najnevjerovatniji debitanti u povijesti Formule 1. No, mogu li i ostati na vrhu?
- 024 **ZABORAVLJENI GENIJ ADRIAN NEWEY**
Ima li još uvijek ono nešto čime može i Red Bull dovesti na vrh?
- 028 **FELIPE MASSA I KIMI RÄIKKÖNEN**
Zanemarimo početak sezone, ovi momci su i dalje vrlo veliki favoriti za naslov
- 038 **KAKO NAČINITI DIO ZA BOLID F1**
Od računalnog zaslona do završenog dijela: proizvodni put retrovizora
- 040 **ČOVJEK OD ŽELJEZA: ROBERT KUBICA**
Ako su Poljaci mogli imati Papu, zašto ne bi i svjetskog prvaka Formule 1?
- 044 **BIVŠI MARINAC KOJI MORA SPASITI BRITANSKU VN**
Šef Doningtona Simon Gillett odgovara svojim kritičarima
- 046 **VI POSTAVLJATE PITANJA: NELSON PIQUET**
Pitali ste ga o Fernandu i Flaviju. I odgovorio vam je... Neuvijeno. Jako neuvijeno.
- 050 **EVOLUCIJA KACIGE F1**
Zamislite, nekad su ih nosili da im se ne raskuštra kosa
- 054 **ČUDESNA ČVRSTOĆA SUVREMENE KACIGE ZA F1**
Podnosi temperaturu od 830 stupnjeva Celzija!
- 056 **JACK BRABHAM**
Prvak koji je pobjeđivao u bolidu s vlastitim imenom
- 060 **SIR STIRLING MOSS O COOPERU T51**
Legenda se prisjeća prvog bolida F1 s motorom straga

018

BRAWN GP

Kako su veterani početnici u Australiji i Maleziji pokorili svijet Formule 1

028

FELIPE MASSA I KIMI RÄIKKÖNEN

Ferrarijev dream team otvoreno priča o svemu, pa i o zasada prilično dalekom naslovu ovogodišnjeg prvaka

040

ROBERT KUBICA

Favorit iz sjene: usprkos ne baš sjajnom početku sezone, računajte na njega

060

COOPER T51

Bolid koji je okrenuo sve prije točno pedeset godina



Neke će momčadi za 2010. izabrati ograničenje proračuna na 33 milijuna eura uz neka opuštenija tehnička pravila. Ostali bi mogli izabrati veću potrošnju pod strožim tehničkim pravilima

Trebamo li "dvostruki" sustav za 2010?

Da



Paul Stoddart

Bivši vlasnik
momčadi Minardi

"TREBATE proizvođače koji neće potrošiti previše kako bi postigli željeni rezultat. Vodio sam Minardi pet godina s prosječnim proračunom od 20 milijuna eura godišnje. Dobro, imali smo nekoliko sekunda zaostataka, ali samo nekoliko. Morate pronaći nekoliko dijelova koji se mogu standardizirati, poput kočnica, no onda morate neovisnim momčadima dopustiti slobodu razvoja u nekoliko područja. A proizvođače s većim proračunima ograničite u drugim područjima – to nije teško. Već se ranije dogodilo. Još

2005. Minardi je nastupao s ograničenim V10 motorom, dok su ostali na gridu koristili V8 motore, i nismo bili u prednosti. Mogu vidjeti dvostruki sustav u kojem su neovisne momčadi na 33 milijuna eura, a tvorničke na 66 milijuna eura. Teško je nametnuti ograničenje proračuna, no ako proizvođač zaposli 1000 zaposlenika, neće postići nikakvu prednost trošenjem tog novca na zapošljavanje tih ljudi. Strastveno brinem o F1 i sad moramo nešto učiniti jer se u protivnom bojim za njezinu budućnost."

Ne



Christian Horner

Ravnatelj momčadi
Red Bull Racing

"MISLIM da je dvostruki sustav prilično opasan za F1 jer morate imati jedan paket pravila za sve. Mislim da je problem kad imate dva paketa pravila i dvije kategorije.

Sjećam se kad sam kao mladić automobile s prirodno ventiliranim motorima promatrao kako se utrkuju protiv onih s turbopunjačima, i tada su prvenstva bila odvojena. To je bilo zbujujuće za gledatelje.

Mislim da Max Mosley s pravom pritišće momčadi zbog troškova, i očito je izabrao agresivni cilj, no unu-

tar Udruge momčadi Formule 1 (FOTA) trenutno se obavlja mnogo dobrog posla. Cilj je okrenut prema sezoni 2010., s namjerom da se troškovi značajno smanje. Ne protivim se ograničenju proračuna, no on mora biti za sve momčadi, a ne za nekoliko određenih.

Na FOTA-i je da osmisli dobre i održive prijedloge, na kojima rade. Usto, momčadi se ne bi trebale bojati stvaranja zarade – čini se kao prosta riječ, no momčadi su na kraju ipak posao."

KIMI 2008.**KIMI 2009.****ALONSO 2008.****ALONSO 2009.**

Zašto je F1 ove sezone lakša 40 kg

Razlog nisu samo tanja stražnja krila, nego i vozači koji su zbog KERS-a izgubili po nekoliko kilograma

1 DOK SE VEĆINA udeblja tijekom zime, fantastično tjelesno pripremljeni vozači F1 očajnički su mršavjeli. Izračunali smo da su zbog dodatne mase KERS-a vozači ukupno morali smršavjeti 40 kg.

Premda se točna kilaža vozača F1 skriva kao zmija noge, čini nam se kao da je gotovo svaki vozač izgubio nekoliko kilograma za novu sezonu kako bi se smanjila veća masa bolida zbog novog sustava obnove kinetičke energije (KERS).

Williamsov vozač Nico Rosberg prošle je sezone imao 73 kg, ali za prvu utrku sezone izgubio je oko 4 kg. Toyotin vozač Timo Glock je također smršavjeo 4 kg, s 68 kg na 64, a ostali vozači poput Fernanda Alonsa i Kimija Räikköna su bili zamjetljivo mršaviji u Australiji.

Ove je sezone uveden KERS koji ima oko 30 do 45 kg, a minimalna dopuštena masa za sve bolide, uključujući i vozača, je ostala ista – 605 kg. Što je vozač lakši, to se momčad može više usredotočiti na balast bolida kako bi se poboljšalo upravljanje.

Međutim, viši, masivniji vozači su u nepovoljnom položaju, pa nam je Adrian Sutil, vozač momčadi Force India koji ima 75 kg, rekao da je pokrenuta kampanja da se promijene pravila kako masivniji vozači ne bi bili kažnjeni. Usto, dodao je da on

ne može rabiti KERS jer bi bio kažnjen zbog prekoračenja minimalne mase bolida. "Ako ste nekoliko kilograma teži, onda zbog KERS-a gubite dragocjeno vrijeme po krugu", izjavio je Sutil. "KERS vam omogućuje prednost od 0,3 s

"Ako ste nekoliko kilograma teži, zbog KERS-a gubite dragocjeno vrijeme na stazi" Adrian Sutil

NICO 2008.**NICO 2009.**

po krugu, ali ako imate više kilograma od ostalih vozača, ta vam prednost ništa ne znači." BMW je u Australiji odlučio koristiti KERS na bolidu Nicka Heidfelda, ali ne i na bolidu momčadskog kolege Kubice koji je 10 kg teži.

No, kako je Kubica ranije priznao, njegovo mršavljenje dodatnih 6 kg prošle sezone nije bilo najpametniji potez, jer je na vrućini i vlažnosti prošlogodišnje utrke VN Malezije dehidrirao. Giancarlo Fisichella, vozač Force Indije, slaže se s time: "Svi pokušavaju smršavjeti, ali gubitak previše kilograma nije dobar, posebice u Maleziji gdje previše tekućine gubimo znojenjem."

Zbog tog problema teži vozači namjeravaju pokrenuti kampanju za FIA-u kako bi se odredila nova minimalna dopuštena masa vozača i njihovih sjedala (što uključuje i balast). Na taj način teži vozači više ne bi bili hendikepirani.

"Masa vozača i sjedala trebala bi iznositi 80 kg, što bi omogućilo dodatni manevarski prostor inženjerima, pa teži vozači ne bi bili u nepovoljnijem položaju", dodao je Sutil.

Najdijeljenije mršavljenje tijekom zime? Christian Horner, vođa momčadi Red Bull Racinga. Nakon oklade s trenerom Marka Webbera, Horner je izgubio 12 kg...

PITPASS



NOVA TEHNOLOGIJA IZ F1 NALAZI PRIMJENU U AUTOBUSIMA I VLAKOVIMA

Putovanje do radnog mjesta i od njega uskoro bi moglo biti ekološki prihvatljivije zahvaljujući Williamsovu jedinstvenom KERS-u sa zamašnjakom

NOVA TEHNOLOGIJA ekoloških motora u Williamsovom bolidu uskoro bi, zahvaljujući jedinstvenom dizajnu sustava obnove kinetičke energije (KERS), mogla naći primjenu u autobusima i vlakovima.

Momčad Williamsa pregovara s brojnim tvrtkama (uključujući proizvođače autobusa, podzemnih vlakova, pa čak i dizala) koje žele novu tehnologiju prvi put u F1 korištenu ove sezone ugraditi u svoje proizvode. Svaki uređaj ili vozilo koje se redovito zaustavlja i kreće s mjesta okoristit će se Williamsovim dizajnom.

Sustav KERS prikuplja i pohranjuje energiju nastalu kočenjem i pretvara je u kratke izboje snage. Gotovo sve će momčadi u F1 nastalu energiju pohranjivati u akumulatore, no Williams je načinio jedinstveni sustav sa zamašnjakom.

Sustav je dizajniran da izdrži cijelu sezonu i može se u potpunosti reciklirati, za razliku od

akumulatora koji se bacaju nakon svake utrke. Magnetizirani zamašnjak izvorno je razvijen u nuklearnoj industriji 1970-ih za obradu urana. Williams je prošle godine uložio novac u tvrtku koja je proizvodila slične zamašnjake i osnovao tvrtku Williams Hybrid Power vjerujući kako bi tvrtka mogla biti uspješna.

Zamašnjak se u vakuumu okreće s 40.000 o/min, a radni vijek mu je 10 milijuna okretaja. Kad bi ga se maksimalno koristilo to bi bilo dovoljno za cijelu sezonu F1, no u autobusima ili automobilima radni bi mu vijek iznosio oko 20

Radni vijek zamašnjaka u autobusu ili vlaku iznosio bi oko 20 godina.

godina. "Ono što smo naučili u F1 izravno prenosimo u stvarni svijet", izjavio je Ian Foley, direktor tvrtke Williams Hybrid Power.

"Trenutačno pregovaramo s brojnim tvrtkama o mogućnosti ugradnje zamašnjaka. U veće autobuse mogli bismo ugraditi dva sustava i apsorbirati svu kinetičku energiju, što bi uvelike smanjilo potrošnju goriva i emisiju štetnih plinova."

Usto, proizvođači automobila se pobliže zanimaju za hibridni sustav sa zamašnjakom, kao i tvrtke koje se bave željezničkim prijevozom.

"Transportne tvrtke žele u promet staviti nove, veće vlakove s dodatnim električnim i klimatizacijskim sustavima", dodao je Foley. "No, zbog postojeće infrastrukture u Londonu ili New Yorku, teško je sagraditi nove linije. Stoga bi korištenje KERS-a u vlakovima bio jeftin i učinkovit način da ostvare svoje planove."



F1 KVIZ

Testirajte svoje znanje u našem paklenom kvizu



- 01 Koji je automobilski proizvođač pobijedio u svim utrkama 1950. (osim Indija 500)?
- 02 Tko je posljednji vozač u F1 koji je vozio bolid za momčad svojeg prezimena?
- 03 Na kojoj je stazi Jenson Button prvi put osvojio pole poziciju?
- 04 Na kojoj je stazi prije 2009. odvožena posljednja utrka na slikovima?
- 05 Gdje i kad je Juan Montoya odvozio svoju posljednju F1 utrku prije odlaska u NASCAR?
- 06 Giancarlo Fisichella vozio je za Benetton, Force Indiju, Renault, Minardi i koju još momčad?
- 07 Tko je odvozio samo jednu utrku za Ligier na VN Europe 1994.?
- 08 Na kojoj je stazi (osim Indija 500) 1953. odvožena najdulja utrka F1?
- 09 Koje je sezone i godine odvoženo najviše utrka F1?
- 10 Koliko je bodova Ayrton Senna osvojio na VN Australije 1991.?



Odgovori: 1. Alfa Romeo, 2. David Brabham, 3. Imola, 2004., 4. VN Europe 1997., 5. VN SAD-a 2006., 6. Sauber, 7. Johnny Herbert, 8. U Reimsu, 9. 19 utrka, 2005., 10. Pet (pola bodova za pobjedu)



Williams je prošle godine osnovao tvrtku Williams Hybrid Power za razvoj KERS-a. Trenutačno pregovaraju s brojnim tvrtkama o ugradnji tog sustava u autobuse i vlakove.



PITAJTE F1 RACING

Odgovori na sva vaša pitanja

Mislim da je potkraj 1990-ih Damon Hill na bolidu nosio broj 0. Je li još netko imao taj broj u F1?

John Nicholls, Velika Britanija

Da. Sezonu nakon osvajanja naslova prvaka, vozač na bolidu ima broj 1. Međutim, 1993. i 1994. Nigel Mansell i Alain Prost, osvajači naslova, su napustili F1, pa Williams nije imao izbora osim da Hillov bolid označi brojem 0. Također, 1973. je Jody Scheckter treći McLarenov bolid na VN Kanade i SAD-a vozio s brojem 0.



Jody Scheckter je 1973. vozio treći McLarenov bolid u Watkins Glenu s brojem 0.

PITPASS

KAKO SE McLAREN NOSIO S PROBLEMIMA PRI TESTIRANJU

Momčad iz Wokinga koristila je čudne izume u pokušaju da pronade više brzine prije Australije...



KAVEZ

McLaren je ovaj uređaj koristio u Gloucestershireu, gdje je momčad provodila aerodinamička testiranja na pravcu. Smatra se da uređaj (koji je možda nosio kameru) analizira brzinu protoka zraka od prednjeg krila do otvora za hlađenje

McLAREN JE KORISTIO neobičnu opremu kako bi pokušao riješiti probleme predsezonskih testiranja, otkrio je F1 Racing.

Prije Velike nagrade Australije nalazili su se blizu dna liste s vremenima, što je potaklo ravnatelja momčadi Martina Whitmarsha da prizna nedostatak performansa i zaključi da bolid nije dovoljno brz za ulazak u borbu za pobjede.

Jedna fotografija s uzletišta Kemble u Gloucestershireu pokazala je kako Pedro de la Rosa vozi s napravom nalik kavezu smještenom

iza prednjeg lijevog kotača McLarena MP4-24. Druga je pokazala da momčad ima i neki uređaj na difuzoru, te da nanosi fluorescentnu boju na bolid kako bi shvatila aerodinamiku bolida.

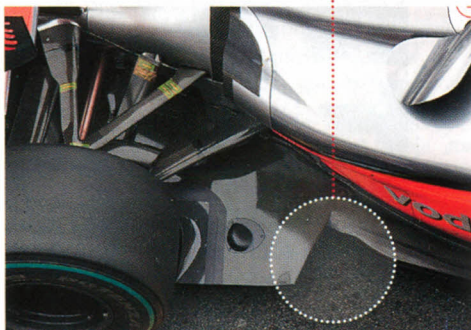
"McLarenova predviđanja i simulacije u zračnom tunelu nisu odgovarale onome što se događalo na stazi", rekao je bivši F1 dizajner Alan Jenkins. "Čudno je kako čak i najbolji dospiju u takve rupe s obzirom na njihovu pripremu i rad na simulacijama. Neki dijelovi paketa su jako netipični za McLaren." Indikacije s testiranja govore da MP4-24 pati zbog

nedostatka trakcije i aerodinamičke nestabilnosti stražnjeg kraja bolida. Posao se usredotočio na stražnji difuzor, a momčad je čak pokušala izrezati rupe u podnici bolida kako bi popravila performanse. Unatoč zabrinutosti, šef Mercedes-Benz-a Norbert Haug ne smatra da će proći mnogo vremena dok MP4-24 ne pronade brzinu. "U prošlosti smo zajedno rješavali probleme i u tome ćemo još jednom uspjeti", rekao je. "Da nismo sposobni izrađivati konkurentne F1 bolide, ne bismo osvojili trećinu svih velikih nagrada u protekle četiri godine."

IZREZI

McLaren je dodao dva reza u podnicu, neposredno ispred stražnjih kotača, kako bi popravili protok zraka preko stražnjeg krila.

"Očito je da se nešto događa jer su se stalno vraćali staroj specifikaciji krila iz 2008.", rekao je Alan Jenkins

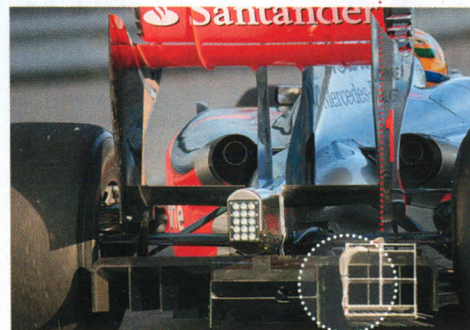


VIZUALIZACIJA ZRAČNE STRUJE

Zeleni fluorescentni prah miješa se s parafinskim uljem i nanosi na dijelove difuzora. Nanos se izobličio kad bolid juri, pokazujući kako zrak struji. Tako se utvrđuje djelovanje pojedinih dijelova difuzora

PITOTOVE GRABLJE

Uređaj na difuzoru koji mjeri tlak i brzinu zraka. „Taj se uređaj najčešće rabi za testiranje brzine na pravcima, no McLaren ga je imao na cijeloj stazi (Jerez). Daje detaljne rezultate, no važno je da nemate previše podataka“, dodaje Jenkins



{ ŠTO SE ZBILO S... }



Nekoć Warwick je dovukao svoj Renault turbo do trećeg mjesta na VN Njemačke 1984.



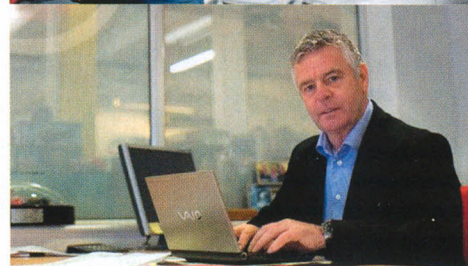
DEREKOM WARWICKOM

JEDNOM JE OKRENUO LOTUS
NAOPAČKE PRI 250 KM/H.
SAD JE VLASNIK TRGOVINE
AUTOMOBILA.

Derek Warwick preživio je vrlo frustrirajuće svoje prve dvije sezone u Formuli 1 i nije uspio kvalificirati svoj Toleman za čak 11 utrka. Prelazak u Renault donio je bolje rezultate, ali, nažalost, najviša stuba pobjedničkog postolja ostala je nedostižna za genijalnog Engleza. Njegovu karijeru obilježila je iznimna hrabrost. Utrkivao se unatoč pogibiji mlađeg brata Paula 1991. u nesreći u britanskoj F3000, a 1990. dvaput se vratio za volan nakon što je doživio velike nesreće: u Monzi je preokrenuo svoj Lotus, ali je zatim sjeo u rezervni, a u Jerezu se natjecao unatoč tome što je njegov momčadski kolega Martin Donnelly ozbiljno ozlijeđen u nesreći na treningu. Warwick je pobijedio i u Le Mansu te osnovao momčadi u kategoriji touring automobila i australskoj seriji V8 Supercars.

“PRIJE DVADESET GODINA ovdje u Jerseyju osnovao sam garažnu koncesiju Hondinih cestovnih automobila. S godinama sam širio posao i ubrzo sam imao dvije garaže u Southamptonu te po jednu u Winchesteru, Portsmouthu i Bournemouthu. U roku od deset godina zapošljavao sam 250 ljudi i imao godišnji promet od 50 milijuna funta. Posao sam vodio potpuno sâm, početkom devedesetih prošao sam mini recesiju i utemeljio Triple Eight Race Engineering. Bio je to proketo krvav posao. Naposljetku sam morao odustati – jednostavno sam bio previše zaposlen. Gotovo da nisam spavao, uhvatio bih jedva tri ili četiri sata sna svake noći i polako sam izgarao. Zato sam, kad je tržište bilo snažno, prodao tvrtku i sad imam trgovinu Derek Warwick Honda ovdje u Jerseyju koja zapošljava samo 22 ljudi. Uvijek

naporno radim, volim iskrenost i perfekcionist sam. Katkad razgovaram s nekim od naših kupaca jer znaju da kupuju od sportaša i slavne osobe Dereka Warwicka, ali nisam izravno uključen u prodaju. Kad bih bio iskren, vjerojatno bi ih odgovorio od kupnje! Ali razumijem što naši kupci žele, jer smo posljednjih 15 godina stalno među pet najboljih uvoznika Honde – po ocjenama kupaca u Velikoj Britaniji. Dosta sam zaposlen oko ekipe u Australiji i imam novu tvrtku nazvanu Nethouse koja se brine za kućne IT mreže. Trenutačno gradim i golemu kuću za stanovanje vrijednu 8 milijuna funta. Mislim da su moja F1 karijera i poslovni život potpuno različiti, ali ponosan sam na ono što sam ostvario i bio sam razočaran što nikad nisam pobijedio na velikoj nagradi. Imao sam sreće – uživao sam u svim oblicima Formule 1, od mar-



Danas Vodi Hondinu trgovinu na otoku Jersey.

ketinga do razgovora s gledateljima i sucima. Jedino za čim žalim su touring automobili; bio sam previše zaokupljen poslom i nisam im se imao vremena posvetiti. Jednostavno to nisam shvatio dovoljno ozbiljno. Ali i dalje sam donekle uključen u utrkiavanje. Otkad je Paul poginuo, član sam komisije za sigurnost u MSA-u (Motor Sports Association) koja se sastaje četiri puta godišnje, a posljednje dvije sezone član sam Britanske udruge trkačkih vozača.”



PETER WINDSOR

Otvoreni komentari našeg čovjeka iz F1 paddocka

Nova Formula 1 s dvostrukim sustavom koju je FIA predložila za 2010. očekivano nailazi na burne reakcije. S jedne strane, bogato financirane momčadi i vozači žele još više onoga što imaju, a s druge strane i oni su čuli za globalnu recesiju. Kriza ih ne smeta pretjerano, ali shvaćaju da moraju biti viđeni kako čine nešto u vezi nje.

Srednjoročno gledajući, nisu zabrinuti: dobri stari F1 likovi, poput vozača koji su navikli zarađivati više od sedam ili osam milijuna da odvezu 17 utrka godišnje i potpišu nekoliko autograma, upoznati su s pojmom srednjoročnog kao i s, primjerice, pojmom biogoriva.

Za nas ostale koji živimo u stvarnom svijetu pošteno je reći da ima razloga za zabrinutost. Prvo je bila riječ o duhanskim tvrtkama koje su morale napustiti Formulu 1

“Oni koji su zaradili milijune reći će: ‘Nemojmo stalno mijenjati pravila.’”



zajedno sa svim svojim novcem. Zatim su se pojavile internetske firme kao spasitelji našeg sporta. Preživjeli smo i tu dramu, ali samo zato što su došle velike automobilske kompanije i dale nam bogatiji plijen.

A sad su se stvari ponovno promijenile. Toyota, Mercedes, Renault, Fiat i BMW gube novac toliko brzo da ne mogu uopće procijeniti gubitke koje će doživjeti ove godine. Eddie Jordan imao je pravo: ništa osim suza neće doći od prodaje F1 momčadi bezličnim birokratima u upravnim odborima i strogim odijelima.

Što je sljedeće? Jednostavno: oni koji su već zaradili milijune ili ih upravo zarađuju reći će: „Nemojmo stalno mijenjati pravila. Treba nam stabilnost!” Ili još bolje: „Naš novac... pardon... naš sport... je svetinja!” Za razliku od njih, oni koji su još gladni, gledat će mogu li im nova pravila osigurati bogatu budućnost.

Dakle, što je novo? U Formuli 1 uvijek je bilo tako. To je ravnoteža moći koju je Bernie Ecclestone održao na briljantan način tijekom posljednjih 25 ili više godina. Sada, djelomice zahvaljujući lošoj igri koju su odigrali na Wall Streetu i u gradu zvanom „Derivati“, nazire se nova provalija. Što nakon automobilskih kompanija?

Nadam se da ćemo se vratiti u dane kad su trkaće momčadi bile trkaće momčadi, a ne korporativni subjekti; kad su trkaći vozači bili trkaći vozači, a ne „profesionalni F1 vozači“, i kad su ljudi s osmijehom, pa čak i glasno se smijući, prolazili pitlaneom.

Sport se mora vratiti u dane kad se sve vrtjelo oko trkaćih ekipa i vozača, a ne oko korporativnih subjekata

ZBOGOM TYLERU ALEXANDERU, PRAVOJ LEGENDI McLARENA

Sretno umirovljenje i velike čestitke Tyleru Alexanderu, plavkosom tipu kojeg na fotografijama iz 1960-ih možete vidjeti uz bok CanAm McLarena dok Bruce slavi svoju prvu pobjedu. I otad je ostao u momčadi, mirno radeći svoj posao u stražnjem dijelu garaže, smiješeći se, ali bez komentara za medije i snimajući gomilu prekrasnih fotografija



Tyler Alexander umirovljen je iz Formule 1. Tijekom svoje karijere u McLarenovoj je garaži snimio bezbroj sjajnih fotografija

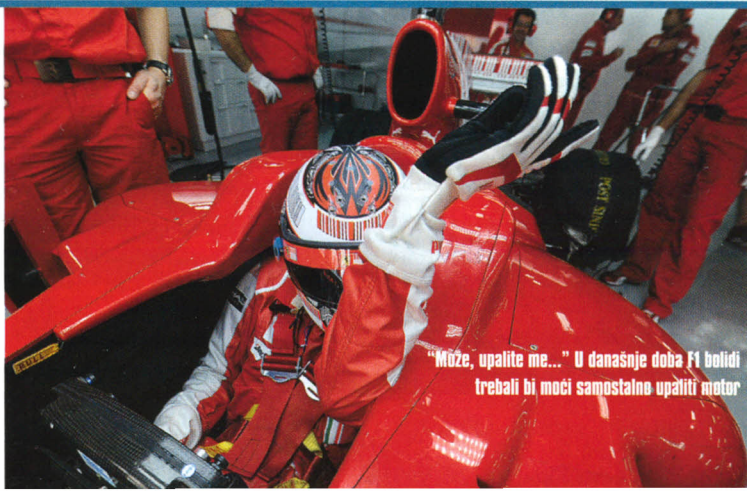
koje ćemo, nadam se, jednog dana vidjeti objavljene. F1, CanAm, Indy...

Tyler je u svemu pobjeđivao. I još uvijek izgleda kao da mu je tek 35. To je nagrada za dobar život u utrkanju.

F1 MORA UVESTI SAMOSTALNO PALJENJE

AKO SAM TO REKAO samo jednom, rekao sam milijun puta, ali bolje da kažem ponovno prije nego što prođe još jedna godina: zašto u F1 bolidima nema uređaja za samostalno paljenje motora? Zašto, u doba kad svi u Formuli 1 pokušavaju biti praktični, logični i vjerodostojnog imidža, za pokretanje bolida još uvijek trebamo pomoćne

akumulatore i dva mehaničara? Bilo je sjajno čuti Jamesa Hunta 1976. na Mosportu kako samo nekoliko minuta prije početka utrke kaže: „Isuse, kasnim. Moram pozvati čovjeka da mi pokrene motor.” Ali to je bila 1976., a danas je, bojim se, 2009. Stvari su otišle naprijed. Duguje mo to tehnologiji, ako već ne gledateljima.



“Može, upalite me...” U današnje doba F1 bolidi trebali bi moći samostalno upaliti motor

NAJSTARIJI F1 PRVACI

Za Jensonu još ima nade, što dokazuju ove postarije legende.

1 JUAN MANUEL FANGIO, 46 GODINA 1 MJESEC

Kad je 1957. na zastrašujućem Nürburgringu osvojio svoj peti i posljednji naslov prvaka, veliki je Argentinac odvezio jednu od najboljih utrka u povijesti automobilizma. Najdojmljivija je bila njegova jurnjava za gotovo 20 godina mlađim vozačima Mikeom Hawthornom i Peterom Collinsom.

2 GIUSEPPE FARINA, 43 GODINE 10 MJESECI

Farina karijera počela je 1932. i potrajala poslije Drugoga svjetskog rata. Prvo svjetsko prvenstvo Formule 1 1950. osvojio je pobjedom u sedmoj i posljednjoj utrci sezone. Bila je to treća pobjeda 43-godišnjeg Talijana za volanom njegova Alfa Romea 158.



Farina je osvojio prvo svjetsko prvenstvo 1950. - ali nam nije jasno zašto je u jednoj utrci trebao tri para naočala.

3 JACK BRABHAM, 40 GODINA 5 MJESECI

Brabham je sredinom svojih tridesetih uzastopne naslove osvojio 1959. i 1960., ali se vratio i 1966. vlastitim bolidom osvojio treću i posljednju krunu. Bila je to vjerojatno njegova najbolja godina - pobijedio je četiri puta i već na VN Italije zaključio prvenstvo.

4 GRAHAM HILL, 39 GODINA 8 MJESECI

Popularni je Englez dva naslova prvaka osvojio u razmaku od šest godina, a zadnji od njih osvojio je 1968. U posljednjoj utrci te sezone, u Mexico Cityju, za naslov su se borila tri vozača, ali Jackie Stewart i Denny Hulme bili su manje uspješni od Hilla, koji je pobijedio u Lotusu 49B s Cosworthovim motorom.

5 NIGEL MANSELL, 39 GODINA

Kad su mu 1986. bile 33 godine, Mansell je bio na korak od osvajanja prvenstva, ali mu je u finalnoj utrci pukla guma. Morao je čekati još šest godina, sve do 1992., kad je na uvjerljivom putu do naslova prvaka zabilježio čak devet pobjeda.

6 ALAIN PROST, 38 GODINA 7 MJESECI

Prost je 1992. uzeo godinu odmora i pratio Mansellov put do naslova prvaka. Dogodine je hitro zauzeo Mansellovo mjesto u Williamsu i osvojio svoj četvrti i posljednji naslov. Prvenstvo je osvojio u Estorilu, gdje je prije utrke objavio konačan odlazak u mirovinu.

7 MARIO ANDRETTI, 38 GODINA 6 MJESECI

U karijeri dugačkoj četiri desetljeća Mario Andretti je većinu svoje trkačke karijere proveo u Americi. U Formuli 1 se uglavnom utrkivao 1970-ih, a njegov naslov prvaka iz 1978. stigao je za volanom legendarnog JPS Lotusa s efektom prijanjanja, s kojim je zabilježio šest pobjeda.

