

**EKSKLUZIVNO KAKO RADE F1 GUME**



**OSTVARENI SAN JENSONA BUTTONA**

# F1

# RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

**ZBOGOM MAX**

Je li Mosley junak ili zločinac?

**ADRIAN SUTIL**

Odličan koncertni pijanist i još bolji vozač

**POVRATAK LOTUSA**

Spoj engleskog lavljeg srca i malezijskog kapitala

**Sadašnji i budući**

# PRVACI

**Luka Grobenski po prvi puta na naslovnici**

**deset godina prije osvajanja svog prvog F1 naslova!**

**MARTIN WHITMARSH**

Šef McLarena pod unakrsnom paljbom pitanja čitatelja

**NAJGORI VOZAČI F1**

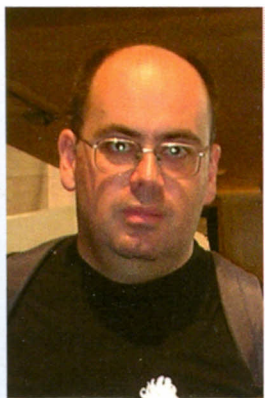
Yuji ne Ide i još četiri ostala zaboravljena antiheroja

**FORCE INDIA**

Najmanja F1 momčad na svom putu od začelja prema vrhu

**ABU DHABI**

Kako je nastala senzacionalna nova šarena staza



# DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, glavni urednik

## Na kraju puta

Na završetku jedne čudne sezone, koja me je podsjetila na ona čudna međurazdoblja egipatske povijesti koja bi se tu i tamo zadjenula među moćnim i uglednim dinastijama, nizovima uglednih faraona, ne možemo a da se ne zapitamo kako dalje. Prije toga, svakako, moramo čestitati Jensen

Buttonu, kojeg zacijelo nećemo pamtiti kao velikog prvaka, ali nema dileme da je ove godine zaslužio titulu više od ma koga drugog. Godinu ćemo pamtiti i po strmoglavom usponu Seba Vettela među zvijezde, iako dosta stvari uči na teži način, radeći greške. I, možda, iako je još daleko do toga, po tome što smo na samom kraju sezone vidjeli jedan od najupečatljivijih vozačkih početaka karijere u zadnjim desetljećima. Dakako, ni upečatljivi nastupi nisu garancija da će Kamui Kobayashi uopće naći mjesto u nekoj momčadi nagodinu, takva je surova realnost današnje Formule 1. Nakon povlačenja njegove matične momčadi, Toyote, Japančeva je F1 budućnost, nažalost, posve neizvjesna. Toyota je, očekivano, napustila oktanski cirkus, u kojem su ionako uglavnom bili samo loši klaunovi, no bolniji je mogući odlazak Renaulta. A najbolniji onaj Bridgestonea, najavljen za 2010., direktna posljedica imbecilnog pravila o zabrani nadmetanja gumarskih tvrtki. Zasad nema vijesti da neka ugledna tvrtka žuri u F1, vidjeti ćemo hoće li uopće biti zainteresiranih, ili će na kraju stvar pokrpati neki ambiciozni i naivni gumari iz trećeg svijeta, želeći steći marketinški ugled. Marketinški stručnjaci Save i Tigra, što se čeka? Najbitnija novost koja nas čeka 2010. je zabrana nadolijevanja goriva. Po mom osobnom sudu, od uvođenja 1994. do danas pravilo o dolijevanju goriva učinilo je više štete zanimljivosti utrkanja no ma koje drugo u povijesti našeg najdražeg sporta. Zato se veselim sljedećoj sezoni i s nestrpljenjem čekam da vidim tko će biti majstor za početke utrka, poput Senne, a tko za kasne faze, poput Prosta. Umjetnost prilagođavanja vozačkog stila vožnji punog i praznog bolida, kroz različite faze utrke, danas je gotovo zaboravljena, no jedna je od temeljnih vozačkih vještina koje razlikuju istinske velikane od „samo“ dobrih vozača. Dakako, u sljedećoj ćemo sezoni vidjeti i najveći priljev novih momčadi još od vremena predkvalifikacija, a posebno smo ponosni na to što će u jednoj od njih važnu ulogu imati Mladen Jergović, pokretač i prvi glavni urednik magazina koji zadnji puta ove recesijske godine držite u rukama. U međuvremenu, do sljedeće sezone, uživajte u praćenju vijesti i događanja iz svijeta Formule 1 na našoj internetskoj stranici i na stranicama našeg besplatnog dvotjednika Auto Express, a mi se ponovo vidimo na kioscima s dolaskom proljeća, uz pregršt novosti o kojima ćete na vrijeme biti informirani.

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Madžarskoj, Meksiku,

Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, (društvo Formule

One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cijelosti ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranje

vezano za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebno pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili pretpreke. Licencirano hrvatsko izdanje F1 Racing

magazina izlazi 9 puta u 2009. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Originalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2009. godini i vlasništvo je Haymarket Motoring, (društvo Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.



OPUS PUBLIKACIJE d.o.o., GIJURE SZABA 4/II, 10000 ZAGREB, HRVATSKA



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

IMPRESUM

BROJ 029 / 2009. PROSINAC / DECEMBAR 2009., ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

OPUS PUBLIKACIJE, GIJURE SZABA 4/II, 10000 ZAGREB  
Tel. 01/4813 744, Fax 01/4851 704, www.f1racing.hr

TISAK TISKARA VJESNIK

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

NAKLADNIK OPUS PUBLIKACIJE d.o.o.  
ZA NAKLADNIKA NIKOLA TOMISLAV ČURČIĆ  
DIREKTOR IVO MARIN  
GLAVNI UREDNIK DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, dino@f1racing.hr  
PRODAJA OGLASNOG PROSTORA  
IVANA CVRILJE KUŠANIĆ, ivana@opus-publikacije.hr  
VESNA PINTAR, vesna@opus-publikacije.hr  
Tel. 01/3775 372, 4813 744  
Fax 01/4851 704  
GRAFIČKO OBLIKOVANJE LEONARDO MEDIA, www.leonardo.hr  
GRAFIČKI UREDNIK MILIVOJ MILIĆ  
PREVODITELJI ALAN JELOVEČKI, FILIP KRALJ, TOMISLAV ŠOSTAR  
VJEKOSLAV ČULO  
LEKTURA RUDJER JENY  
WEBSITE www.f1racing.hr  
E-MAIL ADRESA info@f1racing.hr

DISTRIBUCIJA

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

PRETPLATA

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

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

www.f1racing.hr

## DOZNAJTE PRVI!

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

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

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



008

JENSON BUTTON

Najneobičniji prvak u novijoj povijesti Formule 1



030

McLAREN IZNOTRA

Šef momčadi Martin Whitmarsh odgovara na vaša pitanja



036

ŠARENA LAŽA

Impozantnim slikama usprkos, nova staza u Abu Dhabiju nije donijela zanimljivu utrku



046

KLAVIRSKI KONCERT

Nakon Čevarta i de Angelisa, Adrian Sutil je treći talentirani pijanist u Formuli 1

004

# Sadržaj



PROSINAC 2009. BROJ 029

## RUBRIKE

- 016 **PITPASS** Povratak Lotusa, nove malezijske momčadi
- 018 **PITPASS** Kakve nas promjene čekaju u 2010.?
- 019 **PETER WINDSOR** Sumnjičavci odstupite, USF1 dobro napreduje
- 020 **PITPASS** Kako će izgledati Renault – ako uopće ostanu u Formuli 1
- 023 **PITPASS** Senzacionalno brz oporavak Felipea Masse
- 024 **PITPASS** Izvještaj o napretku izgradnje nove korejske staze
- 026 **ŠTO SE ZBILO S...** Jakovom Novoselcom? Opet planira povratak...
- 027 **TOP 10** Očeva i sinova u Formuli 1
- 028 **MOJ ŽIVOT U FORMULI 1** Emerson Fittipaldi: Zulufi su nestali, ali strast za utrkivanjem nije
- 064 **F1 KAKVA JE NEKAD BILA** Sudar na startu utrke u Spa 1990.
- 066 **CRNA ZASTAVA** Može li Gregurek pomoći hrvatskom automobilizmu?

## PRIČE BROJA

- 006 **PRIČA S NASLOVNICE**  
Luka Grobrenski na putu prema Formuli 1
- 008 **NASTANAK PRVAKA**  
Dosad neobjavljene fotografije omogućuju nam da pogledamo što se ove godine zbivalo oko Jensona
- 014 **JENSONOVA KARIJERA U SLIKAMA**  
John Button s nama je podijelio fotografije svog sina iz doba kartinga, preko juniorskih formula do dana kad je postao svjetski prvak
- 030 **VI POSTAVLJATE PITANJA: MARTIN WHITMARSH**  
Za novog čovjeka na čelu McLarena vožnja ove godine nije bila laka. Whitmarsh odgovara na pitanja o ' aferi s laganjem', Lewisu i Ronu
- 036 **DOBRODOŠLI U BUDUĆNOST**  
Velika je, smiona i ugostila je prvu veliku nagradu. Saznajte sve o stazi Yas Marina u Abu Dhabiju
- 042 **FORCE INDIA**  
Kako je najmanja momčad F1 sa stražnjeg dijela grida za samo pet mjeseci stigla na čelo
- 046 **JEDINI KONCERTNI PIJANIST U F1**  
Desno stopalo Adriana Sutila ponovno pleše po papučici, ali ovaj put ne govorimo o gasu bolida VJM0002...
- 050 **DEČKI IZ SJENE**  
Jeste li se ikad zapitali što to dečki u boksovima gledaju na gomilama zaslona? Dopusnite nam da vas prosvijetlimo...
- 052 **MAX MOSLEY: JUNAK ILI ZLIKOVAC**  
U F1 je već 40 godina. Sad, kad je svoj položaj prepustio drugome, razmatramo kakva mu je ostavština
- 053 **CRNA UMJETNOST F1**  
Crne su i okrugle. Katkad rade, a katkad ne. Otkrijte znanost na kojoj počivaju gume...
- 060 **NAJGORI VOZAČI FORMULE 1**  
Većina vozača u F1 doista su dobri. Ima, međutim, i onih kojih to doista nisu. Ali svaki je na svoj način poseban...

Vodimo vas u čudesni svijet Formule 1 godine 2019.

Ako sve pođe po planu Hrvatska će za deset godina imati i svog predstavnika među natjecateljima Formule 1. Luka Grobensi na pravom je putu da uistinu i dospije u oktanski cirkus.



# Ja sam budućnost!

RIJEČI DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ  
SLIKE VLADIMIR BAČE

**K**ao što već znate, mladi hrvatski vozač kartinga Luka Grobenski pod kapom je Red Bullovog razvojnog programa za mlade vozače. Cilj, kako njegov, tako i ljudi oko njega, nadasve je jasan: doći do najelitnijeg automobilističkog razreda, Formule 1. Evo i F1 Racing pratiti će i podržavati Lukin razvoj, za početak mu, nakon nekoliko tekstova, poklanjamo i naslovnicu, nadamo se tek prvu od mnogih. A vama na uvid, umjesto još jedne priče o Luki, dajemo nekoliko zanimljivih štikleca, kako bi ih nekadašnji tjednik Vikend nazvao, zrnaca za razgovor uz kavu.

## Što donosi ime?

Najpoznatiji je Luka u F1 svijetu, dakako, svemoćni prvi čovjek Ferrarija i udruženja proizvođača Luca di Montezemolo, koji je s prekidima uz crvenu momčad još od ranih sedamdesetih. Što se tiče vozača, tu ime nije baš bilo izdašno talentima: najbolji je bio prerano poginuli Belgijanac Lucien Bianchi, odličan u svim vidovima utrka i relija, dok Luca Badoer, Luciano Burti i Luki Botha nisu bili toliko dojmivi. Renaultov testni vozač Lucas Di

Grassi mogao bi popraviti ugled imena... do dolaska pravog Luke, dakako.

## Što donosi prezime?

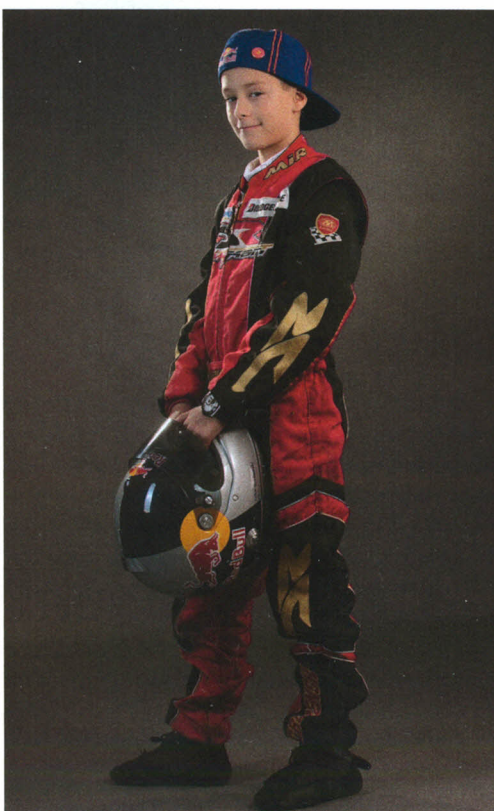
Zanemarimo li Bobbya Grima, koji je u F1 bajku ušao nastupima na Indy 500 dok se ta utrka bodovala za prvenstvo, Luka bi se na vječnoj ljestvici abecedno smjestio između dva malo poznata Francuza, Georgesa Grignarda i Oliviera Grouillarda. Općenito, ne može se reći da su ljudi čije je prezime počinjalo slovom G postigli mnogo: Dan Gurney ima četiri pobjede, Gonzalez dvije, Ginther i Gethin po jednu. Mnogo je talentiranih vozača ostalo bez pobjede: Gregory, Giacomelli, Glock, Gardner, Ganley, Giunti, Gugelmin, de Graffenried, Gaze, Gendebien... Još jedno prokletstvo s kojim će se Luka morati obračunati.

## Što donosi porijeklo?

Vozači slavenskih korijena ostavili su vrlo malo traga u prvenstvima Formule 1, iako je njihova uloga u povijesti automobilizma još tamo od grofa Zborowskog bila prilično zamjetna. Najuspješniji je svakako Bill Vukovich, fenom-

enalno talentirani Crnogorac koji je dominirao Indyjem sredinom pedesetih, a poginuo je poput Ayrtona Senne, na svom prirodnom mjestu, u vodstvu najslavnije utrke na svijetu. Da je vozio europske utrke, možda bi bio ravan i Fangiu i Mossu – uistinu se činio toliko dobrim, no nikada nećemo saznati. Danas je najbolji slavenski vozač, naravno, Robert Kubica, no tek ćemo vidjeti hoće li Poljak svoj ne sumnjivi talent materijalizirati i nećimo većim od jedne zasad ostvarene pobjede.

## Luka kreće putem zasad najuspješnijeg Red Bullovog juniora, Sebastiana Vettela, a nadamo se da će ga i nadmašiti.



Pred Lukom je još nekoliko godina kartinga, a nakon toga probijanje kroz kompetitivni svijet nižih kategorija jednosjeda



Ne dajte se zavarati osmijehom i pozom hip-hop zvijezde, ispod toga se skriva nemilosrdan i iznimno talentiran budući prvak

## Što donosi obrazovanje?

Red Bullov razvojni program mladih vozača fantastično je uspješan u dovođenju talentiranih klinaca do Formule 1, no stvari bi ondje, gotovo u pravilu, zaškripale... Redali su se ne baš toliko pamtljivi štićenici: Bernoldi, Doornbos, Friesacher, Klien, Karthikeyan, Speed, Alguersuari... Buemi i Liuzzi su još u F1 i ne treba otpisati mogućnost da ostave zamjetniji trag, a hoće li Jani, Hartley, Chandhok, Zaugg, Ammermüller, Aleshin, Ricciardo, Wickens, Juncadella ili tko god od drugih štićenika koji su na pragu ulaska u Formulu 1 uspjeti, tek ćemo vidjeti. Zasad, jedina prava zvijezda iznikla iz ovog programa ostaje Sebastian Vettel, po mnogima budući svjetski prvak. Hoćemo li Luku jednog dana spominjati u istom dahu s njim, čak i ako uistinu ostvari očekivanja? Nadajmo se...



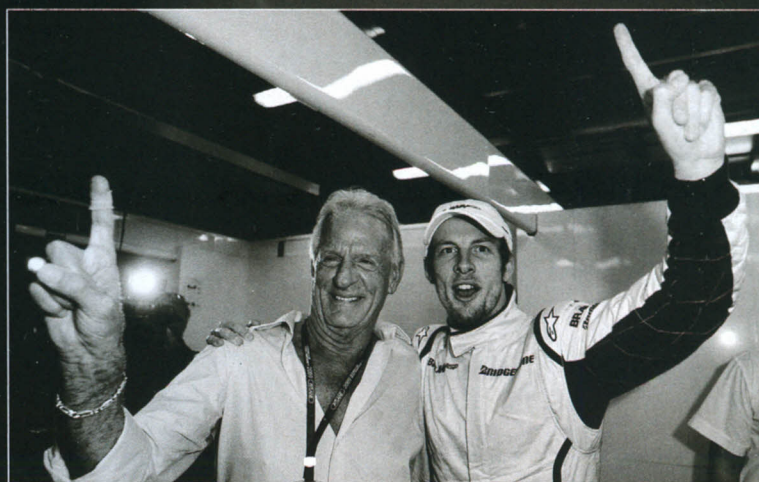


# NASTANAK PRVAKA

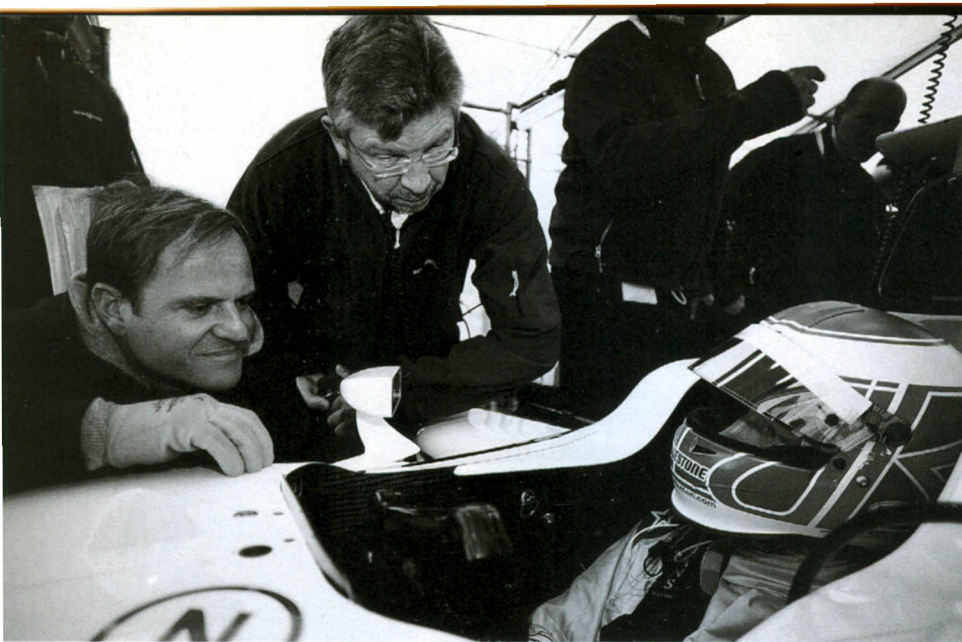
Iza pozornice Jensonove epske  
borbe za naslov protiv  
svih izgleda

Kažu da slika vrijedi tisuću riječi. Ove nam  
čudesne fotografije pričaju kako je Jenson Button  
iz potpune karijerne neizvjesnosti stigao do  
naslova svjetskog prvaka

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE STEVEN TEE/LAT



**Broj jedan** Od predsezonskog testa u Barceloni Jenson i njegov tata John znali su da će ova godina biti doista posebna. Na ovoj fotografiji proslavljaju Jensonovu prvu pobjedu u Australiji.



**Prvi koraci** Brawn GP rođen je 5. ožujka. Idućeg je dana BGP 001 prvi put izašao na malu stazu u Silverstoneu. Radio je kao švicarski sat. Tjedan kasnije u Barceloni jednostavno je pomeo konkurente.



**Poteškoće sredinom sezone** Za teških se vikenda dokazuju junaci. Odlični mehaničari u Mađarskoj pomogli su Jensonu da se usprkos poteškoćama s bolidom bori za bodove.



**Monako, stari!** Sve pobjede donose po deset bodova, ali neke znače više od drugih. A Monako je posebno mjesto za prva dva mjesta na postolju.

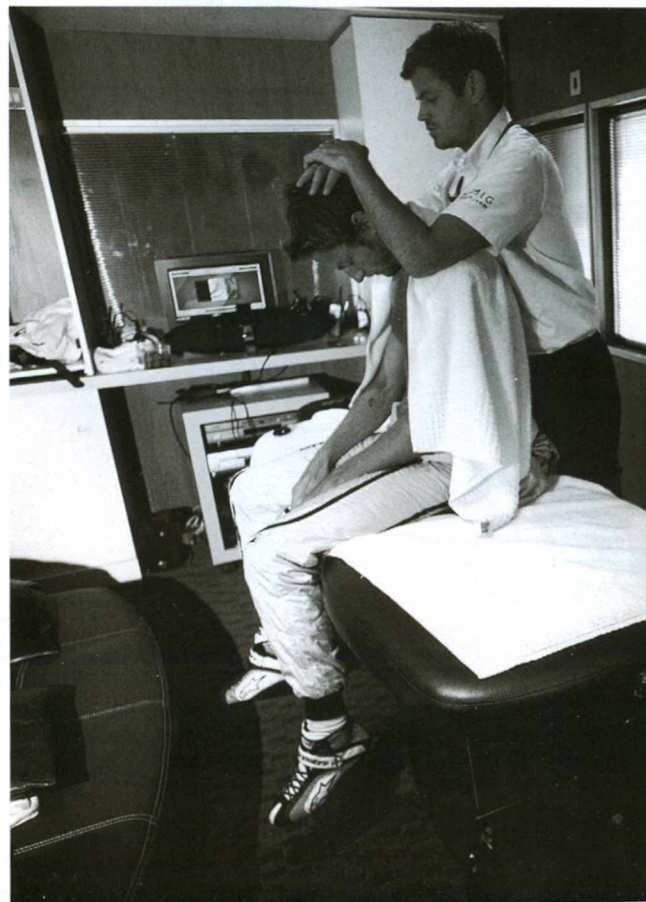


#### Spreman za bitku

Na gridu u Barceloni, usredotočen na ono što slijedi. Tog je dana bilo teško pobijediti Rubensa. Ali Jenson je uspio.

#### Trenuci za opuštanje

Glazba svira, a vrata u JB-ovo osobno svetište čvrsto su zatvorena. Njegov trener Mikey Collier jedna je od ključnih osoba njegove pratnje.







JENSON BUTTON SVJETSKI PRVAK 2009.





JENSON BUTTON SVJETSKI PRVAK 2009.



Što to svira? Možda se pitate što slušaju, ali riječ je o ozbiljnim stvarima: razgovor s Brawnovim inženjerima poslije treninga.

**Tako se to radi**

Na ovoj dosad neobjavljenoj fotografiji snimljenoj iz pozadine Brawnovog boksa uz ravan dio staze u Monaku, momčad promatra kako Jensen prolazi ciljnom ravninom i pobjeđuje.



**Vrijeme za tisak** JB se tijekom redovite konferencije za tisak četvrtkom u Spa susreće s novinarima. Najprije su ga slavili, zatim pokapali, ali on je sve izdržao stojeći.



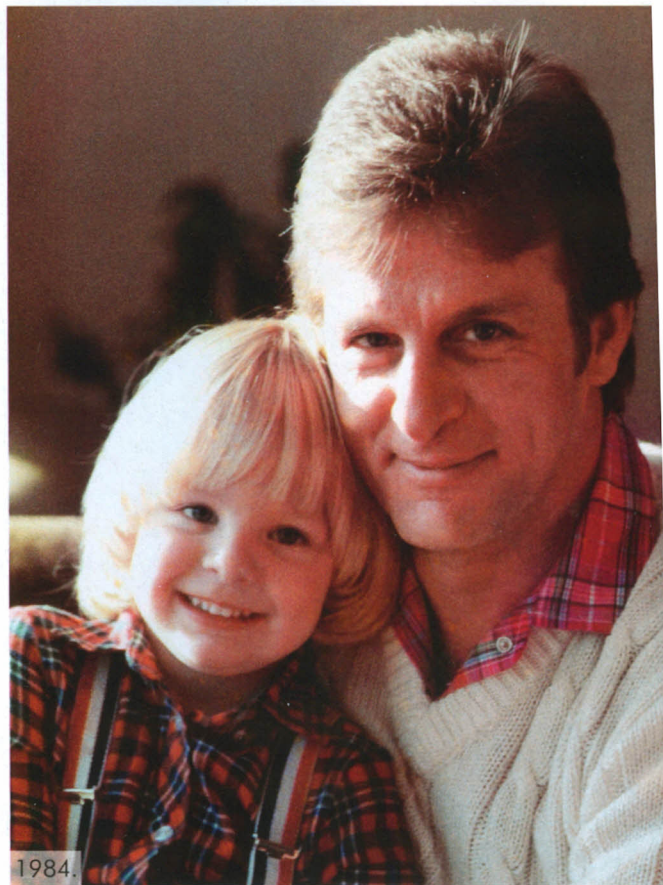
**Dobro odrađeno, kompa** Jensen, već u svakodnevnoj odjeći, čestita Rubensu na pobjedi u Monzi. Button je bio drugi, što je bila Brawnova četvrta 1-2 pobjeda u sezoni.

**Svjetski sam prvak!** Jensen trči uz boksove kako bi na VN Brazila proslavio osvajanje naslova. Svima je govorio: "Ja sam svjetski prvak!"

# JENSONOVA KARIJERA U SLIKAMA

U paddocku F1 još je jedan 'JB' – John Button, Jensonov tata. Evo njegovih sjećanja na Jensonovu karijeru, od kartinga do uspona i padova u F1

RIJEČI JOHN BUTTON



1984.

Ovo je jedna od obiteljskih fotografija snimljenih u Bishop Suttonu u Somersetu. Jensonu su ovu je tri ili četiri godine. Kartingom se počeo baviti tek neposredno prije osmog rođendana.



1994.

"Ovo je bila klasa Junior, a imali smo sreće s talijanskom momčadi Astra. Svi smo morali otputovati na Siciliju, gdje je Jenson pobijedio trojne konkurente."



1998.

"Pogledajte, 'Jenson Racing Ltd' na holidu? Postavili smo taj natpis jer nismo imali sponzora... Jenson je u francuskom Mygaleu osvojio naslov u Formuli Ford, a ta nam je francuska veza kasnije pomogla..."



1999.

"Jenson je na britanskom F3 prvenstvu nastupao za francusku momčad Promateeme. Imao je pokusnu vožnju u Magny-Coursu i u samo je pet krugova uspio izjednačiti rekord staze."



1999.

"Ovo je bila Jensonova prva vožnja u bolidu F1, kao dobitnika nagrade Autosporta. Staza se sušila i on je dobio dvije vožnje od po deset krugova, obje na gumama za kišu jer ih nisu htjeli mijenjati. U drugoj vožnji je načinio šest krugova, vratio se u boks i rekao: 'Nema smisla nastavljati, gume ne rade dobro i neću biti brži.'"

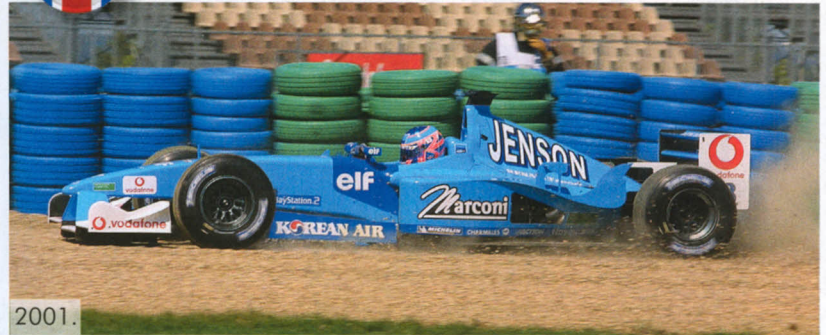


2000.

"Jenson je saznao da će voziti za Williams samo nekoliko minuta prije nego što je to objavljeno. Sjećam se da mi je rekao: 'Ja sam vozač F1...' Bio je to veliki trenutak."



## JENSON BUTTON SVJETSKI PRVAK 2009.



2001.

"Taj je Benetton bio prava zvijer i Jensonu nije bilo lako – posebno u borbi s Fisichellom, mnogo iskusnijim vozačem. Kad je momčad dospjela u teškoće, počeli su okrivjavati vozače. Baš je tako bilo s Flavijem..."



2004.

Jenson se prvi put na postolje trebao popeti 2002., ali mu se u posljednjem krugu sliomio dio ovjesa. Uspio je dvije godine kasnije s BAR-om..."



2006.

"Prva je pobjeda bila neizmerno olakšanje. Ljudi su se počeli pitati: 'Hoće li Jenson biti sjedeći Chris Amon?' Bilo je odlično što je taj teret mogao skinuti s leđa."



2006.

"Slavimo pobjedu u Mađarskoj 2006.: to je za mene bilo ono pravo. Bio sam na svakoj velikoj nagradi koju je Jenson ikad vozio, osim Brazila 2001., kad sam bio bolestan i ostao kod kuće."



2007.

"Te je sezone Honda bila vjerojatno najgori bolid koji je ikad vozio. Ova je fotografija snimljena u Mađarskoj: Rubensov je bolid bio pouzdan, ali se Jenson morao stalno boriti samo da završi na posljednjem mjestu."



2008.

"Prošla je godina bila vrlo teška, ali se Jenson nije predavao jer je Ross Brawn bio s njima. Znao je da će Ross preokrenuti stvari. Nikad nije prestao vjerovati u to."

# PITPASS

Važne priče iz svijeta Formule 1 ovoga mjeseca



# NOVA LOTUSOVA MOMČAD PONOSI SE SLAVNIM NASLJEDEM

LOTUSOVI NOVI VLASNICI NAMJERAVAJU POŠTIVATI BIVŠE TRKAČKO NASLJEDE JER SE PREPOZNATLJIVO IME 2010. NA VELIKE NAGRADE VRAĆA NAKON 15 GODINA ODSUTNOSTI

LOTUS, KOJI JE 1952. utemeljio Colin Chapman, jedna je od najuspješnijih momčadi u F1, jer je s legendama poput Jima Clarka, Emersona Fittipaldija i Marija Andrettija osvojio sedam konstruktorskih i šest vozačkih naslova. Posljednji put u F1 natjecali su se 1994., a momčad je dobila priliku u idućoj godini nakon što su osigurali podršku malezijske vlade.

Od 1997. vlasnik Lotusa je proizvođač automobila s potporom države Proton. Sada, uz zajednička ulaganja grupe malezijskih biznismena, uključujući Tonyja Fernanda, predsjednika tvrtke Air Asia, Lotusova će se momčad još jednom natjecati u F1.

Posljednjih nekoliko mjeseci konstruktorska ekipa od 30 osoba pod vodstvom bivšeg Toyotinog i Renaultovog čovjeka Mikea Gascoyne radi na bolidu za iduću godinu. Momčad djeluje u RTN pogonu površine 4600 četvornih metara u Norfolku, koji je Toyota izgradila za svoj F1 program, a potom ga je Bentley koristio za svoju Le Mans kampanju.

Baza je samo petnaest kilometara udaljena od Lotusove tvornice, a planovi su da se predvorje nove zgrade popuni klasičnim Lotusovim F1 bolidima iz prošlosti. Gascoyne je F1 Racingu izjavio da bi do kraja godine trebali imati 225 ljudi.

“Posao u zračnom tunelu u Italiji započeli smo potkraj rujna, a premda nam je raspored vrlo natrpan, prilično smo sigurni da ćemo za predstavljanje šasije biti spremni u drugom tjednu veljače”, kaže Gascoyne.

Lotus je postigao dogovor s Cosworthom, a Cosworthov motor će vjerojatno no-

siti Protonovu oznaku kao znak poštovanja prema malezijskom vlasniku Lotusa.

Gascoyne je uvjeren da će Lotusova marka biti prepoznata i momčad je čak izvukla bolid Ayrtona Senne iz 1987., 99T, kako bi ga na Velikoj nagradi Singapura postavili u F1 Paddock Club.



Tony i Mike: ako niste mogli zaključiti prema pozadini, sve je spremno za pokretanje Lotusa 2010.

**“Kada pobijedimo, naravno da će to biti osamdeseta, a ne prva pobjeda Lotusa” Mike Gascoyne**

“Vlasnik momčadi je tvrtka 1Malaysia F1 Team, pa je riječ o malezijskoj momčadi, ali Lotus je svjetski prepoznata F1 marka.

Činjenica je da je Proton vlasnik Lotusa, no razgovarali smo s Cliveom Chapmanom (sinom osnivača Colina Chapmana) i on je vrlo uzbuđen projektom”, rekao je

Gascoyne. “Pitao nas je hoće li u slučaju pobjede to biti Lotusova 80. ili prva pobjeda nove momčadi – naravno, bit će to Lotusova 80. pobjeda. Vratiti ime Lotus u F1 fantastično je postignuće.

Da, ovo je nova momčad, ali zadržavamo povijest i nasljeđe stare momčadi. S imenima je to uvijek tako – je li McLaren isti koji je osnovao Bruce McLaren? Ne, nije, potpuno je drukčiji. Lotus je imao prilično dugu stanku, ali svjesni smo potrebe o zaštiti imena i naslijeđa.”

Direktor momčadi bit će Tony Fernandes, sa sličnim poslovnim podrijetlom kao i Virginov Richard Branson jer je ulagao u razne poslove poput mobilnih telekomunikacija, hotela i avijacije.

Još nije donesena odluka o vozačima, ali momčad ne traži vozače koji će plaćati sudjelovanje na utrckama, nego je u procesu izbora najboljih vozača na tržištu. Nije tajna da je Gascoyne veliki poštovalac Jarna Trullija, s kojim je radio u Jordanu, Renaultu i Toyoti, a opisao ga je kao jednog od najbržih vozača u jednom krugu.

“U oba bolida želimo iskusne vozače jer smatram da je važno shvatiti na kojoj smo razini performansi”, dodaje Gascoyne. “Kao nova momčad lako se izgubiti, zato nam je potrebno iskustvo. Premda počinjemo kasno, zapravo se smatramo najboljom od novih momčadi. Imamo najveći proračun i možemo si priuštiti prave vozače.”

Do 2011. momčad će istraživanje i razvoj te proizvodnju premjestiti u kompleks uz malezijsku F1 stazu u Sepangu. Vrlo prikladno, Air Asia ima izravne letove iz Stansteda u Kuala Lumpur. Malezijski kapital udružen s legendarnim imenom obećava mnogo, no ostaje da vidimo hoće li nova momčad biti dostojna svog imena.

Od Monaka 1958. do Australije 1994. Lotus je bio jedna od najuspješnijih F1 momčadi

# PITPASS



## KLJUČNE PROMJENE PLANIRANE ZA F1 IDUĆE GODINE

**Potvrđeno:** Fernando Alonso iz Renaulta prelazi u Ferrari

**Potvrđeno:** Robert Kubica BMW će zamijeniti Renaultom

**Potvrđeno:** Četiri nove momčadi – USF1, Campos, Manor i Lotus – pridružit će se natjecanju, a Cosworthovi motori vraćaju se u F1

**Potvrđeno:** Zabranjeno je nadolijevanje goriva: spremnici goriva povećavaju se s 80 litara na 260 litara, a smanjuje se širina prednjih guma

**Potvrđeno:** Formula 1 po prvi puta stiže i u Južnu Koreju, na posve novu stazu

# F1 SPREMNA ZA VELIKE PROMJENE U 2010.

S Alonsovim prelaskom u Ferrari, zabranom nadolijevanja goriva i četiri nove momčadi, F1 će se dobro protresti

FORMULA 1 iduće će godine proći kroz niz velikih promjena, prelasci vozača, zabrana nadolijevanja goriva i četiri nove momčadi podarit će F1 nov izgled.

Dosad, najveća potvrđena promjena u vozačkoj postavi je novi trogodišnji ugovor Fernanda Alonsa s Ferrarijem, dok će njegova zamjena u Renaultu biti Robert Kubica. U miksu ubacite i plan da Rubens Barrichello i Nico Rosberg zamijene mjesta u Brawn i Williamsu – kao i osam novih mjesta u četiri nove momčadi – i sve će izgledati potpuno drukčije kad se u ožujku poredaju na startu.

Bolidi će također dobiti nov izgled zahvaljujući zabrani nadolijevanja goriva od iduće godine. Momčadi rade na tome da nađu mjesta za povećani kapacitet spremnika za gorivo s 80 na 260 litara, a ova dodatna težina imat će utjecaj na ovjes i kočnice.

Zaustavljanja u boksu bit će potrebna za zamjenu guma, a momčadi će se morati natjecati na mekoj i na tvrdj mješavini.

Širina prednjih guma bit će s 270 mm smanjena na 245 mm, a Bridgestone će povećati izdržljivost svojih mješavina kako bi se mogle nositi s dodatnim teretom, no vozači će morati paziti na trošenje guma, posebice u početnoj fazi utrke dok imaju mnogo goriva. Svi se nadaju da će 2010. vidjeti više pretjecanja.

**“Pogledajte KERS, uništio je utrkanje više nego što je pomogao” Mark Webber**

“Prošla sezona bila je zanimljiva, iduće godine vidjet ćemo kako pojedinci mijenjaju momčadi, no najviše moramo začiniti utrkanje”, zaključuje Red Bullov Mark Webber. “Vozio sam na utrci u Singapuru i rekao sam si ‘Kako je ovo dosadno!’ Nikome se ne možete dovoljno približiti, a slikovi i podesivo prednje krilo uopće nisu poboljšali pretjecanje. Također pogledajte KERS – pokažite mi jedno fenomenalno ovogodišnje pretjecanje s KERS-om – više je uništio utrkanje nego što mu je pomogao. Nadajmo se da će se stvari popraviti iduće godine.” Kako stvari stoje, momčadi su se u načelu složile da 2010. ne koriste KERS.

A F1 će iduće godine zadržati trenutačni bodovni sustav umjesto da naslovom nagradi vozača s najviše pobjeda. Da je tako bilo ove godine, Jenson Button bio bi okrunjen već u Singapuru...





# PETER WINDSOR

## Otvoreni komentari našeg čovjeka iz F1 paddocka

**O**vo je pravi početak. Rastrgan sam između onoga što ja smatram realnošću i onoga što mi drugi kažu da je jedini put. Rastrgan sam između genijalaca automobilističkog sporta i onih koji nikada ne griješe. Rastrgan sam između uzbuđenja i straha.

Govorim, naravno, o mjesecima i godinama koji slijede. Nemamo nikakav priručnik koji bismo mogli slijediti, ne postoji nešto poput Vodiča za osnivanje nove F1 momčadi. Uranjamo u mrak i što smo dublje unutra, sve više nam govore da je to što želimo nemoguće ili da će boljeti. Međutim...

Ipak možete otići na stazu poput Singapura i razgovarati s F1 vozačima o pripremi za utrku, postavu bolida i svim mogućim simulacijama... i onda možete vidjeti kako cijenjeni F1 vozač napravi kaos od svojeg kočenja i stvori problem koji uopće ne bi postojao da je obavio domaću zadaću kako spada.

Kad je Romain Grosjean saznao da je kriv za mnogo više istodobnog kočenja i davanja gasa od svojeg momčadskog kolege Fernanda Alonsa te da će takvom vožnjom pregrijati diskove, pločice i čeljusti, njegov je odgovor glasio: "Ali tako ja uvijek vozim."

Možemo se osvrnuti i na dvije uzastopne utrke, Singapur i Japan, i prisjetiti se kako je Mark

Webber razbio svoj Red Bull na treningu, i to ne jednom nego dva puta. Ili kako je Timo Glock smjestio samog sebe u bolnicu jer nije gledao cestu ispred sebe, a Giancarlo Fisichella se kvalificirao loše jer je prerano kočio.

Ono što vidimo dva su različita i vrlo udaljena svijeta. S jedne strane je "Ne mogu sad razgovarati, nemam vremena" atmosfera svakog četvrtka poslijepodne u F1 kalendaru, a s druge let helikopterom u bolnicu nakon Glockove nesreće.

novu tvornicu instalirali dva autoklava, veliku ploču za dotjerivanje, stolove za rezanje, kompozitni zamrzivač, rezervoar s dušikom, 5-osni usmjerivač, laserski graver, 19 CNC strojeva, dva okretna stola, 5-osni usmjerivač zraka, strojeve za varenje, dvije okomite kružne pile, trakastu kočnicu, urezivač, kompozitni odbojnik kotača, prešu od 40 tona, prešu za bušenje i vretenastu prešu, dva stroja za testiranje zategnutosti, vakumsku pumpu, stroj za poliranje s remenima i diskovima, oscilirajući stroj za poliranje s diskovima, stolnu pilu, veliki stroj za brzu izradu prototipova i gomilu CAD stanica. A imamo i jednog viličara i dva tegljača.

Bilo je trenutaka kad smo se pitali želimo li doista neki od onih golemih, zastrašujućih

**"Magla se diže. Sad smo F1 tvornica koja živi, diše, napreduje i rijetko spava."**

Što je stvarnost Formule 1? Svi oni podaci? Sva zatvorena vrata? Ili vozači koji se ne pripremaju, nisu nimalo samokritični i zato su nedovoljno disciplinirani?

Isto tako, autoriteti se pitaju zašto naša nova američka F1 momčad nije spremna. Moram se pitati što bismo to trebali raditi jer ove smo godine već izgubili šest mjeseci na sukobe između FIA-e i FOM-a/FOTA-e i još uvijek osjećamo pritisak globalne recesije.

U međuvremenu, u dva i pol mjeseca otkad je konačno potpisan Konkordski sporazum, uspjeli smo: potpuno obnoviti tvornicu u Charlotteu s novim podovima, stropovima, rasporedom zidova, električnim instalacijama, informacijskom tehnologijom i sve smo obojili u bijelo, dovršili smo veliki posao na dizajnu bolida, u

strojeva staviti na lijepe, sjajne podove.

Svi smo bili pomalo nervozni kad smo, testirajući valjanost, stroj za brzu izradu prototipova programirali da načini prikaz borbenog aviona F-15.

Ti su trenuci sad prošlost. Sad smo F1 tvornica sa sjedištem u Sjevernoj Karolini koja živi, diše i rijetko spava. F-15 bio je savršen. 5-osni usmjerivač umjetničko je djelo. I magla se diže. Ispred nas je mnogo problema, a kritike su, to sigurno znam, tek na početku.

No, dobar pogon pouzdan je poput papučice kočnice pod nogom Fernanda Alonsa, a mišljenje autoriteta o onome što bismo mi trebali raditi jednako je nerearno kao i zahtjevi koje je mladi Romain Grosjean stavio na svoje kočnice u Singapuru.

Najbolje je da šutimo. Neka zima počne.



Nije lako pokrenuti novu F1 ekipu u ovako teškim vremenima. Ali Peter se navikava na život sefa momčadi

## MANJE ŽURBE... VIŠE UDOBNOСТИ

DOBRE LJUDE iz Formule 1 nikad ne možete obuzdati: kako bi smanjila troškove zbog globalne ekonomske krize, Toyota zahtijeva da svi članovi njezina menadžmenta na letovima kraćim od 12 sati putuju ekonomskom klasom. Izravni let Nagoya-Frankfurt

traje otprilike 11 sati pa je veliki broj Toyotinih zaposlenika nakon Suzuke viđen u čekaonicama poslovne klase na aerodromima Seula i Singapura, produljujući vrijeme leta višesatnim presjedanjima. Nadam se da to nije razlog odlaska iz F1.



Poduzetni zaposlenici Toyote putovali su dulje kako bi mogli sjediti u poslovnoj klasi

## SAT ZA SATOM

IZNENADIO ME znak u Nagoyi: "Otvoreni smo sedam dana u tjednu, i vikendima!" To je dio trenda koji sam primijetio u Japanu. Pokušavajući mi pripočiti da moj avion polijeće u 1:30 iza ponoći, na informacijama u Tokiju vrijeme polaska preveli su kao 25:30 sati. Sviđa mi se to. Tako se osniva nova F1 momčad. Umetanjem dodatnih sati u dan! Naprosto ih nikada nemamo dovoljno!

# RENAULTOVO PONOVRNO ROĐENJE

Zapošljavanje Roberta Kubice bio je Renaultov prvi korak prema ostvarivanju novog razdoblja dok iza sebe ostavljaju priču o "Crashgate" aferi i gubitku Flavija Briatorea i Pata Symonlsa

DAŠAK SVJEŽEG ZRAKA ušao je u Renaultovu garažu u Brazilu dok su članovi momčadi naglašavali da će dovođenje Roberta Kubice 2010. biti prva odvažna odluka namijenjena povratku francuske momčadi na vrh Formule 1.

Bivša pobjednička momčad proživjela je vruću 2009. sezonu, obilježenu kaznama zbog "Crashgate" afere u Singapuru. To je kao posljedicu imalo otpuštanje izvršnog direktora Flavija Briatorea i konstruktora Pata Symonlsa, a stvorilo je i ozbiljne komercijalne posljedice, s obzirom da su sponzori ING i Mutua Madrileña odmah

dokazanom mogućnošću osvajanja bodova kako bi zadržali mogućnost osvajanja naslova. Timo Glock, Adrian Sutil, Nick Heidfeld i Heikki Kovalainen dolaze u obzir.

Tehnički, Renault je optimističan za 2010. "Iz zračnog tunela stižu nam dobri rezultati", rekao je glavni tehničar Bob Bell. "Međutim, kao uvijek, problem je u tome što radimo u izolaciji." Prošle zime 30 je aerodinamičara otišlo iz momčadi; ironično, Briatoreovo pretjerano rezanje troškova (na zahtjev FIA-inog predsjednika Maxa Mosleya) trebalo se sviđjeti upravljačkom

tijelu. Međutim, pokazalo se kao vrlo ishitren potez jer je bio pretjeran u odnosu na ono što je pravilo za ograničavanje korištenja zračnog tunela zahtijevalo, a to je momčad usporilo u ključnom razdoblju razvoja. Za oporavak bio je potreban veliki dio sezone, a Renault se nada da će im zima bez novih problema omogućiti dobar početak iduće godine.

Ostaje pitanje sponzorstva i novog šefa momčadi. Nizozemska banka ING najavila je prošle veljače da neće obnoviti svoj glavni sponzorski ugovor za 2010., a suradnju su prekinuli

**"Renault zna što je potrebno za pobjedu. Sviđa mi se njihov mentalitet i kako razmišljaju o utrkanju." Robert Kubica**

otkazali svoje ugovore i prisilili momčad da ukloni njihove oznake s bolida.

Francuski proizvođač je, međutim, pojačao svoju predanost F1 zbog skandala i odlučno želi oživjeti momčad 2010. Kubica, smatran dobrom zamjenom za odlazećeg Fernanda Alonsa, prvi je dio slagalice. "Renault zna što je potrebno za pobjedu", rekao je Poljak u Brazilu. "Sviđa mi se njihov mentalitet i kako razmišljaju o utrkanju." Inženjeri se raduju radu s Kubicom, kojeg po brzini i odlučnosti vide kao "novog Alonsa".

Renault se nada da će Kubicinog momčadskog kolegu najaviti prije kraja godine kako bi sponzorima prikazali privlačniji paket. Momčad je u posljednje tri godine kao vozače imala početnike (Kovalainen 2007. godine, Piquet 2008. i Grosjean 2009.), a sad želi iskusnog vozača s



Izravno govoreći Kubica se vidi kao prirodni nasljednik Fernanda Alonsa



četiri utrke prije kraja godine. Teška ekonomska situacija znači da Renault vjerojatno neće uspjeti osigurati velikog novog sponzora za iduću godinu, premda su javnost obavijestili o ponovnom interesu sponzora nakon Briatoreova odlaska. Ako glavni sponzor ne bude pronađen, izgled bolida za 2010. temeljit će se na tradicionalnim Renaultovim trkačim bojama – crnoj, žutoj i bijeloj – koje su krasile bolide od 1977. do 1985. Momčad će pričekati kraj godine da odluči kako

će popuniti mjesto šefa momčadi. Nakon Briatoreova odlaska određena je privremena struktura upravljanja u kojoj je Bob Bell šef momčadi, a šef komunikacija Jean-François Caubet postao je izvršni direktor. Za budućnost postoje brojne mogućnosti: šef momčadi s prethodnim iskustvom u F1, zapošljavanje korporativnog menadžera iz Renaulta, poput ostalih momčadi proizvođača automobila, ili malo izmijenjena inačica privremena strukture.



Ne pronade li novog glavnog sponzora, Renault će se vratiti staroj kombinaciji crne, žute i bijele boje iz 1970-ih i 1980-ih



# PITPASS



## DC: "NAREDBE MOMČADI DIO SU F1"

U OZRAČJU SKANDALA OKO "CRASHGATE" AFERE COULTHARD OTKRIVA DA JE I ON PRIHVAĆAO NAREDBE KAKO BI ZADRŽAO MJESTO U MOMČADI

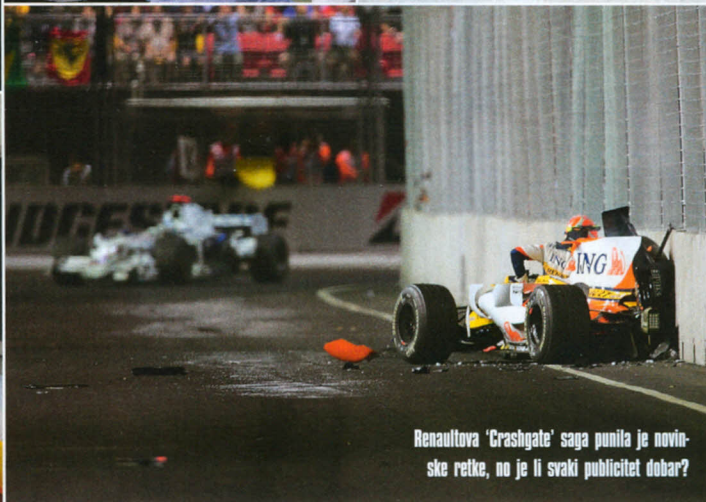
DAVID COULTHARD KAŽE da su naredbe momčadi oduvijek bile dio F1, a premda mu nikad nisu bile ugodne, poslušao je naredbu iz boksa koja je izmijenila ishod utrke kako bi zadržao svoje mjesto u momčadi.