8 DAMON HILL, 36 GODINA

Punih 28 godina nakon što je njegov otac Graham osvojio svoj posljednji naslov, Damon je prvi prošao kroz cilj na VN Japana 1996. i s momčadi Williamsa postao svjetski prvak. Nakon tri godine napustio je automobilizam i danas je predsjednik Britanske udruge trkačkih vozača, koja posjeduje Silverstone.

9 NIKI LAUDA, 35 GODINA 7 MJESECI

Lauda je 1970-ih osvojio dva naslova prvaka, a zatim napustio automobilizam kako bi osnovao avionsku kompaniju. Nakon dvogodišnje stanke, 1982. su ga ponovno namamili u Formulu 1, da bi u posljednjoj utrci sezone 1984., na VN Portugala, zgrabio i treći naslov. Momčadskog kolegu Alaina Prosta pobijedio je za samo pola boda.



Pobjednik uvijek dobije djevojku - poraženi Alain Prost gleda kako Niki Lauda slavi svoj treći naslov prvaka.

10 MICHAEL SCHUMACHER, 35 GODINA 7 MJESECI

Kad je Nijemac osvojio svoj posljednji naslov, bio je šest dana mlađi od Laude. Taj je naslov, sedmi po redu, osvojio kad mu je bilo 35 godina, 7 mjeseci i 23 dana, i to na VN Belgije 2004. Nelson Piquet i Alberto Ascari također su postali prvaci u dobi od 35 godina.



Zdravo, dječice! Juan Manuel Fangio 1957. na Nürburgringu maestralno osvaja peti i posljednji naslov prvaka, u dobi od 46 godina





RIJEČI BRADLEY LORD

Pravilo 22.1 c)

Zabranjeno je bolid testirati na stazi u razdoblju od početka tjedna prije prve utrke prvenstva F1 do 31. prosinca iste godine.

FIA-ini natjecateljski propisi F1 za sezonu 2009.

KAKO ĆE SE F1 NOSITI SA ZABRANOM TESTIRANJA?

Bolidi su dosad svake godine pri testiranju prevaljivali dovoljno kilometara da od Zemlje stignu do Mjeseca. Međutim, za 2009. testiranje je zabranjeno. F1 Racing istražuje kako će u novim uvjetima momčadi razvijati svoje bolide

Postavite pred F1 momčad problem, i oni će uvijek pronaći način kako svladati tu prepreku u skladu s propisima, premda ne uvijek i u njihovu duhu. Tako je i sa zabranom testiranja. Godine 2006. momčadi su odvezle 400 tisuća testnih kilometara: dovoljno za put do Mjeseca i početak povratka na Zemlju. Prošle sezone ta je kilometraža smanjena na nešto više od 256 tisuća (oko dvije trećine puta do Mjeseca) – što je još uvijek luda brojka kada je riječ o proizvodnji 20 bolida dovoljno pouzdanih da odvezu 18 utrka godišnje. U 2009. propisi su otišli korak dalje i sporazumno s momčadima nametnuli zabranu testiranja u razdoblju od VN Melbournea do početka iduće sezone. S nekoliko manjih iznimaka to u osnovi znači da će od kraja ožujka momčadi biti na “odvikavanju” od testiranja. Kako će, zaboga, s tim izići na kraj? I da budemo malo cinični: na koji će način zaobići zabranu?

“To me vrijeda!” nasmijao se Renaultov glavni konstruktor Pat Symonds. “Iskreno rečeno, mislim da zabranu nećemo zaobići. Za svaki bolid dopušteno je osamdeset dana za aerodinamička testiranja na ravnom dijelu staze i na odobrenoj stazi. Momčadi će možda iskoristiti to vrijeme i za druga testiranja: primjerice, kako bismo pomogli vozačima svaki ćemo krug započeti s treningom starta. Pokušat ćemo dobiti što više takvih prilika.

U testiranju opreme morat ćemo koristiti znanost. A nove dijelove isprobavat ćemo natjecateljskim vikendima na treninzima petkom.”

U 2009. je pojam “testiranja” – zamisao da će momčad na trodnevno testiranje stići s doista eksperimentalnim uređajima – donekle pogrešno shvaćen. F1 momčad je presavršen stroj da bi gubili vrijeme i novac na proizvodnju dijelova koji neće funkcionirati na stazi.

Dijelovi su konstruirani tako da od početka svojeg radnog vijeka služe svojoj svrsi i poput materijala podliježu strogim analizama na naprezanje čak i prije početka proizvodnje.

Testiranje je posljednji korak u dugom lancu provjera i procjena, koji se proteže sve do računala konstruktora. Posljednji (a možda i najvažniji) korak samo je uvelike ograničen.

“Ako ne možemo izići na stazu, onda njezinu kopiju moramo načiniti u tvornici”, pojašnjava Pascal Vasselon iz Toyote. “Moramo biti u stanju glavne dijelove opteretiti kilometražom bez izlaska na stazu. Već raspoložemo dinamometrima za mjenjač i ovjes. Alate koje već imamo

KAKO ĆE SE F1 NOSITI SA ZABRANOM TESTIRANJA?

“Ako ne možemo na stazu, onda ćemo stazu replicirati u tvornici”

Pascal Vasselon, stariji menadžer u Toyoti (zadužen za šasiju)



pouzdanost. Naravno, koriste podatke s najtežih staza – Monze ili Spa – kako bi sustave što temeljitije opteretili. Za šasiju to predstavlja još veći problem, jer ne postoji test koji može vjerno simulirati naprezanja i deformacije na stazi.

teško nešto ocijeniti. Za to će vam možda trebati nekoliko treninga petkom. Očiti primjer toga bit će KERS koji će momčadi tijekom treninga uoči nekoliko utrka moći dobro testirati prije suglasnosti za uporabu u utrci – Williams, primjerice, ne planira njegovo uvođenje prije

Držat ćemo palčeve dok petkom testiramo nove dijelove.

sada moramo intenzivnije koristiti.”

Tvornička simulacija standardni je postupak u testiranju pogonskih skupina. Uređaji nazvani “privremeni dinamometri” omogućavaju spajanje motora, mjenjača, a sada i KERS-a i njihovo propuštanje kroz zahtjevne programe za procjenu kako bi postigli optimalnu

Jedna od posljedica toga je da učinkovita uporaba dva devedesetminutna treninga petkom tijekom natjecateljskog vikenda postaje još važnija. “Mislim da će se nedostatak testiranja u prvom redu odraziti na pouzdanost bolida”, pojašnjava Sam Michael iz Williamsa. “Ako, primjerice, uvedite novi dio mjenjača, bit će

šeste utrke u Turskoj. Usto, jedan od glavnih razloga za testiranje bila je ocjena rješenja problema prije utrke. Ta sigurnosna mreža sad je nestala – dijelovi će se morati ugrađivati za utrku, a svi će držati palce da odrade posao. Ako otkazu, ostat će vrlo malo manevarskog prostora. “Bit će teže izvući se iz problema”, priznaje Symonds. “Rješenje je uvijek ovisilo o razumijevanju problema i inteligenciji.

To se nije promijenilo. Ali, izgubili smo mogućnost da to i dokažemo.”

U idealnom svijetu, naravno, momčadi bi tijekom trosatnog treninga petkom do mile volje kružila stazom. Ali postoje i druga ograničenja tijekom natjecateljskog vikenda: vozači su ograničeni na uporabu najviše dva kompleta guma, a motor bolida mora biti jedan od osam raspoloživih za sezonu ako vozač ne želi da bude kažnjen.

Potreba za dobro iskorištenom kilometražom stvara napetost u želji da što dulje vozimo u svrhu testiranja i osmišljavanja novih postavka. Momčadi su se, izgleda, odlučile za različite pristupe tom problemu. “Više ćemo testirati na treninzima petkom”, pojašnjava Vasselon.



Momčadi će morati iskoristiti treninge petkom za testiranje novih dijelova. Beskonačna testiranja pred praznim tribinama odlaze u povijest

“Umjesto samo nekoliko krugova za provjeru guma i nekih osnovnih postavka, jasno je da ćemo obaviti više testova. Petkom ćemo testirati aerodinamičke pakete i ovjes. To je prva posljedica novog propisa.”

U Williamsu je nešto drukčije. “Mislim da ćemo petkom voziti kao i prošle godine”, rekao je Sam Michael. “Smatram da neće biti više vožnje jer smo ograničeni gumama. Ako ih koristite, primjerice, za udaljenost koja je jednaka udaljenosti prijedenoj u dvije utrke, onda pri testiranju novih dijelova može nastati poprilična zbrka.”

Jedino oko čega se svi slažu je da zabrana najvjerojatnije neće pogoditi ritam razvoja tije-

U Monzi bi moglo biti problema zbog velikih brzina

pod novim pravilima biti brži nego pod već ustaljenim.

Monza bi mogla biti problematična. U dosadašnjim dogovorima o testiranju uvijek je bila iznimka i momčadima je bilo dopušteno testiranje uoči same utrke, čak i kad to nisu smjeli na drugim stazama. To se dopuštalo zbog jedinstvenih i vrlo zahtjevnih uvjeta velikih brzina na

stazi i potrebe isprobavanja dijelova u izvornim uvjetima prije natjecateljskog vikenda u slučaju iznenadnih problema, primjerice pucanja spojlera. I ta sigurnosna mreža sad je nestala.

“Testiranje u Monzi uvijek je bilo poželjno, jer je najbolje utрку simulirati na stazi gdje će se ona i održati – i to je zasigurno bilo od koristi”, priznaje Pat Symonds. “Međutim, tijekom testiranja u Monzi nisu nam s bolida otpadali dijelovi i morat ćemo primijeniti nešto konzervativniji pristup. Uzmimo kao primjer potpuno novo krilo: ako ga ne mislimo testirati, onda ćemo ga konstruirati vodeći više računa o sigurnosti, što uvijek i činimo za već poznata opterećenja, razumijevajući nastala naprezanja. Sve u svemu, mislim da se neće mnogo toga promijeniti. Kad su novi propisi predstavljani, sjećam se strašnih priča o mogućim posljedicama pravila boravka noću u parc fermeu. Ali sad mi uopće nije jasno zašto smo, zaboga, radili cijelu noć.”

Ukupni dojam je da će nam zabrana testiranja, gotovo nezamisliva do prije nekoliko godina, vrlo brzo postati normalna jer će praktične, gotovo beskonačno prilagodljive momčadi to nadomjestiti na različite načine. Za nekoliko godina ljudi će se čuditi zašto su momčadi morale toliko testirati pred praznim tribinama, trošeći na stotine eura po odvezenom kilometru. Trajne posljedice najvjerojatnije će biti samo ljudske.

Navijači više neće moći za male novce gledati bolide i bit će usmjereni na natjecateljske vikende – ako si to mogu priuštiti. Momčadi i sponzori izgubit će mogućnost jeftinijeg primanja gostiju i umjesto toga morat će primati klijente koji žele osjetiti ozračje F1 u mnogo skupljem Paddock Clubu.

Testne momčadi bit će raspuštene, a osoblje otpušteno ili prebačeno na druge dužnosti. A ni vozači neće biti pošteđeni. Za razliku od pravog testiranja na stazi, sad će živjeti u prividnom svijetu računalnih simulacija kako bi osmislili nove postavke i poboljšali svoj način vožnje i pokušat će sve to prevesti u stvarnost tijekom natjecateljskih vikenda. “Najsmješnije je što se ovim sportom bavim jer želim voziti trkaće automobile, a vozim ih samo tijekom nastupa vikendom”, jadao se Nico Rosberg.

“Kao što svi znaju, jedva da i vozimo! Nekoliko krugova za trening, četiri brza kruga u kvalifikacijama i samu utrku. I to je sve.

Ovdje sam da vozim trkaći automobil, a to je zapravo najmanji dio mogeg posla.”

Manje posla za istu plaću? Samo se u svijetu F1, tako prekrasno ludom, na to može netko požaliti.



Pat Symonds smatra da momčadi neće morati domišljatošću zaobilaziti nova pravila, kao i da će se brzo privići na njih

kom sezone, premda je izvjesno da su neke vrste razvoja manje ostvarive.”

U prošlosti smo vidali kako momčadi usred sezone predstavljaju novi monokok ili stražnji kraj”, osvrnuo se Vasselon. “Zabrana će vjerojatno spriječiti momčadi u znakovitijem razvoju bolida, jer će nam za procjenu većih izmjena nedostajati kilometraže.” To možda izgleda kao veliki pomak, ali kad je riječ o performansama, aerodinamika zapravo ostaje prevladavajući čimbenik u F1. “Mnogo toga možete izmijeniti u aerodinamici bolida bez veće potrebe za testiranjem”, otkriva nam Symonds. “Dijelove smo testirali ako nam se ukazala prilika, ali najčešće smo potpuno nove dijelove ugrađivali u bolid za samu utrku, jer je to bilo najlakše glede pouzdanosti i performansa.” Vasselon je ponovio: “Zabrana neće usporiti napredak i ne možemo reći da će zamrznuti bolide na trenutačnoj tehnološkoj razini. To bi se moglo dogoditi u slučaju da je mehanički razvoj dominantan čimbenik u razvoju performansi, ali to uopće nije tako.” U praksi će se malo toga promijeniti, a ritam razvoja najvjerojatnije će

KAKO ĆE SE
F1 NOSITI SA
ZABRANOM
TESTIRANJA

“Sve u svemu,
mislim da neće biti
neke velike razlike”

Pat Symonds,
Renaultov izvršni direktor za
konstruiranje

POVRATAK OTPIISANIH



Da vam je mjesec dana prije prve utrke netko rekao da će njen pobjednik biti momčad za koju nikada niste čuli, i za koju se nije vjerovalo da će uopće nastupiti, rekli biste mu da je lud. Samo su najhrabriji vjerovali da će Button uopće nastupiti u prvenstvu, a da će pobijediti u prve dvije utrke nisu, valjda, vjerovali ni njegovi roditelji. Ukratko, ovo je najnevjerojatnije ostvarenje snova u povijesti Formule 1.

VENI, VIDI, VICI!

Julije Cezar znao je kako se to radi: dođeš, vidiš i pobijediš. Je li Ross Brawn to isto naučio tijekom svog višegodišnjeg boravka na apeninskoj čizmi, ne znamo, ali prvi rezultati njegove momčadi podsjećaju upravo na ovu često zloupotrebljivu Cezarovu izreku. Veni, vidi, vici. Dvapat. Zasad. S priličnom vjerojatnošću da se ponovi još poneki puta tijekom sezone. Iako je Toyota već opako blizu. A i Red Bull i Williams ne izgledaju loše. Dok BMW i Ferrari ne treba prerano otpisati, a Renaulta i McLarena se isto valja pribojavati. Hmmm... da, uistinu, Ross Brawn je iznenadio i posramio probrano društvo. Što, zapravo, i ne treba baš toliko čuditi, jer sastojci su odranije prisutni. U Brackleyu se ne nalazi neka novostvorena anonimna organizacija udruženog rada, nego punokrvna trkaća momčad s velikom tradicijom. Ondje je naslijeđe Tyrrella i Reynarda, momčadi i ljudi

koji su znali kako pobjeđivati, i koji ne žive od utrka nego za njih. A i sama je Honda, uz pristup tehnologiji i sredstvima matične tvornice, već jednom bila jako blizu – sjeća li se još itko kako je zapravo Jenson Button u drugom dijelu sezone 2006. bio jedan od najbržih i nedvojbeno najpouzdaniji vozač na gridu? Iako je pobijedio samo jednom, dovoljno se često pokazivao u retrovizorima Alonsu i Schumacheru da se činilo kako bi mu to moglo preći u naviku. A onda je uslijedio neobjašnjivi pad, dvije sezone koje su progutane u crnoj rupi pogrešnih odluka, neuspjelih tehnoloških rješenja i po ugled poražavajuće afere s neregularnim spremnicima

za gorivo. Pamćenje ljudi je kratko, i te su dvije sezone uzimane kao pravo mjerilo vrijednosti Honde – iako je to možda trebala biti ta druga polovica 2006.

Brzopleta odluka Japanaca o povlačenju, nakon što su utrošili stotine milijuna eura u razvoj bolida za 2009., ostavila je Rossa Brawna i Nicka Frya u nebranom grožđu. Znali su (zapravo, mislili su da znaju, jer se zbog opsežnih promjena pravila ništa nije uistinu moglo znati sve do prvih sučeljavanja na stazi) da imaju dobar, pobjednički bolid, ali ne i hoće li uspjeti postaviti ga na grid u Melbourneu i, ako hoće, kako i pod kojim uvjetima. Ross Brawn je tada odlučio



odigrati po svojim pravilima: kao prvo, kada je uspio otkupiti momčad, učinio je jedinu logičnu stvar, zadržavši vozačku postavu. U redu, u Buttona nitko nije sumnjao, ali prevladavajući je dojam u paddocku bio da je Rubens već zreo za penziju. Svaka čast, sennoljupci, no ako stvarate momčad ograničenog budžeta, koja će imati samo nekoliko dana testiranja, trebate iskusnog vozača s gotovo tristo utrka u gluteus maximusu, a ne nekog početnika, ma kako legendarno prezime nosio. Jer, lako je (relativno) bilo u strci oko promjene pravila zamiješati prave karte, najbolje posložiti sve elemente i stvoriti pobjednički bolid. No sada, kada je izložen očima javnosti, na stotine ljudi u drugim timovima kopiraju i pokušavaju poboljšati ili prilagoditi Brawnova rješenja. Trebat će im neko vrijeme, dakako, no prihvatit će ih, možda i usavršiti, sustići Brawn – a tada počinje borba. Borba u kojoj Brawn GP ostaje autsajder, jer kad se momčadi približe jedna drugoj krajnjim performansama, odlučuju sitnice. A za razvoj i usavršavanje tih sitnica druge momčadi imaju desetak puta više ljudskih i novčanih resursa. Iskusan, dobar razvojni vozač poput Rubensa može malo ublažiti tu razliku. No za sve ostalo trebat će im Mastercard. S jako, jako mnogo funti na računu...

Velike bjeline na pobjedničkom bolidu još uvijek su razlog za strepnju. Ono što nije bjelina, Virginov logo, dakako, ulijeva dodatno strahopoštovanje prema Richardu Bransonu, možda i najpoznatijem „entreprenuru“ modernog kapitalizma. Kako li je samo stari lisac nanjušio kada se uključiti u Formulu 1, i uz minimalno (ali zasad gotovo jedino) ulaganje postići da milijuni ljudi na svijetu gledajući u pobjednički bolid vide samo ime njegove tvrtke Virgin! Ono što čudi nedostatak je javno iskazanog interesa ostalih sponzora za popunjavanjem djevičanske (hmmm... znakovite li riječi) bjeline Brawnove livrije – laički gledano, čini se da nikada nije bilo jednostavnije no sada u zamjenu za relativno malo novca dobiti oglasno mjesto na pobjedničkom bolidu, i to vrlo uočljivo. Pa ipak, Brawn GP ne objavljuje nikakve nove sponzorske ugovore. Spekulira se da bi razlog tome moglo biti buduće preuzimanje tvrtke od strane Bransona, no vidjet ćemo. Pod imenom Brawn, Virgin ili nekim trećim, čini se da smo dobili novu snagu u F1 svijetu, na koju, nađu li novaca za nastavak razvoja, treba ozbiljno i dugoročno računati.

Jenson: "Ponovno sam zagrizao!"

Veličanstvenom pobjedom u Australiji gotovo zaboravljeni britanski F1 vozač vratio se sa stilom – i spreman je 2009. napasti sve suparnike.

Čestitamo, Jenson – napokon si se vratio na F1 kartu svijeta. Hoće li ovo ušutkati tvoje kritičare?



I po kiši i na suhom, Button je u prve dvije utrke sezone bio dominantan

Pobjeda u Australiji bila je za mene i za momčad i jedino mi je to važno. Nemam potrebu nikoga podsjećati na ono što su govorili o meni u prošlosti. Samo se nadam da ćemo nastaviti biti konkurentni bez obzira na naše ograničene resurse.

Kakav je bio Ross Brawn nakon pobjede?

Baš smiješno, kad smo se popeli na postolje nije imao što za reći. Veliki medvjed ostao je bez riječi. Bilo je lijepo vidjeti da je to za njega bilo vrlo emotivno, kao i za nas.

Misliš li da možeš biti svjetski prvak ove godine?

Negdje u pozadini mojih misli je i svjetsko prvenstvo, ali 2006. smo mislili da imamo brz bolid, a onda su nas u prvoj utrci otpuhali Fer-

rari i Fernando Alonso. Morate prihvatiti svaki dan kako dolazi, jedan po jedan. Imam devet godina iskustva u Formuli 1 i sad sam ponovno zagrizao. Već sam godinama spreman za veliki rezultat ali, ako ću biti iskren, reći ću da su moje prve tri godine u F1 bile prilično loše. Nisam bio spreman jer sam prebrzo prošao kroz Formulu Ford i F3 – bio sam premlad i nisam razumio trkaći bolid onoliko koliko sam trebao. Tek sam 2004. počeo osjećati da sam spreman boriti se za prvenstvo.

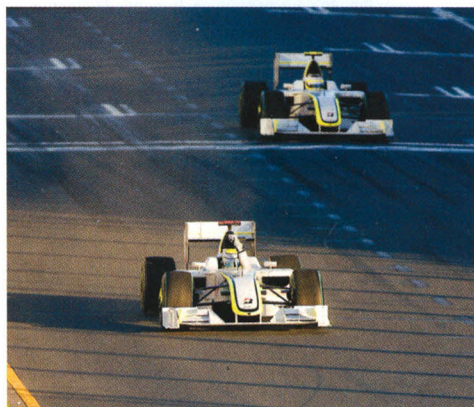
Je li ti smetalo smanjenje plaće od 50 posto da voziš za Brawn GP?

Mislim da bi svaki vozač u pitlaneu pristao na to. Nismo kao djeca vozili karting sanjajući da ćemo biti vrlo bogati, sanjali smo da ćemo biti svjetski prvaci. Naravno, uvijek je lijepo imati više novca, ali ako moram birati između brzog bolida i mnogo manje novca, ili suludo velike plaće i nekonkurentnog bolida, uvijek bih uzeo brzi bolid. Ako neki vozač ne bi, taj ne bi trebao biti u Formuli 1.

Ako budete morali promijeniti kontroverzni difuzor na vašem bolidu nakon FIA-ina saslušanja 14. travnja, hoće li BGP 001 i dalje biti konkurentan?

Bolid je preko zime unaprijeđen u svim područjima i mehanički je jedan od najboljih koje sam vozio. Ekipa je obavila odličan posao i riječ je o cijelom paketu; ne mislim da je dobar samo zbog jedne stvari. Bolid je dobar za vožnju, Mercedesov motor je vrlo jak...

Kako si doznao za Hondinu odluku o napuštanju Formule 1?



Nitko od Mercedesa 1954. nije u Formulu 1 uspio ući dvostrukom pobjedom, što je pošlo za rukom Brawn u Australiji





Felipe Massa tvrdi kako su Button i Brawn GP toliko ispred ostalih da će naslove osvojiti već do polovice sezone



Sreća zbog uspjeha samo je površinska, u Brackleyu se zbog tanašnih financija sprema nekoliko stotina otkaza



S obzirom na skroman budžet momčadi ne čudi nas da Ross Brawn sam donosi svoje kovčuge na utrku

Letio sam kući iz Lanzarotea gdje sam trenirao. Izašao sam iz Ryanairova aviona kad me nazvao moj menadžer Richard. Mobilni mi je ispao iz ruke i samo sam zurio pred sebe. Nisam mogao vjerovati – ljudi su se pitali što se sa mnom događa.

Je li bilo teško nastaviti trenirati dok nisi znao imaš li vozačko mjesto ili ne?

Morao sam jednostavno nastaviti raditi ono što bih radio svake godine. Naravno, nisam bio baš nasmijan, ali trenirao sam jednako kao prije svake druge sezone. Bilo je boljih i lošijih dana – moja je obitelj primijetila da sam za Božić bio potišten. Psihički je bilo vrlo teško, ali kad je došla odluka o nastavku utrivanja, bio sam vrlo sretan.

Je li bilo teško živjeti s tobom ove zime?

Da, bio sam grozan. Obitelj je imala mnogo razumijevanja, ali mislim da je starome bilo vrlo teško.

Jesu li prijatelji bili podrška tijekom razdoblja neizvjesnosti?

Da, mnogi su me zvali. Zvali su me i iz drugih ekipa da vide jesam li u redu, što me malo iznenadilo. Prijatelji su mi bili velika podrška i proveo sam nekoliko dana u Somersetu da ustanovim kakav bi mi bio život bez utrka. Svaki put kad bih izašao, ljudi bi mi prilazili i govorili "Znači, priključuješ se u red za posao? Nismo znali da postoji i VIP red."

Kakva je sad atmosfera u momčadi?

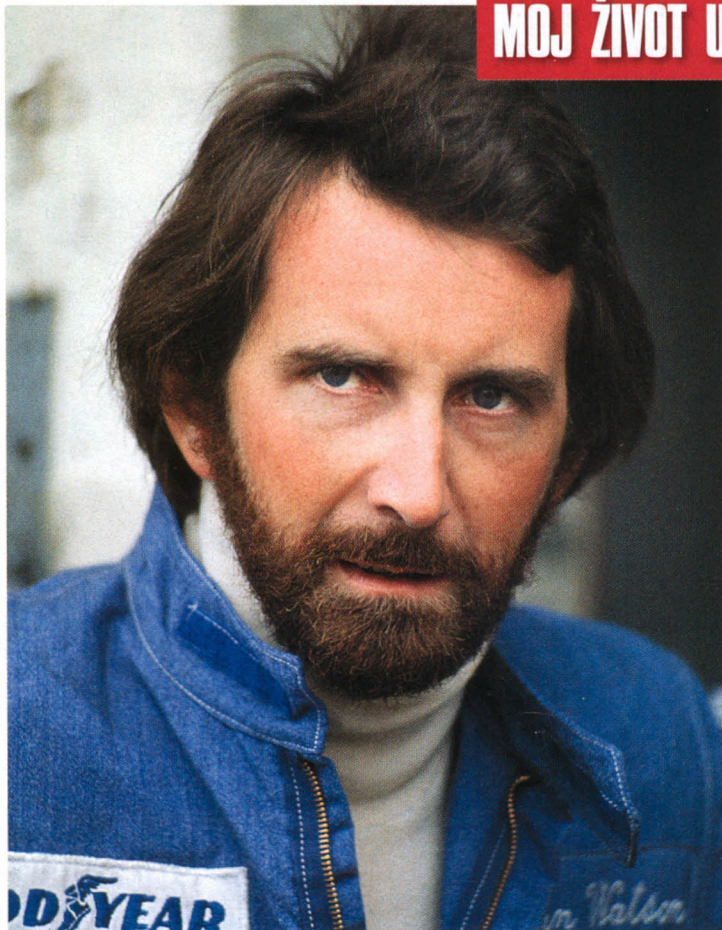
Bolje je u manjem društvu. U Melbourneu smo imali najmanju garažu, ali nam je dobro poslužila. Samo što si kroz garažu morao prolaziti bočno da ne ogrebeš prednje krilo! Zajedno smo proživjeli vrlo teška vremena: prošla godina bila je teška, zatim smo vidjeli rezultate iz zračnog tunela pa smo bili uzbuđeni, onda je Honda otišla i ponovno je krenulo nizbrdo. Ali sad sve izgleda dobro!

... laički gledano, čini se da nikada nije bilo jednostavnije no sada u zamjenu za relativno malo novca dobiti oglasno mjesto na pobjedničkom bolidu, i to vrlo uočljivo.



Richard Branson opet je uz razmjerno malu investiciju dobio iznimnu medijsku pozornost, Virginov logo dominira Brawnovim bolidom

SIKKE: CLIVE MASON/GETTY IMAGES; ALASTAIR STALEY/LAT; CLIVE MASON/GETTY IMAGES



JOHN WATSON

“Wattie” se prisjeća pobjede na VN Britanije i “pomahnitolog” Johna Barnarda

NAKON DEBIJA na VN Britanije 1973., John Watson odvezio je 10 sezona u F1 i pobijedio na pet utrka, uključujući nezaboravne pobjede u Detroitu 1982. i Long Beachu 1983., kad je u obje utrke startao s posljednjeg mjesta.

Godine 1975. zamijenio je Marka Donohuea u momčadi Penske nakon kobne nesreće Amerikanca na krugu zagrijavanja na VN Austrije. Godinu kasnije Wattie je na toj stazi osigurao jedinu F1 pobjedu toj momčadi, što ga je, zbog oklade, koštalo njegove povećane brade.

Nakon umirovljenja Jamesa Hunta i prije uspona Nigela Mansella, Watson je bio britanski junak F1 koji je za pobjedu na VN Britanije 1981. nagrađen golemim odobravanjem. Nakon umirovljenja potkraj 1983., karijeru je nastavio kao TV komentator i taj posao trenutačno obavlja za televiziju A1GP.



NAJTEŽI MOMČADSKI KOLEGA NIKI LAUDA

“Dvaput sam radio s Laudom, u Brabhamu i McLarenu. Tijekom zajedničkog rada u Brabhamu shvatio sam da Lauda nije svjetski prvak samo zbog svoje vožnje, nego i zbog toga kako se odnosio prema svakom dijelu tog posla. Mislio sam da imati momčadskog kolegu znači biti u ravnopravnom položaju, no ubrzo sam shvatio da ako ti se ponudi prilika, treba je maksimalno iskoristiti. Lauda je bio mnogo racionalniji – vidio sam da je posve usredotočen i shvatio da se moram više truditi. Usto, i u McLarenu mi je bilo vrlo teško, jer se momčadi pridružio Alain Prost koji je bio vrlo nadaren vozač, što me dodatno povrijedilo.”

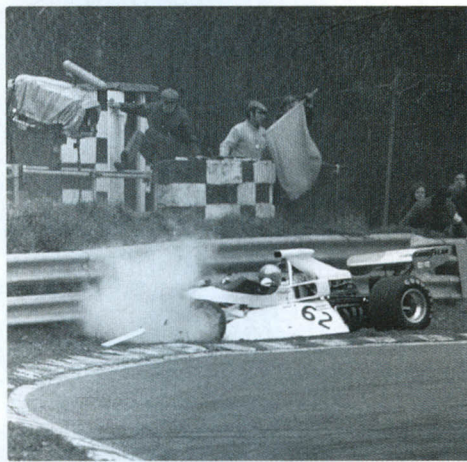
OMILJENI BOLID BRABHAM BT44

“Godine 1974. za momčad Hexagon vozio sam privatni Brabham. Moja prva vožnja u fantastičnom bolidu zbilja se kad nam je Bernie omogućio pristup bolidu BT44. Bolid je bio prvi dizajn Gordona Murrayja, odnosno evolucija modela BT42 koji je 1973. bio prilično uspješan. No novi je model bio bolji. Dovoljno je bilo proći kroz boks da shvatite da je bolid vrhunski. Bio je fantastičan u Austriji i Watkins Glenu. Meni je bio pravo otkriće, jer je sve radio kako treba.”