Renaltov Flavio Briatore i Pat Symonds proglašeni su krivima za nagovaranje Nelsona Piqueta da se sudari na prošlogodišnjoj utrci za Veliku nagradu Singapura kako bi pomogao Fernardu Alonsu da pobijedi. Piquet je poslušao naredbu jer se borio za svoj položaj u Renaultu. Kazne zbog "Crashgate" afere dovele su do doživotne zabrane bavljenja automobilizmom za Briatorea i petogodišnje zabrane za Symonds. Renault je pretrpio štetu kad se četiri utrke prije kraja sezone povukao i njihov glavni sponzor.

Iz vozačke perspektive, Coulthard razumije Piqueta. Prisjeća se Velike nagrade Australije 1998. kad je usporio na ciljnoj ravni da omogući pobjedu momčadskom kolegi Miki Häkkinenu. "Nije mi bilo ugodno prihvaćati naredbe, ali poslušao sam ih i dopustio nekome da pobijedi u utrci u kojoj sam ja trebao biti pobjednik. Zašto sam to učinio? Jer mi je momčad rekla da to učinim – a da nisam to učinio, ne bih više vozio za tu momčad", kaže Coulthard. "Zato se nalazite pod golemim pritiskom prihvaćanja naredbe – ali naredbe momčadi dio su Formule 1 i oduvijek su bile.

To javnost osuđuje jer voli misliti da je u F1 čovjek protiv čovjeka i stroj protiv stroja – ali zapravo je momčad protiv momčadi. U svoju obranu moram reći da je ono što sam učinio bilo dopušteno. Sudariti svoj bolid radi tuđe pobjede potpuno je drukčija priča, a momci koji su pogriješili, kažnjeni su sukladno toj odluci."

## VELIKA OVOMJESEČNA RASPRAVA



Renaultova 'Crashgate' saga punila je novinske retke, no je li svaki publicitet dobar?



# Jesu li su kontroverze dobre za Formulu 1?

## Da



**Johnny Herbert,**  
trostruki pobjednik velikih nagrada

"PA, KONTROVERZE SU uvijek bile dio F1 i smatram da je svijet natjecanja takav da će uvijek biti drame. To je jedan dio automobilske sporta koji ga čini zanimljivim. Da budem iskren, velike kontroverze poput 'Crashgate' pojave se s vremena na vrijeme, ali zapravo su prilično rijetke. U nogometu, to se događa svakog vikenda, a prijenos se ipak nastavlja: čini se da to nikada ne predstavlja neki problem.

Ono što želim reći je da se skandali poput 'Crashgate' koji se dogode u F1 rješavaju profesionalno. FIA je to temeljito ispitala i sam

Renault je sve temeljito ispitao i nadajmo se da se tako nešto više neće ponoviti.

Iza ugla uvijek vrebaju kontroverze. To je nešto što ne možete spriječiti i nikada nije loše. Malo začini stvari i na kraju se uvijek iz toga izrodi nešto dobro. Dok se suočava s problemima, sport će samo ojačati. Isto je i u nogometu – a pogledajte i nedavnu aferu u ragbiju. Ali F1 je više globalna od ragbija; oko nje je uključeno više medija i o njoj ćete više slušati. Ali takvi problemi događaju se već godinama. Ne vjerujem da ćemo ih se ikada posve riješiti."

## Ne



**Ari Vatanen,**  
legendarni vozač relija

"NARAVNO DA ĆE F1 stvoriti kontroverze, ali one moraju biti konstruktivne, a ne destruktivne. U F1 je riječ o pojedincima, egu, slavi i, posebice, moći.

Kako sam proveo deset godina u politici, sve sam to vidio, a osobni se interesi ne mogu staviti ispred interesa organizacije, jer to će nezlibježno uzrokovati kontroverze.

ING-ovo povlačenje iz Renaulta potvrđuje da s distance svi taj sport vide kao nestabilno okruženje. ING ovdje nije iz zabave. Kad sam sredinom 1970-ih započeo s relijem, ako je neki od direktora volio reli, to je bio dovoljan razlog za uključivanje.

No sada su svi ti brendovi goleme globalne kompanije, pa je odluka o ulasku u F1 jednako važna kao i ulaganje u istraživanje ili razvoj novog proizvoda.

Na kocki je budućnost svakog od 50.000 zaposlenika. Trenutak kad kontroverza počinje imati negativan učinak, rezultat je povlačenje ING-a i FOTA-ino potpisivanje trogodišnjeg Konkordskog sporazuma, jer nisu sigurni u budućnost. S

matram da katkad kontroverza ode predaleko i postane previše negativna. To nije bezazleno: na kocki su životi i ugled ljudi. Možete uništiti ljude, a to je iznimno ozbiljno."

Massa se priprema za ulazak u bolid na Fioranu. Vidljivi su znakovi njegove ozljede



# MASSIN POVRATAK U FERRARIJEV KOKPIT

## Prva testna vožnja Brazilca nakon 11 tjedana oporavka

TRI MJESECA NAKON zadobivanja po život opasnih ozljeda u Mađarskoj, Felipe Massa vratio se u kokpit Ferrarijeva bolida prije planiranog povratka iduće sezone.

U kolovozu je Brazilac zadobio frakturu lubanje u Mađarskoj te mu je nakon operacije i pregleda očiju u tjednu prije VN Brazila odobrena vožnja nekolicine krugova na Ferrarijevoj testnoj stazi u Fioranu. Massa se ponovno sastao sa svojim inženjerom Robom Smedleyem i sjeo za upravljač bolida iz sezone 2007. opremljen slikovima.

„Sve je bilo u redu u bolidu. Fizički sam se dobro osjećao i kao da mi se zapravo nikad nije dogodila ona nesreća u srpnju“, izjavio je Massa. „Moram poštovati mjere opreza koje mi je liječnik odredio, no nakon povratka u bolid mogu se početi pripremati za sljedeću sezonu.“

Massa je želio voziti još ove sezone, no njegov je povratak odgođen zbog ugradnje metalne pločice u glavu kojom su ponovno spojeni dijelovi lubanje. Frakturu Brazilčeve lubanje uzrokovala je opruga koja je ispala s Brawnovog

bolida Rubensa Barrichella i odbila se sa staze u Massin bolid.

Detaljnija istraživanja nesreće otkrila su da je opruga najprije udarila u bočnu zaštitu na kokpitu, a zatim se odbila u Massinu kacigu. Stručnjaci smatraju da bi Massine ozljede bile mnogo ozbiljnije i teže da ga je opruga teška jedan kilogram izravno pogodila u kacigu pri brzini od 225 km/h, što je ekvivalentno udarcu mase od četiri tone.



Drugoplasirani iz prošle sezone odvezio je nešto više od 130 km na Ferrarijevoj testnoj stazi u bolidu F2007

## Vijesti ukratko...



### RELI PRVAKU NIJE DOPUŠTEN NASTUP

Svjetski reli prvak Sébastien Loeb trebao je voziti posljednju utrku sezone F1 za Toro Rosso. U listopadu je sudjelovao na testiranju GP2 u Jerezu, a prošlog je studenog testirao bolid RB4 i također dojmio momčad Red Bulla. No FIA mu je zbog nedostatka iskustva u utrkama jednosjeda odbila izdati superlicencu i na žaljenje mnogih Loeb nije nastupio u Yas Marini.



### KOBAYASHI ZAMIJENIO GLOCKA U TOYOTI

Toyotinom vozaču Timi Glocku napuknuo je kralježak nakon nesreće u kvalifikacijama na VN Japana i u Brazilu i Abu Dhabiju zamijenio ga je testni i rezervni vozač Kamui Kobayashi. Usto, u toj je nesreći Glock zaradio i 6 cm dugu porezotinu i 14 šavova kad je dio aluminijske (koji se koristi kao balast) s prednjeg krila probio monokok bolida TF109. Kobayashi je oba nastupa odradio senzacionalno dobro i nadamo se nastavku njegove F1 karijere.

### KNJIGA O FERRARIJU

F1 Racing predstavio je posebno izdanje nazvano 80 godina momčadi Scuderia Ferrari, u kojem je na 188 stranica prikazana povijest te talijanske momčadi sa zapanjujućim fotografijama iz arhive LAT Photographics. Ovo je izdanje dobavljivo i u hrvatskim knjižarama sa stranom štampom.



Slike: Ferrari; Inseti: Ferrari; Steven Tee/Lat, Mark Thompson/Getty Images; XPB.CC

# PITPASS

NAJNOVIJE  
FOTOGRAFIJE

# KOREJA NASTAVLJA PRIPREME ZA PRVU UTRKU F1

Izgradnja najnovije staze F1 za  
utrku u listopadu 2010. ide prema  
rasporedu



Računalni prikaz paddocka s arhitekturom nadahnutom lokalnim područjem



A ovo je fotografija s prikazom stvarnih radova na boksovima, paddocku i glavnim tribinama

KAKO NAS DO prve utrke F1 u Koreji dijeli manje od godine dana, obavještavamo vas da je 60 posto nove staze vrijedne 250 milijuna dolara već završeno.

Prva utrka na novoj stazi smještenoj u pokrajini južna Jeolla, 180 kilometara od Seula, glavnog grada Južne Koreje, zakazana je za 17. listopada 2010., a bit će prva od sedam utrka F1 kojim će Koreja biti domaćin.

U listopadu je stazu posjetilo vladino izaslanstvo (zajedno s čelnicima Korejske turističke zajednice), koje je kasnije izvijestilo da gradnja napreduje ispred zadanih rokova. Uspjeli smo vidjeti fotografije na kojima se vidi da su počeli radovi na boksovima i gledalištima, kao i na temeljima 4,34 km duge staze.

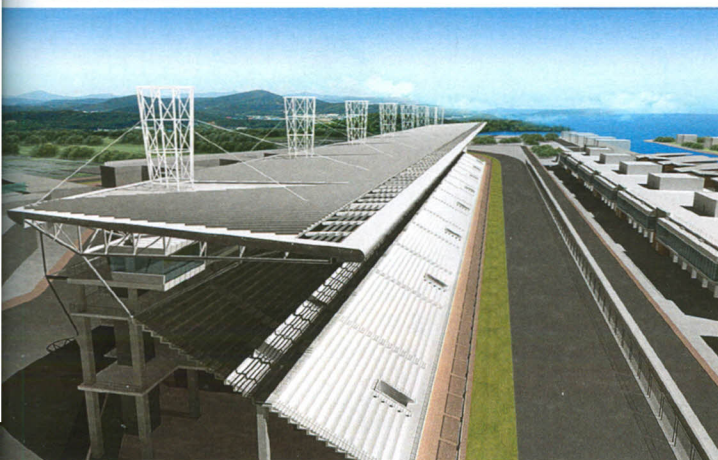
Stazu je dizajnirao Hermann Tilke, a izgledom se temelji na obliku provincije Yeongam-gun i predstavlja prvi korak razvojnog plana koji obuhvaća izgradnju tehnološkog poslovnog parka, a zatim i stambenih i rekreativnih objekata.

## “San o međunarodnoj automobilističkoj stazi postao je stvarnost”

Sama izgradnja staze združeni je projekt udruge Korea Auto Valley Operation (KAVO) i mjesnih vlasti. Pola novčanih sredstava prikupljeno je zahvaljujući privatnom kapitalu, a ostalo će subvencionirati vlada. U rujnu je donesen zakon o “F1 zakonu” kojim je odobreno financiranje. “Donošenjem tog zakona i izgradnjom staze san o međunarodnoj automobilističkoj stazi postao je stvarnost”, izjavio je Young-Cho Chung, glavni direktor KAVO-a.

Oko staze će biti mjesta za 100 000 gledatelja, no trenutačno još ne postoji željeznička pruga koja povezuje stazu i glavni grad. Usto, upitan je i smještaj obožavatelja i momčadi zbog udaljenosti i zabačenosti staze.

Staza duga 4,34 km smještena je usred seoskog dijela Južne Koreje



Zadivljujuća glavna tribina nudi dobar pogled na pitlane i paddock



# F1 KVIZ

## Provjerite svoje znanje u našem kvizu



- 01 Tko je nakon Michaela Schumachera odvezio najviše najbržih krugova u F1 ikad?
- 02 Koje je godine u Austriji vožena posljednja utrka F1?
- 03 Koje je srednje ime Kimija Räikkönena?
- 04 Koji je trenutačni vozač F1 (i bivši mladi vozač Mercedes) 1999. osvojio natjecanje FIA F3000?
- 05 Koja je momčad osvojila prva dva mjesta na VN Brazila 1979.?
- 06 Godine 1950. Fangio i Farina bili su dvojica iz Alfa Romeinog terceta F-ovaca. Tko je bio treći?
- 07 Koja je momčad 1967. osvojila konstruktorski naslov?
- 08 Koji vozač na fotografiji dolje testira Jaguar na Silverstoneu 2000.?
- 09 Tko je bio momčadski kolega Mauru Baldiju u momčadi Spirit 1984.?
- 10 Po kojoj je nesretnoj statistici iz 1987. poznat Brabhamov vozač Andrea de Cesaris?



Odgovori: 1. Alain Prost 2. 2003. 3. Matias 4. Nick Heidfeld 5. Ligier 6. Luigi Fagioli 7. Brabham 8. Darío Franchitti 9. Hubert Rothengatter 10. Te sezone nije završio ni jednu utрку

## PITAJTE F1 RACING

### Odgovori na sva vaša pitanja

Na nekim stazama, primjerice Albert Parku ili Sepangu, startno/ciljna ravnina označava početak kruga. Međutim, na stazama poput Barcelone ili Monze linije koje označavaju start/cilj i početak kruga su na različitim mjestima. Zašto je to tako?

Jorge Murillo, Španjolska

Razlog je činjenica da se još od doba kad nisu postojali elektronički sustavi za bilježenje poretka i vremena kruga linija na kojoj se mjeri vrijeme uvijek nalazila nasuprot osoblja za nadzor



Vettel prolazi ciljnom ravninom na Monzi 2008., no još uvijek ima dosta do startne linije

utrke. Startno/ciljna ravnina najčešće je bila na istom mjestu, no s vremenom se povećavao broj vozača pa su neke startne linije tijekom godina morale biti pomaknute.

Vaša pitanja na engleskome šalјite na [askf1racing@haymarket.com](mailto:askf1racing@haymarket.com)

# { ŠTO SE ZBILO S... }



Nekoć Osvajanje svjetskog naslova u Jerezu 1997. proslavlja mahanjem iz holida



## JACQUESOM VILLENEUVEOM

SVJETSKIM PRVAKOM  
1997., SINOM  
GILLESA VILLENEUVEA

**S**tim prezimenom nije bilo sumnje da će Villeneuve provesti život utrkujući se. Četiri godine nakon smrti oca Gillesa u utrci za Veliku nagradu Belgije 1982., mladi Jacques krenuo je u školu utrkivanja. Desetak godina kasnije osvojio je Indianapolis 500, bio je blizu osvajanja svoje prve F1 utrke i postao je svjetski prvak Formule 1. Dvije godine nakon osvajanja naslova pridružio se momčadi BAR koju je vodio njegov menadžer Craig Pollock, ali nije više bio uspješan u utrkama. U F1 vratio se s Renaultom 2004., a zatim je prešao u BMW Sauber – gdje ga je polovicom 2006. zamijenio Robert Kubica. Otada se Villeneuve utrkivao u sportskim automobilima i NASCAR-u, a možda je na rubu još jednog povratka...

“Malo sam se utrkivao u NASCAR-u i vozio utrke u Argentini, ali umoran sam od neobičnih utrka – to je zabavno neko vrijeme, ali želim se vratiti u F1 i to sad pokušavam postići.

Što se momčadi tiče, trenutno je omjer 50-50 između novih momčadi koje u F1 stižu iduće godine i pokušaja pregovora s jednom od postojećih momčadi. Uvjeren sam da postoji interes, pitanje je jedino žele li prihvatiti rizik. Mogu zbog spremnosti biti shvaćen kao rizik,

jer dugo nisam vozio F1 utrke. Istina, naporno sam trenirao, ali mislim da će biti teško promijeniti tuđe mišljenje sve dok ne sjednem u bolid i pokažem da nemaju pravo. Pitate se zašto se želim vratiti? Bilo mi je zabavno izvan staze, pokrenuo sam vozačku školu i snimio album prije nekoliko godina, a nedavno sam se vratio sviranju i pisanju pjesama. To je zabavno, ali utrkivanje mi je na prvom mjestu – još uvijek su tu poriv, strast i ludost... Mnogi kažu da sam



Danas Utrkuje se u NASCAR-u, glazbena je zvijezda i pokušava se vratiti u F1. Ima li oklada?

glup vratim li se, ali znam u što se vraćam i uopće nisam zabrinut. Uvijek sam mislio na utrkivanje, to mi je u krvi i za to sam rođen. Vjerojatno ću umrijeti kao trkač.“



# OČEVA I SINOVA U FORMULI 1

Obiteljsko nasljeđe nije uvijek jednako uspješno

## 1 GRAHAM I DAMON HILL

Jedini par oca i sina na ovom popisu od kojih je svaki osvojio svjetski naslov. Njihove karijere zajedno su trajale 26 sezona (18 za Grahama i 8 za Damona). Ukupni broj započetih utrka oca i sina približio se broju 300, što ih čini i najdugovječnijim parom.

## 2 NELSON PIQUET ST. I ML.

Nelson Piquet st. bio je jedna od velikih zvijezda Formule 1 1980-ih, a vozeći za Brabham i Williams osvojio je tri svjetska naslova. Njegov sin, Nelson Piquet ml., nije bio jednako uspješan u Formuli 1 s Renaultom, a bio je u središtu skandala zbog namjernog "sudara u zaštitnu ogradu".



Piqueti: Jedan je upamćen po tri naslova prvaka i skrivanju WC papira Nigelu Mansellu, a drugi samo po namjernom zabijanju u zid u Singapuru

## 3 GILLES I JACQUES VILLENEUVE

Prisjetite se Villeneuvea i odmah ćete pomisliti na Ferrari, ali Jacques nikad nije išao očevim stopama i utrkiavao se za Scuderiju. Međutim, uspio je postići ono što njegov otac nikad nije: s Williamsom je 1997. osvojio svjetski naslov.



Gilles Villeneuve utrkiavao se za Ferrari - ali sin Jacques postao je svjetski prvak u svojoj drugoj sezoni u F1

## 4 KEKE I NICO ROSBERG

Dok je bio u F1, Rosberg st. bio je poznat po nadimku "Leteći Finac", dok je njegov sin poznat kao... "onaj njemački vozač Nico Rosberg". Obojica su se utrkiivali za Williams. Keke je s Williamsom svjetski naslov osvojio 1982., ali Nico za sad nije ponovio očev uspjeh...

## 5 JACK I DAVID BRABHAM

Tijekom 15-godišnje F1 karijere, od 1955. do 1970., Jack je bio trostruki svjetski prvak. Sin David imao je tešku zadaću, ali barem se uspio kvalificirati u utrku vozeći za Simtek - za razliku od brata, Garyja, koji se dvaput nije uspio kvalificirati s momčadi Life F1.

## 6 MARIO I MICHAEL ANDRETTI

S ukupno 141 započetih utrka, Andrejtijevi su u Formuli 1 postigli različite rezultate. Mario je s Lotusom svjetski naslov osvojio 1978., dok se Michael kao momčadski kolega Ayrtona Senne u McLarenu mučio tijekom 1993. - njegove jedine sezone u F1 - našavši se samo jednom na postolju.

## 7 SATORU I KAZUKI NAKAJIMA

Lotusov vozač Satoru Nakajima bio je prilično divlji, a u kišnoj utrci za Veliku nagradu Australije 1989. postigao je najbrži krug. Njegov sin, Kazuki, bio je brz vozač za Williams, ali je katkad pretjerao u pomicanju granica performansi bolida...

## 8 HANS I HANS-JOACHIM STUCK

Najveći vozački uspjeh Hans Stuck je postigao tridesetih kad je vozio za Auto Union, ali nekoliko je F1 utrka odvezio i nakon Drugoga svjetskog rata. Njegov se sin Hans-Joachim utrkiavao za brojne momčadi krajem 1970-ih, poput Marcha, Brabhama, Shadowa i ATS-a, ali nije uspio pobijediti ni u jednoj utrci.

## 9 WILSON I CHRISTIAN FITTIPALDI

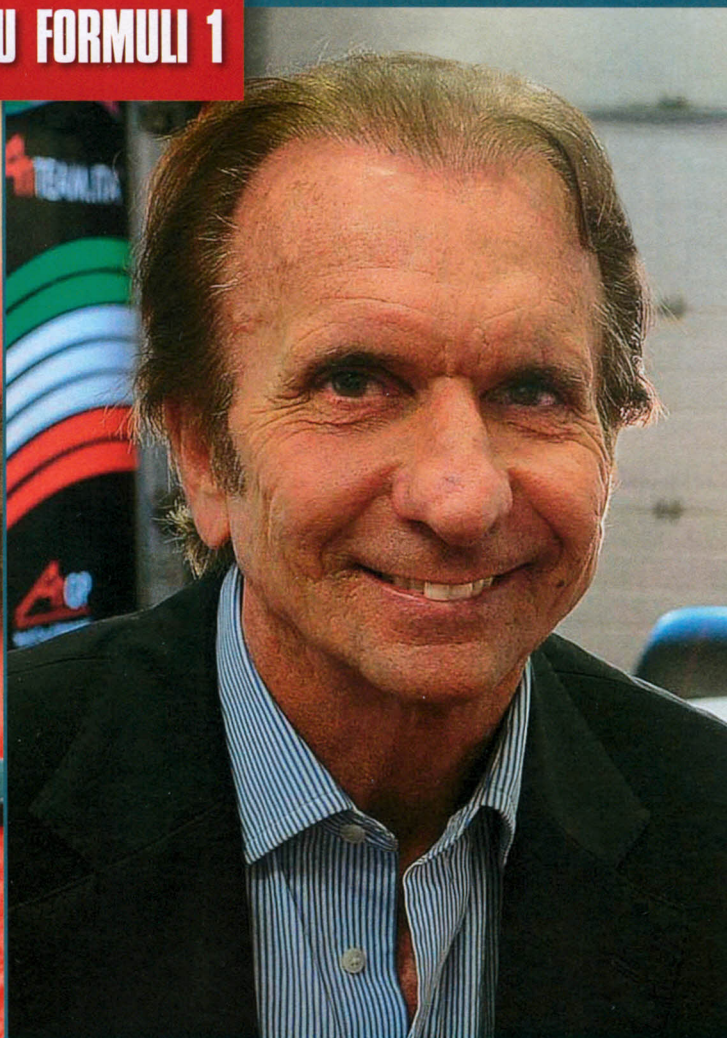
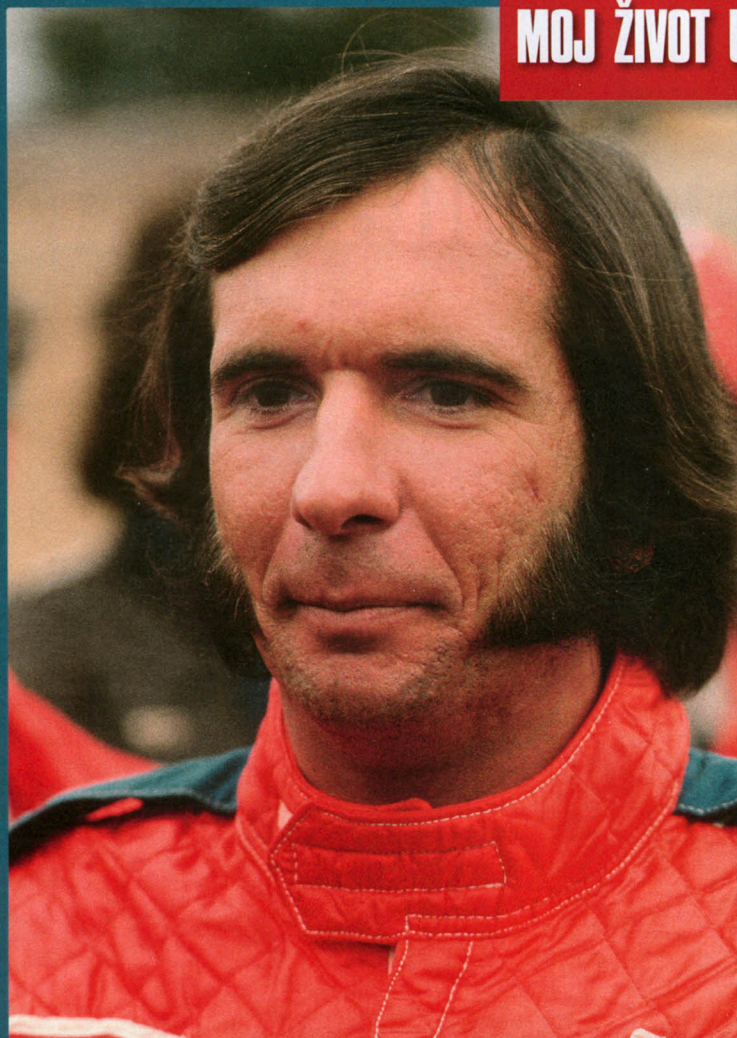
Potječući iz poznate obitelji Fittipaldi, Wilson (Emersonov brat) i Christian zajedno su započeli 75 utrka. Većinu utrka Wilson je za Brabham vozio početkom 1970-ih, dok je Christian 20 godina kasnije u F1 vozio za Minardi i Footwork.

## 10 MANFRED I MARKUS WINKELHOCK

Manfred je početkom 1980-ih započeo 48 F1 utrka, većinom za nekonkurentnu momčad ATS. Njegov sin, Markus, započeo je samo jednu F1 utrku. Vozio je za Spyker u kišnoj utrci na Nürburgringu 2007., a nakon što je njegova momčad odabrala odgovarajuće gume, uspio je povesti prije prekida utrke zbog pljuska.



Damon Hill za upravljačem Grahamova totusa 49 na festivalu brzine u Goodwoodu. I otac i sin bili su svjetski prvaci



# EMERSON FITTIPALDI

Najmlađi brazilski svjetski prvak o danima u Lotusu i bolnom gležnju

PRIJE NEGO ŠTO JE SVIJET čuo za Fernanda Alonsa ili Lewisa Hamiltona, Emerson Fittipaldi postao je najmlađi svjetski prvak u F1, a naslov je 1972. osvojio u dobi od 25 godina.

Tri godine ranije Emmo je napustio rodni Brazil da ostvari karijeru u automobilizmu. Brzi uspjesi u F2 i F3 osigurali su mu mjesto u Lotusu i utrivanje u F1. Godine 1970. osvojio je Veliku nagradu SAD-a, a dvije godine kasnije pobijedio u pet utrka na putu do naslova svjetskog prvaka. Još je jedan svjetski naslov 1974. osvojio s McLarenom, prije prelaska u momčad brata Wilsona, Copersucar-Fittipaldi, i zatim tijekom pet sezona jedva tu i tamo skupio poneki bod.

Nakon toga Fittipaldi je započeo novu karijeru u Indycar natjecanjima, a kasnije je vodio momčad Team Brazil u A1GP utrkama.



## PRVA F1 VOŽNJA TESTIRANJE LOTUSA 49

“Prisjećam se vožnje Lotusa F3 u kojem se 1969. utrkiavao Jim Russell. Colin Chapman je promatrao pa mi je dao da prvi put vozim bolid Formule 1 na Silverstoneu.

Bio je to Lotus 49 i bilo je to odlično iskustvo. Jochen Rindt, koji je tada vodio u prvenstvu, bio je na testiranju i vozio je bolid prije mene. Zatim me Colin pitao želim li voziti i vidjelo se da je Jochen prilično uzrujan.

Zatim, kad sam postao brži, Jochen je postao još uzbuđeniji i naposljetku mi je počeo pokazivati ploču s vremenima mojih krugova. Bilo je to nevjerojatno iskustvo, ujedno i početak krasne suradnje s Lotusom.”



## OMILJENI BOLID JPS LOTUS 72

“Daleko najbolji bolid koji sam vozio bio je Lotus iz 1972. i mnoge njegove inačice između 1971. i 1973. Bio je odličan, uglavnom zato što je bio vrlo dobar na svim stazama na kojima smo vozili.

Kad smo ga uspjeli pokrenuti, bio je nevjerojatan. Prisjećam se mnogih odličnih borbi koje sam vodio s Jackijem Stewartom dok je vozio u Tyrellu. Bio je najljući protivnik – i odličan vozač. Jedina loša uspomena na bolid je iz Zandvoorta 1973. Na glavnoj ravnici puknuo je prednji kotač i jako sam udario u zaštitnu ogradu. Puknuli su mi svi ligamenti desne noge, a gležanj me bolio još godinu dana nakon toga.”

## OMILJENI ŠEF MOMČADI COLIN CHAPMAN

“Chapman je bio genijalac za dizajniranje i izradu trkaćih bolida, a mislim da je bio i jedan od najboljih šefova momčadi u povijesti Formule 1. Imao sam veliku sreću raditi s Colinom u svoje prve četiri godine u F1: bio je daleko ispred ostalih. Glede performansi, morate priznati da je bolid s efektom tla koji je načinio kasnije, nažalost nakon što sam već otišao iz momčadi, bio nevjerojatna inovacija. Bio je vrlo pametan čovjek i uvijek me podržavao u karijeri. Svi u Lotusu su to činili.”



## NAJRANIJA F1 USPOMENA UTRKA PRVAKA 1969.

“Prisjećam se odlaska na automobilističke utrke u Brazilu, gdje sam vidio kako se natječe Juan Manuel Fangio, ali to nikad nije bilo u svjetskom prvenstvu. Mislim da su to bile utrke sportskih automobila jer se sjećam da sam vidio prekrasan Ferrari 250. Međutim, prvi put sam F1 bolide – i to je bila prva velika utrka na kojoj sam bio – vidio na Utrci prvaka na Brands Hatchu 1969.”

## OMILJENA USPOMENA NA F1 POBJEDNIČKI TROFEJ

“Ništa posebno, ali kad bih trebao nešto izdvojiti, bio bi to trofej koji sam na dodjeli nagrada u Parizu dobio za svoj prvi svjetski F1 naslov.

Mislim da je to najvažnija stvar koju imam. Imam i trofej s Velike nagrade SAD-a, svoje prve pobjede na Watkins Glenu 1970. Oba su u mom uredu i gledam u njih svaki dan. Lijepo je s vremena na vrijeme podsjetiti se tih dana.”



## NAJNEUGODNIJA SITUACIJA VN ŠPANSJOLSKJE 1975.

“Mislim da je to bilo kad sam odlučio ne utrkivati se na stazi Montjuic Park u Barceloni u doba kad sam vozio za McLaren. McLaren je bio odlična momčad i volio sam raditi sa svima u toj momčadi: momčadskim menadžerom Alastairom Cadwellom i Teddyjem Mayerom te Tylerom Alexanderom – svi su bili dobri prema meni.

Međutim, zbog sigurnosnih problema sa zaštitnim ogradama to je bila najgora situacija koju sam u svojoj karijeri doživio u Formuli 1. Odvezio sam jedan krug i vratio se u boks. Odlučio sam otići kući i FIA me suspendirala. Kad se kobna nesreća dogodila, ukinuli su mi suspendiziju, ali svađali smo se svaki dan, cijeli vikend u Barceloni.”

# { VI POSTAVLJATE PITANJA }

# MARTIN WHITMARSH

Prvi automobil koji se u McLarenu pojavio otkad je kao nasljednik Rona Dennisa na mjestu šefa McLarena dobio je nadimak "trut". Sad će nam čovjek koji je nadzirao oporavak svoje momčadi ove sezone objasniti kakve to "otkačene stvari" radi i zašto bi opet zaposlio Fernanda Alonsa.

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

**K**limatizacija u uredu Martina Whitmarsha podešena je na prohladno. Godinu ili dvije ranije to bismo nazvali "mclarenovskom hladnoćom", ali premda je stakleno pročelje njihova "brand centra" u paddocku jednako zastrašujuće kao i prije, atmosfera unutar njega postala je nešto toplija. Opuštenija je i srdačnija – jednostavno, malo normalnija nego prije.

Zapravo, novi McLaren nije mnogo drukčiji od svojeg šefa. Martin Whitmarsh toliko je dugo čekao na preuzimanje šefovskog položaja da je gotovo postao princ Charles Formule 1 – i bilo je mnogo onih koji su se pitali hoće li uopće dočekati svoju priliku. Kad je konačno došla, dogodio se skandal s laganjem. Prvi put kad je većina vidjela novog šefa McLarena, bio je utučen. Novinari i televizijske ekipe pratili su ga u stopu dok je pokušavao obraniti svoju momčad i njihova svjet-

skog prvaka. Težak početak na novom radnom mjestu.

Od tog trenutka McLaren se bacio na posao. Izgladili su problematičan odnos s FIA-om, bolid koji je Eddie Jordan nazvao "najgorim McLarenom ikad" pretvorili su u pobjednički stroj, a polet se vratio i u korak Lewisa Hamiltona. Whitmarsh je 2009. obavio dojmljiv posao, no kako će se snaći s još većim izazovom: ispitivanjem čitatelja F1 Racinga?

**Kako ste motivirali momčad na ostvarivanje tolikog pomaka ove godine kad se pobjeđivanje činilo kao davna prošlost?**

*Kathryn Young, Velika Britanija*

Iskreno, nije bilo tako teško kao što se možda čini. Imamo fantastičnu ekipu, početak godine bio je prilično težak, ali mislim da je ekipa udružila sve snage. Bili su naviknuti na pobjede i

na prednji dio grida, pa je ovo bila neobična situacija – ali rekao sam im kako vjerujem da ćemo se vratiti u formu. Neki su mi vjerovali, a siguran sam da je bilo onih koji nisu, no svi smo bili oduševljeni kad smo uspjeli.

**Morate li manje pospremati u tvrtki sad kad više nema Rona?**

*Paul Bolton, Velika Britanija*

Ne, ne moram manje pospremati. McLaren ima svoju kulturu i ja sam član ekipe već 20 godina, pa moram biti dio te kulture.

**Gledajući izvana čini se da je McLaren izgrađen oko Lewisa Hamiltona, baš kao što je Ferrari bio izgrađen oko Michaela Schumachera. Je li to točno?**

*Peter Grieg, Norveška*

Nije! [Smije se] Lewis se razvijao samostalno, ali



# { VI POSTAVLJATE PITANJA }

uz sve nas u McLarenu. Poznajemo ga od njegove 11. godine, no ne postoji neki stil ili proces koji odražava konkretno Lewisa. Tijekom godina je mnogo naučio od McLarena, čak i prije nego što je došao u Formulu 1. Mi smo takvi kakvi jesmo i između svih naših vozača vlada prijateljski odnos. U ekipi ne postoji osjećaj da smo usredotočeni na Lewisa. Poznato je da ne prakticiramo strategiju s prvim i drugim vozačem i želimo da oba naša vozača budu motivirani pobijediti sve druge – uključujući i momčadskog kolegu.

**Koji je vozač bio najveći gnjavator otkad ste vi u ekipi?**

*James Llewellyn, Velika Britanija*

[Smijeh] Koliko pitanja mogu preskočiti? Mislim da će većina vaših čitatelja uživati u pogađanju, ali bolje da ne odgovaram na to pitanje.

**Možete li objasniti zašto je MP4-24 bio tako loš na početku sezone?**

*Carl Burkitt, Velika Britanija*

Sad kad je brži, mogu. Nije proizvodio dovoljno aerodinamičkog potiska jer još nije bio do kraja razvijen. Prošle godine smo do studenoga razvijali stari bolid i zato smo zaostajali gotovo godinu dana za nekim ekipama. Osim toga, reći ću i ovo: bili smo mnogo manje odvažni u tumačenju pravila u odnosu na neke suparnike. No to nije isprika. Nismo u cijelosti razvili automobil, nismo obavili dovoljno dobar posao i nismo bili dovoljno kreativni.

**Alan Jones se često opisuje kao arhetipski Williamsov vozač. Tko bi to bio u McLarenu i zašto?**

*Tim Howard, Velika Britanija*

Pretpostavljam da bih trebao izabrati nekog od vozača iz prošlosti – opasno je izabrati nekog suvremenog. Dakle, Ayrton zbog njegove potrage za savršenstvom. Imao sam sreće da sam radio potkraj ere Prosta i Senne i u razdoblju kad je Mika Häkkinen bio veliki McLarenov vozač. Mora se reći da je Ayrton Senna bio čovjek koji je u svakom području svojeg života pokušavao biti apsolutno najbolji. Bio je neizmjenjivo kompetitivan.

**Planiram postati vaš nasljednik. Imate li kakav savjet za mene?**

*Tibet Fonteyne, Francuska*

Hm.... Imajte mnogo strpljenja.

**Što vam je Ron savjetovao kad ste preuzimali njegov posao?**

*Nicholas Storer, Velika Britanija*

Ne sjećam se ničeg konkretnog. Ni on ni ja nismo očekivali tako dramatičan početak godine, pa mislim da je Ron bio oduševljen zbog ekipe, a nadam se i zbog mene, kad smo uspjeli preokrenuti stvari. Na početku godine sam rekao da je preuzimanje uloge šefa momčadi više simbolično nego znakovito, ali ispostavilo se da je znakovitije nego što sam očekivao. I bilo je mnogo osobnije. Imao sam sreće da sam tijekom karijere 20 do 30 puta bio na postolju, uključujući neke posebne pobjede poput prve Lewisove. Ali prvi put se popeti na postolje u ulogu šefa momčadi, bez obzira koliko sam se i prije osjećao zaslužnim, značilo mi je više nego što sam očekivao.



Zaboravite Miku, Alaina Prosta, čak i Lewisa Hamiltona – Martin tvrdi da je Ayrton Senna bio arhetipski vozač McLarena

**Osim pobjeđivanja u utrkama, koji dio vašeg posla najviše ispunjava?**

*Sam Lee, Australija*

Pobjeđivanje je sjajno, ali ja sam u ekipi od 1989. i otad smo zaposlili neke izvanredno bistrere momke. Počam od direktora inženjeringa Pad-dya Lowea, glavnih inženjera ili voditelja projekata, većinu sam pronašao baš ja ili sam bio uključen u njihovo zapošljavanje. Gledati njihov razvoj u inženjerske superzvijezde Formule 1 donijelo mi je posebno zadovoljstvo.

**Jeste li ikad vozili Ferrari?**

*Stefan Simonka, Austrija*

Zapravo sam ih vozio nekoliko, a posljednji je bio 430. Vozio sam i 575 te 550 te neke starije modele. U ovoj smo grani industrije svi pravi automobilski zanesenjaci i, premda ne bih volio da me

fotografiraju u Ferrariju, dobro je s vremena na vrijeme probati što drugi rade.

**S obzirom na ono što se dogodilo, je li bila velika pogreška dovesti Fernanda?**

*Andy Willis, Velika Britanija*

Pa s obzirom na ono što se dogodilo, bila je pogreška. On je veliki vozač i njegova posvećenost pobjeđivanju je izvanredna. Ali recimo to ovako: žaljenje zbog toga što naš odnos nije uspio bilo je veće od žaljenja zbog činjenice da smo ga zaposlili. Na temelju informacija koje smo imali, danas bih ga ponovno zaposlio. Nije funkcioniralo zbog raznih razloga i za tim više žalimo.

**Čini mi se da je skandal s laganjem ojačao Lewisa Hamiltona kao osobu. Je li osnažio i McLaren kao ekipu?**

*Caroline Currie, Velika Britanija*

Incidenti s početka sezone učinili su Lewisa jačim. Od jedanaeste je godine imao izvanrednu karijeru jer je svaki vikend sve do dolaska u Formulu 1 vozio utrke, a tu su sad dvije F1 sezone. Ovamo je došao znajući, ili vjerujući, da ima opremu sposobnu za pobjeđivanje. Mislim da nijedan drugi vozač nikad nije imao takvo iskustvo. Ove godine odjednom nije imao pobjednički bolid i pojavile su se brojne druge kontroverze, što je sve bio veliki šok za njega. Mislim da ga je to nakratko uzdrimalo, ali naučio je lekciju i postao jači. Kao momčad bili smo pod velikim stresom i dobro smo prošli kroz sve to. Izgubili smo Ronovo iskustvo, iskustvo Davea Ryana i [bivšeg glavnog trkačkog inženjera] Stevea Hallama, a zatim Tylera Alexandera. Oni su bili najiskusniji članovi naše ekipe. Sad me najviše uznemiruje činjenica da sam najstariji član momčadi – neka se neki od starijih hitno vratite! Ali iz svega smo izišli jači.

**Što će McLaren učiniti drukčije kako bi bio siguran da će iduću sezonu početi s kompetitivnim bolidom?**

*Mike Johnson, Velika Britanija*

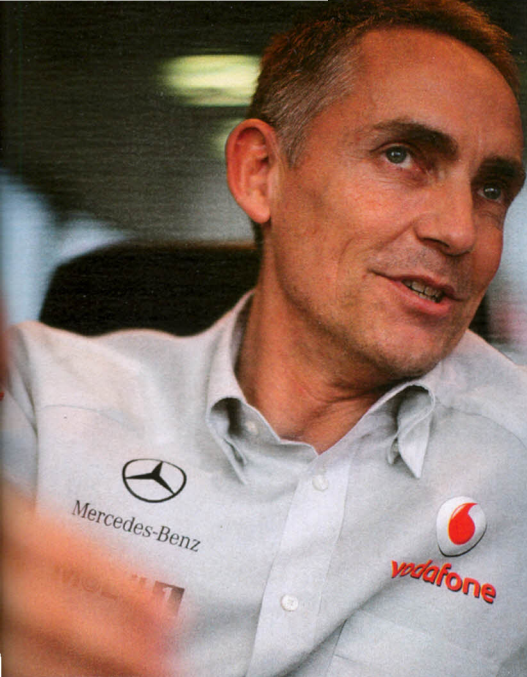
Važno je ranije početi s radom na bolidu – vrlo je važno imati kompetitivan bolid iduće godine. Moramo jurišati na prvenstvo i zato sad ulažemo više resursa u to.

**Kako će velika momčad poput McLarena podnijeti rezanje troškova, ali i dalje zadržati svoju prednost?**

*Robert Thomas, Australija*

McLarenova prednost, ako je povremeno imamo, zapravo je posvećenost i kvaliteta naših ljudi. Važno je koliko su usredotočeni, koliko pametni i to je tako bez obzira ima li vaša ekipa deset članova ili 500. Moramo upravljati resursima i iz onoga što imamo dobiti što je moguće više. To znači biti kompetitivan, to je automobilistički sport.

“Razapeli bi nas da smo stavili Lewisa uz Alonsa, ali i da to nismo učinili.”



**Koji je najveći rizik koji ste poduzeli u svojoj F1 karijeri?**

*Matthew Finch, Australija*

Uvijek možete analizirati rizik nakon događaja, a to su oni koji su pošli po zlu. Sigurno je bio rizik staviti Lewisa uz Alonsa jer svaka takva odluka ima pozitivne i negativne strane. Neki su mislili da je to neodgovorno: svi su znali za Fernandovu nevjerojatno kompetitivnu narav. Mislim i da je dovođenje Lewisa u F1 nakon samo jedne sezone u GP2 bilo vrlo rizično. Ne bismo preuzeli taj rizik da ga nismo smatrali opravdanim. Gledajući unatrag, riskirate svaki put kad zapošljavate novog vozača. Rizik je i svaka odluka o novom konceptu bolida. Ali to je Formula 1 i riskiranje je naša svakodnevnica.

**Prost, Senna, Häkkinen, Räikkönen, Alonso, Hamilton. Koju biste dvojicu izabrali za svoje vozače?**

*Rogelio Carballo, Španjolska*

Da se utrkuju zajedno u isto vrijeme? Isprobali smo Sennu i Prosta i mislim da to nije bila dobra kombinacija, nije bila održiva. Probali smo i Alonsa i Hamiltona, ali ni to nije bilo dobro. Mislim da bi kombinacija Häkkinen-Räikkönen funkcionirala, obojica bi se bavili svojim poslom. Obojica imaju specifičnu osobnost, ali to su inteligentni vozači, vrlo pametni, i inženjerima su davali odlične povratne informacije o bolidu.

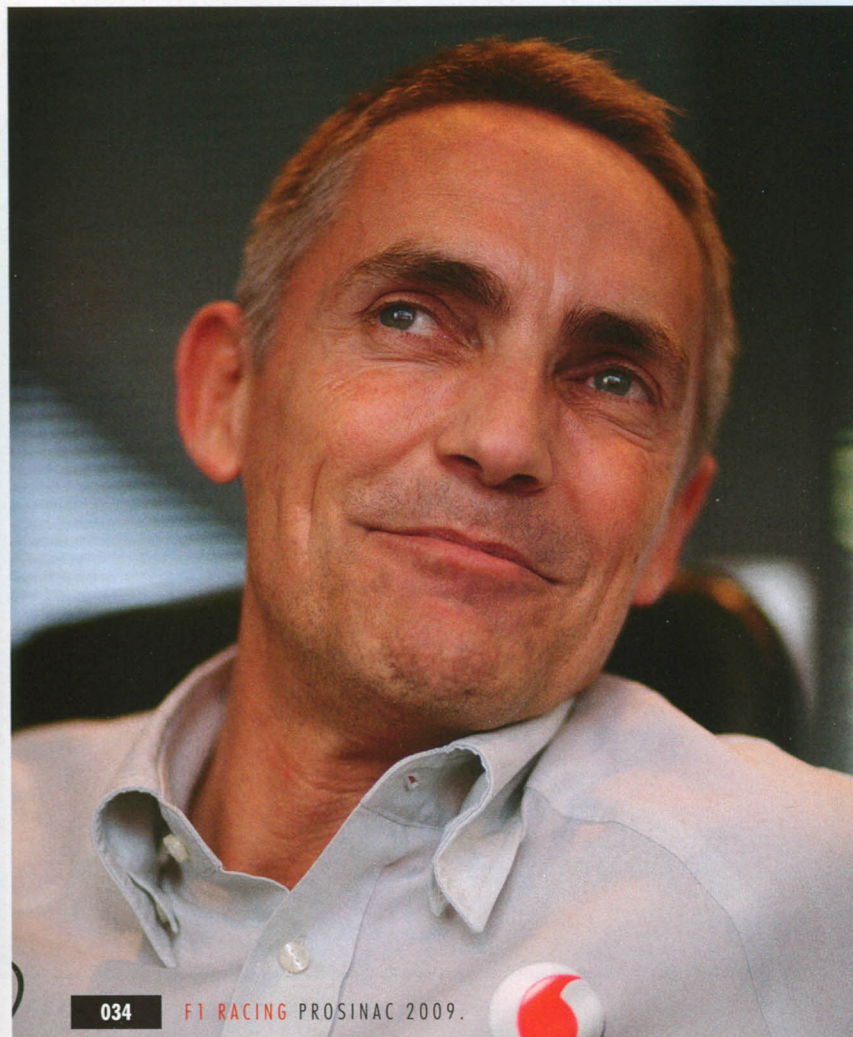
**Ugrožava li vas činjenica što Brawn i Force Indija imaju kompetitivne bolide s Mercedesovim motorima?**

*Josephine Cole, Velika Britanija*

Ugrožavaju nas svi na gridu i moramo obaviti najbolji mogući posao. Mercedes je obavio dobar posao. Osobno sam pomogao dovođenju Mercedesovih motora u te bolide, zbog čega su mnogi zasigurno posumnjali u moju ubrojivost, ali sma-

Na prvom postolju u funkciji šefa momčadi Martin čuva svoju svježe izglacanu košulju od veselog Lewisa na VN Madarske 2009.







# { VI POSTAVLJATE PITANJA }

tram da morate pobijediti svakoga. Mi smo šasijska momčad i želimo li pobijediti, moramo učiniti upravo to.

**Svi znaju za rongovor, no postoje li neke martingovorske fraze na koje se trebamo naviknuti?**

*Farid Goolam-Hossen, Velika Britanija*

Mnogo ih je, ali pustit ću vas da ih sami otkrijete. Zapravo mi moja djeca pripisuju neke...

**F1 Racing: Primjerice?**

Neću vam to otkriti! Ali moja djeca definitivno vjeruju da postoji martingovor.

**Ako je Brawnov bolid "neman", a McLaren je 2009. počeo kao "trut", koja je životinja vaš bolid sada?**

*Timothy Perry, Velika Britanija*

Vjerojatno je leteći kivi...

**Koje su neke od manje poznatih dužnosti šefa momčadi?**

*Don Hopkins, SAD*

Mislim da je jedna od manje poznatih dužnosti šefa momčadi obveza da kod svih članova stvori osjećaj pripadnosti. Nije dovoljno da vas vide samo na televiziji, morate biti spremni razgovarati sa svima kako bi vas vidjeli i poštovali.

**Kako biste Formulu 1 učinili zanimljivijom obožavateljima?**

*Al Gill, Kanada*

Treba unijeti više osobnosti i zainteresiranosti. Ljudi bi morali biti spremniji pokazati oduševljenje i strast. Moramo stvoriti okružje u kojem se može slaviti. Vozači bi trebali izvoditi "piruete", penjati se preko ograde i bacati kacige u publiku. Trebali bi smjeti preispitivati odluke na pristojan, ali emotivan način, bez straha da će zbog toga biti kažnjeni. Isto vrijedi i za momčadi.

U sportu je najvažnija strast i želja za pobjeđivanjem, a mi smo izgubili način da to pokažemo. Nakon svake runde na stazi odemo u kamion i ondje su svi ili superzadovoljni i oduševljeni ili se žale ili nešto treće. Međutim, kad izađu pred televizijske kamere recitiraju beskrvne izjave jer se sve drukčije od toga smatra opasnim. Moramo to promijeniti.

**Bi li situacija s Alonsom završila drukčije da ste vi bili na čelu momčadi, a ne Ron?**

*Katelyn Elders, Velika Britanija*

[Smije se s nelagodom] Doista ne znam.