NAJGORA NESREĆA BRANDS HATCH, 1973.

“Bilo je to u Brandsu i moja prva utrka u bolidu BT42. Leptir gasa nije se dobro zatvarao, a ja sam bio mlad i nisam želio usporiti. Kad sam se zaletio u Stirling nisam išao prebrzo, no prednji se kraj zarotirao za 90° i to je rezultiralo teškim i složenim lomom moje desne noge. Druga nesreća zbilja se u Monzi 1981. i izgledala je stravično. Okrenuo sam se na stazi i udario u ogradu – mjenjač je udario u nosivi stup i izbacio motor. Kad sam se zaustavio i podigao glavu, vidio sam motor kako ide prema meni.”



NAJŽEŠĆE PRANJE JOHN BARNARD

“Ne sjećam se nekog određenog prijekora, no znam za jedan koji je uslijedio nakon utrke na Long Beachu 1983., kad sam pobijedio startavši s posljednjeg mjesta. Nakon utrke upitali su me koje sam gume imao i rekao sam: “Odabrao sam 05.” Nakon utrke sam otišao u našu pokretnu kuću i Ron Dennis mi je rekao: “Ovaj si put stvarno zabrljao. John je potpuno pomahnitao. Izjavio si da si ti odabrao gume, a to je njegova odgovornost.” Svi su znali da najčešće vozim na tim gumama. Možda se nisam dovoljno dobro izrazio i morao sam se ispričati Johnu.”



NAJBOLJI ŠEF MOMČADI HEINZ HOFER

“On mi zapravo i nije bio šef momčadi, no mislim da je Heinz Hofer bio fantastična osoba. Godine 1975. i 1976. bio je upravitelj momčadi Penske i učinkovito je vodio momčad u Pooleu, u Dorsetu. Roger Penske je bio šef momčadi, no poslovni interesi, kao i angažman u NASCAR-u i Indycaru, sprječavali su ga da vodi momčad. Heinz i ja smo se međusobno razumjeli – bio mi je vrlo dobar prijatelj. Neki su vozači toliko samosvojni da im ne treba vanjski utjecaj ili pomoć, no mislim da ja nisam takav. Vjerovao sam u sebe, ali nisam bio siguran vjeruju li drugi u mene. Heinz mi je dao to samopouzdanje i mislim da je odlično shvaćao pojam motivacije i kako potaći drugu osobu da učini što je potrebno.”



NAJBOLJA POBJEDA VN BRITANIJE, 1981.

“Moram odabrati Silverstone. Najvažnija uspomena s te utrke zbilja se nakon utrke, kad smo na kamionu odvozili počasni krug. Skrenuli smo kroz Cope i kamion je bio ispunjen obožavateljima. Okrenuo sam se prema Jacquesu Laffiteu i upitao ga: “Što se zbiva?” Odgovorio mi je: “Ovo je reakcija na tvoju pobjedu.” Kako sam vrlo skroman, osjećao sam se pomalo neugodno. No ono što je tu pobjedu učinilo doista posebnom je gomila ljudi koje sam upoznao kasnije u životu, a koji su bili na toj utrci. Onog dana kad je Lewis Hamilton osvojio naslov prvaka, bio sam u BBC-ju i pokraj mene je prošao producent i izjavio: ‘Bio sam mladić koji vam je dodao zastavu tijekom počasnog kruga.’”



Jednom davno bio je vodeći dizajner u F1, omogućio Williamsu nevjerojatan uspjeh i Miki Häkkinenu dva svjetska naslova. Sad već 10 godine nije osvojio ništa. Naboranih obrva, *F1 Racing* pita...

IMA LI ADRIAN NEWWEY JOŠ UVIJEK ONO NEŠTO?

RIJEČI ALAN HENRY SLIKE DAVID SHORT

Dok stoji ispred svoje goleme crtaće ploče u Red Bull Racingu, Adrian Newey se smiješi. Genijalna inženjerska rješenja ovog čovjeka pomogla su Williamsu da počerkom i sredinom devedesetih doplovi u svjetski vrh i Miki Häkkinenu da 1998. i 1999. osvoji dva naslova za McLaren. To je 2000. čak potaklo automobilističke časopise da postave pitanje: "Kome treba Schuey, kad je tu Newey?"

Ovaj se čovjek tog naslova prisjeća skromno i s dozom pristojnosti koja je postala njegovim zaštitnim znakom. "Moram reći da ga se sjećam. To me vratilo u dane u Leyton Houseu 1988., kad su ljudi hvalili ono što su smatrali prilično dobrim bolidom. Zatim smo 1989. imali nešto težu sezonu i novinari su me otpisali. Od junaka do nule u jednom potezu! Otada sam prestao previše brinuti o tome što u novinama

piše o meni... naravno, nemam ništa protiv novinara", dodaje namignuvši mi. Pitanje koje će novinari sada postavljati je može li 50-godišnji dizajner dokazati da još ima ono nešto?

Newey se čini opušten i jednako samouvjeren u svojoj okolini u Red Bullu, ali na to ćemo se vratiti malo kasnije. On je možda osoba na čijim ramenima leži golema nada i očekivanje dok pokušava oblikovati RB5 za stazu u Melbourneu, ali također izgleda kao osoba kojoj je udobno u vlastitoj koži. I zadovoljan je svojim položajem u F1. "Red Bull je staromodna trkača momčad," dodaje uz dozu oduševljenja. „Smještena je u onome što biste mogli nazvati običnom i konvencionalnom zgradom, i vrlo jednostavno, nastanjuju ju ljudi koji žele činiti dobro. Sad postaje svoja vlastita momčad, nalazi mjesto u F1 zajednici, ako tako želite. Tu postoji odličan osjećaj motiviranosti." Implicira li ovo neke kritike prema njegovoj prethodnoj

momčadi McLarenu? Newey kaže da ne, a na vama ostaje hoćete li mu vjerovati. Svako kratkoročno neprijateljstvo s Ronom Dennisom davno je nestalo. Ovih dana, Adrian ima samo pozitivne uspomene.

"Dobra strana McLarena je pokretač Ron", kaže. "Ali kako su se diverzificirali, možda su pomalo izgubili osjećaj trkaće momčadi. U posao sam ušao ne da bih dizajnirao cestovne automobile, nego trkaće – to je bila moja motivacija. No McLaren je i dalje odlična momčad."

Naravno, zaboravljamo 'svjetloplavu' epizodu. Kad se Adrian 1996. pridružio McLarenu, dao je svoj osobni ured prebojiti u svjetloplavu boju, kao kontrast bezličnoj sivoj boji koja je dominirala posvuda u McLarenovu sjedištu u Wokingu. Ron je, kako se priča, ušao, dobro promotrio izbor boje svojeg tehničkog direktora i izišao bez ikakvog komentara. To se pitanje nikad više nije potezalo.

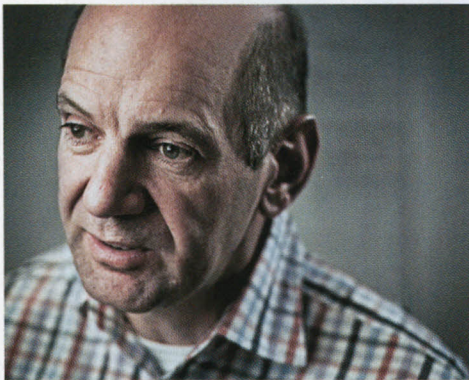
Newey još uvijek radije radi za svojom crtačom pločom nego za računalnim zaslonom. "Imam ekipu koja uzima moje crteže i prenose ih u CAD-CAM sustave", objašnjava.

"Više volim kad je cijela stvar ispred mene izložena u većem mjerilu. Mogu crtati bez razmišljanja. Mislim da početne ideje mogu brže zabilježiti na papir, nego da koristim CAD-CAM softver." Je li još uvijek sanjar? "Nastojim biti, ali u ovoj ulozi morate biti disciplinirani. Riskirate da odete ispred svojih mogućnosti."

Na pitanje o glasovitoj priči iz 1990., kad je razmišljao o sužavanju prednjeg dijela kokpita do točke kad bi vozač morao voziti s nogama položenim jednom iznad druge, odlučno je odbacuje. "Žao mi je što vas moram razočarati, ali bojim se da su to su bapske priče", smije se. "Ali priznat ću da je March iz 1988. koji sam dizajnirao, imao vrlo tijesan kokpit."

U to vrijeme Ivan Capelli bio je nov i neiskusni mladi vozač, i tako smo ga posjeli ispred pregrade i pomicali papučiće prema njemu. Stalno je govorio, "to je u redu, to je u redu", sve dok na kraju nismo imali kokpit previše uzak za njega – što je otkrio kada je prvi put krenuo bolidom na vožnju. Na neki način to je bila lekcija o tome da ne tražimo previše od mladog vozača koji toliko očajnički želi voziti da je spreman pristati na sve. Ne stižete ih previše."

Prelazimo na temu o Red Bullu ove godine i pitamo nije li zabrinut što je 9. veljače, datum



predstavljanja novog bolida, opasno skratilo vrijeme testiranja na stazi, s obzirom da je testiranje zabranjeno kad sezona počne? Adrian se ne čini uznemiren. "Odluka o kasnom predstavljanju bolida donesena je prije nego što je predložena zabrana testiranja tijekom godine", kaže sliježući ramenima. "To je prošlost, to ne možemo promijeniti."

U osnovi dilema je sljedeća, izlazite li rano s nezavršenim bolidom i saznajete nove propise, ili čekate i dajete si više vremena za istraživanje? Uvijek sam bio sklon kasnom predstavljanju kako bi osnove bolida bile načinjene kako spada – maksimalno vrijeme za razmišljanje, ako tako želite. A ako krenete rano, posebice ove godine, vjerojatno ćete prije prve utrke morati



"Red Bull je staromodna trkaća momčad. Tu postoji odličan osjećaj motiviranosti."

aerodinamički preodjenući bolid, što mi u Red Bullu ne planiramo učiniti.”

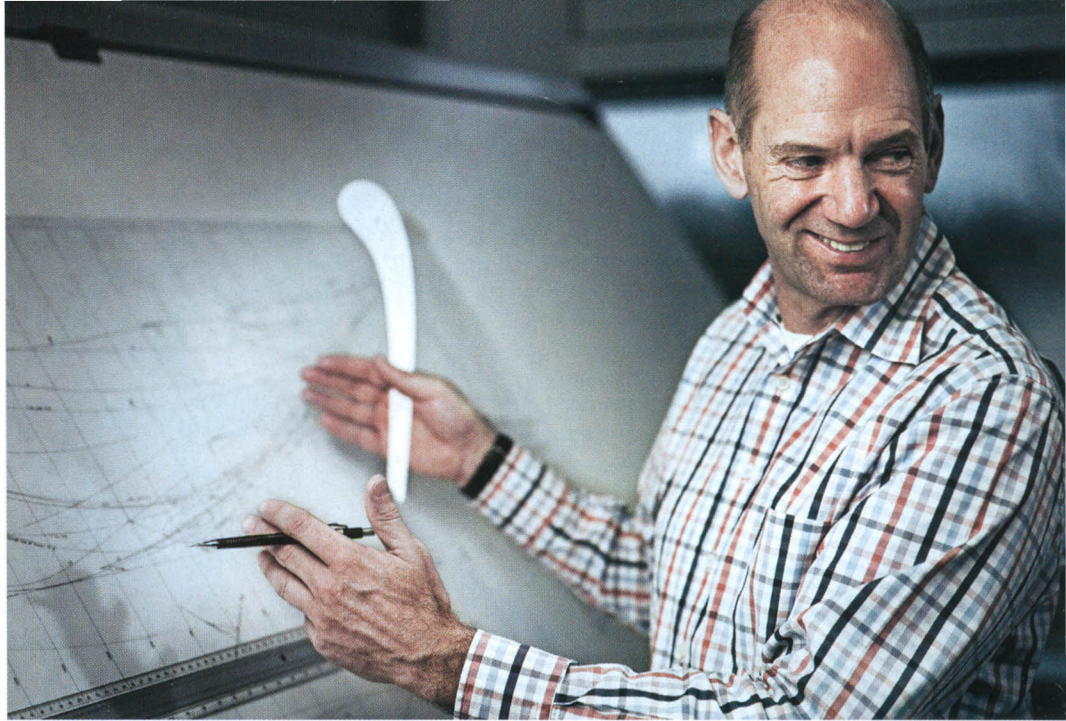
Newey smatra da će 2009. novi propisi još uvijek tražiti dovoljno tehničke domišljatosti da namuču sve momčadi. Štoviše, njegova specijalnost, aerodinamika, i dalje će nuditi znatne prednosti. “Moj je interes uvijek bio da bolidi idu brže”, kaže, “a u posljednjih 20 godina aerodinamika je bila ključno područje.” Što Adrian misli o novim pravilima? Smatra li da je F1 još uvijek dovoljno stimulativan tehnički izazov, ili inženjer u njemu žarko želi manje restriktivnu okolinu.

“Veselim se novom izazovu, jer smatram da je, u velikoj mjeri, cijeli posao u F1 postao preopsežan i glomazan”, razmišlja naglas. “Oteo se kontroli.” Kako bih vam to predočio, spominjem da su neke momčadi samo u odjelu aerodinamike imale više od 200 ljudi, što je bilo jednako ukupnom broju zaposlenih u Williamsu kad sam otišao 1996. A na posljednju, to uopće ne pridonosi predstavi. “Možda je tako, ali ne bi li F1 trebao biti nesputani vrhunski tehnički izazov? Što bi Lotusov osnivač Colin Chapman, jedan od najvećih inženjera ovog sporta, načinio uz takva ograničenja? “U tome je stvar”, odgovara Newey. “Nikad nisam upoznao Chapmana, ali prema onome što sam čuo, volio je male i učinkovite organizacije, stoga bi možda i odobravao takve promjene. Sve u svemu, neke momčadi, uzmete li u obzir i njihove partnere za motore, sad zapošljavaju više od tisuću ljudi, a zaista mislim da je to previše. To se pretvara u natjecanje u trošenju, u kojem doprinos pojedinca postaje sve teže prepoznati.”

Na sličan je način Adrian svjestan poteškoća u pokušaju ograničenja testiranja aerodinamike prema novim pravilima. Posebice, shvaća da će financijski snažnije momčadi tražiti nova područja simulacije kako bi nadomjestile ograničeno vrijeme za korištenje zračnog tunela. “Kad dođete do točke u kojoj pokušavate ograničiti simulacije, možete jednostavno postaviti ograničenje proračuna”, predlaže. “Problem sa svim tim je kako provesti ograničenja u praksu. Mislim, kako nadzirati područja kao što su istraživanje i razvoj? Sve to postaje sivo područje. Ali zasad uživam u novim pravilima – ona su nešto drugo na što se možemo usredotočiti.”

Može li bolid preurediti tako da nema KERS, ako je potrebno? “Ako ste dizajnirali bolid bez KERS-a, ne možete ga dodati kasnije”, dolazi jasan odgovor. “Ako ste dizajnirali bolid s KERS-om, možete ga ukloniti, ali time narušavate mogućnosti bolida. Bolid će biti nešto dulji nego što želite, jer KERS zauzima nešto prostora potrebnog za spremnik goriva.”

Promjena pravila je jedno... a tu je i Red Bullova dizajnerska hijerarhija. Osjeća li se Newey kao da je tehnički direktor Geoff Willis pragmatična folija njegovih kreativnih napora, recimo to tako? Ovo je pitanje pomalo pristrano, uzimajući u obzir da prošlogodišnji



tračevi u Formuli 1 nagovještaju da je između njih dvojice bilo napetosti.

Neweyjevo lice ne odaje ni tračak dokaza da bi moglo biti tako i upućuje na dugo vrijeme koje se njih dvojica poznaju i rade zajedno.

“Mi ne radimo na taj način”, odgovara ravnodušno. “Geoffov posao ne uključuje previše uplitanja u dizajn bolida, nego da se pobrine da tehnički odjel radi glatko i da sve prolazi bez zastoja. Brine se za procese konstruiranja bolida, pouzdanost i kvalitetu kontrolnih sustava, inženjerske planove itd. Pravi Geoffov posao je da cijela momčad funkcionira kao cjelina.”

Njih dvojica se, dakle, privatno dobro slažu? “Da, sasvim. Zapravo, Geoff je jedina osoba koju sam poveo sa sobom kad sam 1990. iz Leyton Housea prešao u Williams. Bio je zadužen za računalnu dinamiku (CFD), koja je u to vrijeme bila u vrlo ranoj fazi. Zatim sam ga 1994. unaprijedio u šefa aerodinamike, tako da već dugo vrijeme radimo zajedno.”

Gledajući na utrkanje 2009., Newey priznaje da je zadovoljan FIA-inim dopuštanjem da Renault ponovno podesi svoj V8 u skladu s tekućim propisima. “To bi nam moglo dati dvije desetinke sekunde po krugu, što je ako će konkurencija biti tako jaka kao prošle godine, prilično mnogo.” Također se raduje suradnji sa Sebastianom Vettelom kao novim partnerom Marka Webbera.

“Mark donosi iskustvo, uz Sebastianov sirovi talent”, kaže Newey. Uvijek je dobro imati takav par. Sebastian vrlo jasno zna što želi i ne ometaju ga stvari koje nisu važne. Moram reći da sam njime vrlo impresioniran. Mark je također vozač koji je posebice osjetljiv i ima odličan osjećaj za bolid, zato mislim da imamo dobar par.”

Neweyjevo prikriveno samopouzdanje ispod mirne vanjštine skriva osobnost predanog perfekcionista. On je osoba koja pozornost posvećuje detaljima. I unatoč pritisku na njegovu reputaciju, ipak se pokazao kao čovjek koji još mora pobjeđivati. **FO**

“Uživam u novim pravilima – ona su nešto drugo na što se možemo usredotočiti”

NAJBOLJI NEWEYJEVI F1 BOLIDI

NAJVEĆI HITOVI GURUA DIZAJNA. RED BULLOV RB4 NIJE UKLJUČEN

LEYTON HOUSE MARCH 881 (1988.)

U eri kada su turbomotori dominirali poretkom, Newey je znao da njegov atmosferski March mora biti dobar kako bi se mogao natjecati, stoga se usredotočio na učinkovitost aerodinamike. Manji od ostalih bolida u to doba, bio je prvi s uzdignutim nosom i uspravnim završecima prednjih krila.



WILLIAMS FW14/14B (1991. – 1992.)

Dok je FW14 imao problema s Williamsovom prvim poluautomatskim mjenjačem, FW14B, s aktivnim ovjesom, bio je zvijezda 1992. Fizikalni bolid, s velikim potiskom i opterećenjem upravljača, nije davao previše povratnih informacija. Ali ako ste držali nogu na gasu bio je dobar, a to je u potpunosti odgovaralo stilu vožnje Nigela Mansella.



McLAREN MP4-20 2005.

Premda McLaren 2005. nije osvojio nijedan naslov, Newey je zadovoljan što je MP4-20 vratio momčad u vrh natjecanja. Promjene aerodinamike u skladu s propisima načinio je bolje od većine i razvio bolid koji je u mnogim područjima postavio trendove.



DVA POSVE RAZLIČITA MOMKA

Jedan je nosio titulu prvaka svijeta u Formuli 1 godinu dana, a drugi, neslužbeno, svega tridesetak sekunda. Obojica žele još B i odlučni su to ostvariti već ove godine.

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE SAM BARKER

FERRARIJEV DVOJAC, složit će se većina promatrača (osim možda Rossa Brawna), najjači je tandem današnjice u Formuli 1. To je, kako je u većini sličnih situacija uvijek i bilo, dvosjekli mač za talijansku momčad. Nema većeg suparnika od momčadskog kolege, a problem je s ovom dvojicom što će rijetko kada jedan konzistentno biti brži od drugoga. Evo kako dišu i o čemu razmišljaju prije početka nove sezone.

FELIPE – BROJ 3

Reći da je Felipe Massa daleko dogurao od svojeg prvog nastupa u F1 u neku je ruku preblaga ocjena. U Melbourneu 2002. bio je dio skupine novaka zajedno s Markom Webberom i Takumom Satom. Otad je bio opisivao kao nesrećama skloni početnik koji je u Sauberu dobio otkaz nakon prve sezone, marljivi testni vozač koji svoju vještinu potajno brusi u Fioranu, brzi ali nedosljedni vozač u Sauberu i Ferrariju koji je podijelio mišljenje paddocka i, naposljetku, zamjenik najboljeg vozača svih vremena. Pomalo je, pod Ferrarijevim okriljem, ↓





MUBADAL
ARI

ETIHAD
AIRWAYS

BRIDGESTONE

BRAZIL
PUMA

postao snaga s kojom valja računati. Kad je potkraj 2007. tadašnji šef Ferrarijeva tima Jean Todt produljio Massin ugovor na tri godine, zavladao je opće iznenađenje. Svi su mislili da je riječ o lagodnom ugovoru za vozača koji se baš ne zna nositi s tom zadaćom. Još ima onih koji smatraju da je prošlogodišnji Felipeov rezultat čista slučajnost, da je on svoju priliku za prvenstvo prokockao. Posljedica je to mišljenja da on nije baš vrhunski potencijal. Poslije Silverstonea 2008. rekli su da se nijedan "pravi" kandidat za svjetskog prvaka ne bi pet puta zavrtno na mokroj stazi. Ili spominju Njemačku, gdje Felipe nije mogao sustići ni Renault Nelsona Piqueta, pa ga je Lewis Hamilton lako nadmudrio.

Ali priča o Massinoj lanjskoj sezoni bila je priča o razbijanju i, velikim dijelom, nadilaženju predrasuda. Očito je bolje vozio nego 2007. – pokazao je to prvim startnim mjestom u Monaku i Singapuru, kao i sjajnim vožnjama u Mađarskoj i Brazilu. Popravio se nakon loših izvedba u Australiji i Maleziji. I pomogao momčadi da usavrši bolid nakon sramotne kišne epizode u Silverstoneu, pa su dominirali mokrosuhim finalom u Brazilu. "Ako vam tko ne vjeruje, najbolje se dokazati", objašnjava uvjerljivo. "A onda se tip predomisli." Bio je u mnogo uloga od 2002., ali čini se da je napokon sazrio...

svedena na apsolutni minimum. Ovo je svjetski prvak iz 2007. onakav kakav je: Kimi, njegovim vlastitim riječima...

FELIPE – PRVAK?

Što je bila najvažnija pouka koju ste izvukli iz prošle sezone?

Da je život doista čudan. Katkad se događaju posve nevjerovatne stvari. Da budem iskren, mislim da je prvenstvo bilo savršeno. Načinili smo pokoju pogrešku i to, nažalost, u pogrešnim trenucima. Naime, kad pogriješite u boksu, a osmi ste ili deveti, malošto će se promijeniti. Ali kad vodite pa izgubite deset bodova, to boli, naravno. No takve se stvari događaju. Prošlogodišnja je pouka da morate ustrajati, biti dosljedni i svakog dana spremni, jer prilika uvijek postoji.

U Brazilu ste doživjeli emotivni potres: trideset ste sekunda bili prvak dok Lewis nije prestigao Timu Glocka. Kako sad gledate na to? Nastojte li zaboraviti loše uspomene?

Uvijek sam bio tip čovjeka koji nakon lošeg rezultata gleda naprijed. Razočaram se, ali znam da će sutra biti drukčije. Ne bojim se pročitati ili čuti loše stvari koje ljudi govore o meni. Čak mi je to drago, jer sam onda još spremniji za sve. Volim

KIMI – INDIVIDUALAC

Poznat si kao čovjek slobodnog duha. Postoji li netko tko ti može reći "Nemoj to učiniti" i poslušati li ga ikad?

Svatko to može reći, ali to zapravo nije važno. Sâm odlučujem što učiniti. Postoji mnogo ljudi koji vam mogu reći razne stvari, ali na vama je da im vjerujete ili da ih poslušate. Ali ja radim ono što mi se čini ispravnim. Zapravo me ne zanima što rade drugi vozači, imam svoj život i stvari koje moram učiniti. Svaka osoba je drukčija – ljudi vole različite stvari i mislim da u paddocku ne postoje dva jednaka čovjeka.

Misliš li da si najbrži?

Ne znam. Svatko koga pitate sigurno će vam uvijek reći da je on najbrži. Ali istina je vjerojatno da ste nekad najbrži, a nekad niste. To ovisi o mnogo čimbenika. Ako je sve kako treba, onda je odgovor "da" i možete biti najbrži, ali to nije baš jednostavna stvar. Zapravo, nikad nećemo saznati. Mislim da je čak je i besmisleno uvijek govoriti za nekoga da je najbrži... Onaj tko osvoji prvenstvo bio je najbolji u toj godini i to je najjednostavniji način gledanja na to.

Rekao si da bi kad bi se mogao vratiti u prošlost izabrao Divlji zapad ili bi bio vozač Formule 1 u 1970-ima...

Bilo bi zabavnije u Formuli 1. Tada je bilo vrlo opasno, ali danas gotovo da više ne vidamo prestizanja, a to ne bi trebalo biti tako. Trebali bismo vidjeti blisku borbu i prestizanja, a toga, nažalost, nema. U sedamdesetima je sve bilo opuštenije: bilo je manje novca pa su ljudi bili opušteniji, znate? Sigurno je da su ljudi tada u Formuli 1 uživali više nego što uživamo mi danas. Ali to su dvije potpuno različite stvari. Ja volim utrkiavanje, svatko ga voli. Ako pitate nekog testnog vozača voli li više testiranje ili utrkiavanje, sigurno će vam reći utrkiavanje. I to je glavna stvar.

Zar F1 nije dovoljno opasna? Je li zato tvoj hobi, primjerice, reli, a ne filatelija?

Ne mislim da su moji hobiji opasni. To su jednostavne stvari koje volim raditi. Kad sam bio mlađi igrali smo hokej na ledu, nogomet i različite vrste automobilističkih sportova, pa mi je bilo potpuno prirodno baviti se hokejom ili automobilizmom. Hobiji su mi na neki način istodobno i posao. Uživam u svemu što ima motor, motokrosu i sličnim stvarima. To su samo različiti sportovi.

Već si spominjao Jamesa Hunta kao svoje nadahnuće. Osim što je obožavao tulumariti, Hunt je bio pravi osamljenik koji je u školi volio trčanje na velike udaljenosti. Jesi li i ti takav?

Kad biste pitali različite osobe, pretpostavljam da biste dobili potpuno različite odgovore. Ali uživam u vremenu koje provodim sâm.

Što bi tvoji prijatelji rekli o druženju s tobom? Ne znam, trebate pitati njih.

"Ovo je moja četvrta sezona u Ferrariju i ljudi mijenjaju mišljenje o meni."

KIMI – BROJ 4

Kimi Räikkönen nije poznat kao tip koji uživa u čavrljanju, pa je činjenica da je i nakon dvadeset minuta intervjua još uvijek govorio sigurno dobar znak. Dovraga, čak se i nasmijao nekoliko puta. Ali ovo nije isti onaj nezainteresirani lik odsutnog pogleda koji s ravnodušnošću izbjegava odgovoriti na pitanja poslije utrke. Ovaj Kimi je preplanuo, vidljivo mršaviji nego prošle godine i opušteno naslonjen u svojem stolcu. Bilo bi hrabro od nas da kažemo kako možda uživa u intervjuu, ali barem još nije otišao.

Tijekom 2008. mnogi su se pitali što se događa s Kimijem. Odvezio je gomilu najbržih krugova, ali pobijedio samo dva puta. Utrke je završavao u hrpi zdrobljenih karbonskih vlakana, ali nakon odustajanja samo bi slegnuo ramenima i odlepršao dalje. Činilo se da je svjetski prvak izgubio svoju čarobnu moć, ali nitko zapravo nije znao što se zbiva, a Kimi nije tip čovjeka koji će otvoriti dušu.

Mnogo je riječi potrošeno u pokušaju da ga se opiše, ali bit čovjeka može se sažeti samo u njih nekoliko. Ono što slijedi na idućim stranicama, opisano kroz različite vidove njegova karaktera, portret je života pjesničke jednostavnosti i filozofije koja se ne može previše analizirati jer je već

kad su ljudi iskreni prema meni, kad su stvari crno-bijele.

Mnoge se dojmilo vaše dostojanstvo u porazu. Jeste li unaprijed razmišljali o svojem ponašanju na postolju?

Ni na trenutak nisam razmišljao o tome kako se ponijeti. Bio sam svoj. Nastojao sam izraziti ono što sam doista osjećao: da smo izgubili, ali i pobijedili. Pobijedili smo u utrci i učinili sve što smo mogli. Izgubili smo prvenstvo, ali to su bile okolnosti – završni metri nakon tisuća krugova. Pokazao sam svojim ljudima, postrojenim ispred mene, da se nikad ne predajem. Toliko je primjera kad se ljudi poslije poraza žale ili izvlače, ali ja nisam onaj koji će se izvlačiti. Kad pogriješim, pogriješim. Ako vam se to ne sviđa, vaš problem, i to je sve.

Emerson Fittipaldi rekao je da bi u slučaju vaše pobjede u Brazilu bilo sedam dana karnevala. Smatrate li da vas Brazilci podupiru?

Iskreno, čak i kad sam bio nepoznat, u domovini me nikad nisu osobito kritizirali. Mislio sam da hoće, jer su Rubensa Barrichella prije mene žestoko kritizirali. Bojao sam se da se i meni ne dogodi isto. Pogriješite li, normalno je da vas kritiziraju, ali nikad nisam osjećao da su negativni. Uvijek je vladalo pozitivno ozračje.

Kimi je 2009. več na prvi pogled spretniji i
odlučniji nego prošle sezone



Massa je tijekom cijele karijere morao biti ustrajan: nerijetko zato što je dobio otkaz ili zato što je morao naći novac da nastupi.

Ali ne poznajemo ih...

[Smije se] To uopće nije loše.

Zašto? Što bi nam ispričali?

[Iznenada vrlo ozbiljan] Sigurno ništa.

Uživam provoditi vrijeme sâm i uživam biti sa svojim prijateljima. Kako kad. Nekad sam u velikoj gužvi i nakon toga jednostavno želim biti sâm. U drugim prilikama volim izlaziti s prijateljima. Ako imate dobro društvo, obično bude vrlo zabavno.

Usput, što znače sve te tetovaže koje imaš?

[Smijulji se] Tetovaže.

FELIPE - VREĆA ZA ŠUTANJE

U medijima ste dobili priličnu porciju kritika, čak i nakon utrka poput silverstonske u kojima vas je izdao bolid. Ignorirate li ih ili vas motiviraju?

I jedno i drugo. Ignoriram ih jer većina novinara ne zna voziti bolid. Katkad se dogode očite stvari, no oni to znaju ili ne vide. Primjerice, ja znam igrati nogomet, ali toliko je stvari koje ne znam. A kad ne znate, katkad je bolje šutjeti, a ne tvrditi

pogrešno. Ali razumijem novinarski posao: moraju prodati vijesti, a sutradan je neka druga priča.

Dobro je, međutim, poznato da treneri kritiku rabe kao način motiviranja igrača. Želja da se kritičarima dokaže suprotno može biti psihološko grivo...

Kanio sam to spomenuti. Uvijek morate biti spremni prihvatiti loše stvari da se još više motivirate. Bilo je mnogo utrka u kojima sam ostvario katastrofalan rezultat, a zatim u idućoj uvjerljivo pobijedio. Nema ništa gore od lošeg rezultata, a morate se motivirati da biste ostvarili uspjeh. Koji put kad vas mediji potpuno unište, izidete još jači.

USPONI I PADOVİ FELIPEA MASSE Nesreće, kontroverzije, nevjerojatne pobjede, još nesreća... karijera puna zгода i nezgoda.

STUDENI 2001.

Dva mjeseca nakon potpisivanja dugoročnog ugovora s Ferrarijem odlazi u Sauber za koji nastupa 2002.

SIJEČANJ 2003.

Postaje Ferrarijev testni vozač. Usko surađuje s Michaelom Schumacherom. U listopadu 2003. potpisuje dvogodišnji ugovor sa Sauberom.

KOLOVOZ 2004.

Osvaja četvrto, dotad najbolje mjesto u karijeri, na VN Belgije.

LIPANJ 2005.

Vozí munjevitú utrku u Kanadi, s 11. stiže na 4. mjesto. Šestim mjestom na VN Kine osvaja posljednje bodove za Sauber.

KOLOVOZ 2006.

Prva pobjeda u Turskoj, a zatim postaje prvi Brazilac poslije Ayrtona Senne koji je osvojio VN Brazila.

RUJAN 2008.

Domogao se pobjede na VN Belgije, jer je Lewis Hamilton bio kažnjen s 25 sekunda zbog nepropisnog pretjecanja Kimija Räikköna.

STUDENI 2008.

Pola je kruga na Interlagosu bio svjetski prvak, a onda mu je naslov oteo Lewis Hamilton. Iznimno je sportski podnio poraz.

RUJAN 2002.

Dva mjeseca nakon peterostruke vrtinje na VN Britanije, Massa zaraduje kaznu od deset mjesta na gridu zbog "izazivanja izbjegive nesreće". Peter Sauber smijesta mu je rekao da mu njegove usluge 2003. neće trebati.

VELJAČA 2004.

Helikopterom prebačen u bolnicu nakon nesreće na testu u Barceloni pri 180 km/h.

OŽUJAK 2006.

Kao član Ferrarija, nesrećom u prvom zavoju u Australiji Massa nastavlja gajiti ugled vozača sklonog incidentima.

LIPANJ 2007.

Diskvalificiran s VN Kanade zbog izlaska iz pitlonea pod crvenim svjetlom.

OŽUJAK 2008.

Grozan početak sezone: zabio se u Davida Coultharda u Australiji i izletio u Maleziji.

Nakon prve sezone 2002. dobili ste otkaz. Neobično, s obzirom na to da ste sad kandidat za prvaka. Kakav je to psihološki utjecaj imalo?

Očvrstnulo me. Vi možda znate samo za taj slučaj, kad sam dobio otkaz i morao početi od nule. Ali moja je cijela karijera bila takva, jer nisam imao novac ili prilike da nastavim. Ili sam morao pobjediti u utrci da bih nastupio u sljedećoj. Moja je karijera uvijek bila puna pritisaka, a ni u Formuli 1 nije drukčije. Otkaz je naposljetku za mene imao vrlo dobar ishod, jer sam se vratio u Ferrari i mnogo naučio. Bilo je toliko područja u kojima sam bio prilično neiskusni i ne baš osobito dobar.

Zatim sam se vratio u Sauber kao trkači vozač, ali morao sam se dokazivati u svakoj utrci. Kad bih pogriješio, Peter Sauber smatrao bi da je to dokaz da se nisam promijenio. Kad bih sjajno vozio, rekao bi: "Sad se doista popravljaju." Zatim bih pogriješio i ponovno je mislio da sam glupan. Stalno je bilo tako. U drugoj godini u Sauberu dokazao sam da sam brz i stabilan, pa su ljudi počeli mijenjati mišljenje o meni. Ali bili su to članovi momčadi, a ne ljudi izvan nje. Usto, mediji su me uvijek imali na zubu. Treba vremena, znate?

U prvoj godini u Ferrariju, čuo sam mnoge kako pitaju, "koliko će utrka izdržati" ili "kad će dobiti otkaz". Ali, evo, ulazim u četvrtu sezonu u Ferrariju, dvaput sam se borio za naslov prvaka i ljudi mijenjaju mišljenje. Ali u F1 stvari se naglo mijenjaju. Danas ste možda kralj, a već vas sutra mogu nazvati glupanom. I zato morate raditi u pravom smjeru, i to pod pritiskom, jer on je uvijek prisutan, pobjeđivali vi u utrkama ili ne.

Riječi jednostavno

naviru iz Felipea dok opisuje svoju šesterogodišnju odiseju za potvrdu svoje prave vrijednosti, kao da proživljava katarzu. Dok otkriva sve više pojedinosti, nemoguće je ne suosjećati s mladićem iz Brazila u kojega gotovo nitko nije vjerovao. Tijekom svih tih godina nije se poljuljala vjera samo dvije osobe: Jeana Todta i Michaela Schumachera. Što jest, jest: trebate li par ljudi na svojoj strani, taj je dvojac prilično dobar izbor. Ali lako je zaboraviti



"Ne čujem te, ne čujem te, la la la la la..." - Kimijevo uobičajeni stav tijekom presica za trkačih vikenda

da je Massa bio u Ferrariju tijekom desetljeća moćnog Schumachera, potihom izučavao zanat i pripremao se da preuzme velikanovu krunu. Felipe je bio Todtova i Schumacherova baština koja je trebala osigurati snagu Scuderije u godinama nakon njihova odlaska. On je jedini mladi vozač kojeg je Ferrari primio na takav način i nemoguće je ne primijetiti sličnosti s Hamiltonom u McLarenu ili Alonsom u Renaultu, premda je Felipeu trebalo više vremena da dosegne vrhunsku razinu nego bilo kojem njegovom suparniku. Bez obzira na to što je 2007. momčadski kolega osvojio naslov, dva napada na vrh u posljednje dvije sezone opravdavaju, čini se, izabranu strategiju.

KIMI - GENIJALAC

Mnogi bi rekli da si genij u trkaćem bolidu. Slažeš li se?

Ne. Pokušavam voziti što brže mogu i to je to.

Što bi tvoji učitelji iz škole rekli kad bismo im mi rekli da si genijalac?

[Smije se] Ah. Mislim da znaju da nisam, pa ne bi morali mnogo toga reći!

"Michaela zapravo nikad nisam smatrao izravnim konkurentom - bio mi je učitelj."

Kad ti je prvi put netko prišao i rekao "Prok-letu si dobar u tome što radiš"?

[Usiljen smiješak] Pa, zapravo ne znam. Uvijek je mnogo onih koji govore dobre i loše stvari, tako da...

Možda kad ti je bilo pet godina i kad si vozio karting...

Katkad čujete takve stvari dok ste u kartingu, ali ne sjećam se.

Je li tvoj dar došao prirodno ili si naporno radio na njemu?

Ako ste nadareni, onda ste nadareni i to je to. Uvijek se možete poboljšati, ali ako imate dar, imate ga. Imati dar za nešto drukčije je od situacije kad nešto naučite i onda to uvježbate. Ne znam imam li ja dar. Ljudi kažu da imam, ali...

Ma daj, pa ti si jedan od najboljih vozača na svijetu...

Ali meni je to što imam normalno. Ne razmišljam o tome. Kad voziš, onda voziš što brže možeš, tako da to nije nešto o čemu razmišljaš, nego dolazi automatski. Ne razmišljam o stvarima koje činim. Nije normalno, ili barem ja mislim da nije normalno, mnogo razmišljati o stvarima. Radiš to zato što je prirodno. Ali uvijek se možeš poboljšati i vjerojatno nikad nećeš nešto učiniti potpuno savršeno. Ako kasnije pogledaš odvoženi krug, znaš da si mogao ići još malo brže - čak i ako je razlika samo tisućinka sekunde. Ali dokle god pobjeđuješ, to je dovoljno. Uvijek pokušavaš



Prisjeća li se Felipe svojih trideset sekundi u ulozi svjetskog prvaka, ili razmišlja kako da tu titulu preuzme na duže vrijeme?

biti savršen, ali mislim da to nikad nisam bio. Ako si iskren, uvijek možeš biti još bolji.

Kad si "u zoni", osjećaš li da je jednostavno biti brz? Ako je sve u redu, ako je bolid dobar i sve je

upravo onako kako želiš, onda su i rezultati dobri. Ali, nažalost, nije uvijek tako jednostavno posložiti sve kako želiš. Ako je bolid loš, sve postaje mnogo teže. Ali nekad kad imaš pravi bolid, nije teško biti brz. Ne osjećaš to, ali sve ide samo od sebe, jer sve funkcionira kako treba.

Osjećaš li se pomalo nepobjedivim kad ti se to dogodi?

[Smije se] Ne, to nije film nego pravi život. Riječ je jednostavno o tome da nekad sve pogodiš kako treba, a nekad ne. Nekad pobjeđuješ, a nekad gubiš i to je normalno.

FELIPE - SANJAR

Mnogi mladi vozači sanjare o tome da jednog dana voze za Ferrari. Jeste li i vi sanjarili?

Da. Još sanjarim. Svakoga dana osjetim sreću i zahvaljujem Bogu za to što imam. Naravno, uvijek želim više, ali to je u čovjekovoj prirodi. Čak i kad pobjedi, želi pobijediti drugi put. To je život. Ali vrlo sam sretan u Ferrariju.

Kad ste prvi put posjetili Maranello?

Bilo je to 2001., na početku prvenstva F3000. Suradnik vlasnika moje momčadi smatrao je da sam potencijal i zamolio je Jeana Todta da se sastanemo. Pristao je, pa sam otišao u Maranello. Sjećam se da sam se tresao, bilo mi je samo devetnaest godina. Rekao mi je samo: "Osvoji prvenstvo F3000, pa ćemo razgovarati." Poslije svake

sam utrke u Ferrari slao telemetriju i podatke o svojem nastupu, koje su oni analizirali tijekom sezone.

Jesu li oni to tražili od vas ili ste sami preuzeli inicijativu?

Sami smo počeli slati, a onda su se oni zainteresirali. Osvojio sam prvenstvo i potkraj 2001. otišao na novi sastanak. Ponudili su mi dugoročan ugovor. Bio sam jedini vozač kojem je Ferrari dao takvu ponudu. Vrlo sam sretan zbog toga, jer sam s njima započeo, još sam s njima, pobjeđivao sam u utrkama i borio sam se za prvenstvo. Mnogo sam naučio unutar tvrtke, a to je za vozača uvijek dobro. Ferrari mi je bio važniji od svega ostalog. Peter Sauber bio je važan za moju karijeru, ali on mi je priliku dao zato što ga je Ferrari zamolio. Kad mi je dao otkaz, odmah su me vratili kao testnog vozača. Dali su mi još jednu priliku da se dokažem, a u F1 obično ne dobivate drugu priliku.

KIMI – DISTANCIRAN

Potiskuješ li svoju osobnost tijekom novinarskih konferencija kako bi ti život bio oslobođen gnjavaže?

Ne, ali ljudi na svakoj utrci postavljaju ista pitanja. Uopće me ne zanima govoriti im stvari koje ne želim. Ako me pitaju nešto u svezi utrkivanja, nema problema, reći ću im. Ali, nažalost, svaka utrka je više-manje slična. Pobjeđiš, budeš drugi ili odustaneš – činjenica je da se to ne mijenja. Priče su više-manje jednake. Ne događa se baš da je od utrke do utrke potpuno drukčija situacija.

Znači, ljudi pokušavaju sve to zakomplicirati?

[Smijulji se] Pitaju me kakva je bila utrka i kažem im kako je bilo. Ali nažalost, kad ne radite veliku priču od utrka pa... onda je na njima da je napišu, pretpostavljam.

Postoje li ljudi u Formuli 1 koje izbjegavaš?

Nemam razloga pričati s mnogo ljudi. Nemam ništa od toga. Ne zanima me što drugi ljudi rade, niti me zanimaju njihovi životi. Ima boljih stvari nego brinuti se oko toga. Ja ovdje radim svoj posao i uvijek sam prilično zauzet, dakle...

Osjećaš li odgovornost prema momčadi? Bolid koji voziš proizvod je rada stotina ljudi...

Uvijek pokušavam ostvariti dobar rezultat. Ne osjećam se baš dobro kad ne dobijem rezultat koji sam htio. Mi radimo kao velika ekipa, zajedno pobjeđujemo i zajedno gubimo. Ali ne osjećam da sam ja kao vozač, ako ne ostvarim rezultate koje sam htio, na neki način odgovoran za bilo koga drugog. Ni ja nisam sretan ako stvari ne ispadnu kako sam htio. Oni su sretniji ako pobjedite, ja sam sretniji ako pobijedim i suprotno ako izgubim. To je potpuno normalno.

Da ih netko udari na semaforu, većina ljudi izašla bi iz automobila i podivljala. Kako si uspio ostati onako hladan prošle godine u Kanadi nakon što se Lewis zaletio u tebe?

Što bi to promijenilo? Počnete se svađati, ali to ne

Da je mogao birati Kimi bi se rodio i živio na američkom
Divljem zapadu u 19. stoljeću



“Nisam nikakav genijalac. Pokušavam voziti što brže mogu i to je to.”

pomaže. Radije ću pokušati pobijediti u utrci nego odustati zbog stvari koje nisu moja pogreška, ali sve je to utrkivanje. Bio sam ljut, ali to je prošlo i nema smisla trošiti energiju na nešto što nećete promijeniti.

Nažalost, to se dogodilo, ali takve su utrke i ja sam slične stvari učinio nekim drugim ljudima. Svi griješe.

Prošle si godine rekao F1 Racingu da je osvajanje prvog naslova prvaka bila velika stvar, a sve dalje bio bi bonus. Razmišljaš li i dalje tako?

Da. Ostvario sam nešto što sam doista želio i sretan sam što sam uspio. Ali ako mogu osvojiti još, i to bi me usrećilo....

Ali kad kažeš nešto takvo, zvuči kao da si rekao “Nakon što sam jednom pobijedio, onda...”

[Smije se] Nije važno ako to ljudi misle. Baš me briga zapravo.

Nije te briga?

Ljudi mogu misliti što god žele. Ako prvenstvo osvojim opet, bit ću sretan i to je ono što pokušavam učiniti. Ali nije jednostavno: nekad prođe sve u redu, nekad ne. Pokušavam pobijediti, a ako ne pobijedim, nisam pobijedio; ako pobijedim i dokažem nekome da nije imao pravo, sretan sam. Ali zapravo uopće ne razmišljam o tome što ljudi govore, ne čitam priče. Svatko ima svoje mišljenje o svemu, pa me ne brine što ljudi govore. Uvijek pokušavam učiniti najbolje što mogu. Ako sam tu, tu sam kako bih pokušao dati najbolje od sebe. Inače ne bih bio tu gdje jesam.

Jesi li uspio otkriti zašto je Felipe prošle godine izvukao više iz bolida?

Počeli smo dobro, ali onda smo donijeli neke pogrešne odluke i poslije nam je trebalo vremena za oporavak. Razumijemo što smo učinili pogrešno, ali to ne može više ništa promijeniti. Jedna godina je potrošena i pokušat ćemo ponovno ove godine.

FELIPE – UČENIK

Kad ste se 2003. vratili u Ferrari kao testni vozač, jeste li tada progljedali i shvatili što zapravo treba za uspjeh?

Na određeni način, da. Bio sam malo razočaran jer sam dobio otkaz i izgubio mogućnost da se utrkujem. Stoga sam otišao u Ferrari kao drugi testni vozač. Tamo sam morao isprobavati kojekakva sranja na bolidu. Stvari poput amortizera za koje inženjeri već znaju da neće raditi, ali ih moraju isprobati, a ti si vozač koji to mora učiniti. Na kraju kasniš dvije sekunde i misliš da si najgluplji vozač u F1. Isprva je to doista tako izgledalo i bilo je frustrirajuće, jer ne znaš je li problem u tebi ili u bolidu. Ali moraš raditi kilometražu i davati korisne povratne informacije.

Kad se to promijenilo?

Jednom sam prilikom isprobavao trkaće bolide prije utrke, čini mi se za Maleziju. Bio sam u Fioranu, dakle staza nije bila u sjajnom stanju, i sa svakim sam bolidom morao proći tri kruga. Načinio sam tri kruga s Rubensovim bolidom, tri s Michaelovim, a onda su na T-bolid (trening bolid) stavili nove gume. Pomislio sam: "Sad ću ga nagaziti." Sjećam se kao da je bilo jučer. Rekord kruga iznosio je 57,1, a ja sam vozio 57,0. To mi je bilo sjajno, jer sam slutio da sam brz. Pet minuta poslije Jean Todt, koji je bio na stazi, napao me: "Zašto gaziš trkaće bolide? Samo ih isprobavaš." Sjećam se da mi je bilo malo neugodno. Ali na kraju sam dana bio sretan. Pogriješio sam što sam forsirao na probi, ali bila je to prilika da pokažem svoju brzinu. Nakon toga na testiranje su mi davali i dobre stvari...

Koje ste sezone naslutili da biste se mogli boriti za naslov?

Sezone 2007. Prethodna je godina bila moja prva trkaća sezona u Ferrariju i bio sam dobar, ali samo od sredine do kraja. U 2007. bio sam spreman za borbu, ali nisam baš imao sreće. U Monzi sam bio osam bodova ispred Kimija, a onda me zadesio kvar, pa sam odustao. Sad kad gledam na zbivanja s Alonsom i Lewisom, mislim da sam imao veliku priliku boriti se za prvenstvo. Ali takve se stvari događaju u životu.

Spomenuli ste 2006., kad ste bili Michaelov momčadski kolega. Je li za Michaelovu pobjedu prijelomna bila utrka u Turskoj, kad ste odnijeli prvu pobjedu i niste morali kompromitirati svoju strategiju vozeći iza sigurnosnog automobila?

Da. Bio sam spreman za nju, jer sam bio sretan što mogu pomoći Michaelu da dođe do naslova. Michael mi je bio svojevrstni učitelj. Htio sam biti ispred njega, jer učiniti to značilo je biti ispred junaka. Ali htio sam mu pomoći i zato što je imao vrlo važnu ulogu u mojoj karijeri. Uvijek je bio pozitivan prema meni, govorio je dobre stvari o meni u momčadi i imali smo dobar odnos radeći zajedno. Na početku sezone, u Maleziji, rekao mi je da će potkraj godine napustiti F1. Bilo je to lijepo od njega, jer nije morao reći ništa.

S Felipeom znate da će 2009. biti suza – samo hoće li biti radosnice?



Nikad ga nisam doživljavao kao izravnog konkurenta. Bio je konkurent, ali i učitelj.

Čini se da ste sazreli kao vozač. Učite li još?

Uvijek učite. Uvijek. Dan kad pomislite da više ne morate učiti, dan je početka vašeg pada. Morate biti otvoreni i znati da sutra može biti drukčije.

KIMI – ODLUČAN

Kad je Kate Winslet nedavno osvojila Oscara rekla je da je taj trenutak kad joj je bilo sedam godina uvježbalava s bocom šampona. Jesi li i ti kao mali sanjao o naslovu svjetskog prvaka?

Kad si dijete, maštaš o raznim stvarima. Katkad sam možda želio biti vozač utrka, a drugi dan nešto drugo. Ali ne mogu se sjetiti, bilo je to davno. Moja je obitelj uvijek uživala u utrkivanju i tako smo se kao djeca počeli baviti time.

Roditelji nas nikad nisu tjerali, vjerojatno bi bili sretniji da nismo vozili utrke jer je to bilo vrlo skupo. Ali bilo je dobro za cijelu obitelj i svi su uživali.

Jesi li ikad pomislio "Uspio sam, ostvario sam svoj cilj"?

Čovjek ima ciljeve i nekad ih ostvari, a nekad ne. Kad nešto ostvarite, onda imate drugi cilj i težite nečem drugom. Lijepo je kad možeš postići nešto što želiš, ali to ne mijenja ništa.

Nekoliko sam godina pokušavao osvojiti svjetsko prvenstvo i kad sam naposljetku uspio, naravno da je to bio dobar osjećaj. Ali iduća godina je drukčija, znate? Svaka godina donosi novi izazov, pa je opet sve moguće – može završiti dobro ili loše.

Prošle godine smo počeli dobro, ali nažalost nije završilo tako. Nije riječ o tome da ja to nisam htio učiniti. Da mi se nije sviđalo ili da nisam bio željan uspjeha ne bih bio tu, vrlo jednostavno. Mogu prestati kad god hoću i sve je stvar moje odluke.

Dobro si plaćen da bi bio tu...

Ali novac nije sve. Ne bih radio nešto što ne volim samo radi novca. To ne bi bilo dobro za mene i ne bi bilo dobro za druge. Ima važnijih stvari od brige oko toga što ljudi govore.

Ove ćeš godine navršiti tridesetu. Kad drugi sportaši stignu u tu dob moraju raditi napornije...

Još sam mlad. S trideset vjerojatno još ideš prema gore, a ne prema dolje. Ne mislim da počinješ padati, ili se barem nadam!

Činim slične stvari kao i prije, možda katkad volim spavati više, ali ne mislim da to ima nekakve veze s godinama. Nisam se promijenio, a

ni način na koji vozim nije se promijenio.

Nažalost, nekad je teže dobiti bolid kakav želiš.

Došlo je do velike promjene kad smo dobili samo jednog proizvođača guma jer su gume mnogo nepredvidljivije nego prije. Sad je bolje jer vozimo na slikovima, ali o njima treba još puno učiti.

Jesi si spreman za žrtvu koja je potrebna za pobjeđivanje?

Već sam se žrtvovao. Inače ne bih osvojio naslov. Morate živjeti na određeni način...

Ali ljudi te vide kako se zabavljaš na tulumima i pitaju se živi li na taj "određeni način"...

Pa što? To nije važno. To ne znači da neću biti spreman za posao. Mogu čitati priče i mogu pisati priče. Svatko ima svoj način života i oni ne znaju kako ja živim. Znam li? Oni ne znaju što radim kad sam sâm. Zato sam vam rekao da me ne zanima što drugi ljudi čine ili govore, jer znam što ja radim i to je uvijek funkcioniralo.

FELIPE – PROGNOZER

Ovu sezonu možemo gledati dvojako. S jedne strane, dobro je biti iskusan radi lakšeg privikavanja na nova pravila, a s druge, pak, dobro je biti novak jer ništa ne moraš zaboraviti. Kako vi gledate na to?

Draže mi je biti iskusan. Tada barem znaš sve što se dogodilo prijašnjih godina. Ali uz toliko promjena, svi kao da kreću od nule. Možda zbog iskustva brže naučimo, ali to ovisi. Novak će možda naučiti brže, jer to mu je polazište.

Početak 2008. neki su izjavili da se teškom mukom prilagođavate na vožnju bez nadzora proklizavanja. Kolika je promjena kod novih bolida?

Stil vožnje pomalo je drukčiji, jer bolid slabije prianja, pa ne možemo biti agresivni kao lani, osobito ne na starim gumama.

Novi [glatke] gume dobro prianjaju, pa se može voziti uobičajeno agresivno, ali kad su istrošene, tehnički aspekt vožnje dolazi do izražaja.

S manje potiska na starim je gumama prilično teško upravljati stražnjim krajem, kao i postići dobru stabilnost pri kočenju i ubrzanju.

Što mislite da će biti najveći izazov u novoj sezoni?

Ponajprije pravila. Moram biti siguran da sam posve usklađen s bolidom. Zatim, teško je naslutiti koji će vozač ili koja momčad biti glavni suparnik. Mislim da će McLaren ponovno biti snažan, a možda vidimo i pokoje iznenađenje, ali uvijek treba voditi računa o Kimiju i Alonsu. Trenutačno su to moja očekivanja. (razgovor je vođen prije prve utrke)

ANEKDOTA ZA KRAJ tipičan je primjer Felipeove sklonosti da ruši očekivanja. Kao mladiću u São Paulu, omiljeni vozač nije mu bio sugrađanin Ayrton Senna, nego manje popularni Nelson Piquet. Kako to? "Isprva sam bio velik Sennin navijač. Ali onda sam jednom zamolio za autogram i nije mi ga dao, pa sam se malo razočarao", objašnjava Felipe. "Još sam velik njegov navijač, ali razočarao me svojim postupkom. Uvijek kad vidim neko dijete na utrci, sjetim se toga."

Danas, dok mirno govori o Kimiju, Alonsu i McLarenu, spreman je za još jedan pohod na naslov. Ali nalazi se na kraju dugog i teškog puta na koji je krenuo kao dječak s blokom za autogram. Prošle je godine pridobio mnoge nevjernike i opravdao Ferrarijevo povjerenje. Sudbina mu je 2008. namijenila ulogu dostojanstvenog gubitnika, a sad ga čeka izazov dokazivanja da uspjeh nije bio sretan slučaj. Kad znate Felipeovu životnu priču, lakše je povjerovati da će mu to poći za rukom. Poput svakog čovjeka koji je sve postigao sam, previše je uložio da bi to olako ispustio.



Za čovjeka koji je dobio otkaz nakon prve F1 sezone Felipe je daleko doguran

"Tijekom karijere nerijetko bih morao pobijediti u utrci kako bih uopće mogao nastupiti u idućoj"

KIMI – SRETAN

Možeš li reći da si sretan čovjek?

O da, sretan sam. Da nisam sretan, učinio bih nešto da promijenim život, ali nemam ga razloga mijenjati.

Neki kažu: "Ovdje smo da bi se zabavili, a ne da bi ostali dugo." Misliš li i ti tako?

Činjenica je da možete umrijeti danas ili sutra ujutro. Trebate uživati u životu jer bi mogao završiti za dvije sekunde. Nikad se ne zna. Radim što želim i zadovoljan sam svojim životom. Nemam se na što požaliti.

Što je bolji osjećaj: savršeni krug u Monaku ili skok s deset metara na motornim sanjkama?

Teže je učiniti to u Monaku, to je sigurno. A s motornim sanjkama uvijek možete skakati s velike visine, ovisi samo kako ćete sletjeti...

Čini li te votka sretnim?

Čini li me sretnim? Ljudi se dobro zabavljaju kad iziđu van, mogu piti pivo ili bilo što drugo. To je samo način provođenja vremena s društvom. Neki piju, neki ne – njihova je stvar kako žive svoje živote.

Uživaš li u svojem poslu?

Uživam. Uživam u utrkivanju...

Ali u ovome ne uživaš, zar ne? U intervjuima?

To nije ono zbog čega sam tu. Tu sam da bih vozio i utrkivao se. Ne znam nikoga tko kaže da voli ovakve stvari...

Osjećaš li se drukčije nego prije 12 mjeseci?

Prošle si godine sezonu počeo kao svjetski prvak, a ove godine nije tako...

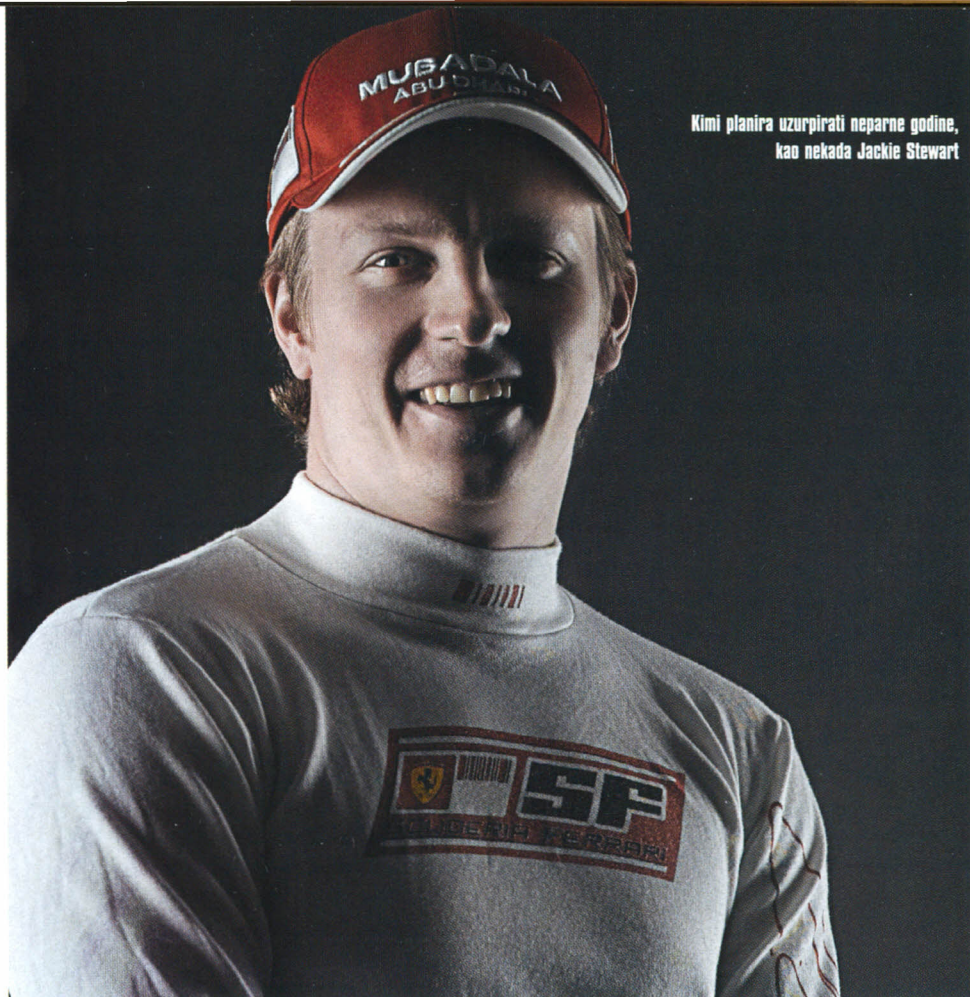
[Smije se] Još uvijek sam prvak, samo ne prošlogodišnji! Prošle godine nisam osjećao da moram nešto dokazivati, a ne osjećam to ni ove godine. Nadam se da ću imati dobru godinu. Vidjet ćemo kako će ići.

ŽIVOT SE NAKON

razgovora s Kimijem Räikkönenom čini mnogo jednostavnijim. I kad malo razmisle, shvatite koliko je to zapravo nevjerojatno. Na kraju krajeva, koliko često vam se neko gledaš promijeni takvom brzinom? Zbog Kimija shvatite i da je zapravo prilično čudno očekivati od nekoga da vam otvori dušu samo zato što daje intervju. Uostalom, zašto i bi kad ga ionako nije briga što vi mislite? Na Planetu Kimi radite ono u čemu uživate, a kad prestanete uživati, više to ne radite. Živite u sadašnjem trenutku i ne brinite se o onome "što ako?" I jednostavno prihvatite da nekad pobjeđujete, a nekad gubite. Protiv takve logike zapravo se i ne može ništa reći.