**Čujete li se s Ronom tijekom trkaćeg vikenda ili niste u kontaktu?**

*Michael Clarke, Velika Britanija*

Ron poštuje činjenicu da radim ovaj posao. Znamo se vrlo dobro jer smo zajedno radili 20 godina. Nismo se uvijek slagali, ni sad se ne



U McLarenu su "trutu" pretvorili u ono što Martin naziva "letećim kivićem". Pretpostavljamo da je to dobra stvar

slažemo baš uvijek, niti ćemo se uvijek slagati u budućnosti, ali siguran sam da je među nama mnogo poštovanja.

Neke je stvari u prošlosti Ron obavio doista odlično, ima i onih za koje mi moj ego govori da sam ja mogao bolje obaviti, a ima i stvari za koje znam da bi ih on obavio bolje od mene, ali moram raditi na svoj način.

Ne pokušavam voditi ekipu onako kako bi to on činio, ne pokušavam je voditi drukčije od

*Annie Fawcett, Velika Britanija*

U stanju sam raditi svakakve gluposti, posebice kad slavimo nakon pobjede. Poznat sam po tome što izvodim neke otkaćene stvari i mislim da se dobro zabavljam.

**Jesu li McLaren i Ferrari favoriti za iduću sezonu?**

*Sam James, Velika Britanija*

Ne. Ekiye su vrlo izjednačene, pa to ne možete

**“Vozači bi trebali izvoditi piruete i penjati se preko ograde. U sportu je najvažnija strast.”**

nje, vodim je na način koji je meni prirodan i normalan. Momčad to zna i Ron me pušta da radim kako želim.

**Što mislite o uvredama Eddieja Jordana na račun McLarena?**

*John Ransom, Velika Britanija*

Sviđa mi se Eddie kao osoba, zabavan je, ali ne dijelim uvijek njegovo mišljenje. No moram reći da se Eddie ispričao već najmanje tri puta i to javno na televiziji, pa bih trebao biti pristojan i ljubazan prema njemu.

**Imate li neku zabavnu točku koju izvodite nakon pobjede?**

predvidjeti. I mi i oni imali smo težak početak sezone, oporavili smo se i bio sam oduševljen Ferrarijevom pobjedom u Spa. Volio bih misliti da smo mi jedni od favorita, ali ne podcjenjujem Ferrari. Ovo im nije bila dobra sezona, pa će dogodne biti posebno motivirani, naporno rade i odlična su momčad.

FO

**PRIDRUŽITE SE NAŠEM VIJEĆU ČITATELJA**

Želite li postaviti pitanje nekoj od zvijezda Formule 1? Posjetite [www.f1racing.co.uk](http://www.f1racing.co.uk) i pridružite se čitateljskom vijeću.

SIJKE: LORENZO BELLANCAI/AT

# DOBRODOŠLI U

Da, svi smo ostali zapanjeni. Nimalo nalik Silverstoneu, zar ne? Ovo je Yas Marina u Abu Dhabiju, a riječ je o stazi kakvu nikad prije niste vidjeli

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE ANDY TIPPING



# BUDUĆNOST



**K**ako biste što bolje shvatili što se zbiva s one strane Arapsko-perzijskog zaljeva, preporučujemo da posjetite stranicu Google Maps, upišete "Yas Marina" i pripremite se da budete zadivljeni. Prije tri godine to je mjesto bilo tek nešto malo više od pjeskovitog komada zemlje na morskoj razini, bez ikakvih cesta ili ičega privlačnog u blizini. No, u veljači 2007. počeli su radovi i otada je ovdje nastalo malo svjetsko čudo.

Brojke vezane uz projekt su vrtoglave – bilo je potrebno 1,6 milijuna prostornih metara zemlje za poravnanje terena, iskorišteno je 225 000 prostornih metara betona (dovoljno da napuni 294 Boeinga 747) i položeno je 720 000 četvornih metara asfalta (kao da se betonirali 100 nogometnih terena).

U radovima je sudjelovalo 14 000 radnika (uglavnom „gastarbajtera“ smještenih na otoku), koji su odradili 35 milijuna radnih sati kako bi stazu pripremili za veličanstveno otvaranje. Štoviše, čak su si dali truda i oko staze posadili 5000 stabala datulja, što je lijep dodatak.

Ono što je dočekalo momčadi je najskuplja, tehnološki najdotjeranija staza koju su ikad vidjeli...

## KAKO JE VOZITI NA STAZI?

DIZAJNOM STAZE PREVLAĐAVAJU spori zavoji za drugu brzinu i dvije vrlo duge ravnice koje su ujedno i glavna mjesta za pretjecanje. Na prvi pogled, ova je staza "tehnički zahtjevnija" od Suzuke ili Spa.

"Pomalo je frustrirajuće voziti jer nikad ne uspijete uhvatiti ritam", izjavio je Brawnov treći vozač i BBC-jev radio komentator Anthony Davidson. "Prvi dio staze ujedno je jedini gdje imate brze i glatke zavoje, dok ostatak staze nudi dojam poput Singapura, s mnogo uskih dijelova. Vozački je ova staza sušta suprotnost Barceloni."

Većinom spori zavoji s dvije duge ravnice znači da konstruktori moraju posebnu pozornost posvetiti stražnjim gumama, a što se tiče ravnoteže bolida, načelno trebaju biti podešeni na blago podupravljanje. Trakcija bolida mora biti vrhunska, kao i dobra stabilnost pri kočenju u brojnim sporim zavojima, premda, u neku ruku, tome pomaže i prilično glatki asfalt. Usto, staza, dakako, prilično odgovara bolidima s KERS-om, bez obzira na Vettelovu pobjedu.

"Staza će biti vrlo, vrlo glatka", izjavio je Williamsov glavni inženjer Rod Nelson. "To će nam omogućiti da bolidi budu vrlo niski. To je staza koja zahtijeva jaka kočenja, slično kao i Bahrein, pa predviđamo da će bolidi biti pod izrazitim utjecajem aerodinamičkog potiska – možda malo slabijim nego u Singapuru. Idealno bi bilo da bolid bude pod velikim utjecajem aerodinamičkog potiska u drugom i trećem dijelu staze, zatim da u drugom dijelu s dugim ravnicama krila budu opterećena kao u Monzi, pa ćemo morati pronaći kompromis. Usto, nedostatak brzih zavoja znači da će gume biti pod utjecajem razmjerno slabijih sila, premda će uzdužne biti veće zbog snažnog kočenja i ubrzanja."

No, nedostatak uzbudljivih zavoja ne znači je ova jednostavna staza za vožnju. "Bit će vrlo lako pogriješiti, posebice u užim dijelovima", izjavio je Davidson. "Ova će staza odgovarati vozačima vještim u prolascima kroz zavoje pod pravim kutom." Od 21 zavoja na stazi, 13 ih je pod pravim kutom.

Također, inženjeri će se morati suočiti s problemom svojstvenom utrka NASCAR-a – promjene u ponašanju bolida tijekom utrke u sumrak. Temperatura staze će u sumrak početi padati, pa će bolidi biti skloniji podupravljanju. "Na noćnoj utrci u Singapuru staza je iste temperature kao i okolna.", objasnio je Nelson. "U Abu Dhabiju je vjerojatnije da će se temperatura staze na startu razlikovati za 20 °C od okolne."

Momčadi su se s pojavom hlađenja staze prvi put susrele u Melbourneu, gdje se kasnije bilo gotovo nemoguće prebaciti na srednju mješavinu. Te gume su bile dostupne i tijekom utrke, zajedno s mekom mješavinom. Problemi s gumama nisu bili toliko izraženi kao na nekim drugim stazama.



Ova nije staza za vas volite li brze staze. No, vozačima su ukosnice poput zavoja 7 pravi izazov



Iako je staza napravljena u konzultacijama s vozačima, to nam nije donijelo pregršt zanimljivosti, pretjecanja i uzbuđenja na stazi, čemu smo se nadali...



Može li pitlane biti toliki predmet rasprava? Pa, u ovom se spuštate kroz tunel i izlazite na stazu, a da ne možete dobro vidjeti bolide u prometu

## TAJ PITLANE

OPĆENITO, ISTINA JE da su glavna obilježja staze Yas Marina izvan nje: sjetite se luksuznog hotela Yas, nebodera Shams na kraju glavne ravnice ili dojmpljive glavne tribine nalik amfiteatru kod zavoja 7.

Jedina iznimka neobičan je izlazak iz pitlanea koji prolazi ispod staze kod zavoja 1 i skreće prema stazi nasred zavoja 3, najbržeg na stazi. Ograničenje brzine prolaska kroz pitlane završava na vrhu uspona iznad tunela, što znači da će vozači pojuriti nizbrdo, skrenuti lijevo kroz tunel, a zatim se popeti do izlaza na stazu.

"Ostane li pitlane ovakav, bit će to pravi izazov za vozače", složio se Davidson. "Ako ograničenje brzine završi na kraju pitwalla, tada je zavoj 1 unutar pitlanea i postaje ključan zavoj. Vozači će biti u potpunosti okruženi tunelom i ako se netko nakon završetka lijevog zavoja razbije, ostali vozači to neće moći vidjeti na vrijeme. Zatim je tu izlaz poput onog na Magny-Coursu, gdje na stazu ulazite s vanjske strane brzog zavoja. Usto, nalazi se točno na mjestu gdje s vrha brežuljka ne vidite stazu i zato vozači koji izlaze na stazu neće vidjeti bolide u trkačoj putanji zavoja."

Zapravo, očekivalo se da bi pit lane mogao donijeti podosta akcije tijekom prve utrke, no to se nije dogodilo.



Raskošni hotel Yas – osam vrhunskih restorana i dva bazena na krovu čine ga "malo" luksuznijim od Sheratona

## ZAŠTO ABU DHABI ŽELI UTRKU F1?

DOBA KAD JE BILO dovoljno biti samo domaćin utrke F1 daleko je iza nas. Primjerice, sjetite se Kanade 1967. koja je stogodišnjicu postojanja države proslavila dobivanjem utrke F1. Posjetite li Abu Dhabi i upitate nekog zašto grad želi biti domaćin utrke F1, odgovori će biti malo složeniji i većina će vam reći da pogledate pozamašan projekt Gospodarska vizija Abu Dhabija 2030. – nevjerojatan plan o potpunom restrukturiranju grada u idućih 20 godina.

Ispod Abu Dhabija i oko njega nalazi se oko 10 posto poznatih svjetskih rezervi nafte, što predstavlja oko 90 posto resursa Ujedinjenih Arapskih Emirata (UAE). U realnim okvirima to znači da UAE trenutačno posjeduje više od 90 milijarda barela poznatih naftnih rezervi koje trenutačno crpe brzinom od nešto više od 2 milijuna barela dnevno. Nakon što je 1958. u Abu Dhabiju pronađena nafta, ona predstavlja okosnicu gospodarstva zemlje i čini 58 posto bruto domaćeg proizvoda.

Međutim, cilj vlade je pobrinuti se da se do 2030. taj udio u budućem BDP-u smanji na 36 posto. Naravno, to se neće učiniti smanjivanjem proizvodnje nafte (očekuje se da će se prihodi od nafte u istom razdoblju povećati dva i pol puta), nego učtverostručivanjem gospodarstva širenjem gospodarskih grana, što je, djelomice, i razlogom domaćinstva utrka F1.

Staza Yas Marina središnji je dio razvoja otoka Yas, središta zabave u Abu Dhabiju, koji će, osim tehnološki najsuvremenije staze F1, obuhvaćati i Ferrari World, najveći tematski park na zatvorenom na svijetu s 21 stazom i krovom duljim od kilometra. Usto, tu će biti i tematski park tvrtke Warner Brothers, vodeni park i drugi zabavni objekti. Cilj Abu Dhabija je da do 2015. otok Yas posjećuje tri milijuna turista godišnje.

Ostali važniji projekti su otok Saadiyat (Otok sreće), koji bi trebao postati kulturno središte u blizini današnjeg središta grada. Tu će biti podržnice muzeja Louvre i Guggenheim (djelo arhitekta Franka Gehryja), ali i odjeli pariškog sveučilišta Sorbonne i nekih njujorskih fakulteta. Usto, postoje i planovi o izgradnji grada u pustinji, u kojem neće biti emisija štetnih plinova, čime bi Abu Dhabi pokazao predanost korištenju čistih energija.

U širem kontekstu utrka F1 je mali, ali iznimno ključan dio vrlo velike slagalice zamišljene kako bi se u Abu Dhabiju ukorijenili neki od najpoznatijih svjetskih brendova i ustanova. Sama utrka zrcalo je brzine razvoja, uz postavljanje novih standarda izvrsnosti za utrke F1.

Ta predanost izvrsnosti odražava želju vladara da Abu Dhabi prikažu kao profinjeniju, ne toliko vulgarnu alternativu susjednom Dubaiju.

Yas Marina mali je dio veličanstvenog projekta diverzifikacije gospodarstva Abu Dhabija





Ovo je prizor koji će gledati vozači u prvom redu. Usto, superbogati u neboravru Shams (na solarnu energiju) maći će vidjeti i njih...

## HOĆE LI BITI USPJEŠNA?

KAKVI SU IZGLEDI da će ova spektakularna staza biti uspješna? Pa, ulaznice za prvu utrku rasprodane su i vjerojatno smo bili zadržani svi ispred malih ekrana diljem svijeta. Momčadi će uživati u najsuvremenijim objektima i srdačnoj arapskoj dobrodošlici. Usto, staza izgleda veličanstveno, iako utrka baš i nije obilovala spektakularnim uzbuđenjima.

No, koliko će biti uspješna na dulje razdoblje nešto je sasvim drugo. Privlačenje gledatelja na jednu priredbu i nije veliki problem, dovlučiti ih iz godine u godinu mnogo je teže. Trenutačni ugovor s F1 traje do 2016., a prema vladinom gospodarskom planu ovaj bi događaj trebao biti okosnica šire strategije. Ukratko, nije riječ o kratkotrajnom projektu. Jedinstveni objekti oko staze (za razliku od besadržajnog susjednog Bahreina) učinit će Yas Marina istinskom atrakcijom, čemu će svakako pridonijeti drugi rekreacijski sadržaji na otoku Yas podignuti idućih godina.

No, hoće li to biti dovoljno da se stvori odana baza ljubitelja automobilizma i da događaj preraste marketinške okvire promicanja većih ciljeva? U Abu Dhabiju živi samo 400 000 stanovnika UAE, ali i milijun doseljenika, što znači da je za punjenje gledališta kapaciteta 50 000 ljudi dovoljno da na utrku dođe samo oko 4 post stanovništva grada. Staza se također može osloniti na turiste koji će zrakoplovima doletjeti do Dubajia i onda automobilom stići do Yas Marine.

Nakon neugodne situacije u Turskoj ove godine kad je staza nalikovala gradu duhova, posljednje što je automobilizmu potrebno još je jedna nova staza s polupraznim gledalištem, dok su inače dobro posjećene tradicionalne utrke poput Kanade i Francuske prisiljene čekati da ih se ponovno ubaci u kalendar utrka. Obveza je organizatora utrke da svoj događaj učine draguljem u F1 kruni.

Ovaj je 1 bolid bio •  
**otkriće** 2009.

Vrijeme je da nam čudotvorci u Force Indiji, najmanjoj momčadi u F1, objasne kako je bolid VJM02 postao tako dobar i kako je jedan nesretni zec promijenio tijekom njihove sezone

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE SAM BARKER





**M**olimo da podignu ruke svi koji smatraju da je vožnja momčadi Force India u Spa bila sve osim pravog iznenađenja. Da, nismo ni očekivali da će se netko javiti. Nitko, ali baš nitko to nije očekivao. Prvo startno mjesto i osvojeno drugo mjesto u utrci za momčad koja je posljednjih nekoliko sezona provela daleko na začelju poretka? Hajde, vrijeme je da se uozbiljimo. Naposljetku, nakon što je 2007. Vijay Mallya kupio momčad sa sjedištem u Silverstoneu, ona se činila predodređenom da ne osvoji nijedan bod. Da, bilo je nekoliko prilika za osvajanje bodova kad su bolidi izdržali tamo gdje su ostali posrnuli – Adrian Sutil imao je tri prilike da osvoji bodove (u Monaku 2008. te Kini i Njemačkoj 2009.), ali svaki se put nešto ispriječilo. Pod „nešto“ mislimo na lakonskog Finca čiji je Ferrari prikazao sramotni apetit da se zaleti u bolide Force Indije. Međutim, krajnji ishod uvijek je bio isti: zgužvana hrpa ugljičnih vlakana i klonule, odmahujuće glave.

A zatim je stigla utrka u Spa. Svojestveno F1, nakon utrke pojavile su se razne teorije zavjere o iznenađujućoj ekonomičnosti bolida – naposljetku, Kovalainenovom McLaren-Mercedesu trebalo je 20 kg više goriva za prvih 26 krugova nego Sutilovom s Mercedesovim motorom, što je bilo dovoljno da počnu razna govorkanja. Zapravo, ista

je momčad (tada Jordan) na ovoj stazi u prošlosti nesumnjivom svijetu F1 predstavila momka koji se zvao Michael Schumacher. Usto, riječ je o istoj stazi na kojoj je momčad desetljeće kasnije iznenadila prvom smiješnom pobjedom, a bila je i platno na kojem je Giancarlo Fisichella 2009. ponovno otkrio umjetnost svoje vrhunske vožnje kad su se bolid, vozač i okolnosti zajedno urotili i uzrokovali najveće iznenađenje ove dosljedno dojmrljive sezone.

**Dave Fogden (zadužen za kamione):** "Sve što smo željeli je bod i mislili smo da je Valencia naša prilika, ali smo utrku napustili misleći: "Do vraga, do vraga, do vraga."

**Dave Burr (koordinador za rezervne dijelove):** "Poslije sredine sezone 2006. osvojili smo samo jedan bod i to zahvaljujući službenicima staze. Iskreno, odahnuli smo kad je Kimi pretekao Fisija jer kao da oduvijek postoji neka magnetska sila koja privlači njegov bolid našima!"

**Ian Broadley (šef zračnog tunela):** "Uspjeh je veći kad se uzme u obzir gdje smo bili posljednjih nekoliko godina. Kad pogledate vremena ove sezone, razlika između bolida je unutar sekunde. Prije četiri ili pet godina to bi značilo da ste među prvih osam, no danas kad ljudi vide da utrku startate s 16. mjesta, automatski pomisle da je bolid



smeće, premda nije. Posljednjih četiri ili pet godina oduvijek smo bili blizu vodećih bolida, ali nikad nismo dobro odvozili kvalifikacije.”

**Thomas Gazengel (inženjer CFD-a):** “Stalno smo dobivali povratne informacije sa staze koje su nam otkrivale da nadogradnje dobro funkcioniraju. Znali smo da bolid može, ali kvalifikacije su nam bile rak-rana...”

**Richie Wrenn (glavni inženjer bolida 21):** “Uvijek sam radio u manjim momčadima i to mi je bio odličan rezultat nakon godina mučenja. Tek prije nekoliko posljednjih utrka poželio sam da ne budemo posljednji i momčad zapravo nikad ni nije razmišljala o drugoj kvalifikacijskoj vožnji. No, svaki put radite isti posao jer to je vaš bolid i ponos vas tjera da date najbolje od sebe, premda se ne može maknuti s posljednjeg startnog mjesta. Razlika je u tome što vam bolid nudi mnogo tek kad je brz. Nakon kvalificiranja vidio sam u cijevi hladnjaka ostatke zeca kojeg je Fisi udario u trećem testnom krugu. Zaključio sam da smo unatoč tome osvojili prvo startno mjesto, a kako nisu smetali, pomislio sam: “Ostavit ću ih tamo za sreću.” Ostatke sam izvadio nakon utrke i još uvijek ih čuvamo!”

u noć i vlasnik nas je častio prvom rundom pića i tako smo uspjeli malo proslaviti uspjeh...

ČAK I ZA MOMČAD naviklu raditi s ograničenim proračunom, prošla je zima osoblju u Force Indiji redefinirala značenje pridjeva “kaotično”. Naime, između potpisivanja partnerstva s McLarenom do prve utrke u novom bolidu prošlo je samo 108 dana. U međuvremenu momčad je redizajnirala šasiju i aerodinamiku kako bi se bolid mogao nositi s Mercedesovim motorom i McLarenovim mjenjačem te je u svoje redove na mjesto direktora proizvodnje dovela Simona Robertsa, bivšeg operativnog direktora Mercedes. Moglo bi se reći da su to bili vrlo užurbani tjedni za momčad.

Istodobno, momčad je prolazila kroz iste bolne procese kao i ostale momčadi koje su birale testne momčadi i upozoravale osoblje na moguće otkaze. Zbog svega toga rukovoditelji su balansirali na vrlo tankom užetu između zahtijevanja i dobivanja maksimuma od dijelova momčadi, dok su njihove kolege nemotivirano sjedile na litici provalije mogućeg otkaza. Da, ovo nikako ne zvuči kao idealna platforma za sezonu dojmljivih uspjeha.

se raditi s ograničenim sredstvima i ne vjerujem da bi ostale momčadi mogle funkcionirati s našim proračunom.

**Bruce Eddington (šef odjela za dizajniranje kompozitnih dijelova):** “Ovdje sam od 1996. i postoji nekolicina koja je tu jednako dugo kao i ja. Riječ je o ljudima koji pogone momčad i koji su s momčadi proživjeli dobra, ali i loša razdoblja. Teško je ulagati u bolid koji je na začelju poretka. Truda nije manjkalo, ali nismo imali sredstava ili novca da sve učinimo kako valja. Ali barem smo naučili razborito raspolagati novcem.”

**James Key (tehnički direktor):** “Prošle zime nismo samo morali izići na kraj s promjenom motora, nego i potpunim redizajnom bolida. Kad smo otkrili da to utječe na aerodinamičke površine koje smo već bili razvili, bili smo razočarani. Dizajn i vremenski rok proizvodnje strogo su vremenski određeni i zato smo morali skratiti razdoblje optimizacije bolida. U studenome smo izgubili oko mjesec dana potrebnih za razvoj i zato smo mislili da zaostajemo za svim ostalim momčadima.”

**Mark Smith (glavni dizajner):** “Krivulja razvoja neko je vrijeme bila ravna i da nije bilo toga, osobno smatram da bi se naše vrlo dobre performanse materijalizirale znatno ranije.”

**Ian Broadley:** “U zračnom tunelu sve smo, manje više, radili kao i prethodne godine. Prije oko 18 mjeseci tunel je bio zatvoren pet do šest mjeseci kad smo ga opsežno preuredili i nakon toga ga stalno dorađujemo. Usporedba performansi na stazi i tunelu vrlo je dobra i naše su se mogućnosti poboljšale – sad možemo izmjeriti performanse bolida pri skretanju, udaru bočnih vjetrova i upravljanju i tako doraditi svaki vid bolida. Usto, zahvaljujući znanstvenom odjelu znamo na kojim smo dijelovima brzi, a na kojima spori, pa se možemo usredotočiti na te dijelove u zračnom tunelu.”

**Matt Loveridge (maketar):** “Sjećam se kad smo u zračni tunel stavili prvi preliminarni model, odnosno ogoljeli model iz 2008. Međutim, sadašnji je bolid jednako složen kao i prošlogodišnji, jer sad imamo mnogo malih uređaja i difuzor. Usto, donji dio bolida i krila opsežno su doručeni.”

**Michael Hart (aerodinamičar):** “Bili smo vrlo učinkoviti u zračnom tunelu jer smo mala momčad. Bilo je uzbudljivo dobiti nove propise, čitati i iščitavati ih, a zatim ih tumačiti na različite načine.”

**Ian Broadley:** “Prilično smo napredovali glede razvoja, ali smo zatim u studenome 2008. morali podići cijelu šasiju kako bismo ugradili KERS. Morali smo doraditi prostor za hladnjak i podići školjku, sve to u samo tjedan dana. Tako vam je to kod nas – ako se nešto mora učiniti, tada će se i učiniti.”

**Bruce Eddington:** “Nakon studenoga, sve se zbivalo nevjerojatno brzo. Promijenili smo cijelu šasiju – strukturu, kalup, uzorke, nacрте, sve – u tri tjedna. Inače takvo nešto traje šest do osam tjedana, ali u slučajevima poput našeg morate zauzeti stav da vi to možete. Pogledajte samo difuzor – bili smo prva momčad koja je imala gotov dizajn za oba bolida u Bahreinu. Istina, trebalo nam je nekoliko dugih noći da to učinimo, ali za samo dizajniranje nismo utrošili više od četiri ili pet dana. Kad jednom nešto otkrijemo, učiniti ćemo što god treba da bismo to i proveli u djelo.”

**Dave Fogden:** “Siječanj je bio užasan. U studenome smo obaviješteni da će biti otpuštanja i mnogim ljudima Božić nije bio najveseliji.



**Dave Burr:** “Toliko smo godina išli na utrke očekujući dobar trkaći vikend. Bio je to fantastičan osjećaj i to ugodniji jer se sve svodilo na brzinu, a ne na ostale poteškoće. Ono što me ispunilo ponosom bilo je uvažavanje ostalih momčadi. Doista sam osjećao da naš uspjeh dijele i ostale momčadi, bez obzira gdje se nalazile u poretku. Ljudi s kojima nikad ranije nisam pričao dolazili su i govorili mi kako sam dobar posao obavio. Čak i da smo pobijedili, ne vjerujem da bih se bolje osjećao.”

**Simon Roberts (direktor proizvodnje):** “Taj je rezultat bio ključan za nas, ali se od Australije sve postupno mijenjalo jer smo sve više pritiskali vodeće momčadi.”

**Dave Burr:** Bez obzira jeste li pobijedili ili završili posljednji, i dalje vas čeka isti posao. Još na stazi smo rastavili bolid i završili oko 22.00. U gradu blizu Spa postoji kafić koji je otvoren do kasno

Međutim, taj radikalni preokret ipak nije uspio izbaciti momčad iz takta i nakon prve utrke u Australiji poboljšali su performanse za više od dvije sekunde po krugu. Usto, to je preobrazilo izgled momčadi – nakon godina vjerovanja da bi mogli završiti prvi kvalifikacijski krug, sad se, prema njihovim riječima, “ponovno utrkuju...”

**Simon Roberts:** “Od trenutka kad sam pozvan u momčad i dolaska prošlo je samo nekoliko tjedana. Prije dolaska svjesno sam odlučio da neću ništa istraživati jer sam u momčad želio doći poput “suhe spužve”. Bio je to dobar pristup za upoznavanje osoblja, a bile je riječ o vrlo vještim i motiviranim pojedincima koji žele dobro obaviti posao i utrkivati se.”

**Richie Wrenn:** “Volim ovdje raditi jer smo poput obitelji, a ne golemog kolektiva. Usto, privikli smo

**“Kao da oduvijek postoji neka magnetska sila koja privlači Kimija našim bolidima” Dave Burr, koordinator za rezervne dijelove**

Trudili smo se vjerovati u momčad, ali teško je biti motiviran kad vam posao visi u zraku. Ljudi otplaćuju hipoteke, kredite, prehranjuju obitelji i zato su morali o mnogo čemu razmišljati. Bilo je poprilično napeto u siječnju.”

**James Key:** “Dugo smo razmišljali kako razviti bolid. Usto, bili smo svjesni da ćemo zbog novih propisa biti brzi, ali nismo ni slutili koliko brzi – poboljšali smo performanse bolida za nešto više od dvije sekunde po krugu. Ja sam želio jako smanjiti koeficijent otpora zraka bolida, jer nam je bolid razvijen prema starim propisima oduvijek imao visok koeficijent otpora. No, morali smo računati i na to da ne pretjeramo s osjetljivim dijelovima bolida koje ne želite maksimalno opteretiti. Primjerice, nismo željeli preoptereti visoka i uska stražnja krila jer bismo tako usporili bolid, a i odlučili smo se na dugoročnije razvojno planiranje jer tako možete jakoo odstupati od konfiguracije bolida na trkačoj stazi, ali su dobici mnogo veći.”

**Simon Roberts:** “Dva su načina na koji inženjeri mogu raditi – ili postupno povećavate broj ugrađenih dijelova (premda ne možete uvijek izmjeriti njihov učinak), ili stavite cijeli paket na bolid baš kao što biste to učinili s novim automobilom. Međutim, tada trebate ostati smireni jer to znači da na idućih nekoliko utrka nećete moći ništa promijeniti na bolidu.”

**Bruce Eddington:** “Ove smo se godine više pozabavili razvojem prednjih i stražnjih krila. Zapravo, postali smo tako dobri u tome da brže razvijamo kompozitne dijelove nego mehaničke. Do utrke u Monzi već smo bili razvili devet različitih prednjih krila.”

**Simon Roberts:** “Nakon kasne promjene motora i mjenjača, cilj nam je bio pripremiti pouzdan bolid za Australiju – nismo se htjeli odreći pouzdanosti u korist performansi. Nakon toga bolid smo uvelike nadogradili prije utrka u Bahreinu, Silverstoneu, Valenciji i Singapuru. Sve dorade su dobro funkcionirale, što nam je omogućilo da nastavimo s razvojem. Često se dogodi da se mnogo trudite oko nekog dijela i inženjerski ga načinite odličnim, no on ne funkcionira ili dobijete bolid koji nudi samo 70 posto onoga što pokazuje u tunelu, no mi smo od svakog dijela dobili ono što smo željeli.”

**Mark Smith:** “Ugradili smo tri dijela dobivena od McLarena i Mercedesa – motor, mjenjač i hidrauliku. S motorom smo bili zadovoljni, dok nam je ugradnja mjenjača omogućila da utrošimo



manje resursa na razvoj vlastitoga, pa smo mogli preraspodijeliti ta sredstva. Glede hidraulike, niti nam je donijela prednosti, niti nas je unazadila. Međutim, mislim da je važno da ljudi vide ovaj bolid kao naše djelo jer za performanse je ipak najviše zaslužna momčad.”

**Simon Roberts:** “Ne možemo si priuštiti proizvodnju dijelova koje nećemo koristiti (u tunelu ili na stazi), pa smo mukotrpno radili u svakoj fazi

se na razvoj u zračnom tunelu, dodatno poraditi na prednostima i nadati se da će uspjeti nastaviti jahati na valu dobrih rezultata potkraj sezone.

**Simon Roberts:** “Biti u podređenom položaju urođeni je dio britanske kulture i to je fantastično. Ja doista uživam u tome. Ova momčad ima fantastičnu povijest i ponovno smo postali „ubojice divova“. Emotivno, momčad Force India dio je mene, a ja sam dio nje i mislim da se ta povezanost neće nikad prekinuti.”

**James Key:** “Razvoj bolida za sljedeću sezonu težak je izazov jer jedine informacije koje smo dobili su iz Bridgestonea o uskim prednjim gumama, a bolid ne možemo testirati na stazi. Ukratko, morat ćemo si ostaviti više manevarskog prostora glede raspodjele težine i raspona aerodinamičke ravnoteže.”

**Michael Hart:** “U tunelu ćemo prolaziti kroz ponovno optimiziranu petlju za uske gume i vjerojatno ćemo bolid testirati bez poklopaca na prednjim kotačima. Očekuje nas mnogo posla.”

**Thomas Gazengel:** “Pokazali smo da se možemo brzo promijeniti i prilagoditi, pa nema razloga da tako ne nastavimo i sljedeće godine.”

**Simon Roberts:** “Ne očekujemo velike promjene 2010. Međutim, važnije je što nećemo biti pod pritiskom potrebe da otpuštamo osoblje, što katkad može odvratiti pozornost uprave od važnih stvari. Ovaj put nećemo morati sve načiniti na brzinu, a promjene propisa su rješive. Naravno, to ne znači da ne možemo pogriješiti u osnovnim stvarima, ali očekujem da ćemo sljedeće godine imati normalniji razvojni program.”

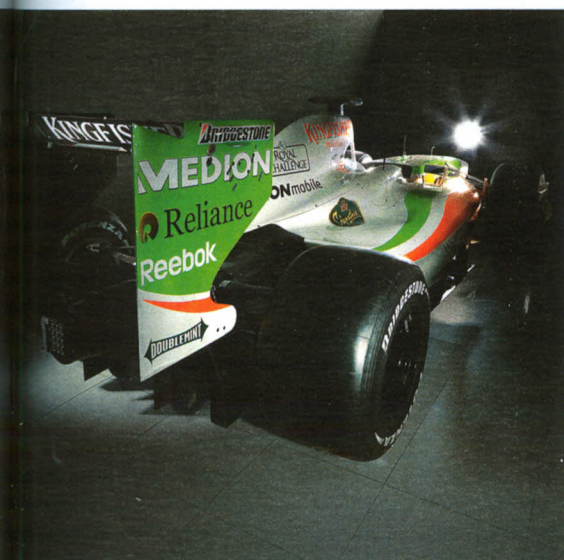
**Bruce Eddington:** “Naš je problem u prošlosti bio što smo prebrzo postali preveliki. No, broj zaposlenika se uvijek kreće oko 260, a to je dovoljno da momčad funkcionira i da ne osjećamo da će se u tvrtki zbiti neke promjene. U nekoj drugoj momčadi ja bih bio mali zupčanik u većem motoru i posao mi ne bi bio tako raznolik. Ovdje mogu razgovarati s laminatorom, obrezivačem i dobiti “širu sliku” o svakom dijelu. Usto, na kraju dana svi znamo da je ova mala skupina obavila posao.”

Prije godinu dana bilo bi nam gotovo nemoguće napisati rečenicu da možda budućnost F1 nije samo crvena i srebrna. Svašta se može dogoditi i, kako je Andy Murray običavao govoriti, obično se i dogodi. Ne bi li bilo fantastično da budućnost sporta bude i zelena, bijela ili narančasta?

## “Ova je momčad ponovno postala ‘ubojica divova’” Simon Roberts, direktor proizvodnje

razvojnog procesa. Vjerojatno smo bili mnogo rigorozniji u procesu izrade novih dijelova nego bogatije momčadi. Da, nedostaju nam neke mogućnosti koje velike momčadi imaju, ali dosad smo uspjeli iskoristiti 90 ili 95 posto načinjenih dijelova, dok je oko 20 do 30 posto odbačeno. Mislim da je jedan od razloga zbog kojeg su se velike momčadi mučile u Spa bio taj što nisu mogle testirati bolid prije utrke, a to utječe na razinu rizika koji ste voljni preuzeti. Mi smo naučeni raditi u takvim uvjetima. Za velike momčadi to je novo područje upravljanja rizikom i katkad će se utrka pokazati uspješnom, a katkad ne. I zato smo, primjerice, bili vrlo optimistični o zamisli korištenja homologiranih karoserija u budućnosti jer to ugrubo znači jednak broj promjena koje i sad obavljamo. Glede ograničenja proračuna, to nam nije važno jer s tom svotom i sad raspolazemo.”

**PRIČA O SLABOJ MOMČADI** koja je doživjela svoj trenutak slave vrlo je uvjerljiva. No, sudeći prema Simonu Robertsu, nema razloga misliti da je to bio samo jednokratni bljesak. Da, velike će se momčadi oporaviti tijekom zime i oblikovati bolide oko dvostrukih difuzora te ispraviti pogreške iz ove sezone, ali također će otpuštati ljude zbog novih ograničenja proračuna, dizajnirati hidraulične sustave, usavršavati dijelove mjenjača. U momčadi Force Indije usredotočit će



# JEDINI KONCERTNI PIJANIST U F1

Adrian Sutil bio je glazbeno čudo prije negoli je naučio čitati. Danas napokon vozi bolid kojim može predstaviti svoj drugi veliki talent.

RJEČI JAMES ROBERTS SLIKE SAM BARKER





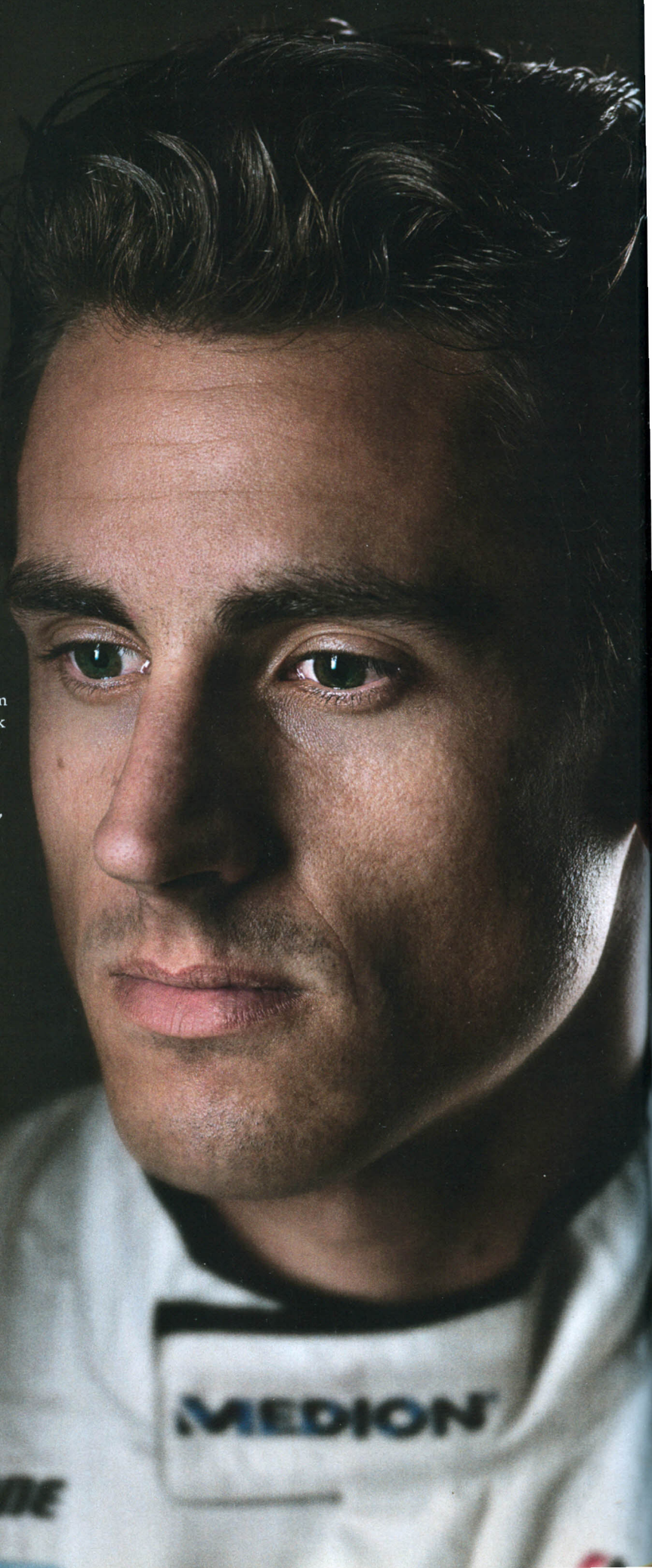
**A**drian Sutil je čak i u dobi od šest godina nastupao pred publikom – no to nije imalo nikakve veze s utrkama Formule 1. Prije negoli je znao čitati, naučio je svirati glasovir. Pamteći i prepisujući note koje je njegova majka svirala, bio je čudo od djeteta, a svoju je prirodnu nadarenost za glazbu naslijedio od svoje obitelji koja je živjela za glazbu. Njegov otac urugvajskog podrijetla svirao je violinu u Münchenskom simfonijskom orkestru, a tijekom njegova ranog djetinjstva obitelj je bila na turneji diljem njihovih domovina Njemačke i Italije, nastupajući u koncertnim dvoranama. Do svoje dvanaeste godine Adrian je već svoju muzičku usklađenost i preciznost dokazao u duetima sa svojim bratom, pred publikom brojnijom od 500 ljudi. Nije bilo ni najmanje sumnje da je on iznimno nadaren i da vješto podnosi pritisak. No, kao što je sâm priznao, nikad nije mislio da su mu koncertne dvorane budućnost.

Četnaest godina kasnije Sutil sjedi u jednoj od najstarijih koncertnih dvorana u Europi, u Holywellovoj Muzičkoj odaji u Oxfordu. Samo nekoliko dana nakon što je osvojio četvrto mjesto na Velikoj nagradi Italije u Monzi, u Velikoj Britaniji sa svojom momčadi uspješnu utrku proslavlja u sjedištu tvrtke u Silverstoneu i u Brackleyu, mjestu gdje se nalazi njihov zračni tunel. Kao obrazovanoj osobi, nema boljeg mjesta za demonstraciju glazbenog talenta od oxfordske koncertne dvorane. Dok svira Gershwinovu Rapsodiju u plavom njegova čizma Alpine Stars poskakuje na pedali koncertnog glasovira Steinway vrijednog više od 50.000 eura. Zastaje između akorda, smješkajući se zapanjujućim sličnostima između prebiranja po klavirskim tipkama i upravljanja bolidom kroz Monzine šikane.

“Ima sličnosti”, Adrian zamišljeno klima glavom. “Za oboje vam je potrebna strast, emocija te sposobnost koordinacije, no zapravo je ritam jedna od najvažnijih stvari koje morate posjedovati. Nekoć kad sam nastupao, najteže je bilo započeti. Zapravo je prilično teško započeti neki glazbeni komad, ali kad ga počnete svirati, uhvatite ritam i glazba samo teče. Isto se događa i na utrkama bolida. Najveći pritisak osjećate prije početka utrke kad ste zabrinuti i razmišljate u čemu ćete pretjerati, no istog trenutka kad dođete na stazu, sve netragom nestane. Mnogo vam toga prolazi kroz glavu, no vozite bez razmišljanja i osjećate se dobro kad ne nailazite na probleme. Ne razmišljate mnogo, uhvatite ritam jer u suprotnom ne možete dobro odvoziti utrku.”

Sutil priznaje da je znao biti jako nervozan kad se na početku karijere pokušao dokazivati u vožnji. Bivši prvak James Hunt bio je još jedan vozač kojeg je znao obuzeti strah prije utrka. Kad je riječ o tako jakom pritisku i varljivoj ravnoteži između uspjeha i poraza, kako vozač uspijeva izaći na kraj s takvim pritiskom, pred toliko brojnom publikom i kad toliko toga ovisi o njemu?

“Morate dobro znati svoje mogućnosti i pritom razumjeti svoje probleme. Morate cijelo vrijeme kontrolirati svoje misli. Također se morate smiriti premda ćete se često zapitati možete li to uopće postići. Možda ćete se tijekom utrke previše truditi i ipak gubiti na vremenu. Tada morate shvatiti što činite, usporiti i pokušati shvatiti što ste napravili. Kad ste mladi i nemate iskustva u F1, želite uvijek biti najbrži – no tako nećete najbrže napredovati. Ja još uvijek učim i ne bih se još usudio reći da sam postigao tu razinu duševne spremnosti. Još uvijek ima mjesta za napredovanje.”



Takva samokritična stega dobar je znak njegova ranog djetinjstva koje je proveo promatrajući majku kako svira, prepisujući note i nastupajući pred publikom. Želite li postići savršenstvo, morate mnogo vježbati i biti smireni. Svirati Gershwina sedam minuta u dnevnoj sobi jedna je stvar, ali odsvirati ga samouvjerenom i kvalitetno pred publikom koja je platila ulaznicu da vas dođe slušati nešto je sasvim drugo. On to može izvesti.

Ipak, baš je u to vrijeme, kad je odlično svirao i dobivao priznanja za svoje nastupe, Sutíl shvatio da mu nešto nedostaje. "U svojoj sam obitelji bio ovisnik o adrenalinu", priznaje. "Jednoga me dana brat odveo na karting stazu i odjednom kao da sam doživio prosvjetljenje. Odustao sam od sviranja klavira, želio sam se utrkivati."

To iznenadno otkriće Adrianova glazbena obitelj nije pretjerano dobro primila jer je njegovu budućnost zamišljala u umjetnosti – a ne u sportu. "Nisu željeli da se time bavim i nisu mi davali nikakvu potporu. Prvih nekoliko godina radio sam na gradskoj karting stazi, čistio autiče i trkalište te radio što god je bilo potrebno kako bi mi dopustili da se utrkujem. Tada je napokon moj otac došao pogledati utrku i bio je zadivljen. Utrka ga je opčinila, pa mi je rekao da ako se zaista time želim baviti, on će me poduprijeti. Danas nikad ne propusti utrku."

Adrianova strast za utrkivanjem možda je posljedica njegova djelomice južnoameričkog podrijetla. Premda je odrastao u Njemačkoj, s majkom Njemicom, njegov je otac podrijetlom iz Južne Amerike. No, to je bio dio očeve prošlosti, a tek je nakon sezone koja je završila Velikom nagradom Brazila 2007. Sutíl prvi put posjetio svoju 'drugu' obitelj koju je njegov otac napustio prije mnogo desetljeća.

Kada je Sutíl 2007. započeo karijeru u Formuli 1, bilo je to teško razdoblje za njegovu momčad. Nakon Jordanove ere, momčad sa sjedištem u Silverstoneu često je mijenjala vlasnike, od Midlanda do Spykera, pa se usredotočila na opstanak, a ne na pobjede. Dodajte tome činjenicu da je Adrian prethodno vozio s Lewisom Hamiltonom – i katkad ga pobjeđivao u F3 – a da sada mora gledati bivšeg člana momčadi u bolidu McLarena kako cilja na svjetsko prvenstvo dok on utrke započinje s posljednjih startnih pozicija. Sigurno se to čini nepravедnim, zar ne?

"U ono vrijeme bio sam jednostavno sretan što vozim u Formuli 1, nije mi bilo važno za koju momčad vozim", kaže Adrian. "No, nakon nekog vremena živci i motivacija to više ne mogu podnijeti. Nakon dvije godine nadao sam se da ću ubrzo doći do pobjede jer vrijeme



Adrian prebire po tiskama koncertnog glasovira Steinway vrijednog više od 50.000 eura (gore). Njegov mu redovan posao ove godine također ne ide loše



brzo istječe u F1 kad niste uspješni i kad osvajate posljednja mjesta: imate određen broj godina da se dokažete. No, mislim da je motivacija jedna od mojih jačih strana. Bio sam usredotočen, nikad nisam odustajao od svojeg uvjerenja i sâm sam sebi rekao, 'Mojih pet minuta slave će doći.'"

U tom je teškom, možda i živčanom početku, Adrian pronašao vlastiti ritam, pa mu je karijera odjednom procvjetala, a tome je pomogla i činjenica da je Force India uspješno dizajnirala šasiju te je u drugom dijelu ovogodišnje sezone postala jedna od najjačih momčadi F1. "Doista je odličan osjećaj biti naprijed u poretku i stajati na postolju pokraj Lewisa, pa mi je jako drago što konačno imamo dobar bolid kojim mogu pokazati sav svoj potencijal", kaže Adrian. Zabavno je prisjetiti se kako se kad je indijski poduzetnik Vijay Mallya preuzeo uzde od Spykera i preimenovala momčad u Force India momčad potajno podsmejhivala jer je poručio da želi osvajati bodove u prvoj godini, a prva mjesta u drugoj. Ovogodišnje tehničko partnerstvo s McLaren-Mercedesom pomoglo je momčadi da se pomakne s posljednjih startnih pozicija te se čini da je mnogo ljudi u F1 moralo nevoljko priznati kako nisu imali pravo.

"Vijay je dobar momak, usto se i smirio, uspio je zadobiti momčad i uvjeriti je da naporno radi", objašnjava Adrian. "Nakon moje prve dvije godine u momčadi osjećate se ugodno kad vidite da netko kupi momčad i kad za nju ima spremne planove. On to nije učinio zbog novca, nego želi da momčad bude uspješna, a zasad je sve dobro ispalo. Kad je preuzeo momčad, imao je velike planove, a ja sam bio jako iznenađen jer sam smatrao da su to veliki koraci, no kad vidite naše rezultate u utrkama u Spa i Monzi, shvatite da je imao pravo.

Jedna smo od najmanjih momčadi, no veže nas duh kolektiva. Bio sam jako ponosan kad smo započeli utrku uz McLaren i Ferrari – bilo je zaista fantastično." Sljedeći korak koji momčad mora načiniti je održati takve dobre rezultate.

U visokim europskim planinama možda ćete čuti zvuk improviziranog jaza ili klasičnog napjeva koji odzvanja među obroncima. U seocetu u Alpama naći ćete Sutíla kako se opušta, sjedi za klavir, njegovo stopalo ponovno prolazi preko pedala dok mu prsti poskakuju po klavirskim tiskama. "Jako je važno da vas zanimaju u stvari izvan Formule 1 kako ne biste stalno mislili na utrkivanje", kaže Adrian. "Morate se riješiti pritiska – na isti način kao u svakom drugom

poslu. Neki se ljudi vole zabavljati i piti, a ja volim otići kući. Tamo u švicarskim planinama osjećate se kao u raju: pogled vam oduzima dah, zrak je kristalno čist, a kad sam pod stresom i još uvijek agresivan od utrka vikendom, pođem planinariti i riješim se stresa."

Adrian Sutíl se sve bolje nosi s pritiskom vožnje u F1 i to je nešto što se kod njega doista može osjetiti. Tko bi pomislio da će za to biti zaslužan njegov skroman glasovir?

**"Jednoga me je dana brat odveo na karting stazu i odjednom kao da sam doživio prosvjetljenje. Želio sam se utrkivati."**

# DEČKI IZ SJENE

Što zapravo timovi u garaži gledaju tijekom utrke? Kako bismo to saznali pridružili smo se momčadi Toyote.

RIJEČI JAMES ROBERTS  
SLIKE STEVE ETHERINGTON/LAT

## 1 JEAN MARC VIGNALI

### Inženjer za motor Jarna Trullija

Dva inženjera s lijeve strane zida s monitorima usredotočeni su na sve podatke koji dolaze s bolida Jarna Trullija, dok se preostala dva koji sjede malo dalje bave bolidom Time Glocka. Vignali je usredotočen na sve telemetrijske podatke Trullijeva motora koji se prema boksu odašilju putem antene smještene na prednjem dijelu monokoka. Tijekom utrke on pazi na gume, razinu goriva, temperaturu vode, ponašanje gasa, a dobiveni podaci su na zaslonu u realnom vremenu, ovisno o tome gdje se u svakom krugu Trulli nalazi.

## 2 OLAF BULGRIN

### Sistemski inženjer Jarna Trullija

Bulgrin je sistemski inženjer bolida broj devet i nadzire sve ostale vidove bolida nevezane za motor. Nadzire stanje cjelokupnog elektroničkog sustava, uključujući senzore i vozačeve prekidače, a u slučaju kvara mora odmah utvrditi uzrok. Također, u slučaju nekih neobičnih očitavanja svim inženjerima daje povratne podatke. Iznad zaslona svakog bolida nalaze se standardni monitori s TV prijenosom utrke, zasloni s vremenima, podacima o stazi i meteorološkim uvjetima na stazi.