Kako god pokušate opisati Räikköna i kako god pokušate protumačiti njegove odgovore, uvijek se vraćate na isti zaključak: njegov stav o životu brutalno je jednostavan. Ali poput neobične modernističke arhitekture, ta ogoljelost odiše pravom elegancijom. Kimi samo

Kimi planira uzurpirati nepravne godine, kao nekada Jackie Stewart



"Trebate uživati u životu jer može završiti za dvije sekunde. Nikad se ne zna."

želi raditi ono što mu dolazi prirodno: izaći na stazu i voziti, po mogućnosti sudjelovati u dobrim borbama jer misli da bi sport trebao biti takav. A onda? Pa kao i svaki put, vidjet će što će se dogoditi, krajnje optimističan u svezi bilo čega što sudbina donosi jer je živio onako kako je htio. Koliko ljudi može isto to reći za sebe?

Jedna od prednosti slikova jest i što pružaju gladi, ravnomjerniji i ugodniji oslonac za noge u boksu

EPILOG

Nakon po Ferrari katastrofalnog početka sezone sigurni smo samo u dvije stvari: prva je, dakako, da ova dvojica, iako to pokazuju na posve različite načine, grizu i daju sve od sebe kako bi se čim prije vratili onamo gdje im objektivno i jest mjesto, po talentu ili uloženom trudu: na vrh. A druga je da to mogu učiniti, vrlo brzo – i da ćemo biti jako, jako iznenađeni ne uspije li im to.



KAKO SE PROJEKTIRA F1 BOLID

I najsitniji dijelovi bolida F1 moraju se projektirati u skladu s nevjerojatno preciznim standardima. Ovo je iznenadujuće složena priča o tome kako u Williamsu projektiraju najobičniji bočni retrovizor.

RIJEČI STUART CODLING SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT



Retrovizor za F1 bolid ne možete kupiti u Molydonu. Čak i ovaj, naoko jednostavan mali dio pomno je izrađen, dotjeran i optimiziran, počevši od piksela na računalnom zaslonu, pa do konačnog rezultata od ugljičnih vlakana i aluminijske. Predstavlja samu bit konstruiranja u F1.

Williamsov odjel aerodinamike vrlo je tih otvoreni ured prepun stolova s Lenovovim radnim stanicama. Na inače urednim stolovima mogu se vidjeti specijalističke knjige poput one s naslovom Testiranje u zračnom tunelu pri malim brzinama – treće izdanje i plave registratore s već pohabanim kopijama FIA-inih tehničkih pravila za 2009. Alan Young, čovjek koji zamisli stručnjaka za aerodinamiku pretvara u umanjeni model za testiranje u zračnom tunelu, dotaknuo je stranicu s retrovizorima.

“Kao što vidite, retrovizor je dio koji moramo imati”, rekao je. “Mora biti određene veličine i na određenom mjestu na bolidu i mora odgovarati

vozaču. Tako mora biti i tu ništa ne možemo. Stoga želimo da barem bude aerodinamički neutralan – ne želimo da naškodi performansama bolida – a ako pritom možemo izvući neku korist, tim bolje. Izgled retrovizora je standardan i premda raspoložemo s više oblika, većinom su sasvim bazični.”

Čak i nakon što su stručnjaci za aerodinamiku uz uporabu računalne dinamike fluida (CFD) uspjeli smisliti nekoliko oblika za kućište retrovizora, do završetka je još dug put. Kakva će aerodinamična svojstva imati, ovisi o mjestu ugradnje – što će imati učinak i na performanse dijelova ispred i iza njega. A sve to bez ikakvog razmišljanja o tome kako će se zapravo izraditi.

“Retrovizor valja postaviti u kontekst ostatka bolida”, kaže Young. “Neke ga momčadi učvršćuju izravno na šasiju, druge na bočne usisnike. Kod Ferrarija su postavljeni na vrhu bočnih usisnika, što je dosta odmaknuto od šasije, a prije nekoliko godina Williams je svoje montirao nisko i malo odmak-

nuto i izgledalo je kao da aerodinamički nekako djeluju u sprezi s bočnim usisnicima.

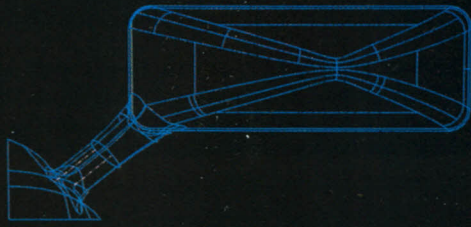
“Uporaba računalne dinamike fluida daje nam preodžbu o ponašanje zračnih struja. Što god stavili na bolid, to istodobno utječe na ostale dijelove uz smjer strujanja i niz njega, premda je to za mene pomalo u domeni crne magije, jer sam konstruktor, a ne stručnjak za aerodinamiku. Moramo također vozaču zajamčiti dobru vidljivost straga, jer i za to postoji test u tehničkim pravilima – vozač mora biti u stanju prepoznati slova ili brojke napisane na komadu kartona na udaljenosti od 10 m iza bolida.

Također, ne smijete zaboraviti da će svaki položaj koji izaberete imati popratne učinke; ako se odlučite za složenu vanjsku ugradnju, onda konačni sklop mora biti dovoljno jak da izdrži vibracije ili ne otpadne, što istodobno utječe na povećanje mase. Odljeli oko toga mnogo raspravljaju, jer konstrukcijskom uredu nema smisla predlagati oblike s kojima ništa neće moći učiniti.”

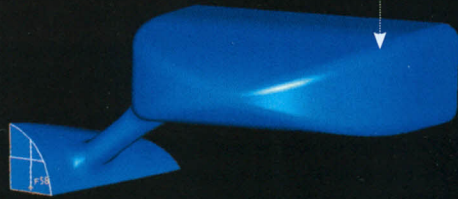
Na monitoru je otvorio pogled na šasiju bolida nalik raznobojnoj slagalici. Jedna od njegovih odgovornosti je sjedinjavanje rada skupina koje rade na aerodinamici u povezani model za testiranje u aerodinamičnom tunelu i nakon toga projektiranje modela u prirodnoj veličini.

U ovoj fazi šasija je podijeljena u zamjenjive dijelove; u aerodinamičnom tunelu montiraju se na privremenu šasiju s okvirom od titanija nazvanu “nosac”. Dio vještine aerodinamičkog modeliranja je u tome da izrađeni dijelovi moraju sjediti na svoje mjesto bez preklopa ili spojeva koji bi mogli dati pogrešne rezultate, a to postaje popriličan problem kad radite s 2500 do 3000 dijelova mjesečno.

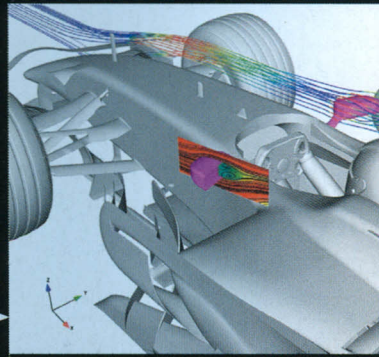
“Promet dijelovima vrlo je brz”, kaže Young. “Brza izrada prototipa pomaže nam da od modeliranja do testiranja prođe samo nekoliko tjedana.



U tehničkim pravilima F1 točno se navodi veličina reflektirajuće površine retrovizora. Računalni mrežni prikaz modela predstavlja prvu fazu postupka projektiranja



Stručnjaci za aerodinamiku smišljaju nekoliko različitih oblika kućišta retrovizora koji se zatim zbog testiranja i procjene u aerodinamičkom tunelu pretvaraju u umanjene dijelove



Računalna dinamika fluida (CFD) omogućuje stručnjacima za aerodinamiku simulaciju zračnih strujanja oko retrovizora, kako bi procijenili utjecaj mjesta ugradnje na ostale komponente bolida

Kad izračunamo dijelove od ugljičnih vlakana ili iverice, to traje mnogo dulje i broj obavljenih testiranja nije ni blizu tome."

U F1 momčadi postoji jasan i pomalo staromodan način razvoja karijere utemeljen na iskustvu. Kad se kao diplomirani inženjer 1999. pridružio Williamsu napustivši zrakoplovnu industriju, u F1 je bila zaposlena samo nekolicina stručnjaka za aerodinamiku: Adrian Newey, Geoff Willis i Eghbal Hamidy. Povećanjem njihova broja, morao se razviti nov upravljački ustroj.

U odjel za aerodinamiku krajem devedesetih stigao je po Willisovu nalogu "kako bi onemogućio stručnjake za aerodinamiku da bez prijekle potrebe stavljaju krila na štapove i slično".

David Wright se prije sedam godina pridružio Williamsovu konstruktorskom uredu; u prvo vrijeme bio je u odjelu kompozita, a nakon toga preuzeo je ulogu konstruktora.

U stjecanju svoje stručne diplome napisao je studiju o svojstvima retrovizora za F1. Poznavanje postupka izrade dijelova ključno je za njihovo konstruiranje.

U konstrukcijskom uredu, okružen raširenim tehničkim nacrtima (uvijek nadohvat stroja za rezanje papira) nazire se retrovizor kao geometrijski definirana površina koju valja pretvoriti u konstrukciju spremnu za kalup. Nakon toga, prije stavljanja na bolid, mora ga se podvrgnuti testu naprezanja.

"Moramo procijeniti koliko je dio otporan, jer je sklon vibracijama", kaže Wright. "Zato smo im dali čvrst model onoga što namjeravamo izraditi i rekli im koji su nam presjeci važni s motrišta krutosti modela.

Model dolazi u obliku parametrizirane površine i ja joj onda određujem debljinu. Imamo predodžbu

o tome koju debljinu treba imati, jer znamo što smo prije radili. Na temelju toga znamo koja su strukturna pojačanja potrebna. Oblik ne mijenjamo osim ako u njega ne moramo ubaciti dodatni komad opreme. Nakon što je oblik potvrđen, izrađujemo komplet uzoraka od kojih ćemo načiniti kalupe, kao i metalne umetke, jer su to dijelovi čija izrada najdulje traje.

Nakon toga počinjem s izradom nacrtu razvijenih površina – svaki dio retrovizora od ugljičnih vlakana mora imati nacrt svakog sloja, koji su odobrili moj šef i inženjeri zaduženi za naprezanje kako bismo bili sigurni da je proizvod dovoljno izdržljiv."

Kao dodatna složenost, u retrovizor se mora smjestiti telemetrijski odašiljač ili TV kamera, što sa sobom nosi određeno ožičenje i veću masu. Jedno od tehničkih pravila na Wrightovom stolu je komplet specifikacija FOM televizije kojim se određuju položaj kamere i način na koji se ostatak opreme uklapa u kućište.

"Oni nam ne daju kameru", rekao je. "Dobivamo samo nacрте s rasporedom opreme. Veliki broj dijelova valja smjestiti u mali prostor. U prošlosti smo čak od odjela za aerodinamiku zatražili da načini dodatnu izbočinu za umetanje dijelova."

I tako se retrovizor konstruira iz dva osnovna dijela, šuplje školjke sprijeda koja je aluminijskim okvirom učvršćena na nosač. Vanjski sloj ugljičnih vlakana oko okvira tako je tanak da ga uopće ne možete vidjeti, a sam nosač ima oblik avionskog krila. Ispod se nalazi pristupna ploča učvršćena s dva šesterokutna vijka.

"Ugrađujemo i krutu dijafragmu, tako da se retrovizor ne okreće prema nosaču", kaže Wright.

"Učvršćena je na nosač i cijelom duljinom kućišta preuzima njegovu krutost. Sve je konstruirano tako da se u slučaju kvara lome vijci, jer njih je lako zami-

ŠTREBERSKI POJMOVNIK KONSTRUKTORA

Brza izrada prototipa

Vrlo brza izrada modela u mjerilu uporabom CAD aplikacija, obično uz uporabu visokotehnoloških metoda poput selektivnog laserskog sinteriranja ili stereolitografija.

Selektivno lasersko sinteriranje (SLS)

Sveti gral brze izrade prototipa: ispalite laser u podlogu od najlonsko-aluminijskog praha i talite ga i gotovo trenutačno stapate u vjeran CAD model.

Stereolitografija (SLA)

Ekonomičniji, ali nešto manje točan oblik brze izrade prototipa u kojem se dijelove izrađuje ispaljujući laser u bačvu s tekućim polimerom.

Nosač

Privremena šasija s okvirom od titanija koja se rabi u aerodinamičkom tunelu.

Izrada modela u prirodnoj veličini

Postupak pretvaranja aerodinamičkog modela u funkcionalni trkaći bolid – od izrade dovoljno krute šasije do utvrđivanja rasporeda unutarnjih dijelova.

Lažni paneli

Dijelovi karoserije koji postoje samo radi upotpunjavanja minimalnih dimenzija navedenih u pravilima.

jeniti. Da zamijenite retrovizor sigurno ne želite skidati strukturni dio šasije.

"Jasno vam je gdje želimo uštedjeti na masi. Od ove tri šupljine u nosaču dvije su za vijke, a treća je za ožičenje. Ona može biti jednake širine kao prethodne dvije, ali mi smo je učinili širom, jer nam donosi uštedu na masi. I nosač je dugačak samo onoliko koliko treba biti."

Gotovi proizvod iznenađujuće je lagan – oko 150 g – i pomisli biste da je izliven u jednom komadu. Ovo je također rezultat znanstvenog pothvata, što je mnogo bolje od višestavnog brušenja u lakirnici.

"Nacrtali smo jedan element s udubljenjem iste debljine, plus sloj ljepila", rekao je Wright. "Ako je kalup dobro načinjen, imat će odgovarajuću debljinu."

To znamo jer obavljamo testiranje prije pečenja, učvršćujući nekoliko slojeva i mjereći ih kako bismo dobili prosječnu debljinu po sloju. Možemo točno predvidjeti dubinu udubljenja kako bi dva osnovna dijela retrovizora pristajala bez neravnina."

Na kraju ovog sveobuhvatnog postupka dobivamo retrovizor. Ugrađen je samo jer pravila tako kažu. Međutim, lagan je, izdržljiv i lijepo načinjen poput bilo kojeg drugog dijela bolida. Tako se to radi u F1 – i tako to rade inženjeri F1. **F1**



KANDIDAT

U BIJELOM KUTU
SJEDI ROBERT KUBICA
– I ODLUČNO
JE NANIŠANIO
OVOGODIŠNJI
NASLOV PRVAKA

RIJEČI JAMES ROBERTS SLIKE SAM BARKER

za zatvorenih vrata garaže broj 29 čuje se komešanje. U garaži, Robert Kubica je na koljenima na sredini privremenog boksačkog ringa, ima stisnute šake i urliče kao medvjed. Atmosfera je mirna, a izrazi na licima promatrača napeti. I onda se Robert počeo smijati. Kad je ustao s poda, prva stvar koju primijetite je da Kubica ima upadljivo držanje. Visok je toliko da djeluje gotovo zastrašujuće kad se nadvije iznad vas. A dok govori, čak ni njegovo besprijekorno ponašanje ne može prikriti čeličnu odlučnost ispod površine.

Drugi je dan sezone 2009., u hladnoj i svježoj Valenciji gdje je nizao kilometre u potpuno novom BMW Sauberu F1.09. Čak i pošto je odradio posao pred kamerama Kubica je veseo i opušten – što go-

vori i o golemom optimizmu njegove ekipe da se novi bolid može boriti za svjetsko prvenstvo.

Kubica se naslonio uza zid garaže i njegovo ispijeno lice odmah se razvedrilo kad je dobio priliku objasniti svoje divljenje prema "sportovima preciznosti" poput biljara ili pikada. Ali njegov koščat izgled stalno odaje suptilne znakove agresivnosti koja obilježava cijeli njegov pristup Formuli 1.

Prošle je godine potvrdio status člana F1 elite i ostvario prvu pobjedu, ali i dalje se žalio da ga je usporeni razvoj njegove momčadi koštao borbe za naslov prvaka. Ali možda je 2009. njegovo vrijeme stiglo. Da sam ja Kimi ili Lewis već bih provjeravao retrovizore u potrazi za hitrim bijelim BMW-om... jer je prevladavajući dojam da je Robert spreman uzeti naslov... ↓

Jesi li psihički i tjelesno spreman osvojiti prvenstvo ove godine?

Neću reći da će ovo biti moja godina, ali dat ću koliko god mogu od sebe, sto posto, kako bi se ostvarilo da 2009. bude moja godina. Prošle je godine prva polovica sezone za nas bila dobra, ostvarili smo prvu pobjedu i ja sam nakon sedam utrka bio vodeći u poretku vozača...

Je li te to iznenadilo?

Zapravo i ne. Bio sam iznenađen što sam u Australiji bio u prvom startnom redu, ali polako smo gubili snagu i to nije pomoglo. Nažalost, u posljednjoj smo utrci izgubili treće mjesto u vozačkom prvenstvu, pa ove godine želimo postići više. Momčad ima vrlo visoke ciljeve i svi rade u istome smjeru. Ako svatko daje svoj maksimum, mislim da možemo ostvariti dobre rezultate.

Prošle godine je BMW skrenuo pozornost s bolida za 2008. i usredotočio se na F1.09, zbog čega ti nisi bio pretjerano zadovoljan. Jesi li to raspravio s njima?

Mislim da nije bilo mnogo za raspravu. Naravno da smo održali sastanke na kojima smo se osvrnuli na prošlu sezonu, ali ja ću se usredotočiti na ovu godinu. Nekađ je vrlo teško razumjeti određene situacije, ali svatko ima drukčije stajalište i ja to prihvaćam.

Tko će ti biti najveći konkurent za naslov? Lewis? Fernando?

Mislim da je još prerano reći. Ove je sezone mnogo ekipa koje bi htjele pobjeđivati; McLaren i Ferrari gotovo će se sigurno boriti za naslov. Mislim da će se i Renault vratiti snažan, a i Toyota ima prilično velika očekivanja. Mi također želimo ostvariti svoje ciljeve. Mnoge momčadi ciljaju vrlo visoko, a zbog velike promjene pravila morate imati sreće da od samog početka načinite stvari kako treba.

Lewis Hamilton kaže da si jedan od vozača koje najviše poštuje. Osjećaš li ti isto za njega?

Lewisa poznam prilično dugo. Dobro znam što može učiniti u trkaćem bolidu. Jedan vikend u Macau bili smo F3 momčadski kolege u Manoru. Nije me iznenadilo kad je došao u Formulu 1 i otvoreno sam rekao da će biti vrlo konkurentan. I bio je. Pokazao je da može osvojiti svjetsko prvenstvo i sigurno će to pokušati ponoviti. Mislim da je lakše kad branite naslov jer u ekipi sve funkcionira dobro. Nije važno želimo li mi pobijediti, moramo biti bolji od svih ostalih i to je naš cilj.

Očekuješ li da nova pravila prirede nekakva iznenađenja ove godine?

[smije se] Očekujem da će Force Indiji dobro ići.

ŠALI LI SE ILI NE? Kubica je poznati igrač pokera i taj osmijeh može biti dvostruki blef. No, ima pravo. Nova aerodinamička pravila, povratak slik guma i dolazak KERS-a veliki su regulatorni prevrati s kojima se ekipe moraju uhvatiti u koštac. Te su promjene bez sumnje unijele dozu nepredvidljivosti i ovogodišnju VN Australije učinile najiščekivanijom utrkom u mnogo godina... a BMW se nada da su raz-

vili najbolji bolid s kojim će premijerni vikend završiti na vrhu poretka.

To i nije nemoguće. Polovicom prošle sezone šefovi iz Münchena i Hinwila donijeli su odluku prebaciti sva sredstva na bolid za 2009. To je naljutilo Kubicu jer je osjećao da je ta odluka oslabila njegove napore da se bori za prošlogodišnji naslov. No zbog dobrog raspoloženja koje je pokazao u Valenciji morate se zapitati je li BMW-ova odluka bila opravdana. Vani na stazi, s jednostavnom aerodinamikom i slik gumama boljeg prianjanja, bolid će sigurno odgovarati agresivnom vozaču poput Kubice. Jedini je problem što on ne misli da će nova pravila imati željeni učinak...

Kakav je bio osjećaj prvi put voziti F1.09?

Bilo je prilično teško procijeniti jer je staza bila u lošem stanju, s vrlo malo gume na asfaltu. Pomoglo bi da je na stazi bilo još 10 ili 15 boli-

hoće li sad biti previše toga na što se vozač mora usredotočiti?

Trenutačno još razvijamo KERS i mnogo je različitih podešenja jer momčad još uvijek procjenjuje različite mogućnosti. Zbog toga sad u vožnji imam mnogo posla s gumbima i moram pogledati prema dolje kako bih znao koji gumb stisnuti i da vidim što se događa. Dosta je složeno, ali kad sezona počne sve će postati automatski.

Misliš li da će zabrana testiranja tijekom sezone biti problem za momčadi?

Da, već od prve utrke u Australiji pa do kraja godine potpuno je zabranjeno testirati, što znači da će biti vrlo važno prije svake utrke napraviti dobar posao u tvornici. Simulacije u zračnim tunelima moraju biti potpuno točne kako bi osigurale da bilo koji novi dio za bolid dobro funkcionira na stazi jer ćemo ga prvi put rabiti

“Zbog uvedenih promjena momčadi ciljaju visoko, ali bit će sretne ako odmah načine pravu stvar”

da. Nova aerodinamika vozaču donosi nekoliko novih doživljaja, ali, ukupno gledajući, bolid je dobro reagirao na promjene postava i procjene koje smo radili. Ova sezona velika je promjena za sve – od dizajnera u tvornici do inženjera na stazi – pa je i izazov velik.

Je li dobar osjećaj ponovno voziti na slik gumama?

Da, naravno. Mislim da su gume s utorima bile pomalo čudne. Svaki bi vozač rekao da mu je drago voziti opet na slikovima i ovo je dobra promjena. Nova krila smanjila su potisak za 40 do 50 posto, ali po suhom straga dobivate nešto prianjanja od guma. Gume za kišu iste su kao i prošle godine, pa će u kišnim uvjetima biti mnogo teže.

Ove godine prednje krilo ima krilce koje vozač u jednom krugu može dvaput podesiti. Misliš li da će to nešto promijeniti?

Iskreno, ne mislim da će prednje krilce biti posebno moćan alat za igranje tijekom utrke. Moglo bi biti korisno ako se gume počnu mrviti ili dođe do problema s ravnotežom – to možete pokušati riješiti dok vozite.

Veća snaga koju donosi KERS također se dobiva pritiskom na gumb na upravljaču –

upravo na utrci – to je nešto što bi moglo biti veliki rizik za svaku momčad.

Jedan od ciljeva novih pravila je povećati broj prestizanja – vjeruješ li da će se to i ostvariti?

Ne očekujem da će se stvari ove godine drastično promijeniti. Uvođenjem novih pravila htjela se povećati zanimljivost utrka, ali problem prestizanja nalazi se negdje drugdje – ne u aerodinamici ili gumama, nego u zoni kočenja koja je vrlo kratka. Zbog novih će pravila bolidi biti udaljeniji jedan od drugog, pa ako zapnete iza drugih bolida, sad barem imate priliku prestizati. KERS bi mogao pomoći, ali samo ako ga momak ispred vas nema. Tako biste mogli imati malu prednost, ali ne očekujem da će Formula 1 odjednom postati poput kartinga. Mislim da nova pravila neće biti ključ promjene sporta.

Kakva je bila tvoja reakcija kad si vidio ove nove bolide čudnog izgleda?

Prije deset godina, kad sam još bio klinac, F1 je predstavljala visoku tehnologiju... tehnologiju koja kao da nije bila s ovog planeta. Gledajući ove nove bolide – to nije visoka tehnologija. Ne znam je li to put kojim trebamo ići. Mislim da je prednje krilo preširoko i to neće pomoći utrkanju. Želimo vidjeti blisko utrkanje, kotač uz kotač, a ako imate bolid jednosjed čije je prednje krilo šire od prednjih kotača, nećete dobiti blisko utrkanje. Vozač će vrlo lako ostati bez tog prednjeg krila – siguran sam da će ekipe proizvoditi više prednjih krila nego prije. Moja nesreća u Kanadi [2007.] dogodila se jer je prednje krilo dodirnilo drugi bolid, otišlo pod kotače i ja sam izgubio kontrolu. Svi će vozači morati dobro paziti.

Što je s branikom na prednjem dijelu bolida, kao u kartingu?

To bi bilo dobro!



“Lako bih srušio Rickyja Hamiltona – otprilike je ovoliko visok”

“Doista volim pikado i druge sportove u kojima morate biti vrlo precizni”



Rukavice su stavljene – ili barem jedna. Unatoč novim pravilima, Kubica ne misli da će se utrkivanje mnogo promijeniti

ROBERT SE SMIJE. On voli karting i ove zime je osnovao novu karting momčad. Zbog zabrane F1 testiranja ove godine to će biti najbolji trening za vozača da ostane u formi, oštar i usredotočen.

Robert je sretan ako može obući trkaći kombinizon umrljan uljem i cijeli dan juriti karting stazom. Nema sumnje da unatoč glamuroznom životu u Formuli 1 ovaj Poljak iz Krakova stoji s obje noge na tlu. On je jedan od momaka; igra poker, voli kuglanje i poštuje prvaka u snookeru Ronnieja O'Sullivanova. Ali je li čuo da je O'Sullivan slomio svoj biljarski štap kako bi se psihički pripremio prije nego što je pobijedio na nedavno održanom turniru?

“Doista?” pita Kubica začuđeno. “Ja nekad poželim udariti svoj bolid... Pokušao sam igrati snooker, ali je preteško. Potrebno je mnogo vremena za treniranje i morate imati strast za igranjem. Ludo je kako igrači uspijevati zadržati koncentraciju tako dugo – to što rade je nevjerojatno.” Osvježavajuće je čuti nekog sportaša – pripremljenog za velike tjelesne zahtjeve Formule 1 – kako veliča vještinu sporta koji i vi ili ja možemo zaigrati u nekom kafiću

“Nova prednja krila su preširoka i ne mislim da će unaprijediti utrkivanje”

nakon nekoliko piva. Pa kad smo već kod toga, je li ikad probao pikado?

“Probao sam, ali nisam baš dobar. Ako budem trenirao, možda ću se moći natjecati u ženskom prvenstvu... Zapravo, gledao sam svjetsko prvenstvo u pikadu prije nekoliko mjeseci. Doista volim sportove u kojima ima mnogo akcije i gdje morate biti vrlo precizni. Prvaci u pikadu, kuglanju ili snookeru svi su vrlo oštromni i psihički moraju biti vrlo stabilni kako bi zadržali koncentraciju.”

Tada smo mu predložili održavanje F1 Racing mini turnira na kraju godine koji bi uključivao discipline poput pikada, snookera i kuglanja, u kafiću po Kubičinu izboru. I nećete vjerovati, pristao je! “Budući da nema testiranja, ove ću godine imati priliku trenirati...” U redu, onda je sve dogovoreno! Naravno, od Roberta Kubice ne biste ni očekivali ništa manje. Nema šanse da pristane sudjelovati u nekom natjecanju a da se za njega ne pripremi. Kakvog smisla ima suočiti se sa suparnikom ako ga niste spremni poraziti? A isto se može reći i za njegov pohod na svjetsko prvenstvo ove godine. Spreman je, psihički pripremljen i nitko ga neće zaustaviti. Jedino pravo pitanje je hoće li kasnije ove godine strelicama za pikado i biljarskom stolu pristupiti kao svjetski prvak u Formuli 1.

UPOZNAJTE SIMONA GILLETTA.

BIVŠI JE MARINAC. NA RASPOLAGANJU MU JE 12 MJESECI DA SPASI UTRKU U VELIKOJ BRITANIJI...

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE GLENN DUNBAR/LAT

Iznad Donington Parka nadvili su se olujni oblaci. Dva JCB-jeva bagera miruju dok radnici lopatama besciljno iskapaju blato. Kiša se slijeva niz stazu od zavoja Craner, lupajući u prozore stare seoske kuće, ali glavnom izvršnom direktoru Doningtona Simonu Gillettu ona ne smeta. Njegov je um prepun arhitektskih nacrti posloženih na stolu ispred njega, jer ono što se nalazi pred njim je budućnost.

Svijet Formule 1 bio je 4. srpnja prošle godine zatečen najavom da je Donington Park osigurao desetogodišnji ugovor za održavanje Velike nagrade Velike Britanije od 2010. Reakcije su izražavale sumnju, čak i izrugivanje. Gillett se, unatoč tome, ne čini uzbuđen.

“Kad zakoračite u novo područje, i u njemu ste dobri, tada vas krivo gledaju. Ali ako zakoračite u novo područje i uzmete najbolje... bit će mnogo onih koji će vas zbog toga htjeti kritizirati. Na moju nesreću, sljedeći odvezeni krug Formule 1 u Donington Parku morat će biti dovoljno dobar kao i posljednji – a vozio ga je Ayrton Senna u jednoj od najboljih utrka svih vremena!”

Naglasio je da nije dio “kluba starih momaka” – prikrivena aluzija na Klub britanskih trkačkih vozača (BRDC) koji posjeduje Silverstone, i koji je prošle godine izgubio pravo na održavanje utrke. Umjesto utrkiivanja, Gillett je sedam godina bio kao marinar, a zatim je utemeljio mrežu softverskih tvrtki kojima je zaradio novac. Ali činjenica je, baš kao i pokazatelj uspjeha, to što utrku nije ukrao Silverstoneu. Umjesto toga, BRDC nije uspio prihvatiti ponuđeni ugovor. Najvažnije, Bernie Ecclestone razgovarao je samo s jednom osobom tijekom pregovora s Doningtonom – za razliku od upravnog odbora i njegovih izaslanika iz Silverstonea.

“Razgovarali smo s Berniejem otprilike godinu dana prije najave. Ugovor smo potpisali u Londonu prošle godine, tri dana prije utrke Velike nagrade Velike Britanije”, prisjeća se Gillett. “Bernie je bio izravan, iskren i vjerojatno jedan od najjednostavnijih ljudi s kojima sam ikad poslovao. Potpisali smo ugovor, rukovali se i on nam je zaželio sve najbolje.”

Otada je predstavljen ambiciozan program, uključujući nekoliko koraka obnove. Prvi uključuje samu stazu i zgrade potrebne za održavanje utrke, čiji je dovršetak predviđen za 31. ožujka iduće godine. Donington ima ugovorno određeni datum održavanja utrke ljeti, kako bi se osiguralo da se ne ponovi katastrofa u travnju, kako se zbilo sa Silverstoneom.