## 3 JAN KRESS

### Inženjer nadzornih sustava Trullija i Glocka

Odmah pokraj Bulgrina sjedi inženjer nadzornih sustava koji pazi na promjene brzina, prijenos i hidrauliku obje Toyote. On također podešava nadzorne sustave mjenjača, spojke, gasa i diferencijala, koristeći podatke i povratne podatke od vozača kako bi iz svakog dijela izvukao najbolje performanse. Nadalje, on nadzire podatke u realnom vremenu kako bi mogao odgovoriti na svaki mogući kvar nadzornih sustava i savjetuje trkače inženjere koji dalje preporučuju vozačima da po potrebi mijenjaju pojedine postavke.

## 4 CARLO TAGLIAFERRI

### Telemetrijski inženjer Magneti Marellija

Svaki F1 bolid ima oko 150 različitih senzora koji se nalaze po cijelom bolidu te bilježe njegovo ponašanje i odašilju podatke u garažu. U Toyoti bilježenje podataka u realnom vremenu obavljaju sustavi tvrtke Magneti Marelli, a Tagliaferri je pri ruci samo kako bi osigurao pouzdanost sustava. On se bavi samo prijenosom podataka s bolida do boksova i provjerava rad senzora kako bi podaci bili na usluzi svim inženjerima. On također obavlja neka testiranja kako bi riješio zadane probleme na isti način kako biste i vi postupali s problematičnim PC-om.

**“Ako se pojavi problem Reinhold izvještava pitwall treba li pozvati bolid u boks ili ne”**

## 5 STEFAN REINHOLD

### Viši inženjer za elektroniku

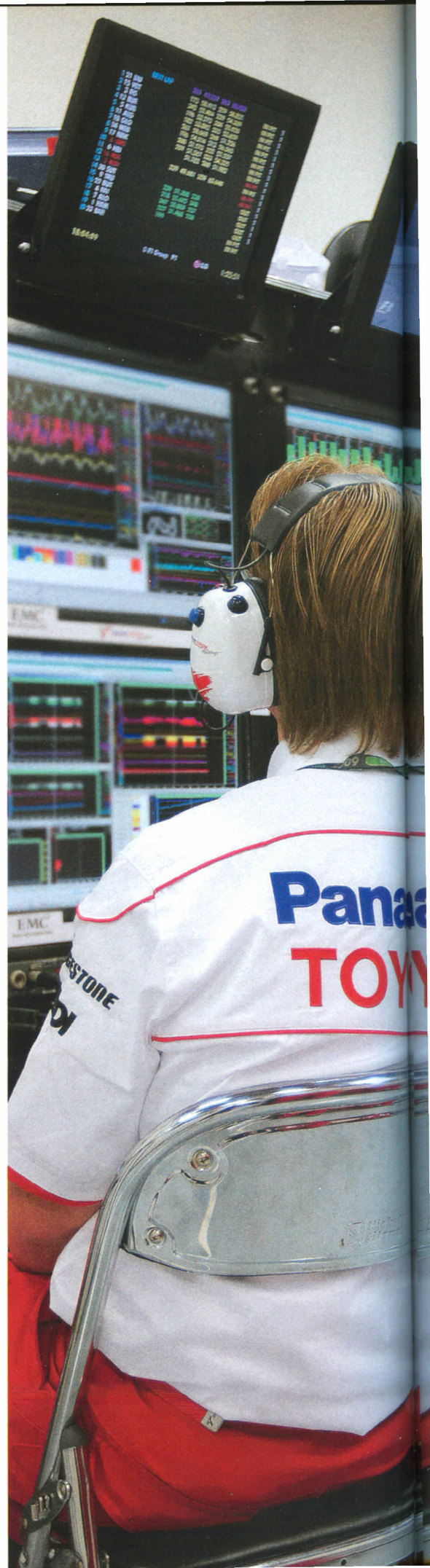
Reinhold je glavni inženjer u boks, kako to pojašnjava Toyotin direktor momčadi Jens Marquardt: “On naše inženjere iz garaže povezuje s pitwallom. Ako se pojavi neki problem, on izvještava pitwall, pa se bolid poziva u boks ili nastavlja dalje. Katkad je nužno stupiti u vezu s vozačem i obavijestiti ga da resetira neku od elektroničkih funkcija.”

## 6 MARTIN LACKNER

### Informatička podrška na stazi

Iza Stefana Reinholda sjede Glockov sistemski inženjer Patric Elsen i inženjer za motor Ioannis Kitsopanidis, dok iza niza stolica sjedi Martin Lackner, odgovoran za računala u boks.

Nije sve na Jarnu ili Timu: dečki u crvenim kombinizonima u dnu Toyotine garaže brinu se za sve tehnološke čarolije







1

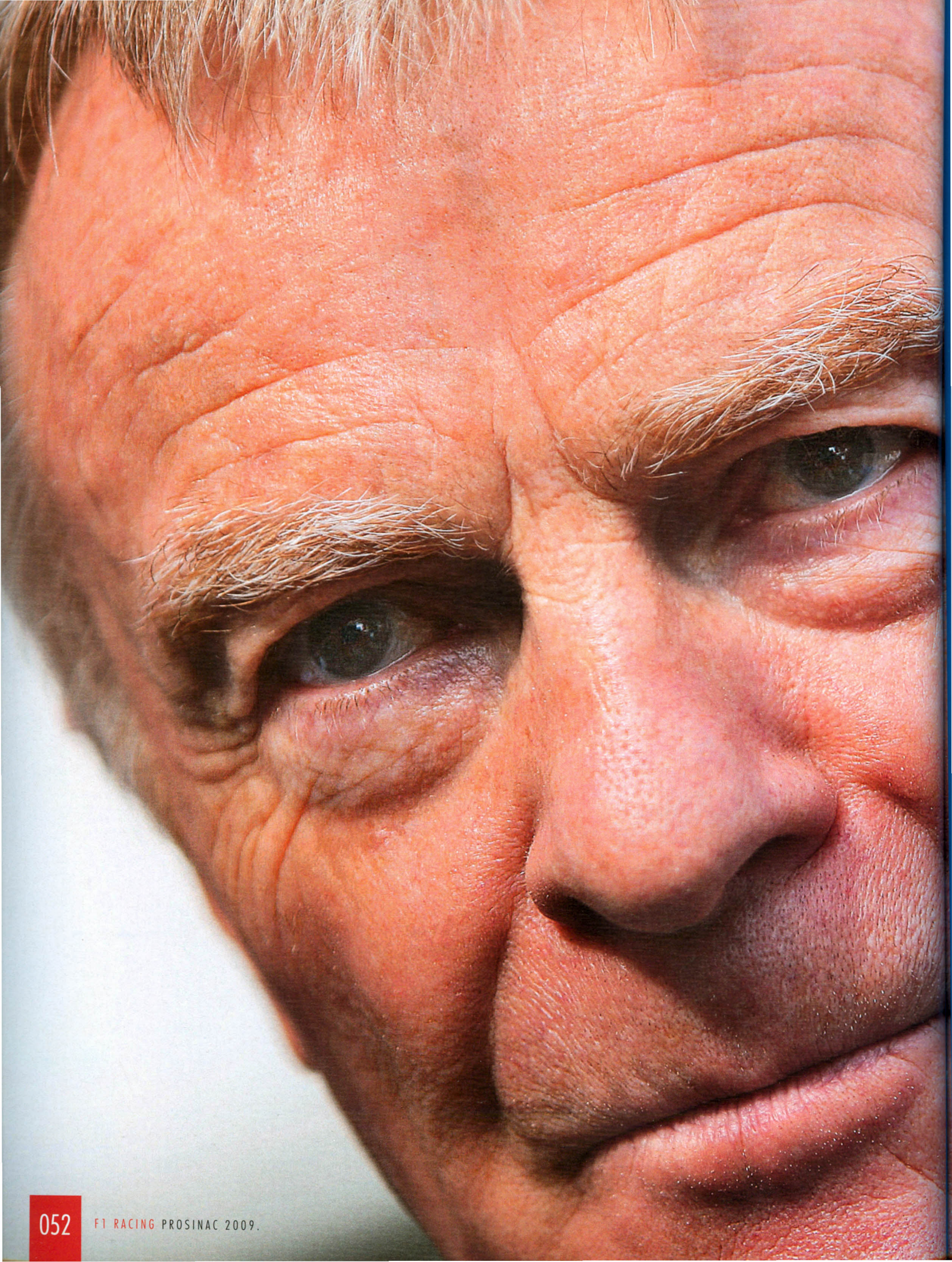
2

3

4

5

6



“OBAVIO JE SJAJAN POSAO ZA F1”

– LUCA DI MONTEZEMOLO

“POSLJEDNJIH GODINA FIA JE DONIJELA  
NEKOLIKO UŽASNIH ODLUKA”

– JODY SCHECKTER

“MALO JE LJUDI KOJI SU TOLIKO UTJECALI  
NA SIGURNOST KAO MAX”

– GERHARD BERGER

“MOĆ KOJU MAX IMA NAD SPORTOM  
JE TOTALITARNA”

– SIR JACKIE STEWART

# MAX MOSLEY

JUNAK ILI ZLOČINAC?

**Max Mosley je 18 godina bio predsjednik FIA-e. Ali Alan Henry poznaje ga čak 40 godina. I najbolje će nam otkriti kakav se čovjek skriva iza mita.**

**Tek je na Silverstoneu** u proljeće 1967. Max Rufus Mosley napokon izišao iz dugačke sjene političke ozloglašenosti svoga oca Oswalda. Uspješni odvjetnik specijaliziran za patentno pravo i pravo o zaštitnim znakovima, 27-godišnji sin predratnog vođe britanske fašističke stranke zaljubio se u automobilistički sport i uživao u uspjesima za volanom trkaćeg sportskog automobila U2 Clubmana.



Noel i Liam - ispričavam se, Max i Bernie kao šefovi momčadi 1973. (lijevo); Max s predsjednikom FIA-e Balestreom 1981. (gore); naš novinar Alan Henry (što to ima na sebi?) upoznaje Mosleya na Silverstoneu 1970.

U to doba, davno prije elektroničkih sustava za mjerenje vremena i njihovih ispisa, vremena na treningu zapisivala su se na komad papira koji bi se stavio na oglasnu ploču ispred kontrole utrke. Jednom prilikom Max se pridružio gomili natiskanih vozača koji su pokušavali pročitati svoje vrijeme kad je odjednom iza svojih leđa začuo nepoznat glas od kojeg mu je zastalo srce. "Mosley", rekao je glas ozbiljno.

"Sigurno je rođak proizvođača karoserija Alfa Mosleya." Max je odahnuo s olakšanjem. Konačno je, pomislio je tada, pronašao razbibrigu u kojoj će ga suditi prema njegovim zaslugama, a ne prema neslavnoj obitelji.

Više od 40 godina kasnije dobio sam zadaću ukratko opisati lik i djelo predsjednika FIA-e na odlasku Maxa Mosleya, istodobno na precizan i pravedan način. Moje je mišljenje da, želite li razumjeti što doista pokreće Maxa, morate pročitati biografiju njegova oca Moj život objavljenu 1969. Što se tiče pozitivnog nasljeđa, otac je na sina prenio šarm i karizmu, nenadmašnu duhovnu okretnost, sjajan smisao za humor i golemu odlučnost. Na popisu negativnosti našlo bi se samopouzdanje koje graniči s arogancijom, osvetoljubiva priroda koja nikad ne zaboravlja uvredu i, paradoksalno, neobična odbojnost prema autoritetima. Nakon što sam to razjasnio, svatko tko tvrdi da je Maxov mandat na čelu FIA-e bio potpuno bez zasluga jednako je nerealističan kao i oni koji smatraju da je bio najbolja stvar koja se ikad dogodila tom upravljačkom tijelu. Poput većine stvari u životu, Mosley je bio djelomice dobar.



**"Njegova majka, Diana Mosley, malenog je Maxa zvala Entschlossener – "odlučni"."**

Rođen je 1940., malo prije nego što su njegovi roditelji završili u zatvoru zbog kontroverznog zakona ratne vlade – Obrambene uredbe 18B. Njegova majka, Diana Mosley, malenog je Maxa oslovljavala njemačkom riječju Entschlossener – "odlučni". To se činilo prikladnim opisom djeteta koje je naslijedilo majčin šarm i očevu čvrstoću. Max i dan danas priznaje da nije bio pretjerano dobar učenik, a kozmopolitско obrazovanje stekao je u Francuskoj i Njemačkoj nakon što je s roditeljima 1950. napustio Englesku. Uz pomoć privatnih učitelja Max je nadoknadio propušteno, taman na vrijeme da uspije dobiti mjesto

na Oxfordu. Studirao je fiziku i pravo na sveučilištu Christ Church i činilo se da je na dobrom putu prema predsjedničkom mjestu debatnog kluba Oxford Union. Došao je do funkcije tajnika, no onda ga je dostigla uspomena na ekstremne političke stavove njegova oca.

No više od ičega Max je želio ući u svijet automobilističkog sporta, a njegovu je želju pobudio posjet Silverstoneu sa suprugom Jean dok su zajedno studirali na Oxfordu. Uspješno se 1966. i 1967. utrkiavao automobilima serije U2, ostvarivši brojne pobjede i rekordna vremena. S Brabhamom BT 23C je 1968. napredovao u F2 i sudjelovao u poznatoj, kišom natopljenoj utrci na Hockenheimu na kojoj je poginuo legendarni Jim Clark. Nakon što je iduće godine na Nürburgringu zbog kvara ovjesa na njegovu novom Lotusu 59 odletio sa staze dok je trenirao za Eifelrennen, Mosley je zauvijek otišao u mirovinu.

Što se tiče njegove pravne karijere, Max je brzo zaključio da bi se u životu mogao baviti i mnogo zabavnijim stvarima: "Jednog mi je dana, dok sam hodao hodnicima suda u Londonu, sinulo da ako uspijem izdržati 40 godina, jednom ću vjerojatno postati cijenjeni odvjetnik. Možda bih čak postao i sudac. Ali to bi značilo da bih i vruće ljetne dane morao provoditi na sudu, u neudobnom odijelu. Znao sam da mora postojati nešto bolje od toga."

No nešto moramo razjasniti. Max ne bi imao baš ništa protiv karijere u britanskoj politici – čak je istraživao mogućnost da bude konzervativni parlamentarni zastupnik. Tražio je savjet nekih utjecajnijih torijevaca, uključujući lorda Stocktona, bivšeg premijera Harolda Macmillana. No rekli su mu da bi prezime Mosley, čak i nakon svih tih godina, i dalje predstavljalo nepremostiv izborni hendikep. Drugim riječima, nije bilo nikakve šanse da uđe u parlament.



Čvrst stisak ruke starog suparnika Rona Dennisa, ali Max ne može sakriti užitek zbog Ronove grimase

listopadu 1991., pobijedio je Balestrea na izborima i to s uvjerljivih 43 glasa prema 29.

## Znamo kakva je ljudska priroda

pa kad se Max smjestio na novom radnom mjestu uslijedilo je uobičajeno razdoblje medenog mjeseca. Prevladavalo je mišljenje da mladoiliki 51-godišnjak Mosley predstavlja novi početak za upravljačko tijelo koje se prečesto činilo okaljano raznim spletkama. Počeo je dovoljno dobro, ali u njegovu je ponašanju uvijek bilo nešto što je iritiralo, pa mi se, bez obzira na prednosti i nedostatke politike koju je zastupao, uvijek činilo da je Max najviše uživao u prokletu dobroj raspravi.

Činilo se da misli kako je FIA, gotovo po samoj definiciji, organizacija koja zahtijeva i zaslužuje neupitno poštovanje kao svoje pravo. Naravno, s tim se nisu svi slagali.

No Mosley je znao biti i iznimno hrabar. Nakon tragične nesreće Ayrtona Senne na VN San Marina u Imoli 1994. pokrenuo je mnoštvo promjena pravila kako bi se bolidi usporili i unaprijedila sigurnost. Zapravo je FIA pod njegovim vodstvom pokrenula i održavala postojan program unaprjeđivanja čvrstoće bolida i poboljšanja sigurnosti na stazama, što je velikim dijelom zaslugu njegove odlučnosti.

On je čovjek koji može obaviti posao – čak i ako to znači lupiti šakom o stol i natjerati nekoga na suradnju. FIA je pod njegovim vodstvom nastavila biti demokratska institucija, ali snaga Mosleyeve osobnosti pobrinula se za to da obično sve bude po njegovu.

Vrijedan napredak ostvario je i za cestovne automobile uvođenjem Euro NCAP sustava testiranja sigurnosti koji je kupcima ponudio mjerilo prema kojem mogu procijeniti sigurnost automobila za koji se zanimaju. Pod okriljem Zaklade Svjetske automobilističke organizacije poboljšanje sigurnosti bilo je sveobuhvatno i proširilo se u svaki kutak i svaku kategoriju sporta.

**“On je čovjek koji može obaviti posao – čak i ako to znači lupiti šakom o stol i natjerati nekoga na suradnju.”**



Mosley se usput upleo i u nekoliko razmirica. Prvi je bio na redu obračun s povjerenikom za natjecanje Europske komisije, pokojnim Karelom van Miertom, koji je završio tako da je FIA morala dokazati da ne sudjeluje u komercijalnoj strani F1 posla, nego samo u sportskim pitanjima. Usto, Max si nije mogao pomoći ni kad je bila riječ o uživanju u neugodi šefa McLarena Rona Dennisa u svezi ozloglašeneog “liegate” skandala, i još uvijek sve one koji (poput mene) smatraju da je kazna od 100 milijuna dolara nametnuta engleskoj momčadi bila nečuvena proglašava „doista glupim ljudima koji o tome nisu dobro promislili“. Hmm.

Od najnovijih zbivanja, Mosley je upravo izazvao presedan u povijesti upravljačkog tijela tako što je podržao kandidaturu Jeana Todta za svojeg nasljednika na mjestu predsjednika FIA-e. Je li u redu da trenutajući predsjednik daje podršku potencijalnom nasljedniku, pitanje je koje već nekoliko tjedana zaokuplja F1 krugove.

Suvišno je reći da je Mosley hladnom samouvjerenošću odbio takve ocjene od sebe. Ali kakav god bio rezultat izbora, Max će možda vladati iz sjene i to s položaja predsjednika F1 senata na koji bi mogao zasjesti.

Ako kažem da je sklizav poput jegulje, malo smo rekli....



## Maxa sam prvi put susreo

u siječnju 1970. Moj kolega Andrew Marriott nabavio mi je pozivnicu za predstavljanje Marchove F1 momčadi u pitlaneu Silverstonea. Postoji čak i fotografija snmljena tog dana – Max, Marriott, čak i Denis Jenkinson izgledaju prihvatljivo, dok sam se ja, oduvijek pravi šminker, odlučio za posebnu, poludugu dvorednu jaknu od tvida. Izgledao sam kao kladioničar u krizi. To baš i nije bila karta za Mosleyev svijet, ali sjećam se da je bio oličjenje šarmantnog čovjeka, unatoč uljezu u svojem društvu – novinarskom nesprenjakoviću, sinu bankovnog činovnika.

Jednom sam za Maxa rekao da isijava “hladnokrvnom, pomalo distanciranom ljubaznošću iznimno privilegiranih osoba”.

I dalje stojim iza tih riječi. Iskreno rečeno, on i njegov partner iz March Engineeringa Robin Herd uvijek su bili od velike pomoći dok sam se kao novinar penjao preko F2 do F1. Max je uvijek bio ljubazan i uživao sam u njegovu društvu. Ali usprotivili biste mu se na vlastitu odgovornost.

Tijekom razdoblja kad sam 1980. radio za CS Promotions, crnčio sam za Maxa i Bernieja Ecclestonea dok su se borili s FIA-om za komercijalni nadzor nad Formulom 1. U to je doba Udruga konstruktora Formule 1 (FOCA), snažno uporište Ecclestoneove moći, postajala sve važnijom snagom u sportu.

Na VN Španjolske 1980. pomogao sam Maxu napisati FOCA-inu službenu izjavu. Bila je to jedna od tzv. „piratskih“ utrka koje su se održavale otprilike u isto vrijeme dok je tadašnji predsjednik FIA-e Jean-Marie Balestre pokušavao svim silama zaustaviti ono što je smatrao Berniejevim i Maxovim pokušajem otimanja sporta. Kao što kažu, životu nikad ne manjka ironije...

Nakon što sam dobar dio petka navečer proveo pišući Maxovu izjavu, on se pred zoru pojavio u motorhomeu s viješću da od četiri sata ujutro razmišlja o izjavi i da je morao ponovno napisati. “Isuse Kriste, Max, proveo sam pola dana pišući ovaj tekst”, pobunio sam se. A on mi je kratko odgovorio: “E pa morat ćeš ga ponovno napisati.” Temperatura je pala za nekoliko stupnjeva. Max nije ostavljao nikakvu mogućnost izbora.

Mosley se tijekom rata između FOCA-e i FISA-e prometnuo u Ecclestoneovu desnu ruku i pravnog stručnjaka, pa je sudjelovao i u sastavljanju poznatog Konkordskog sporazuma kojim je tri desetljeća upravljano F1 biznisom. Nakon što su Ecclestone i FOCA iz sukoba izašli kao pobjednici, Max se okrenuo političkoj strani automobilističkog sporta. Najprije je postao predsjednik komisije proizvođača, predstavljajući svjetske proizvođače motora na FIA-inu Svjetskom automobilističkom vijeću. I niste morali biti genije da biste shvatili što mu je idući korak.

Max je bio u dobrom položaju za natjecanje s Jean-Marie Balestre-om za radno mjesto predsjednika FIA-e. U savršenom trenutku, u

# CRNE GUME

**Svaki bolid ima četiri ista gumena dijela s gaznom površinom veličine razglednice. Zvuči jednostavno. Dakle, zašto su gume ove sezone toliko važne? I zašto na svakoj utrci ne rade jednako? F1 Racing istražuje...**

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE STEVE WATERS

**O**prostite zbog rime, ali one su crne i okrugle, baš poput biljarske kugle. Dapače, kod svakoga su jednake. Dakle, zašto su gume ili da budemo jasniji, zašto je upravljanje gumama toliko važno ove sezone? Hirohide Hamashimi, Bridgestoneov direktor razvoja sportskih guma: "Mislim da smo ih u doba dok je trajalo nadmetanje među proizvođačima prilagođavali bolidu. Tada je svaki bolid mogao izvući najbolje iz njihovih performansi. Sada smo jedini dobavljač, pa momčadi moraju dobro iskoristiti postojeće gume. Neke momčadi iskoriste 80 posto, a neke 100 posto mogućnosti guma."

Toyotin tehnički direktor Pascal Vasselon dodatno je zakomplicirao stvari. "Budući da rabimo standardne inačice, gume su tvrde i uvijek imamo problema s njihovim zagrijavanjem. Dok je bilo više dobavljača gume su imale takva svojstva da su postizale veliku razinu gripa vrlo brzo. Sada su nešto konzervativnije i povremeno ih je teško zagrijati."

Dakle, zašto je povremeno teško postići da gume rade kako treba? Što to unutar gume određuje hoće li gume proraditi ili ne? Zašto kod nekih bolida gume rade, a kod nekih ne? I zašto kod nekih bolida gume savršeno rade na jednoj stazi, a potpuno otkazu na drugoj? Ako ste zbunjeni, znajte da niste sami. Odmah će vam sve biti jasnije...

**Prvo što morate znati** je da gume F1 bolida, premda izgledaju okrugle dok jure 300 km/h, uopće nisu takve. U stanju mirovanja guma se oslanja na gaznu površinu (dio gume koji dodiruje podlogu) od oko 100 cm<sup>2</sup>, nešto malo manju od razglednice. Međutim, pri većem opterećenju, primjerice dok bolid juri kroz Eau Rouge, stvari postaju poprilično drukčije. Gazna površina povećava se na gotovo 500 cm<sup>2</sup> (veličina papira A4 formata). Usto, bočnice se rastežu i izobličavaju, a sama guma je tako žestoko pritisnuta o podlogu da između nje i podloge dolazi do kemijske reakcije.

Razlika ne izgleda velika, no nazubijene kišne gume sprečavaju proklizavanje bolida na mokroj, a slikovi ga lijepe za podlogu na suhoj stazi



**BRIDGESTONE**

**R**

Svi ti čimbenici zajedno čine prijanjanje (grip): što je veća gazna površina, guma bolje prijanja; što je guma više zagrijana do određene temperature, bolje prijanja.

Dosada je sve bilo jednostavno. Ali, prema Vasselonom riječima, stvaranje gripa "mnogo je složenija stvar". "Da bi se proizvelo prijanjanje mora se osloboditi energija", pojašnjava nam. "A da biste u smjesi oslobodili energiju, nužna je histereza." Histe – što? Zvuči poput neke teške bolesti, a ne načina za ubrzanje automobila.

"Moramo se vratiti na fizikalne procese u smjesi koji se događaju u dodiru s podlogom", nastavlja Vasselon. "Dok komadom gume kličemo po asfaltu, njegove se čestice utiskuju u smjesu. To znači da imate različit dodirni tlak u gornjem i donjem sloju podloge. Ta razlika u tlaku omogućava pojavu histereze."