„Je li tko vidio kakve radnike ovdje?“
šef Doningtona šef Simon Gillett nadzire
svoje carstvo

Drugi je korak odvažni plan za razvoj dvokatnog “prodajnog okruženja” i hotela s 300 soba, a obje zgrade bile bi smještene iza glavnog gledališta i nudi le bi “cjelogodišnju arenu” u jedinstvenom parkovnom stilu. Ideja zvuči utopijski, ali Gillett čvrsto vjeruje da može uspjeti. “Uvijek sam tvrdio da ako ne postoje trkaće staze, a razmišljate gdje biste jednu izgradili, tada se kao dobro početno mjesto čini ono u sredini zemlje, uz dvije autoceste, zračne luke i željezničke pruge”, smiješeci se kaže Gillett. “Doningtonova ljepota je u tome što čak i da nema utrka, zračna luka East Midlands neposredno je uz njega. Zračna luka u idućih 10 godina predviđa povećanje prometa od 400 posto. Zbog tog povećanja potrebna je izgradnja takvog kompleksa i prije nego što pomislimo na utrku F1.”

Unatoč dojmljivoj prometnoj infrastrukturi blizu Doningtona, ostaje problem koji kritičari često naglašavaju: posljednjih 2,5 kilometara ceste od autoceste M1 do staze. To je jedan od čimbenika zbog kojih je The Times otvoreno pitao, “Šalite li se?” kad je komentirao planove prošlog lipnja.

Kad su Gilletta pitali kako namjerava procijenjeni broj od 80 000 do 90 000 ljudi dovesti na stazu cestom s dvije trake, njegov je odgovor bio neočekivano iskren: “To je nemoguće.” Namjera da se većina publike na stazu dovede autobusima često je spominjana, no te su priče bile netočne. Namjere su malo drukčije. “Ako 90 000 ljudi pokušate dovesti na Wembley, Twickenham ili negdje drugdje, to neće ići”, počinje Gillett dok objašnjava svoju zamisao. “To je već dokazano. Ono što morate učiniti je razdijeliti promet u komade kojima možete upravljati, kako na dolasku, tako i na odlasku.” Kako će to funkcionirati? “Imat ćemo nešto automobila blizu staze: Berniejeve gosti (osobe kojima se nudi gos-toljubivost službenog Paddock Cluba), naši dioničari i kamperti”, nastavlja Gillett. “Očekujemo da će kampirati oko 30 000 ljudi, a mi ćemo upravljati kampinzima kako bismo stvorili prihod. Očekujemo da će 32 000 ljudi parkirati automobil na jednom od naša četiri parkirališta i do staze stići pješke – ali parkirati možete samo ako u automobilu imate četiri odrasle osobe ili ako ste kupili obiteljsku ulaznicu.” A što je s toliko spominjanim autobusima? “Izostavili smo 60 000 ljudi iz prometne jednadžbe, a kad izdvojite VIP goste, očekujemo samo oko 10 000 do 15 000 ljudi koji koriste javni prijevoz”, zaključuje Gillett. To gotovo zvuči izvedivo – sve dok ne počne padati kiša. “Nadzirat ćemo ono što možemo, olakšat ćemo što možemo, za sve ono što nećemo moći nadzirati, držat ćemo palce.”

Najvažnije u cijelom pothvatu je pitanje novca – i može li Donington doista skupiti novac za održavanje utrke. Važan dio projekta je neobični plan obveznica. Možda se pojavljuje šok zbog nečega

novog, no može li to platiti cijeli događaj? Plan je sličan onom koji se koristi na Wembleyju. Gillett se nada da će oko 5500 ljudi platiti velike svote novca za određene stupnjeve “članstva” s pratećim povlasticama, poput ladanjskog kluba, a članstvo će biti obnavljano svake godine. Na taj način uprava staze izbjegava odgovornost samostalne prodaje obveznica. “Odgovornost za prodaju preuzima tvrtka za obveznice, zato smo to odabrali”, objašnjava Gillett. “To funkcionira tako da mi dobijemo novac unaprijed, njima prepustimo rizik, a oni izvuku korist na kraju. Novac počinje pristizati čim se završe pregovori oko ugovora.”

je utrku iz Velike Britanije ukloniti prošlog srpnja. U zemljama poput Kanade ili Belgije vidjeli ste da ako Bernie želi učiniti nešto, u tome ga ne mogu spriječiti politički pritisci.”

Simon Gillett je trgovac, i to vrlo dobar, a njegovi planovi zvuče vjerojatno i održivo. Ali izrazi poput “određišni marketing” i “marketinška platforma” dovoljni su da otjeraju svakog obožavatelja F1. Gillett je jednom za sebe rekao: „Ako me rastvorite, iz mene neće curiti gorivo. Curit će poslovanje.“ Može li on biti dobar upravitelj najprestižnijeg automobilističkog događaja u Velikoj Britaniji? “Ne naglašavam automobilistički dio svoje prošlosti, ali

“Znam za mjesto gdje prodaju ‘skromne pite’. Kupit ću ih i dijeliti tijekom trkaćeg vikenda”

Partneri Doningtona u tom projektu trebali bi biti tvrtka za međunarodni sportski menadžment IMG i “partner u dugu” – ili banka. Potvrda planova će stići u travnju kad će biti najavljeni potpuni detalji obvezničke sheme – uključujući cijene koje bi trebale biti niže od onih za službeni Paddock Club Formule 1. Od srpnja prošle godine “kreditna kriza” obišla je svijet – a Gillett priznaje da je uzela svoj danak. “Zahvatila je masu dostupnog novca”, on. “Ali u njoj je još ostalo. S druge strane, izgradnja je sad jeftinija. Rezultat je da obveznička shema još uvijek stvara dovoljno novca za razvoj staze. Također, smanjili smo cijene da pomognemo prodaji. Imamo čvrst plan za najgori mogući ishod.”

Zapravo i bolje je da bude što čvršći. Unutar F1 rašireno je mišljenje da je Simon Gillett samo Berniejeva marioneta i da je projekt predodređen za propast – dopuštajući tako Ecclestoneu da utrku premjesti iz Velike Britanije, uz objašnjenje da je zemlji pružio drugu priliku i da je propala, ili da prava na promociju događaja zadrži za sebe.

“Nije tako”, kaže Gillett. “Imamo komercijalni plan koji može uspjeti, a Bernie je to prepoznao. Mogao

utrkivao sam se već s četiri i pol godine”, objašnjava. “Bio sam ovdje na Doningtonu na prvoj utrci nakon ponovnog otvaranja staze 1977. Moj je otac promicao ovdašnja zbivanja. A moj je djed bio mehaničar u utrci 1938. Stoga je dio moje povijesti svakako ovdje.” Najvažnije, čini se da razumije činjenicu da obožavatelji većinom od staze ne zahtijevaju mnogo – ali žele da je ono što se na njoj nalazi izvedeno dobro. “Uvijek raspravljam o hrani, osiguranju i zahodima”, naglašava. “Ne želim da prva osoba koju susretnete na stazi bude zaštitar koji vas ne pušta unutra, što se često događa na automobilističkim utrkama. Ali ako mogu ponuditi dobru hranu i uredne zahode, ljudima ćemo ponuditi dobre, čiste, osnovne objekte koji im odgovaraju. Onda je na vozačima da pokažu što mogu učiniti na stazi.” A očekivanje bolida na stazi najbolji je razlog za održavanjem utrke. Staza će biti izmijenjena i uključivat će nekoliko zavoja s nagibima strmijim od Eau Rougea. Stojeći na Coppiceu – koji će postati posljednji zavoj – po vjetrovitu zimskom danu, promatrajući niz zavoja od Redgatea, niz Craner Curves i kroz McLeans, teško je ne biti uzbuđen zbog planova. Taj će niz biti jedan od najbržih i najspektakularnijih u F1 – a svaki će obožavatelj moći vidjeti barem dva kilometra staze.

Zasad je dovršeno manje od 10 posto radova na obnovi, ali ugovori su spremni i za ostatak. Za izgradnju boksova, primjerice, bit će potrebno samo pet mjeseci. Sumnja će biti sve do završetka projekta, ali Gillett nije zabrinut. “Znam za mjesto gdje prodaju skromne pite”, završava uz dozu ironije. “Kupit ću ih i besplatno nuditi tijekom trkaćeg vikenda. Oni koji nas žele kritizirati, neka to slobodno čine. Ali odbijam biti potučeni. To je jednostavno tako.”



Obnova staze mora biti završena do 31. ožujka. Čak je i legendarni Dunlopov most žrtvovan

{ VI POSTAVLJATE PITANJA }

NELSON PIQUET

Bit ćete svjedoci F1 vozaču koji o svojem momčadskom kolegi, svojem šefu i cijelom gradu Parizu govori vrlo iskreno. Ali ne isključuje ideju da bude sluga Flavija Briatorea.

RIJEČI JAMES ROBERTS
SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

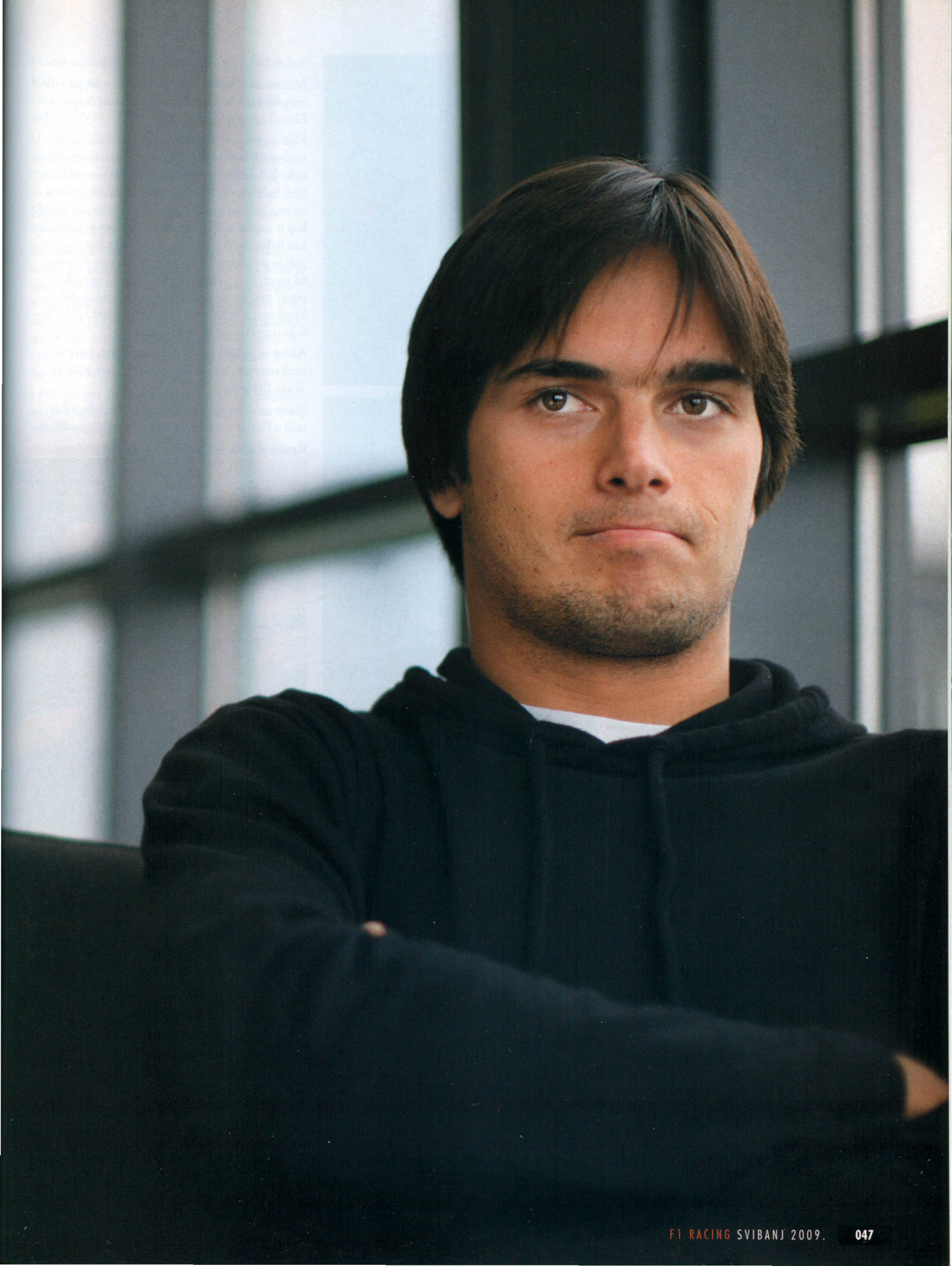
Avion Nelsona Piqueta parkiran je na pisti nama zdesna. Ispravno ste pročitali – njegov avion. Došli smo na susret s Piquetom mlađim u prostrani odlazni terminal Zračne luke Oxford i uvjeravaju nas da je to savršeno mjesto za suočavanje Nelsona s teškom paljbom pitanja kakvu mogu prirediti samo čitatelji najprodavanijeg GP časopisa. "Ne brinite, ovdje će biti tiho – ovog popodneva više nitko ne leti", kažu zaposlenici aerodroma.

Ovo je luksuz: nema redova, nema muke, nema zbrke i nema dogovorenog reda letenja. Nelson jednostavno može odletjeti kad je spreman, a kada bude, ide ravno u Barcelonu na dodatno testiranje Renaulta R29. No prije toga, gospodin Piquet ima još hitnih stvari za obaviti... kad je vidio muhu kako mu je prozujala pored ušiju i sletjela na prozor pored njega, dohvatio je putnu brošuru, smotao ju i zgnječio kukca. Bez uzrujavanja. Očigledno nije raspoložen za besmislene razgovore. Možda

ste kritizirali njegove nastupe u 2008., ali nakon što pročitate ovo, nema šanse da ćete ga moći optužiti da nije pokazivao emocije...

Čak ste i vi priznali da vaša prva sezona u F1 nije bila onakva kakvoj ste se nadali. Jeste li ikad pomišljali da vaš ugovor za 2009. neće biti obnovljen? *Gregory Haines, Španjolska*

To je nešto o čemu uvijek brinete, posebice kad imate lošu utrku. Mislim da dobri vozači sve to





Nelson Piquet stariji (lijevo), koji je jednom Nigela Mansella nazvao "vozačem drkadžijom", savjetuje sina kako da provocira protivnike. Dobro, pretjerujemo, nismo baš posve sigurni da to čini, iako se ne bismo ni kladili protiv.

moraju zaboraviti i odvoziti bez takvog pritiska. Prošle sam godine očito bio malo zabrinut, ali mislim da sam odvezio najbolje što sam mogao. Ipak, imati Flavija kao šefa nije lako...

Kakav vam je savjet dao otac otkad ste napredovali u F1? Gus Cameron, Velika Britanija

Da budem iskren, Flavio je prilično težak. Po pitanju nekih čudnih stvari, primjerice jer ne želi da se ljudi motaju po stazi. Stoga izbjegavam dovoditi ljude na stazu. Moj otac je prošle godine došao na posljednje dvije utrke. Čak i ako ste bili F1 vozač, teško je davati savjete kada gledate TV na drugom kraju svijeta. Kada bi dan za danom mogao gledati lica ljudi, bilo bi mu lakše pomoći.

Ispunite praznine: jednog dana volio bih voziti za _____ zbog _____.

Suzana Lepčić, Hrvatska

Dobro pitanje. Zapravo nije stvar za koju bih momčad volio voziti. Želio bih se osjećati... dobrodošao i da me poštuju. Imam odličan odnos sa svojim mehaničarima – šalimo se cijelo vrijeme. Prošli tjedan smo imali borbu žlicama i uskoro će vjerojatno osvanuti na YouTubeu jer su ju snimili. Ja sam na početku svoje F1 karijere, imam prilično dobrog momčadskog kolegu i momčad je okrenuta njemu, a želio bih situaciju gdje momčad gleda prema meni.

Je li vam bilo teško kada su vas 2008. kritizirali sa svih strana? Radek Aleš, Češka

Da, bilo je, ali sranja se događaju i naučite izvući najbolje iz toga. Uz malo testiranja što sam imao, ova godina neće biti laka. Zbog novih sustava Fernando je želio testirati većinu vremena, a momčad želi da on testira jer smatraju da on može brže razviti bolid. Stoga ja imam još dva dana testiranja prije Australije, a prije toga sam imao dva dana suhog treninga. Ove godine neće biti lako, ali nadam se da će bolid biti dobar.

Volite li zbijati praktične šale kao i vaš otac? Simon Moriarty, Australija

Da, kad upoznam ljude, šalimo se, kao s mehaničarima. Najbolje je pitati njih, ali mislim da sam zabavniji od prijašnjih vozača.

Da se utrkujete protiv svojeg oca, tko bi pobijedio i zašto? Leigh Ransome, Velika Britanija

To je teško pitanje. Kad je riječ o razvoju bolida, moj otac je vjerojatno bio dvadeset puta bolji od mene. U odnosu na prošlost vještine vozača su se promijenile. Kad je moj otac bio u F1, veliku ulogu imalo je iskustvo – ako ste čuli buku u mjenjaču ili motoru morali ste znati što nije u redu. Danas vam momčad kaže da dođete u boks jer znaju da nešto neće biti u redu za 30 sekunda.

Flavio Briatore: Uvijek pošten? Uvijek potpora? Andy Beaux Bottomley, Velika Britanija

Ne uvijek. Zna biti prilično grub i morate biti sposobni ignorirati prave stvari, usvojiti prave stvari i sve dobro prosuditi.

Ayrton Senna: što osjećate kad vam na pamet padne njegovo ime? Jenny Pendragon, Poljska

Zapravo, ne mnogo. Jedini trenutak kojeg se sjećam bila je nesreća i to je bio šokantan trenutak. Tada sam bio mlad – osam ili devet godina. Pratio sam F1, ali ako je postojao izbor programa s kartingom i programa s F1, izabrao bi onaj koji prikazuje karting. F1 je bila odlična, ali karting je bio moj život. Od Senne, nesreća je posljednja stvar koju pamtim. Nisam bio na njegovu grobu u Sao Paulu.

Koja je bila prva F1 utrka na koju ste došli i po čemu je bila posebna? Shambus McClure, SAD

Prva posebna utrka koju pamtim bila je prije desetak godina kad smo bili na odmoru. Moja majka je prijateljica Flavija i Naomi Campbell – bio je srpanj i utrka u Austriji. Imao sam 14 ili 15 godina. Flavio me pitao želim li ići i odgovorio sam, "Da, naravno!" Ne biste vjerovali – u njegovom smo avionu bili samo nas dvojica. Odsjeo sam u njegovoj sobi, išao s njim na stazu i brinuo se za mene cijeli vikend, poput oca. Bilo je stvarno posebno, odličan vikend. U početku je bilo vrlo

čudno kad mi je deset godina kasnije postao šef.

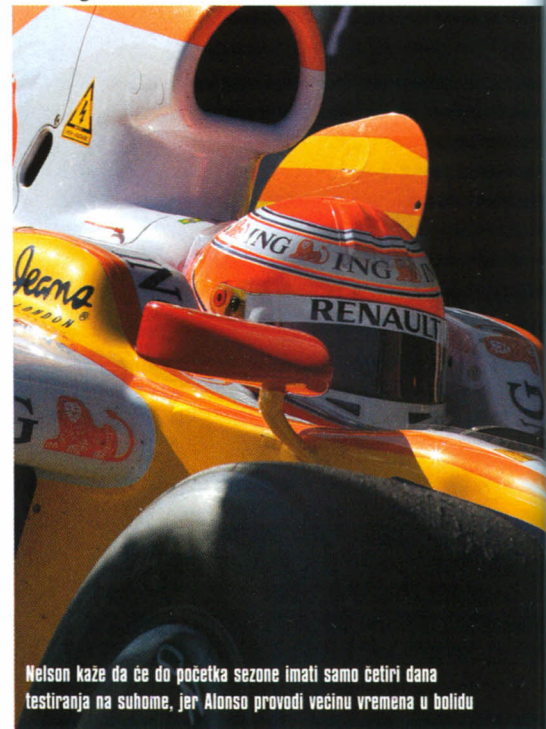
Mislim da je vaš otac bio odličan vozač, ali vrlo arogantan. Mislite li da ste i vi takav? Sergio Flores Lopez, Meksiko

Nije me briga što ljudi misle o mom ocu i ako svoje mišljenje prenose i na mene. Moj je otac živio kako je želio i govorio ono što je htio – možda su ljudi ljubomorni što nisu uspješni onako kako je on bio. Još je uvijek uspješan, on je jedini F1 vozač koji je napustio F1 i zarađuje više nego prije. Radi kao luđak, od 8 ujutro do 10 navečer, kao trgovac putuje po cijelom Brazilu. Prokletio sam ponosan na njega. Ima sedmero djece, ženio se nekoliko puta i ima sav taj nered oko sebe, ali svi su dobro. Ljudi mogu kritizirati, ali ako pogledaju koliko je toga napravio, to je nevjerojatno.

Ako ove godine pobijedite Fernanda, hoće li otići uzrujan, kao iz McLarena? Mark Killelay, Velika Britanija

(Smije se) Ne znam. Ljudi govore da već dugo želi otići u Ferrari – možda će pronaći ispriku za odlazak.

Kruže glasine o uličnim utrkama u Londonu,



Nelson kaže da će do početka sezone imati samo četiri dana testiranja na suhome, jer Alonso provodi većinu vremena u bolidu

Rimu i Parizu. Kad biste za utrku mogli odabrati jedan grad, koji bi to bio? Debbie Ryan, Velika Britanija

Hmmm. Pariz nije mjesto na kojem uživam. U Rimu nisam nikad bio. London bi bio hladan i kišovit. Mislim da bi svako od ovih mjesta bilo prilično uzbudljivo. Više volim brze staze – što brže to bolje. Stvarno mi se sviđalo u Valenciji.

Vaš je otac tijekom godina bio u vezi s nekoliko prekrasnih žena. Je li to nasljedno? Heath Richards, Južna Afrika

Da, pomalo... Mislim da sam ja ozbiljniji. Otkad sam stigao u Veliku Britaniju imao sam nekoliko ozbiljnih veza. Između uvijek postoje tulumi, nekoliko cura i tako to... Volim biti u vezi – ne znam hoću li se razvoditi četiri puta ili ne, ali bolje se osjećam kad sam s nekim. Uz život kakav

“Imati Flavija za šefa nije lako. Da budem iskren, prilično je grub”

imamo u F1, ako imate nekoga uza se, to bolje.

Kakav je vaš odnos s ostalim brazilskim vozačima poput Felipea Masse i Rubensa Barrichella? Nick Jeffrey, Indonezija

U redu je. Ne bih rekao da je nešto posebno. Oni su stariji od mene, oženjeni – imaju drukčiji način života. Iz različitih smo gradova – Felipe i Rubens su iz istog grada, što je vrlo važno u Brazilu.

Zašto vam je 2008. bila loša? David Edwards, Velika Britanija

Mislim da je to bila mješavina svega. Malo loše sreće, plus neke pogreške koje sam načinio. Bolid je bio vrlo težak za vožnju, a prioritet oko strategije i svega uvijek je imao Fernando. Ako pogledate kvalifikacije i Q2 nisam imao sreće, u nekim prilikama gubio sam za samo 0,2 s i to je pokvarilo cijelu utrku. Tako da to nije bila dobra godina, bila je mješavina svega.

Ljudi govore da sta namjerno izletjeli u Singapuru. Je li to bila strategija momčadi? Mathieu Viletton, Francuska

(Smijeh) Da, želio sam se ubiti kako bih pomogao Fernandu da dođe na podij. Vozio sam brzo i izvratio se. Momčad je pozvala Fernanda u pravom trenutku. Meni se događaju sranja, a on ima sreće. Kao i u ovogodišnjem predsezonskom testiranju!

Vaš je otac bio odličan vozač, ali znao je biti prost. Da li to dijelite s njim? Albert Hofman, Nizozemska

Pa, još nisam imao potrebu biti takav prema momčadskom kolegi. Ali ako ću ikada imati, imam dobrog učitelja.

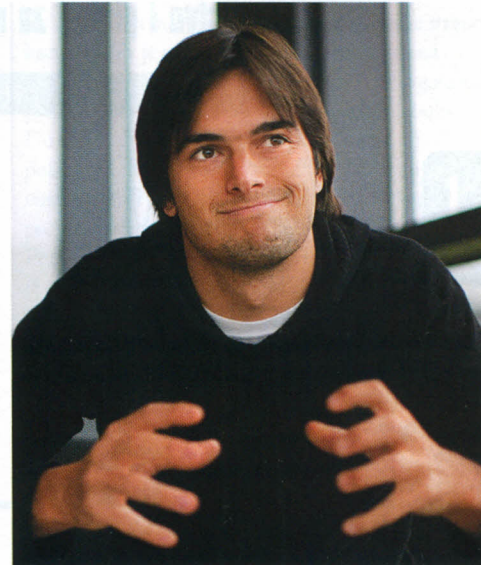
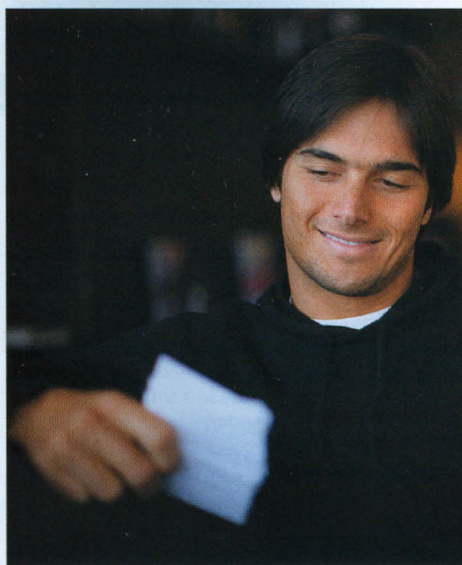
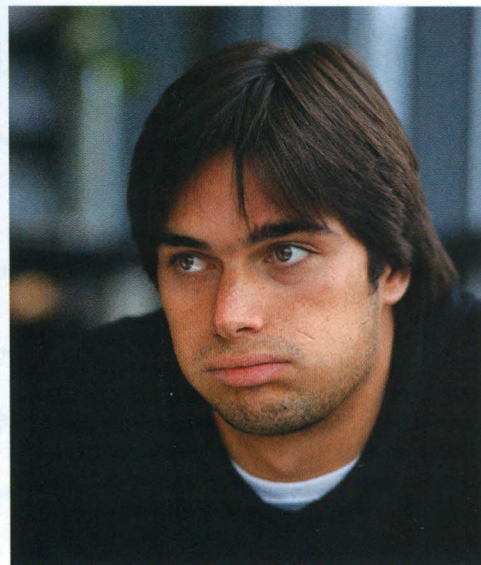
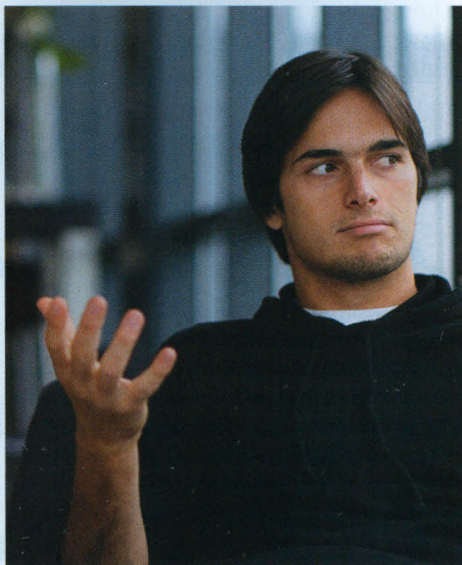
Jeste li ikad razmišljali o napuštanju F1 i započinjanju karijere modela? Agne Lazauskaite, Litva

Neeeee.

Da li biste dva mjeseca bili Flavijev sluga, kad bi vam obećao petogodišnji ugovor? Karlo Vukosovic, Mađarska

(Smijeh) Ovisi kakav sluga.

Kad biste imali priliku igrati za Brazil na sljedećem svjetskom nogometnom prvenstvu, ali



“Ljudi govore da Alonso već dugo čeka da prijeđe u Ferrari”



Piquetovo izlijetanje u Singapuru mnogo je značilo za Alonsa. “Meni se događaju sranja, a on ima sreće”

da se morate odreći F1, što bi ste odabrali? Kevin Ayres, Velika Britanija

Mrzim nogomet. Željeli su da sudjelujem na nekom događaju u Australiji i rekao sam, “Trčat ću maraton, ali neću igrati nogomet.” Uzrok tome je moj trener s kojim sam živio kad sam došao u Veliku Britaniju. Bio je lud za nogometom – to me izluđivalo. Izgubio sam sav interes. Trenirali smo cijeli dan, a navečer bi našao sat vremena za odlazak na nogomet. Zatim bi se vratio kući i gledao nogomet na TV-u ili na internetu. To nisam mogao podnijeti.

Eddie Irvine je rekao kako je biti u Ferrariju s Michaelom Schumacherom kao da vas netko četiri dana bejzbolskom palicom udara po glavi. Kako biste to opisali s Alonsom? Richard Ralf, Velika Britanija

Pa, možda vrlo slično! Da, vrlo je teško. Rekao bih gotovo poput toga.

SLIKE: XPB.CC

Od građevinske zaštitne kacige do istinskog spasitelja života

EVOLUCIJA F1 KACIGA

Svoj su put otpočele kao zaštita za frizure, no postale su obvezno zaštitno sredstvo i platno za neke od najpoznatijih dizajna u F1

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE TED HUMBLE-SMITH

Danas nijedan vozač ni u snu ne bi pomislio da sjedne u bolid bez kacige. No, nije oduvijek bilo tako. U ranim danima F1, kape od tkanine bile su uobičajene i služile su kako bi frizura vozača ostala nepromijenjena. Tada se nije toliko pozornosti posvećivalo sigurnosti vozača, jer neki su vozači stazom jurili brzinama do 320 km/h u kratkim majicama.

Prve krute kacige počele su se koristiti 1920-ih, a postoje čak i zapisi o američkim vozačima koji

su komunicirali s boksom putem radija 1930-ih i ta je komunikacija bila prenošena na državnoj radiopostaji. Nevjerojatno, no kacige su sve do početka 1960-ih bile opcijski dodatak, premda ni tada nisu služile ničemu, osim kao zaštita u slučaju kiše i od letećih kamenčića sa staze.

Od 1968., kad je prvi put na službenoj utrci korištena zatvorena kaciga, tehnologija izrade stalno je evoluirala. Usporedo s time, glavno rukovodeće tijelo F1 počelo je postupno regulirati kvalitetu dizajna kaciga i donosilo je sve strože

propise koji su trebali pridonijeti boljoj sigurnosti. Danas postoje standardi za svaki dio kacige. Suvremena F1 kaciga, najčešće načinjena od ugljičnih vlakana, profinjeno je izrađeni komad vrhunske tehnologije, baš kao i svaki dio bolida. Usto, masa joj je samo oko 1,1 kg.

Fotografije na sljedećim stranicama – od pljesnive zaštite za glavu Alberta Ascarija do Schumacherove zatvorene kacige iz sredine 1990-ih – prikazuju koliko su skromne zaštitne kacige napredovale tijekom pola stoljeća.



Alberto Ascari 1955.

Svi obožavatelji utrka 1950-ih povezuju ovu svijetloplavu kacigu s Albertom Ascarijem. Taj je Talijan bio poznat po svojem praznojvjerju (primjerice, ako bi u vožnji nekamo nalletio na crnu mačku, skrenuo bi i krenuo duljim

putem). Usto, vrlo je pomno pazio da nitko ne dodirne njegovu kacigu, čak ni supruga Mietta nije smjela nositi kutiju u kojoj je držao kacigu. "Jednog mi je dana zatrebao komadić vate da začepim uši i stoga sam otvorio njegovu kutiju", prisjetio je Luigi Villorresi, prijatelj i trkaći mentor. "Na vrhu je bio par rukavica koji sam pažljivo maknuo. Zatim sam uzeo komad vate i sve vratio onako kako sam i našao. Alberto je u boksevima otvorio kutiju i rekao: "Hej! Tko mi je dirao stvari?" Kacigu je načinila tvrtka Herbert Johnson, tada najčešći izbor vozača utrka. Smještena u londonskom New Bond Streetu, ta je tvrtka za bogate i poznate utemeljena 1889. kad je istoimeni vlasnik



Zastrašujuće praznovjerni Ascari nikome nije dopuštao da mu dira kacigu, čak ni supruzi

popravio cilindar princa od Walesa (kasnije kralj Edvard VII.), koji je vjetar otpuhao tijekom jahanja. Kacige te tvrtke koristile su se i kad je Stirling Moss 1962. doživio nesreću zbog koje je završio karijeru. Ascarijeva kaciga, načinjena od oblikovane smole, postavljena je na kožnato "ležište" koje je sprječavalo dodir glave s vanjskom školjkom. Sa strane su bili i štitnici za uši no, zapravo, te kacige nisu bile mnogo bolje od podstavljenih predratnih inačica, pa su služile uglavnom kao zaštita od letećih predmeta. Nevjerojatno je lagana – samo 667 grama, odnosno gotovo dvostruko manje od suvremenih kaciga. Ascarijeve zaštitne zrakoplovne naočale načinila je tvrtka Polaroid, premda su tada neki vozači poput Mikea Hawthorna imali vizire za zaštitu lica.

Četiri dana nakon što je odletio u more tijekom VN Monaka, Ascari je poginuo za testiranja u Monzi 26. svibnja 1955. Na glavi je nosio kacigu koju je posudio od Eugenija Castelottija jer je njegova bila na zamjeni podbradnog remena oštećenog u nesreći u Monaku. Antonio, njegov otac, poginuo je 23 godine ranije, također 26. u mjesecu i obojica su imali 36. godina u trenutku smrti. Naposljetku je Alberta njegovo praznovjerie, ili možda usud, konačno sustiglo.



Graham Hill 1966.

Tijekom 1960-ih personalizirane kacige bile su uobičajene, a prepoznatljiva kombinacija tamnoplave s bijelim trakama govori da je riječ o kacigi Grahama Hilla. Korištene boje pripadaju Londonskom veslačkom klubu – osam bijelih traka simbolizira osam vesala u osmercu. Hill je 1952. postao članom tog kluba i veslao je u 20 završnih natjecanja između 1952. i 1954. (bio je glavni veslač, odnosno onaj koji određuje ritam). Usto, klupski čamac je predvodio u osam Henleyjevih regata. Damon, Grahamov sin i svjetski prvak F1, tijekom karijere također je na kacigi nosio očeve boje. Sama kaciga, rad tvrtke AMA, bila je standardnog, otvorenog dizajna, načinjena od stakloplastike. Načinjena je da je se nosi sa zaštitnim naočalama, premda je Hill 1964. eksperimentirao i s neobičnim rotirajućim diskom ispred naočala (taj se uređaj i danas koristi u motociklističkim i karting utrkama). U usporedbi s Ascarijevom kacigom, Hillova je nudila bolju bočnu i stražnju zaštitu, no bila je gotovo dvostruko teža. Unutarnji dio bio je

podstavljen spužvom presvučenom kožom, a zahvaljujući druckerima vizir se mogao skidati. Između 1963. i 1965. Međunarodna sportska komisija (CSI) obvezala je vozače da tijekom utrka nose zaštitne kacige i vozačka odijela, no zatvorene kacige pojavile su se tek nakon nekoliko godina. Otvoreni dizajn imao je očita ograničenja – Alan Stacey, Lotusov vozač, poginuo je 1960. na Spa nakon što ga je u lice pogodila prica.

Naposlijetku su se pojavile zatvorene kacige i jednu je takvu tvrtke Bell Star 1968. nosio Dan Gurney na utrci Indianapolis 500. Kad se Gurney sa zatvorenom kacigom pojavio na VN Kanade na stazi Mosport Park, nastala je poprilična zbrka. Tada, početkom 1970-ih, Bell Starove kacige mogle su se kupiti u poznatom Les Lestonovom londonskom trgovačkom središtu automobilstičkom i motociklističkom opremom za oko 30 funti.



“Nego, momče, gdje je ostatak kacige?” Do 1960-ih kacige su napredovale, no zatvoreni modeli pojavili su se tek nekoliko godina kasnije



James Hunt 1976.

Kaciga je kasniji Bell Starov model iz 1976., a nosio ju je James Hunt u sezoni kad je osvojio naslov prvaka. U tom su razdoblju Bellove



kacige bile poznate po iznimno uskom otvoru za gledanje, no ova je kaciga imala i čičak traku oko vrata koju je Hunt učvršćivao za vatrostalnu “kragnu” koja mu je štitila vrat. Usto, s desne strane kacige vidljiv je rani sustav radijskog interkoma izravno spojenog u bolid, koji je vozaču omogućavao komunikaciju s momčadi kad bi se vratio u boks. Do 1976. svi viziri kaciga bili su načinjeni od polikarbonatskih ploča. Propisi o izradi sigurnosnih vizira pojavili su se 1968., no razlog zašto je taj propis proveden je nesreća Helmuta Marka na VN Francuske na stazi Clermont-Ferrand 1972. Naime, staza je kružila oko ugaslog vulkana i površina joj je bila prepuna sitnih kamenčića. Bolid ispred Markovog katapultirao je jedan od kamenčića, razmrskao mu vizir i oslijepio ga na lijevo oko. Ta je nesreća okončala Markovu karijeru i ubrzo su viziri od polikarbonata postali standard, kao i, vjerojatno, vrlo uzak otvor poput ovoga na ovoj Bell Starovoj kacigi. Cijela kaciga teži gotovo 2 kg (dvostruko više od suvremenih kaciga od ugljičnih vlakana), načinjena je od stakloplastike i podstavljena polistirenom. Takav dizajn nudio je vrlo malu zaštitu od udarca, jer je u slučaju sudara kombinacija školjke kacige i podstave prenosila g-sile izravno na glavu vozača. Službeni standardi dizajna kacige odobreni od strane FIA-e pojavili su se tek 1977. Huntova kaciga ukrašena je bojama Wellingtonskog sveučilišta koje je pohađao i na kojem se isticao kao trkač krosa i igrač skvoša. Sve to bilo je samo nagovještaj njegove individualističke prirode koja je čučala ispod vanjske ljuštore bezbrižnosti javnog obrazovanja.



Huntova kaciga imala je vrlo uzak otvor radi bolje zaštite lica – ili da ga spriječi da tijekom utrke puši

Nelson Piquet 1982.

Potkraj 1970-ih i početkom 1980-ih kacige francuskog proizvođača GPA bile su vrlo popularne. Tvrtku je 1960-ih utemeljio trkaći vozač Michel Finquel koji se zasitio gubitka prijatelja u nesrećama zbog nedovoljne zaštite za glavu.

Glavna razlika između GPA-ovog i klasičnijeg Bell Starovog dizajna kaciga bila je nepostojanje podbradnog remena. Umjesto remena, GPA-ove su kacige imale štitnik za bradu koji se mogao skinuti pritiskom na dva narančasta gumba vidljiva na Piquetovoj kacigi. Štitnik se spuštao prema dolje i okrenuo oko osovine na prednjoj strani, tako da je vozač mogao najprije staviti kacigu, a zatim je bolje učvrstiti nego standardnim remenom. Danas bi takav sustav bio nezakonit jer štitnici za bradu moraju biti neodvojivi dio kacige. Ta je kaciga otprilike 300 grama lakša od Huntove, šest godina starije.

Priča kako je Piquet dizajnirao prepoznatljivu kacigu s oblicima kapi vode tipična je za njega. U prvim danima karijere Piquet je običavao sam bojiti kacige i njegove crvene suze zapravo su



Do 1980-ih kacige su postale lagane. Piquet je jednom svoju kacigu s dizajnom kapi iskoristio kao zaštitu u tučnjavi

narančaste. Naime, Piquet je jednog dana otišao kupiti boju u spreju, ali nije mogao naći narančastu i impulzivno ju je zamijenio crvenom te je tako rođen jedan od najpoznatijih dizajna kaciga iz 1980-ih. Kapi su se uvijek nalazile na plavoj i bijeloj boji kaciga momčadi Parmalat Brabham, sve dok Piquet 1988. nije promijenio boju kapi u žutu, kako bi odgovarale bojama Camela, novog pokrovitelja Lotus.

Usto, Piquet je na Hockenheimu 1982. pronašao novi inovativni način korištenja zaštitnih kaciga. Tada je vodio u utrci s prednošću od 26 sekunda, pa je za krug dostigao Čileanca Elisea Salazara u ATS-ovom bolidu. U sljedećem zavoju bolidi su se sudarili i između njih je započela tučnjava. I danas nikome nije jasno kakvu štetu šake mogu doista nanijeti zaštitnoj kacigi.



Michael Schumacher 1994.



Važna prekretnica u sigurnosti F1 zbila se 1994. nakon kobnih nesreća Rolanda Ratzenbergera i Ayrtona Senne u Imoli. Premda se tada govorilo da je Sennin vizir probijen dijelom ovjesa, što je uzrokovalo pogubne ozljede glave, profesor Sid Watkins je to osporio izjavom da je Senna preminuo zbog, po njegovu mišljenju, traume nastale snažnim udarcem tupog predmeta u glavu.

Odmah su odobreni propisi o kacigama u skladu sa zahtjevima triju najstrožih testnih ustanova – Snella, BSI-ja i SFI-ja. Usto, i FIA je odlučno reagirala i zabranila je slušalice u kacigama i maksimalnu masu kacige ograničila na 1800 grama.

Primjerice, Schumacherova kaciga na fotografiji teži nešto malo više od 1400 grama. Usto, ta je kaciga bolje podstavljena od onih ranijih gen-

eracija, te je vidljivo vitkija i aerodinamičnija. Štoviše, Schumacher je za kasnije modele primijenio postupak aeroprofiliranja kako bi poboljšao dotok zraka do motora. Glede dizajna, Schumacherova izvorna kaciga je prilično



Nakon pogibija Senne i Ratzenbergera 1994. uvedeni su mnogo stroži standardi izrade kaciga

jednostavna – bočno i straga su boje njemačke zastave, a na vrhu je plavi krug i zvijezde. Kasnije je u Ferrariju plavi krug pretvoren u crveni i taj je estetski dodatak, zanimljivo, kopirao Fernando Alonso prošle sezone.

Usto, i tehnologija izrade kaciga je uznapredovala u 15 godina nakon Sennine smrti. Najveća prekretnica zbila se 2004. kad je FIA predstavila propis FIA 8860–2004 koji je i danas standard za homologaciju kaciga.

Novi standard osmišljen je u britanskom Laboratoriju za istraživanje prometa. Kaciga načinjena prema tom standardu i izrađena od ugljičnih vlakana povećala je sigurnost pri udaru za 50 posto i bila je 20 posto lakša.

Danas samo nekoliko tvrtka izrađuje kacige koje zadovoljavaju taj najstroži standard za kacige na svijetu. **FO**

VRLO MALO TOGA MOŽE PODNIJETI TEMPERATURU OD 830 °C...



... ALI F1 KACIGA TO MOŽE

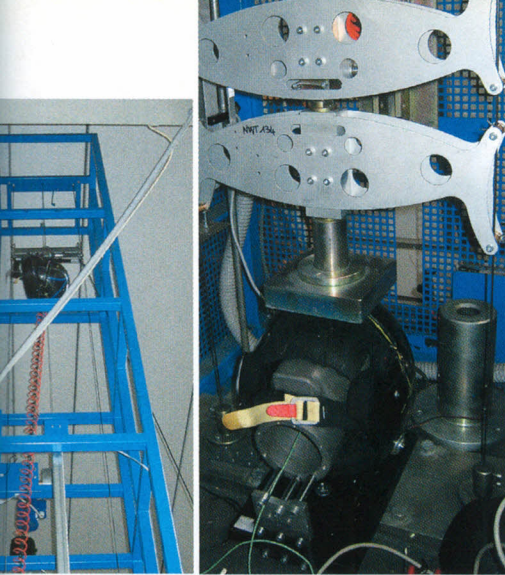
To je samo jedno od iznimnih obilježja suvremenih vozačkih kaciga u F1 koje su, prije približavanja bolidu ili zidu od guma, podvrgnute najrigoroznijim testiranjima

Najvažniji brojevi u životu bilo kojeg vozača F1 su 8860–2004. Ti su brojevi važniji od vremena krugova, visine podvozja ili bilo kojeg drugog podatka. Usto, velika većina vozača vjerojatno ni ne zna što oni znače. FIA-in standard 8860–2004 (koji je stupio na snagu u srpnju 2004.) niz je testiranja koja jamče da svaka F1 kaciga vozaču nudi najveću moguću razinu zaštite tijekom sudara. Utrošeno je gotovo desetljeće na razradu sadržaja na kojem se standard temelji i koji nadilazi standard SA-2000 američke Zaklade Snell.

“Kad se prvi put 1995. raspravljalo o standardu, inženjeri su slijegali ramenima i govorili da je to neprovedivo”, prisjetio se Stéphane Cohen, izvršni direktor tvrtke Bell Racing Europe. “Danas je to stvarnost i prikaz najsuvremenije tehnologije.”

Tvrtka Bell bila je prva koja je certificirala kacigu koja je udovoljavala FIA-inom standardu i trenutačno proizvode 6 od 16 certificiranih modela. Ugljična vlakna korištena za vanjsku školjku kacige ista su kao i ona korištena za spoj krila i trupa novog Boeinga 787. Drugim riječima, vrhunska tehnologija.

Testiranje po standardu 8860 obuhvaća 10 testova otpornosti na udarce i zahtijeva šest kaciga. Usto, na svijetu postoje samo tri lokacije kojima je dozvoljeno testiranje, uključujući i Laboratorij za istraživanje prometa u Velikoj Britaniji. Unutar svake kacige stavlja se kalup oblika ljudske glave mase 5 kg, kao i senzori za mjerenje nastalih sila. Kaciga je zadovoljila na testiranju ako u nijednom trenutku najveće ubrzanje kalupa ne premaši 300 g. Usto, školjka i vizir testiraju se na probijanje. Na školjku se baca šiljasta metalna šipka mase 4 kg, a na vizir se s udaljenosti od 6,75 metara ispucava



Prije testiranja na udarce u Laboratoriju za istraživanje prometa (dolje lijevo), Bell najprije kacige testira u svojoj tvornici (gore lijevo). Lijevo: ovako izgleda testiranje otpornosti na udarce, a dolje je testiranje kacige Jensonova Buttona na površinsko trenje i aerodinamičnost



olovna kuglica brzinom od oko 520 km/h. Dođe li do probijanja školjke ili vizira, kaciga ne zadovoljava standard.

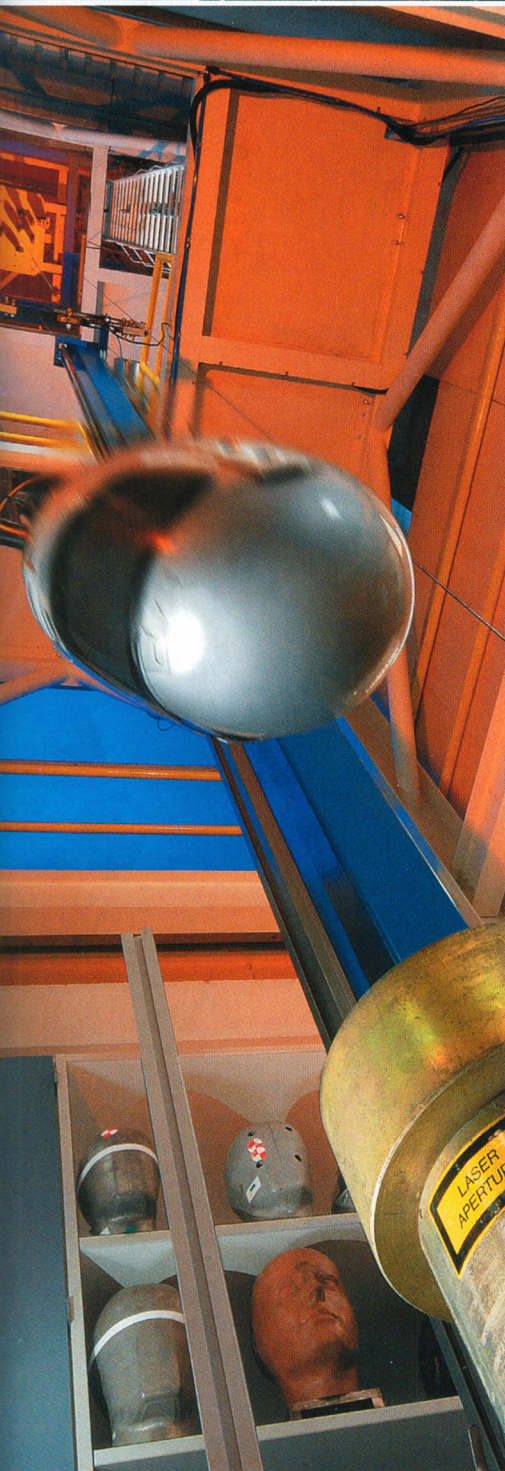
Zatim se školjka, vizir i podstava propanskim plamenikom testiraju na vatrostalnost, i to na temperaturi od 830 °C. Školjka se 30 sekundi izlaže otvorenom plamenu, a temperatura podstave i vizira mora biti ispod 70 °C. Vizir je izložen 45 sekundi i ako ne izdrži testiranje, ne udovoljava standardu.

Taj je standard namijenjen isključivo bolidima otvorenog tipa i sudarima najčešćeg tipa u takvim automobilima. Gustoća podstave određena je u skladu s gustoćom naslona za glavu u bolidu otpornog na udarce kako bi se maksimalno zaštitio vozač.

“Uloga FIA-e bila je ključna”, nastavio je Cohen. “Više ne izrađujemo modele kaciga prema vlastitim standardima, nego se držimo sigurnosnog sustava u kojem svaki dio kacige treba činiti cjelinu.”

Sad se tehnologiju izrade najboljih kaciga nastoji učiniti dostupnom svim proizvođačima. U početku su kacige koje su udovoljavale standardu 8860 koštale između 8000 i 15 000 eura. Danas, zahvaljujući uštedama u proizvodnom procesu i obujmu proizvodnje (obvezne u natjecanjima GP2, F2, F3 i WTCC), kacige koštaju između 2500 i 3500 eura.

Ne postoje službeni podaci koliko su života kacige dosad spasile, ali danas vozači prežive i najteže sudare koje zasigurno ne bi preživjeli prije deset godina. I zato svaki put kad vozači iziđu neozlijeđeni iz bolida nakon nesreće, oni odaju priznanje FIA-inom standardu 8860-2004 donešenom zbog njihove sigurnosti.



KOLIKA JE TEMPERATURA?

F1 JE “VRLO UŽAREN” SPORT

1590 °C



Temperatura na svemirskoj letjelici pri ulasku u atmosferu

830 °C



Vatrostalna vozačka kaciga u F1

700 °C



Temperatura taljenja stijena

480 °C



Prosječna temperatura na Veneri

250 °C



Najviša temperatura kuhinjske pećnice

100 °C



Temperatura provele vode

58 °C



Najviša izmjerena temperatura na Zemlji

JACK BRABHAM

GOSPODIN UPORNI

Istodobno je bio trostruki svjetski prvak i cijenjeni šef momčadi. Ovo je priča o bezkompromisnom Australcu koji je ušao u povijest Formule 1

RIJEČI ALAN HENRY

Prošlo je pedeset godina otkad je Jack Brabham osvojio prvo od svoja tri svjetska prvenstva upravljajući Cooperom, a 43 godine otkad je osvojio treće i posljednje prvenstvo vozeći bolid s njegovim imenom. A to posljednje postignuće čini ga jedinstvenim u povijesti F1. Natpis "1. – J Brabham (Brabham)" trkaćim obožavateljima danas možda izgleda neobično, ali sredinom 1960-ih to ste često mogli pronaći u napisima o F1 i još češće o F2. Osim toga, Brabham je načinio generaciju vrlo konkurentnih F3 bolida koji su pobjeđivali na desecima utrka diljem Europe i šire. Ako ste u F3 htjeli pobijediti vozeći samostalno, to je najčešće uključivalo vožnju Brabhama. Bili su pouzdani, praktični i jednostavni trkaći automobili, potpuno oslikavajući osobine čovjeka koji im je darovao svoje ime.

Jack je unuk Britanca koji je 1885. iselio u Australiju. Rođen u Hurtsvilleu, pored Sydneyja, 2. travnja 1926., John Arthur Brabham bio je jedini sin trgovca voćem i povrćem. Nakon pohađanja tehničkog fakulteta blizu svojeg doma, Jack se s 18 godina pridružio Kraljevskom australskom zrakoplovstvu. Silno je htio naučiti letjeti, ali u tom dijelu rata (1944.) činilo se da su potrebni bili mehaničari. Nakon

što je 1947. demobiliziran, prema njegovim riječima, "naokolo je besciljno tražio nešto što bi mogao raditi".

Ubrzo ga je privukao automobilizam, pa se okrenuo prema tada popularnoj vrsti utrka u manjim automobilima koje su se održavale na izrovanim blatnim stazama. Godine 1951. upoznao je Rona Tauranaca, koji je postao njegov suradnik u proizvodnji trkaćih automobila. Bio je to početak duge uspješne suradnje za obojicu.

Godine 1955. Brabham je stigao u Englesku i brzo se povezao s Charlesom i Johnom Cooperom, prvi put u F1 nastupajući 1955. na Velikoj nagradi Velike Britanije u Aintreeju, vozeći sportski Cooper sa sjedalom u sredini. Bio je usredotočen i vrlo otvoren vozač, razvijajući „pognut“ stil vožnje s mnogo preupravljanja; njegovi su potezi bili agresivni, ali uvijek je ostajao na sportskoj strani. Stražnjim kotačem bi prešao rub staze da suparnike zaspe šljunkom. Svoje je poteze čuvao za sebe na skriveni, konzervativni, vrlo australski način.

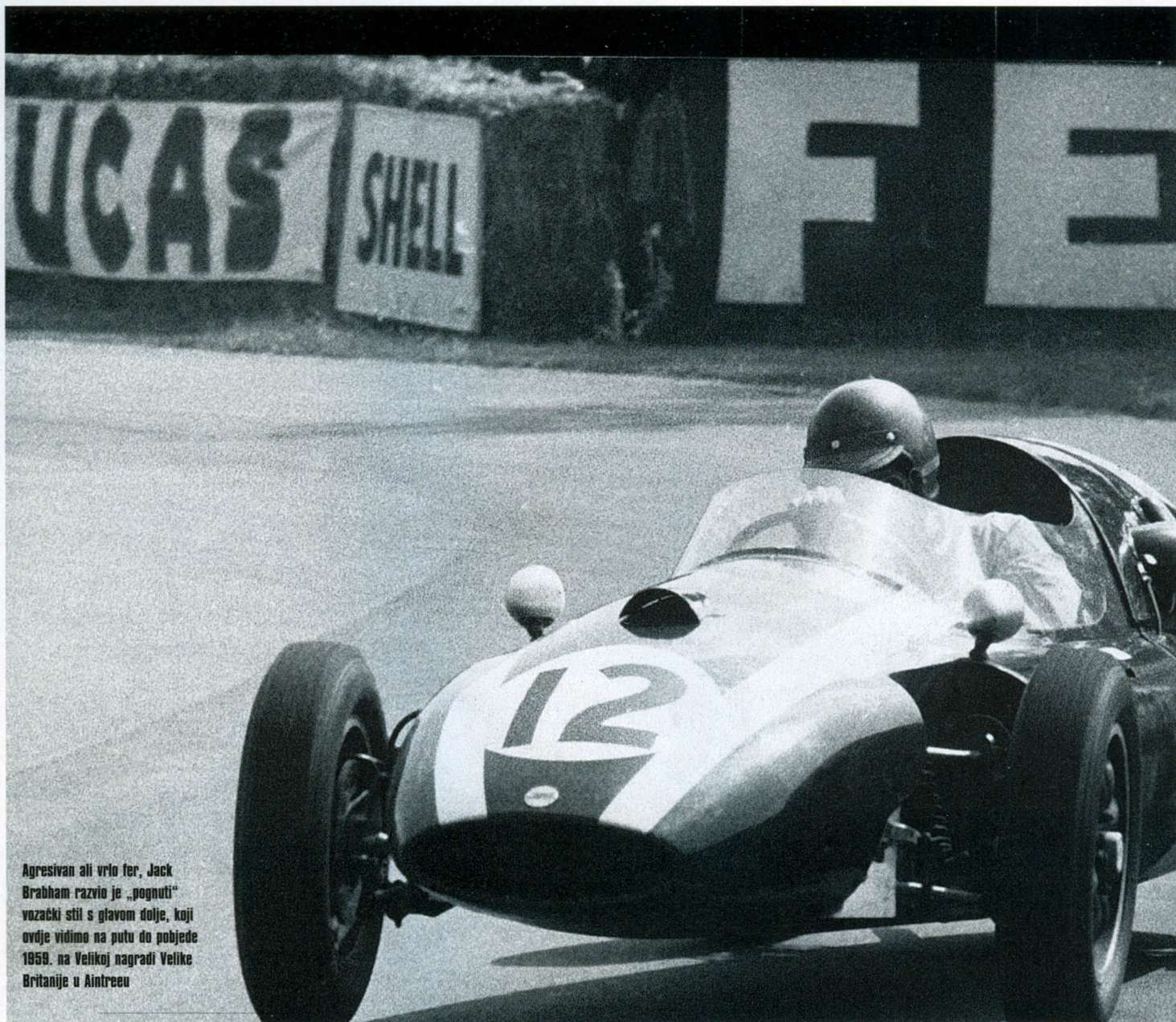
"Da je Jack bio rapper, bio bi iznimno zanimljiv tip," šali se Jackie Stewart. "Za njega sam imao mnogo vremena. Odličan je čovjek i doista vrhunski vozač. Ne možete slučajno osvojiti tri naslova svjetskog prvaka. Međutim, bilo je tre-





DUNLOP

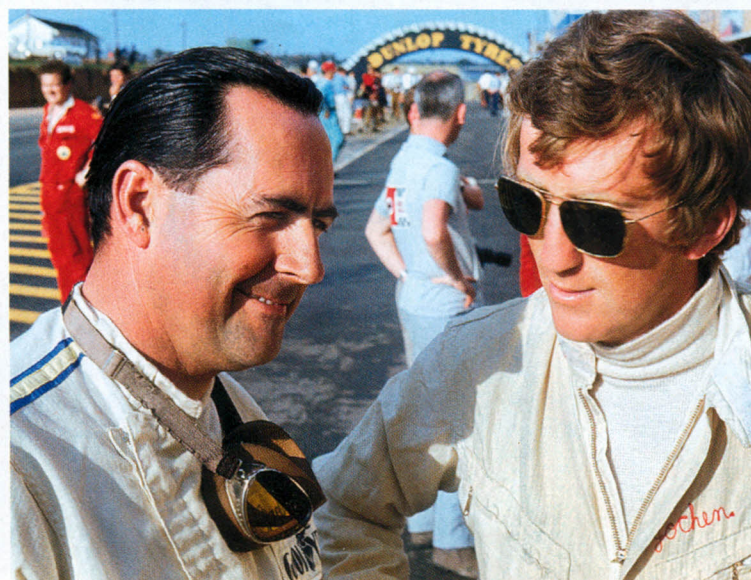
SIJKE: POPPEROTO/GETTY IMAGES



Agresivan ali vrlo fer, Jack Brabham razvio je „pognuti“ vozački stil s glavom dolje, koji ovdje vidimo na putu do pobjede 1959. na Velikoj nagradi Velike Britanije u Aintreeu



Sigurno nećete vidjeti Vijaya Maljiyu kako na tokarilici radi u sezoni 2009. Ali Jack Brabham je u svoje doba često cijele noći provodio u tvornici u Surbitonu, u Surreyju



Jochen Rindt – na slici s Jackom Brabhamom na stazi Kyalami 1969. – toliko se divio australskoj legendi da je za njegovu momčad htio voziti za djelić cijene koju su drugi ponudili

nutaka kad je bio zaboravljiv. Pratio sam ga 1966. na stazi Goodwood, dok sam vozio za Kena Tyrrella, a on je vozio jedan od svojih F2 bolida. Zvuk njegova bolida čuo sam unatoč buci svojeg bolida. Siguran sam da je Jack zaboravio prebaciti u višu brzinu. Učinio je to jednom ili dvaput kad sam bio iza njega.”

Kad se dobro smjestio u Cooperu, jahao je na vrhu vala, budući da je momčad iz Surbitona parametre performansa F1 bolida poboljšala svojim agilnim bolidima motorom straga.

Dobro, Stirling Moss je 1958. ostvario prvu Cooperovu pobjedu vozeći za momčad Roba Walkera, ali kad je 1959. počela serija Jackovih uspjeha, više ga se nije moglo zaustaviti.

Uz odlazak Vanwalla i Maseratija iz F1, Ferrari se još borio sa zastarjelim bolidom Dino 246 s motorom naprijed, Lotus se tek razvijao, pa je Cooper uživao u dvogodišnjem uspjehu u kojem je Brabham pobijedio u sedam utrka i osvojio dva svjetska naslova. To je dokaz, ako je potreban, da je za sve u životu najvažniji pravi trenutak. Jack je bio vrlo mudar u skupljanju

je počivala Tasmanska serija utrka. Jack im je prišapnuo da povećaju motor za 500 cm³. Ostatok je dio povijesti...

Brabham je prvu pobjedu u bolidu koji nosi njegovo ime postigao 1966. na Velikoj nagradi Francuske u Reimsu. Nakon toga je pobijedio u utrka u Velikoj Britaniji, Nizozemskoj i Njemačkoj, slaveći činjenicu da život počinje u četrdesetima izlaskom na stazu u Zandvoortu s lažnom bradom i štapom.

To je bio Jackov odgovor kritičarima koji su mislili da je gotov. Godine 1967. njegov momčadski kolega Denny Hulme je zadržao Brabham-Repcove bolide na vrhu F1, postavši svjetski prvak nakon Jacka.

Međutim, sve se u F1 promijenilo dolaskom trolitrenog Cosworthova DFV V8 motora, koji je dominantan debi 1967. imao u Lotusu 49 Jima Clarka na Velikoj nagradi Nizozemske. Jackovo razočaranje bilo je pojačano neuspjehom Repcovog 860 V8 motora s četiri bregasta vratila u koji je momčad ulagala sve nade 1968. Bio je vrlo nepouzdan, pa je Brabham austral-

preciznije objasnio: “Jochen je doista htio biti poput Jacka – divio se njegovu stavu prema automobilističkim utrkama. Jack je vozio isti bolid kao i njegov momčadski kolega, pa je zbog toga Jochen vožnju za njega smatrao poticajnom.”

Leo Mehl, tadašnji moćni šef Goodyearova trkaćeg odjela, prisjetio se koliko je truda Brabham uložio u Jochenov povratak. “Jack je htio ostvariti taj dogovor jer se htio povući iz utrka”, rekao je Leo. “Bio sam Jochenov vrlo dobar prijatelj i svidio mi se prijedlog, iako sam strahovao da će novac biti veliki problem. Jochen, Jack i ja smo pričali o dogovoru, ali nitko nije spomenuo novac.

Colin Chapman je na jednoj utrci došao do mene s vrlo ozbiljnim izrazom lica i šapnuo mi, “ne zanima me koliko ćete mu ponuditi jer neće biti dovoljno”. Bio sam mlad i neiskus, a Colin je bio star i nasilan, stoga upravi o tome nisam više pričao.”

Ron Dennis je također stvorio odličan odnos s Brabhamom. “Nakon što sam napustio Cooper

“Kao odgovor kritičarima koji su mislili da je gotov, na stazu je stigao sa štapom”

savjeta koji su mu mogli pomoći da učvrsti svoj uspjeh. Imao je prilično bistar tehnički um, ali uvijek je Cooperov napredak volio provjeriti dopisivanjem s Ronom Tauranacom, koji je još bio u Australiji. Ronovi su savjeti uključivali zanimljive nacрте koji su pokazivali kako zaobići neki problem, a lukavi Brabham je te ideje diskretno unosio u Cooperov “dizajnerski sustav”.

Kad se Cooperova zvijezda počela gasiti, Brabham je dovršavao planove za samostalno utrkiavanje. Napustio je Cooper potkraj 1961., a prvi Brabhamov F1 bolid s Climaxovim motorom debi je imao na Velikoj nagradi Njemačke idućeg ljeta. Godine 1963. angažirao je popularnog američkog vozača Dana Gurneyja.

“Svidjelo mi se partnerstvo Brabham-Tauranac i htio sam iskoristiti priliku”, rekao je Dan tada. Bio je to hrabar potez: Gurney je vozeći za Brabham pobijedio u utrci u Francuskoj 1964. i Meksiku 1965., a tada je odlučio slijediti Jackov primjer i načinio je svoj bolid, Eagle. Zbog toga je propustio svjetsko prvenstvo 1966.

Ta je godina ponudila priliku svakome tko je imao nov trolitreni motor propisan na početku sezone. Nakon što mu je Repco (australski proizvođač zamjenskih automobilskih dijelova) pomogao u pronalasku tvornice u Velikoj Britaniji, Brabham je sad pokucao na njihova vrata, čuvši da su razvili 2,5-litreni V8 trkaći motor koji je zamjenio zastarjele 2,7-litre Climaxove četverocilindrične motore na kojima



Brabham se i dalje na vrhu grida 1970. natjecao u dobi od 44 godine - na slici ostvaruje svoju posljednju pobjedu u utrci u Južnoj Africi

skoj tvrtki na kraju sezone otkazao partnerstvo, smatrajući da je jedini put naprijed korištenje Cosworthova DFV motora.

Jochen Rindt, koji će 1970. postati jedini posthumni svjetski prvak, za Brabham je vozio 1968., a premda je to bila vrlo nekonkurentna godina, toliko je bio obuzet Jackovim pristupom da se 1970. htio vratiti nakon godine provedene u Lotusu. Brabham se na sličan način divio Austrijancu plosnatog nosa i isprekidanog govora. “Jochen je uvijek bio za nas u Brabhamu”, prisjeća se Ron Tauranac.

“Kad mu je Lotus ponudio ugovor, došao je k nama, rekao nam što mu Chapman nudi i izjavio da će ostati uz nas za djelić te cijene.”

Rindtov životopisac Heinz Prüller to je još

potkraj 1967., zamolio me da radim na proizvodnji prototipa F1 bolida za 1968.”, prisjeća se Ron. “Ali prije početka sezone zamolio me da radim na njegovu bolidu. Mnogo sam naučio od njega.”

Godine 1970., s 44 godine, Jack je nastavio voziti za vlastitu momčad. Otvorio je sezonu pobjedom na Velikoj nagradi Južne Afrike i činilo se da će osvojiti četvrti naslov u svojoj posljednjoj godini.

Ali ključni propust dogodio se u Monaku, gdje se zabio u zaštitnu ogradu u posljednjoj ukosnici, pokušavajući za krug prestići de Tomaso Piersa Couragea dok se, ironično, branio od Rindtovog napada – Austrijanac je na kraju pobijedio u Lotusu.

“Mislim da je Jack proveo cijelu noć radeći na bolidu i jednostavno pogriješio jer je bio umoran”, kaže Jackie Stewart. “Bio sam Jochenov prijatelj i slavio sam u boksu, kad je jedan od Brabhamovih mehaničara promrmljao, ‘Gade’. Znao sam da je to bilo namijenjeno meni. Tako mi je i trebalo, pretpostavljam.”

Na kraju 1970. Jack se povukao i prodao svoj udio Tauranacu, koji je kasnije tvrtku prodao Bernieju Ecclestoneu. Godinama kasnije, pitao sam Bernieja zašto se tvrtka i dalje zove Brabham.

“Gledaj”, odgovorio je. “Da ti i ja kupimo Marks & Spencer, ne bismo mu promijenili naziv u Ecclestone & Henry, zar ne? Brabham je odlično ime s odličnim ugledom.” To doista najbolje govori o Sir Jacku.

MALENI BOLID KOJI JE PROMIJENIO

SWIFT

Cooper T51 bio je prvi F1 bolid s motorom straga koji je osvojio svjetski naslov – otada ga kopiraju. Pišući ekskluzivno za F1 Racing, Sir Stirling Moss prisjeća se ovog osobitog automobila

SLIKE MATT VOSPER

“Najbolji trkaći vozač svijeta potpisuje za privatnu momčad.” Zamislite reakciju kad bi Lewis Hamilton sutra pristao nastupati za Force Indiju – to se ne bi moglo dogoditi u modernoj Formuli 1. No upravo tako je Stirling Moss, najveći vozač tog sporta, krenuo u prvenstvo 1959. Nakon povlačenja Vanwalla potkraj 1958., Moss je iduće godine odlučio voziti za privatnu momčad Roba Walkera za upravljačem Coopera T51, gotovo identičnog ovome. Walkerova momčad, vođena iz Pippbrook garaže u Dorkingu, bila je kao gerilska borbena jedinica: mala, no savršeno sastavljena i taktički lukava. To je postava koje se Stirling prisjeća s naklonošću...

“Izabrao sam Roba jer mi se svidio. Bio je stvarno odličan momak i nije bilo bolje osobe za koju se moglo utrkiivati. Jako dobro sam poznao njegovog mehaničara Alfa Francisa. Radio je na mom Maseratiju i bio je jako stručan. Alf je radio vraški mnogo – cijelo je vrijeme bio s automobilima. Katkad bi se oraspoložio i počeo bacati alat u zrak, no ubrzo bi se smirio i nastavio s radom. Nevjerojatan čovjek.

Sjećam se da sam jednom na gridu u Monaku primijetio nešto što je izgledalo kao pukotina u šasiji. Podsjećam vas da se to dogodilo na startnom gridu, nekoliko minuta prije početka utrke. No onda je izašla njegova oprema za varenje – Alf je zapalio aceten i ondje na mjestu zavario pukotinu! Svi su se odmicali od bolida da se ne bi zapalio jer je bio pun goriva. U utrka bismo zajednički razradili sve taktike. On mi je davao informacije, a ja bih strategiju razradio iz kokpita. Nastupio sam na gotovo 40 utrka 1959., zato mi je bilo jako važno da uživam u utrkiivanju – i to ne samo u trenucima za upravljačem bolida, nego i u cijeloj atmosferi. A način na koji smo vodili malu momčad s Robom bio je jako zahvalan.”

Momčad Walker kupila je svoju šasiju od Coopera, no tvornički pogon u Surbitonu, u Surreyju, odbio im je prodati i svoj mjenjač – zahvaljujući činjenici da su koristili Essovo gorivo, dok je Moss imao dugoročni sponzorski ugovor s BP-om. To je značilo da je privatna momčad kontaktirala modenskog dizajnera Valeria Colottija kako bi dizajnirao perostupanjski mjenjač, dok je Moss koristio najnoviji 2,5-litreni Coventry-Climaxov motor, a razvijana je inačica i s 2,5-litrenim BRM-ovim motorom, no nikad se nije utrkiivala u utrka prvenstva. Dok je Climaxov motor tjerao Jacka Brabhama do naslova prvaka i besprijeckorno služio Mossa, Colottijeva mjenjačka kutija bila je drukčija priča...





“Cooper je bio toliko zabavan i pitom. Bio je gotovo jednako lagan za vožnju kao Maserati 250F”



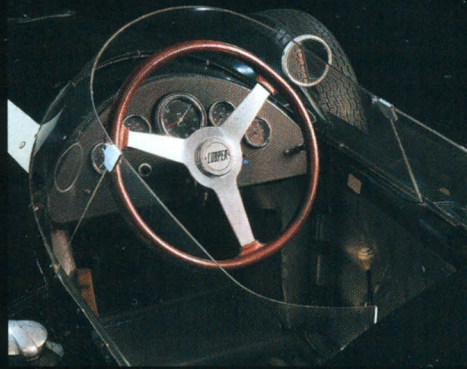
“Coventry-Climaxov motor vjerojatno je jedan od najboljih ikad načinjenih.”

“Nijedna tvrtka nije nam željela prodati svoj najnoviji bolid, no moj stav je bio da ću se osjećati još bolje ako na taj način uspijemo nadmašiti tvorničke momčadi. Nisam na to gledao kao da je preveliki hendikep.

Cooper je bio vrlo pitom bolid, gotovo jednako lagan za vožnju kao Maserati 250F. Bio je to i bolid koji oprašta pogreške. Sjećam se kad je John Surtees dospio u Formulu 1, ravno s motocikala. U početku je bio prilično divlji, slijedeći ga mogli ste prednji kraj njegovog bolida vidjeti jednako kao i stražnji. Bio je zbunjen, no imao je toliko mnogo dara, a bolid je bio tako upravljiv. Nije to mogao činiti u Lotusu u to doba – bio bi mrtav. Cooper je jednostavno bio mnogo ugodniji za vožnju, usto i mnogo zabavniji. Svaki bolid ručno je izrađen – mogli ste poredati pet modela i svaki bi bio malo drukčiji. No to je bila prednost tog doba – vozač je imao mnogo više utjecaja od tehničara. Coventry-Climax bio je strašan motor – vjerojatno jedan od najboljih ikad načinjenih. Bio je lišen problema: kad smo odlazili u Australiju i Novi Zeland, Alf je samo skinuo karter i provjerio kako izgleda. Poznavao je Colottija, koji je za nas dizajnirao petostupanjski mijenjač. Colotti je bio prilično dobar dizajner, pa kad je funkcionirao, njegov mijenjač bilo je lijepo koristiti. Problem su bili metali: u to doba nisu imali dobre materijale u Italiji, pa je stalno pucao. To je bila katastrofa – zbog problema s mijenjačem izgubio sam utrku u Monaku, Nizozemskoj i SAD-u.

Mnogi su me krivili zbog kvarova. Bilo je frustrirajuće što sam poznat kao razbijač bolida kad sam, zapravo, ukupno imao manje problema od momčadskog kolege Mauricea Trintignanta. On je bio poznat po nježnosti prema bolidima, a ja sam uvijek smatrao da sam i ja prilično nježan. Vjerojatno sam jednu stvar učinio krivo zbog neopreza. Kao privatna momčad uvijek smo imali malo manje okretaja od tvorničkih. Climaxov motor mogli ste razvući malo preko 7000 o/min, a ja sam uvijek okretaje podizao na najviše 6800 o/min, no moja pogreška je što sam mijenjao brzine na oko 5800 – 6000 okretaja, misleći da čuvam motor. Zapravo, to sam i činio, no istodobno sam više opterećivao mijenjač jer sam mijenjao brzine blizu najvećeg momenta. Ja nisam tehnička osoba i u to doba nisam shvaćao da bi možda bilo bolje da sam jače pritiskao motor i koristio svih 7000 o/min.”

1959. bila je nevjerojatna godina za utrkiavanje na velikim nagradama, s ujednačenim performansama bolida s prednje i stražnje postavljenim motorom, gdje se njihalo ljuljalo na jednu ili drugu stranu prema stazi na kojoj su se utrkiivali. Bolidi s prednje postavljenim motorima dostigli su vrhunac razvoja, dok su bolidi s motorima straga bili tek na početku „razvojne krivulje“. Do kraja sezone bolidi s prednje postavljenim motorima osvojili su 91 bod, a oni sa postavljenim straga 90. Zapravo, Moss je tijekom godine vozio obje konfiguracije, BRM P25 s motorom sprijeda na VN Francuske (diskvalificiran) i na VN V. Britanije (drugo mjesto iza Brabhama), dok je Walker rješavao problem s Colottijevim mijenjačem. Moss se za upravljač Coopera vratio na VN Njemačke, održanoj na



Svaki Cooper T51 bio je ručno izrađen i, po riječima Sir Stirlinga, vrlo zabavan u vožnji – usto je i više oprašao od automobila poput Lotus

stazi AVUS koja nije nadahnjivala (odustao je zbog problema s mijenjačem), nakon čega je u Portugalu osvojio prvu pobjedu sezone. Pobjedio je i u Italiji, u klasičnoj pobjedi malog čovjeka protiv tvorničkih momčadi. Iznenađne pobjede postale su Mossov zaštitni znak, a Stirlingovom umu pokazale su snagu spretne Walkerove momčadi.

“Prvu pobjedu te godine osvojio sam u Portugalu u kolovozu. Borio sam se s Jackom Brabhamom dok nije izletio. Utrka se održavala kasno popodne i sunce je bilo vrlo nisko, pa je na nekim mjestima bilo gotovo nemoguće išta vidjeti. Dotad sam u karijeri nosio velike skijaške naočale, a preko njihovog vrha bih naljepio komadić izolacijske vrpce. Tako sam umjesto zaštite očiju rukama na dijelu staze gdje nisam želio skinuti obje ruke s upravljača malo spustio glavu. Funkcioniralo je prilično dobro s obzirom da je to bio još jedan mali detalj u mojoj pripremi. Na kraju sam pobjedio na toj utrci s krugom prednosti ispred ostalih. Iduća utrka prvenstva održavala se u Italiji, a bila je to utrka na kojoj nisam očekivao da ću pobijediti. Svi su očekivali probleme s gumama, a mi smo na na stražnji kraj Coopera montirali gume sa žicom za brzo otpuštanje – pa su svi mislili da ćemo morati stati kako bismo ih zamijenili. Tako sam išao i naokolo se žalio govoreći, “Kriste, dobro je vama u Ferrariju, možete stati i gotovi ste ispod minute. No pogledajte kod nas...” Istu stvar učinili smo u Argentini 1958., kad sam cijelo vrijeme vozio na istim gumama i osvojio prvu pobjedu za Cooper. Alf je izlazio iz boksa s dizalicom, brojao je krugove do mog ulaska u boks. Bila je to parodija – i nešto što smo mogli prilično dobro raditi u našoj momčadi. Vidite, što je više ljudi koji znaju što planirate, uvijek postoji netko tko će pustiti mačka iz vreće. No bili smo samo Alf i ja. Tako su onda izgledale utrke – doista, prilično drukčije. Naučio sam kako sačuvati gume iz dana kad sam vozio Cooper s 500 cm³. Ti bolidi imali su tako malo snage – otprilike oko 54 KS – da su tražili najbolju putanju u zavoju kako bi zadržali brzinu. Ako ste točno odabrali liniju, bez podupravljanja koje smanjuje brzinu, onda je bolid bio mnogo brži. Umjetnost je bila prolaziti zavojem s najmanjim mogućim korištenjem upravljača. Tu tehniku koristio sam u Monzi 1959. kako bih sačuvao gume, ali i zbog

korištenja zavjetrine drugih bolida. To ste u Monzi mogli koristiti da se prilično lako približite drugom bolidu, pa sam pri ulasku u zavoj iza drugog bolida malo smanjio brzinu. Dok se prednost nije povećala na oko 37 m, mogao sam ga uloviti na kraju pravca. No to je značilo da u zavoj moram ulaziti sa manjim bočnim opterećenjem od drugog vozača, jednostavno zato jer sam ga mogao uloviti u zavjetrini i jedini sam tako mogao sačuvati gume. Bila je to pobjeda koja je meni i momčadi ponudila veliko zadovoljstvo.”

Završnica borbe za naslov održavala su u SAD-u, tri mjeseca nakon prethodne utrke prvenstva. To je malo značilo Mossu, koji se u međuvremenu natjecao u sedam drugih utrka u V. Britaniji, SAD-u i na Bahamima. Velika nagrada zapravo je bila prva utrka Svjetskog prvenstva Formule 1 održana na američkom tlu, a izabrana staza bila je Sebring, bivša baza bombardera na Floridi. Troje vozača imalo je šansu za osvajanje nasov: Moss, Jack Brabham i Tony Brooks sa Ferrari. Pokazalo se da se Moss povukao iz vodstva nakon šest krugova – još jednom ga je spriječila Colottijeva mijenjačka kutija. Brooksa je u prvom krugu udario momčadski kolega Wolfgang von Trips, pa je morao ući u boks kako bi momčad provjerila štetu – pokazalo se da je nije bilo. Premda se probio do trećeg mjesta, to nije bilo dovoljno da nadmaši Brabhama, koji je ostao bez goriva u posljednjem krugu, pa je morao gurati bolid preko cilja, nakon čega je pao u nesvijest zbog umora.

“Sebring nije odgovarao cijeloj stvari. Amerikanci nisu znali kakva je Formula 1, a avioni su uzlijetali i slijetali dok smo mi ondje vozili. Bilo je užasno. Pogriješili su s mjerenjem vremena Harryja Schella i učinili su ga 20 sekunda bržim nego što je zaista bio. No svi su ga toliko volili da se nitko nije žalio.

Otišli smo ondje s novim stražnjim ovjesom montiranim na Walker Cooper. Sebring je bila gruba staza, pa smo straga pokušali s oprugama koje smo imali na Vanwallu. U to doba to je bilo poznato kao moj dizajn, no mogu sa sigurnošću reći da nije bilo tako. Ne bih vozio nešto što sam sâm dizajnirao! Vodio sam u utrci kad se mijenjač ponovno pokvario, pa je Jack osvojio naslov.

Međutim, u momčadi nije bilo frustracije. Alf je držao da krivnja nije moja, inače bi bio prilično bijesan. I ja sam znao da on nije kriv. No to je bilo to.” I tako je Cooper T51 ušao u povijest kao prvi bolid s motorom straga koji je osvojio svjetski naslov. Nastavio je 1960. u rukama privatnika, no tvornička momčad razvila je „niskobudžetni“ T53, koji je Brabham vozio do drugog naslova. Moss je 1960. vozio Lotus 18 za Walkerovu momčad, pobijedivši u dvije utrke, no ozlijedio se u velikoj nesreći na Spa-Francorchampsu kad mu je otpao kotač. Kasnije je godine uručena mu je rođendanska torta s Lotusom na vrhu; odmah je odrezao kotač i uručio ga ne pretjerano oduševljenom Colinu Chapmanu. Godine 1961. u svakoj su utrci prvenstva pobijedili bolidi s motorom straga. Revolucija započeta od strane amatera u garaži u Surreyju osigurala je da velike nagrade više nikad ne budu iste.

F1

KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

KONFERENCIJE

DANAS SU KONFERENCIJE uoči utrka i nakon njih vrhunski organizirani događaji, održavaju se nekoliko puta tijekom vikenda, i na njima vozači i šefovi momčadi nastoje ne odgovoriti na pitanja. No, nije oduvijek bilo tako... Prije VN Austrije 1977. organizatori su pokušali napraviti jednu od prvih ikad tiskovnih konferencija tijekom treninga u petak. Za dugim, crnim stolom prepunim bijelih plastičnih čaša posjeli su popriličan broj vozača i šefova momčadi, uključujući Maxa Mosleyja, Bernieja Ecclestonea i Jamesa Hunta. Za stolom nije bilo mikrofona i većina njih je međusobno čavrljala. Tiskovine su novu inicijativu opisale kao "kaotičnu".

ŽELITE LI OSVOJITI OVU FOTOGRAFIJU?

Odgovor, kao i osobne podatke, na donje pitanje pošaljite e-mailom na f1racing.competitions@haymarket.com. Molimo vas da pod temu e-maila navedete "How F1 Used To Be". Pobjednik će biti prvi izvučeni točan odgovor.

Alan Jones je pobijedio na VN Austrije 1977. Za koju je momčad vozio?

- (a) Williams
- (b) Surtees
- (c) Shadow

Rok za slanje odgovora je 30. travnja 2009. Molimo da dodatne komentare ili pojašnjenja pišete na engleskome jer odgovori odlaze izravno našem matičnom izdavaču.

2 IAN SCHECKTER

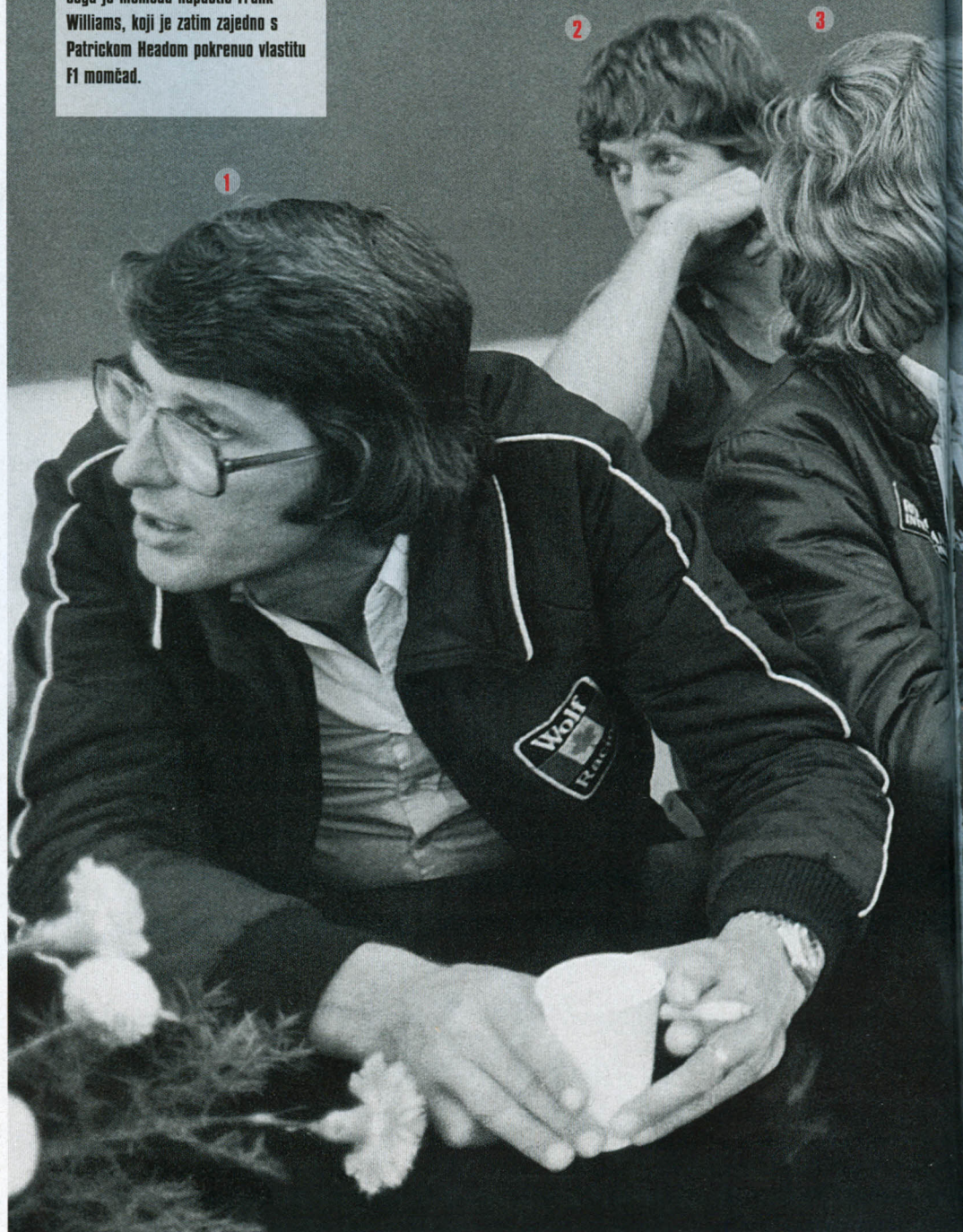
Ian, stariji brat svjetskog prvaka Jodyja, odvezio je brojne utrke između 1974. i 1976. U momčadi Marcha je 1977. odvezio cijelu sezonu, ali neuspješno – završio je samo dvije utrke (ni u jednoj nije bio među prvih 10) i zbog toga je krajem sezone napustio F1.

1 PETER WARR

Warr (drži cigaretu) je imenovan upraviteljem momčadi Wolfa početkom 1977. Vlasnik Walter Wolf je restrukturirao momčad, zbog čega je momčad napustio Frank Williams, koji je zatim zajedno s Patrickom Headom pokrenuo vlastitu F1 momčad.

3 MAX MOSLEY

Nije neko iznenađenje što Mosley čavrlja s Ecclestoneom. Njegova momčad March bila je razočaranje, zbog čega ju je napustio krajem 1977. i postao Berniejev pravni savjetnik u FOCA-i (Udruženje konstruktora Formule 1).



4 BERNIE ECCLESTONE

Inicijative poput tiskovnih konferencija nisu odveć zamarale Bernieja. Na fotografiji šef momčadi Brabhama stoji s kožnatom jaknom prebačenom preko ramena. Tjedan dana ranije njegova je momčad, odnosno vozač Hans-Joachim Stuck, bila na pobjedničkom postolju.

4

5 JAMES HUNT

Kao prošlosezonskog svjetskog prvaka, Hunta je čekala teška utrka na domaćoj stazi glavnog konkurenta Nikija Laude. No čak ga ni cigarete nisu spriječile da na VN Austrije vodi sve dok ga kvar motora 11 krugova prije kraja utrke nije natjerao da odustane.

5

6 KEN TYRRELL

Tyrrell, zaluden kriketom, nekoliko je sati nakon ovog fotografiranja bio odlično raspoložen. Svima koji su željeli slušati, govorio je: „Australija gubi! Ako se tako nastavi, Geoffrey Boycott će ih sam pobijediti!“ dok je engleska kriket momčad bila sve bliže osvajanju trofeja Ashes.

6





Curb your enthusiasm*

Ross Brawn ovako nešto nije uspio prošlih sezona s Hondom jer veliki nisu spavali kao što to spavaju sada

RIJEČI GORAN DIJAKOVIĆ

Sramota za F1, Ferrari i McLaren da u novu sezonu ulaze na po tri kotača. Ili su ljenčarili preko zime, ili vodstvo ima neke nove ideje kako uštedjeti (popaliti) novce... U svakom slučaju F1 bi trebala biti malo prejaka stvar da bi se dozvolila ovakva blamaža.

Naime, nemoguće je u današnje vrijeme da jedan genije u F1 napravi takvu pomutnju, a da su najveći nemoćni. Brawn je imao i jako mnogo sreće, ali što su preko zime radili Ferrari i McLaren? Čak je i Frank Williams "zamalo prohodao" od sreće. Vodeće pozicije za Rosberga nije ni sanjao, a kamoli da su on i Patrick Head nešto revolucionarno pripremali. Jednostavno, vodeći su spavali preko zime.

Prije dva tjedna morao sam pojesti vlastitu cipelu nakon prognoze da Brawn neće proći ni kvalifikacije. No, nisam nigdje vidio da se netko zapitao zašto se tako nešto nije dogodilo u Hondi prošlih godina.

Najbolji pokazatelj da svijetom vlada opaka recesija je podatak da je Brawn u svoj svojoj slavi našao samo jednog sponzora i to "Virgin" Richarda Bransona. Nevjerojatno. Nikoga više ne zanima biti na bolidu koji je dobio prve dvije utrke i koji će biti jedna od pet najvećih svjetskih sportskih senzacija 2009. godine!

Jako je lijepo kad nakon pustih godina izroni jedna mala momčad, a još je ljepše kad je to i relativno nova momčad. Naravno, sjetio sam se odmah Jody Schecktera iz 1977. i momčadi slovenskog Kanađanina Waltera Wolfa, koji ovih

dana po Karlovcu plaća sudske troškove zbog tko zna čega... Jody je izveo WW01 na prvu trku koju je ta momčad imala i usred Argentine pobijedio dva velika Carlosa, Pacea i Reutemanna. U istoj utrci, luđi James Hunt imao je najbolju startnu poziciju i vozio najbrži krug.

Da se pojavi neka nova momčad i uspije pobijediti u svojoj prvoj utrci, to je, mislio sam, bilo moguće samo u sedamdesetima. Dvadesetak fotiča se akreditira na svakom Grand prixu, a slike ne objavi apsolutno nigdje. Oni su plaćeni od momčadi i slikaju apsolutno sve da bi se kasnije pokralo sve što se može. Kao i mnogo puta ranije, veliki će saznati sve detalje Brawnove senzacije, primijeniti to, a onda će se dogoditi nešto što Ross

Brawn neće moći pratiti. Oni koji će moći pridodati će još kojih sto milijuna dolara i odjuriti...

Nakon 1-2 na treningu u Melbourneu, prijatelj Enis mi je poslao poruku: "stari, F1 se vratila na velika vrata..."

Curb your enthusiasm, nažalost.

U životu je devetnaest od dvadeset odgovora novac. Vrag je odnio šalu. Veliki će vrlo brzo opet preuzeti stvar u svoje ruke. Kao i obično, dolaskom u Europu, stvari će se najvjerojatnije vratiti na početnu točku. Za naslov će se boriti Kimi i Lewis jer recesija ipak nije tako jaka i F1 bi je se trebala prva riješiti. **FO**

*Curb your enthusiasm (smanjite svoje oduševljenje) je kulturna serija Larry Davida, Jerry Seinfeldova partnera.



"Vasa Kojot" do pobjede je došao već u prvom nastupu momčadi, u Argentini 1977., zahvaljujući sjajnom Jody Scheckteru