Laički rečeno, dok guma prolazi površinom staze ona se na mikroskopskoj razini izobličuje i uvija. Tijekom uvijanja unutar gume dolazi do međumolekularnog trenja, oslobađa se energija, stvara toplina i zbog toga podiže temperatura u gumi. Međutim, ako je razlika u tlakovima prevelika, guma se troši umjesto da se uvija i djelići gume se skupljaju na površini gume. Ta pojava poznata je kao graining – habanje.

Proces koji kreira histerezu poznat je pod nazivom "utiskivanje" i predstavlja prvi način stvaranja gripa. Utiskivanje također ovisi i o izvornoj mekoći smjese – što je smjesa tvrđa, utiskivanje je slabije, jer smjesa ima manju sposobnost deformiranja i prilagođavanja neravninama na stazi.

Drugi način stvaranja gripa poznat je kao "adhezija" ili prijanjanje. "Zamislite izolacijsku vrpču", pojašnjava Hamashima. "Adhezija je ključni čimbenik na vrlo čistoj stazi. Na prljavoj sličí lijepljenju vrpce po prašnoj površini – možete to učiniti samo jednom. Kad prašine nema vrpca savršeno funkcionira i možete je zalijepiti nekoliko puta. Kada imate sloj gume već položen na površini staze guma i staza ponašaju se poput dvije zalijepljene ljepljive vrpce." Ako je staza "gumirana", dolazi do molekularnog privlačenja između staze i guma: to je

savršena adhezija. Usporedbu s ljepljivom vrpcom možemo i proširiti: često kad odlijepimo vrpču možemo na površini vidjeti djeliće ljepljiva s vrpce (što odgovara tragovima guma na stazi) ili rastegnuto ljepljivo između vrpce i podloge.

To se na molekularnoj razini zbiva i kad guma dođe u dodir sa stazom.

Mekša smjesa u odnosu na tvrđu ima veći udio ulja; prisutnost ulja čini molekule duljima, a veze među njima slabijima. "Zamislite oprugu", pojašnjava Hamashima. "Dulja opruga je meka, dok je kraća kruta." Duge molekule se u dodiru



Brawnovi bolidi teže podupravljanju, što znači da na stazama koje zahtijevaju vožnju s više preupravljanja poput Monaka bolje čuvaju stražnje gume

Malo otvorene intermediate gume rade u gotovo svim uvjetima, ali obično se rabe kad je malo mokro, no ne baš jako mokro...

s podlogom ponašaju opušteno jer su slabije od kraćih i jačih molekula tvrđe smjese – i stvaraju više gripa.

Usto, to pojašnjava zašto je "gumirana" staza toliko opasna po mokrome: sloj vode prekrije sloj položene gume na stazi i onemogućava molekularno adhezijsko privlačenje. Također, prisutnost sloja položene gume onemogućava utiskivanje koje je savršeno na "svježoj" stazi. To je razlog zašto vozači po mokrome voze neobičnim putanjama.

Veza između histereze i adhezije je složena – ponovno, stručnjaci se posve ne slažu oko svih pojedinosti – ali za adheziju je prethodno potrebna







Za razliku od Brawna, na Red Bullu gume savršeno rade u brzim zavojima Silverstonea

histereza. Drugim riječima, da bi guma savršeno prijanjala prethodno ju morate zagrijati. Međutim, važna je brzina pojave histereze: ako je prebrza, guma se pregrijava i mogu se pojaviti plikovi; ako je brzina premalena, guma je izdržljiva, ali nema dovoljno gripa.

Kad vozač ili inženjer spominju izraz "uključiva-nje", misle na zagrijavanje guma na temperaturnu razinu kad započinje histereza, odnosno kad se srž smjese počinje zagrijavati.

Bridgestoneove ovogodišnje četiri smjese (super-meka, meka, srednja i tvrda) rabe se za dva različita radna temperaturna područja: meka i super-meka smjesa za niže temperature, a srednja i tvrda za više.

Znači, ako je temperatura staze ispod 25 °C tada će meka i supermeke inačice zasigurno imati prednost, a ako je temperatura staze iznad 35 °C onda će srednja ili tvrda varijanta biti bolji izbor.

Za temperature negdje između pogodne su sve varijante. "Zamislite gumu za žvakanje i gumu za pravljenje balona", pojašnjava Hamashima. "Za omekšavanje gume za pravljenje balona potrebno je više vremena nego za omekšavanje gume za žvakanje.

To je primjer za razinu radne temperature: guma za žvakanje je poput gume s niskom radnom temperaturom, dok je guma za pravljenje balona primjer gume s višom radnom temperaturom." Treba naglasiti da se radno temperaturno područje odnosi na temperaturu staze, a ne na temperaturu guma – radna temperatura guma za oba temperaturna područja iznosi između 80 °C i 110 °C.

Dakle, to je bio znanstveni dio priče. Ali, zašto je ove godine momčadima toliko teško na pravi način rabiti gume ili postići neku postojanost u ponašanju guma?

**Prvo što moramo** shvatiti je da ovogodišnje gume imaju više potencijalnog gripa sprijeda nego straga. Dimenzije su ostale iste, a prelaskom na slikove prednjim je gumama povećana dodirna površina, pa bolidi zbog previše prednjeg gripa pate od preupravljanja. Iz Bridgestonea su predložili sužavanje prednjih guma, ali to je stiglo prekasno za momčadi koje su već razvili svoje bolide na temelju širih guma. Kako bi se nosili

s većim silama u zavojima obavljene su preinake u konstrukciji stražnjih guma, ali ni to nije bilo dovoljno za dostizanje prošlogodišnje ravnoteže između prednjeg i stražnjeg kraja.

U Bridgestoneu su zato predložili podešavanje bolida prema podupravljanju kako bi se sačuvala stražnje gume. U Brawnu su to postigli na drugi način uz pomoć koncepta dvostrukog difuzora s kojim su straga dobili više gripa.

Hamashima je Brawnov bolid prozvaao "podupravljačem". S druge strane, u Red Bullu imaju bolid podešen na preupravljanje, što pojašnjava naizmjenično dobre nastupe te dvije momčadi od utrke do utrke: staze sa sporim zavojima voze se s više preupravljanja (zbog razmjerno veće uporabe stražnjih guma), dok one na kojima prevladavaju brzi zavoji traže više podupravljanja. "Brawnovi bolidi dobri su na stazama koje zahtijevaju vožnju s više preupravljanja", rekao je Hamashima, "jer tada njihova izvorna postavka s podupravljanjem dobiva protutežu. Potpuno suprotno je kod momčadi Red Bulla."

I dok je ovaj uzorak u nastupima općenito točan, u svim slučajevima nije tako. Dakle, zašto na nekoj stazi momčadi uspijevaju iz guma izvući najbolje, a već se na sljedećoj muče s njihovim zagrijavanjem?

Prvi razlog je nedostatak testiranja. Prisiljeni su testiranja obavljati petkom tijekom vikenda kad se vozi utrka, umjesto preko tjedna između utrka pred praznim tribinama.

Usto, staze su neizbježno u lošem stanju, a kilometraža ograničena, što drugim riječima znači da su testiranja uvijek u određenoj mjeri manjkava. Tijekom zimskih testiranja kilometraža je također ograničena, tako da su u novu sezonu momčadi ušle s manje podataka o gumama nego što je uobičajeno.

Taj manjak znanja u sprezi s nemogućnošću obavljanja sezonskih testiranja djelomice je uzrok

negativni nagib znači i manju gaznu površinu, pa je i dotok energije u gumu teži – to je poput razlike između pritiska koji stvaraju tenisice i štikle. Međutim, s obzirom da se zagrijava samo mali dio površine, u pitanje dolazi sav grip, a kao dodatna nevolja javlja se i mogućnost pregrijavanja, što u konačnici može dovesti u pitanje trajnost gume. S druge strane, manje negativni nagib kotača znači i veću gaznu površinu, ali i slabije zagrijavanje. Sve je, dakle, u kompromisima.

"Nema čarobnog metka", rekao je Vasselon. "Imamo sve parametre uobičajne postavke: aerodinamički potisak, raspodjelu težine, nagib, tlak u gumama. A svi oni utječu na zagrijavanje. Međutim, svaki slučaj moramo zasebno razmotriti i imamo niz stvari koje moramo učiniti u skladu s određenom vrstom problema."

Da bi gume proradile momčadi na svakoj utrci moraju riješiti drukčiju jednadžbu. Ona ovisi o temperaturi staze, površini staze, uvjetima na stazi, količini goriva, načinu vožnje, konstrukciji ovjesa i vrsti guma – i točnoj radnoj temperaturi na koju ciljate, a koja se može mijenjati unutar danih parametara.

Inženjeri pokretnu metu ciljaju pištoljem koji zanos: nije nikakvo čudo što je teško postići savršenstvo. Tome moramo dodati i činjenicu da ove godine momčadi rabe gume koje su tvrđe nego što bi trebale biti i uopće nismo iznenađeni činjenicom da ih je dovesti na optimalnu radnu temperaturu vrlo teško u situaciji kad su se F1 utrke počele voziti i na nekolicini novih staza.

Naravno, teoretski bi se moglo očekivati da su momčadi već stekle neko iskustvo s gumama, pa im neće predstavljati problem sljedeće godine – naposljetku, sve je to bilo začinjeno nevjerojatno malim razlikama među bolidima i vrlo strmom krivuljom učenja na temelju iskustva svih momčadi. Nevolja je u tome da se stvari opet

## "Upravljanje gumama vrlo je složeno. Čak i kada bih vam i mogao reći kako se to radi, ne bih vam rekao..."

### Pascal Vasselon

kasnijeg povratka u formu velikih momčadi poput McLarena i Ferrarija.

Drugo, prevelika tvrdoća smjese, o čemu je ranije govorio Pascal Vasselon, dovodi momčadi u dilemu. "Svjesni smo da ćemo imati problema sa zagrijavanjem barem jedne smjese", pojašnjava Vasselon. "Znači da moramo poboljšati zagrijavanje. Međutim, u mnogim situacijama morate s gumama pažljivo postupati da biste onda kad poželite iz njih mogli izvući najbolje. Započnete s konceptom bolida koji čuva gume, a onda prijeđete na postavku za najbolje zagrijavanje."

Pronaći rješenje za takva proturječja nije lak posao. Primjerice, momčadi mogu započeti utrku s više negativnog nagiba kotača (kad su u stanju mirovanja nagnuti prema unutra i ne stoje uspravno) kako bi bolje zagrijavali gume. Veći

mijenjaju. Uže prednje gume koje je Bridgestone predložio za ovu sezonu rabiće se kako bi se ispravila neravnoteža u gripu. I dok će se izmjena guma dopustiti, dolijevanje goriva neće – dakle, upravljanje gumama tijekom utrke, od uvodne faze s punim spremnikom do perolake faze u završnim krugovima, radikalno će se promijeniti. To znači da će momčadi morati obnoviti znanje o dovođenju guma na optimalnu radnu temperaturu. "Sve je to vrlo složeno", zaključuje Vasselon. "Ne mogu vam reći kako se to radi. A kada bih i mogao, ne bih vam rekao!"

Ako vam još uvijek treba dokaz o važnosti upravljanja gumama u F1 momčadi, sad ga imate. U F1 ima mnogo tajni. Ali, kako natjerati gumu da rade i to svaki put najvjerojatnije je najstrože čuvana tajna.

Jedan od tih vozača završio je utrku 43 kruga iza pobjednika. Drugi je jedva uspio postići vrijeme 30 sekundi iza pole pozicije. A tu je i momak koji se uspio sudariti sa sigurnosnim automobilom. Ipak, kažu da je najvažnije sudjelovati. F1 Racing skida kapu...

# NAJGORI VOZAČI FORMULE 1

RIJEČI BRADLEY LORD

## AL PEASE

**Startova:** 2. **Najbolji rezultat:** nije bio klasificiran (Kanada 1967.)

**P**omalo ironično, Al Pease bio je vjerojatno najsposobniji vozač na ovom popisu. Dobro, jednu od svojih utrka završio je 43 kruga iza pobjednika, a u drugoj je poslan u boks. Međutim, bio je vrlo uspješan trkač u Kanadi. Prema kanadskoj automobilističkoj Dvorani slavnih, vjerojatno je osvojio više nacionalnih trofeja od ostalih vozača. Šteta što F1 nije bila tako popustljiva...

Victor "Al" Pease rođen je u Darlingtonu, u engleskom Yorkshireu, 1921., a u Kanadu je preselio nakon služenja vojske u Drugome svjetskom ratu. U vrijeme prve utrke za Veliku nagradu Kanade 1967. (održane na stotu godišnjicu osnutka države), Pease je već imao 45 godina i malo iskustva u vožnji jednosjeda. Međutim, imao je dogovor s Castrolom, pa mu je tvrtka umjesto unajmljivanja bolida za vikend (poput Eppie Wietzesa, kolege s kraja startnog poretka, koji je bolid unajmio od Colina Chapmana u Lotusu) za utrku na Mosportu kupila stari Eagle Dana Gurneya. Al se uspio kvalificirati na prilično uspješno 15. mjesto – samo tri sekunde iza posljednjeg stalnog natjecatelja Joa Bonniera.

Problemi su nastali kad je utrka počela: ostali natjecatelji krenuli su sa starta – a Pease nije. Izvješća govore da je njegova momčad sljedećih pola sata provela mijenjajući akumulator, dok se Pease prisjeća da je nakon nekoliko krugova krenuo, ali je bolid stao na udaljenoj strani staze

– tada je otrčao do boksa po zamjenski akumulator, vratio se u bolid, zamijenio ga i krenuo dalje. Svi se, međutim, slažu da je završio 43 kruga iza pobjednika i nije bio klasificiran.

Iduće godine na Mont-Tremblantu Pease se kvalificirao s istim bolidom, ali nije započeo utrku zbog kvara radilice. Vratio se na posljed-

**“Alovo najbolje vrijeme bilo je 13 sekunda sporije od najbržeg u utrci, a do petog kruga već su ga prestigli za puni krug”**

nju utrku na Mosportu 1969. Još jednom kvalifikacije nisu prošle pretjerano sjajno, ali Silvio Moser uspio je odvoziti još sporiji krug i pobijediti Peasea u utrci za posljednje mjesto. Utrka je bila drukčija. Alovo najbolje vrijeme bilo je 13 sekunda sporije od najbržeg u utrci, a do petog

Piers Courage (desno) juri u kvalifikacijama za VN Kanade 1968. Al izgleda kao da će stati da nešto popije



Dok momčad Castrola 1967. priprema ostarjeli Eagle, Al vježba disco

kruga već su ga prestigli za puni krug. “Pakleno spor” citat je iz jednog izvješća o utrci. Bolno. Nakon što je gotovo izazvao nesreću među vozačima na čelu poretka, Pease je crnom zastavom u 22. krugu isključen zbog prespore vožnje.

Do danas je jedini vozač kojem je to pošlo za rukom.

# OTTO STUPPACHER

Startova: 0. Najbolji rezultat: triput se nije kvalificirao 1976.

Godine 1976. šest korača bili su glavna stvar u Tyrrellovom sjedištu u Ockhamu – a to je značilo da je austrijski trkač Otto Stuppacher mogao kupiti stariji bolid s četiri korača, model 007. On je u F1 stigao i iz nje otišao neprimjetno poput svakog dobrog tajnog agenta. Stuppacherove F1 neprilike započele su u utrci za Veliku nagradu Austrije 1976., na kojoj mu je zabranjen nastup zbog sumnjivog nedostatka bilo kakvih vozačkih rezultata. Neometen, pokušao je

**“Ottov najbolji krug na Glenu bio je 27,448 sekunda, 126 posto lošije od vremena prvoplasiranog”**

peticijom osigurati svoj nastup, ali to se nije ostvarilo, većinom jer nitko nije znao tko je on.

Međutim, Stuppacher je bio vrlo uporan. Pojavio se u Monzi i prvi se put pokušao kvalificirati. Završio je 13,87 sekunda iza vremena pole pozicije, propustio priliku i krenuo kući u Beč. Krivi potez. Kako su Huntu, Massu i Watsonu najbrža kvalifikacijska vremena poništena zbog “nepravilnosti

goriva”, da je ostao uz stazu Stuppacheru bi bio dopušten nastup jer je druga kvalifikacijska utrka bila po mokrom, zbog čega je njegovo vrijeme kruga bilo brže od ostalih vozača – ali nije se na vrijeme mogao vratiti u Monzu.

To mu je dalo tračak nade, pa je svoj Tyrrell s natpisom na nosu “Austrija je prekrasna” spakirao i otišao s njim u Sjevernu Ameriku na velike nagrade Kanade i SAD-a. U Kanadi je bio 12,695 sekunda sporiji od vremena pole pozicije, pa su mu suci nakon nekoliko sporih krugova savjetovali da bi bilo pametnije ne nastaviti. “Ako je Austrija tako prekrasna, zašto ne ostane tamo?”, promrmljao je jedan od vodećih vozača.

Iduća utrka bila je u Watkins Glenu, a bila bi šteta otići na toliki put i ne pokušati voziti. Zato je Otto pokušao. Krug na Glenu bio je dugačak, ali najbolje vrijeme kruga od 27,448 sekunda iza vremena prvoplasiranog bilo je ipak malo previše.



Stuppacher u Monzi i Kanadi (dolje). Klima nije učinila razliku: bez obzira kamo otišao sa svojim Tyrrelom, nikad se nije kvalificirao

To je preračunato 126 posto u odnosu na najbolje vrijeme – doista loš nastup. Istini za volju, Henri Pescarolo u svom je Surteesu bio gotovo 22 sekunde iza vremena pole pozicije – ali on je barem imao zapaženo vozačko iskustvo. Očekivano, Stuppacheru nije dopušten početak utrke i to je označilo kraj jedne od najčudnijih F1 “karijera” u povijesti.



Austrija je dala nekoliko sjajnih vozača Formule 1. Stuppacher nije jedan od njih, dapače usudujemo se reći da je posve na dnu te liste

# GIOVANNI LAVAGGI

Startova: 7. Najbolji rezultat: 10. mjesto (Mađarska 1996.)



Monza 1995. godine: Lavaggi dokazuje da zna nekoliko trikova. Osim “vrlo spore vožnje” zna se i “izvrtjeti” i “izletjeti sa staze”

Vozač je katkad toliko loš da je dobar, a sicilijanski plemić Giovanni Lavaggi zasigurno spada u tu skupinu. Godine 1995. postao je prvi sicilijanski vozač koji se natječe u F1 nakon 1950-ih – ali nikad nije osvojio bodove. Zapravo, u sedam započetih F1 utrka samo jednom nije bio posljednji.

Čak i tako, njegove dvije sezone u F1 (četiri utrke za Pacific 1995. i šest utrka za Minardi 1996.) osigurale su mu kult obožavatelja u domovini. “Ljudi nikad nisu ovako obožavali plemića”, pisalo je u jednim talijanskim novinama prije Velike nagrade Italije 1996. – na kojoj je Lavaggi bio jedini domaći natjecatelj.

Britanske momčadi pokazivale su manje poštovanja i prozvale ga “Johnny Carwash”, s nešto umjereničke slobode u prijevodu njegova imena...

Lavaggijeve četiri utrke za Pacific bile su vrhunac njegovog F1 pohoda – što ne govori mnogo. Dospio je na startni poredak u svim utrkama (u to vrijeme nije bilo minimalnog ograničenja), a uspio je dospjeti na pretposljednje mjesto u Belgiji, ispred Fortija Pedra Diniza.

U četiri utrke njegov ukupni zaostatak za vremenom pole pozicije iznosio je 39,851 sekunda – ili ugrubo, deset sekunda po krugu.

Kad je ostao bez novca, Lavaggi je zamijenio Jean-Denis Delétraz, a vrijedi spomenuti da je njegova vožnja učinila da Sicilijančev nastup izgleda bolje.

Lavaggi je još jednom pokušao 1996. Tada ga je pogodilo pravilo od 107 posto, koje je sprječavalo od utrkivanja one koji krug nisu uspjeli odvoziti unutar 107 posto vremena najbržeg. Nije se uspio kvalificirati triput, premda je u prvoj utrci bio samo 0,17 sekunda izvan zadannog vremena.

Minardi je čak pokušao prosvjedovati izjavivši da se Damon Hill nije zaustavio na crvenom svjetlu, tvrdeći da samo istjeruju pravdu, ali ni to nije uspjelo. Ipak, Lavaggi je dospio na kraj poretka u Mađarskoj, Italiji, Portugalu,

## “Britanske momčadi pokazale su manje poštovanja, prozvali Lavaggija ‘Johnny Carwash’”



Lavaggi se odmara na Spa 1996. Ne vidi se kako se suci smiju razgovarajući o njegovim sansama za završavanje utrke

a jednom je, u Estorilu, čak i završio utrku (15. i posljednji).

Nastavio se utrkivati sportskim automobilima, a zatim je postao konstruktor. Njegova F1 avantura obilježena je ponosom, ali uvjeren je da je bolje da se nalazi izvan tog cirkusa. “Bit ću posljednji sanjar u F1”, kaže danas.



U Mađarskoj 1995. srušio ga je službeni automobil: to je kao da vas u trgovačkom centru pregaze umirovljenička kolica

lifikacija, kad je na njega velikom brzinom naleteo službeni automobil.

Udarac je preokrenuo bolid, uništio mjenjač i motor, a Taki je izbjegao ozljede samo zahvaljajući tome što je imao kacigu. Nakon toga, ustanovljeno je da nedostaje dobar dio kacige...

Drugi incident koji je obilježio njegovu sezonu bio je jednako nevjerojatan.

U Mađarskoj je odustao zbog problema s motorom i dok je trčao po aparat za gašenje vatre nije primijetio da se automobil redara zaustavlja na travi uz stazu. Jasnog Inoueja automobil je udario malom brzinom, a on

## TAKI INOUE

Startova: 18. Najbolji rezultat: 8. mjesto (Italija 1995.)

**A**ko vam je u karijeri F1 vozača najpoznatiji trenutak kad vas udari službeni automobil u Monaku, ili kad vas pokosi automobil redara u Mađarskoj, znate da baš i niste postigli mnogo.

Molimo da istupi Taki Inoue. Inoueov prvi nastup u F1 bio je za momčad Simtek u Suzuki 1994. Nije bilo jasno kako je dobio dozvolu za F1 s obzirom da njegovi trkaći rezultati do tada nisu bili bolji od slabih i osrednjih rezultata u F3000.

Kvalificirao se na posljednje mjesto, više od tri sekunde iza momčadskog kolege Davida Brabhama, a zatim je u trećem krugu pri izmjeni brzina po mokrom udario u ogradu. Međutim, Taki je imao novaca, a to je značilo da ga Arrows želi zaposliti za sezonu 1995. Šef momčadi Jackie Oliver nije okolišao.



U Monaku nije bio kriv: Jean Ragnotti se punom brzinom zabio u Inoueov bolid koji je šlepan prema bokovima

“Taki možda neće razočarati”, rekao je, “premda je to vrlo vjerojatno.” Moramo reći da uopće nije pogriješio. Taki je sezonu započeo jednako kao što ju je i nastavio: loše.

U kvalifikacijama u Brazilu završio je gotovo tri sekunde iza svog momčadskog kolege Gianija Morbidellija.

Još nije završio nijednu utrku, a F1 je već stigla u Monako, gdje ga je zadesilo ono najgore. Njegov Footwork vukli su do boksa nakon kva-

“Nije uočio prateće vozilo, koje ga je malom brzinom udarilo...”

je teatralno pao na tlo i morali su ga odvući s prizorišta. Ustanovljeno je da je sve bilo u redu.

Taki je uspio završiti iduće tri utrke, premda treba spomenuti da je utrka u kojoj je postigao svoj najbolji rezultat (Italija) važna zbog činjenice da je pomogao prouzročiti sudar između konkurenata za naslov prvaka Hilla i Schumachera, mijenjajući smjer dok je kočio prema drugoj šikani. I to je zapravo sve važno iz njegove karijere.

Završio je sezonu 1995. i zatim potpuno nestao s F1 scene. Uostalom, na nju nikada nije trebao niti stići.



# YUJI IDE

Startova: 4. Najbolji rezultat: 13. mjesto (Australija 2006.)

**P**ravilo o 107 posto ukinuto je do dolaska Yujija Idea na F1 scenu sa Super Agurijem 2006. To je bilo dobro, jer da je i dalje postojalo, Ide ne bi započeo nijednu utrku, a ovako je započeo četiri.

Momčad Super Aguri u F1 je 2006. dočekana raširenih ruku: nova, mala samostalna momčad sa starom, jedva izmijenjenom Arrowsovom šasijom iz bivše momčadske tvornice u Leafieldu, u Oxfordshireu. Dok je Takuma Sato vozio jedan bolid, drugi je povjeren Ideu, koji se natjecao u Formuli Nippon. Zašto, nitko nije znao.

Zapravo, Yuji je bio poput jekke iz prošlih vremena – mala momčad odala je počast uspomeni na Lavaggija, Inouea i ostale. U Bahreinu, njegovoj

## “Na Imoli je dotaknuo Spyker Christijana Albersa i prevrnuo ga”

prvoj utrci, bio je punih 8,8 sekunda sporiji od vremena pole pozicije koje je postavio Michael Schumacher – a to je bilo 109 posto.

Naravno, Agurijevo pojavljivanje u prvoj utrci bilo je pravo čudo, ali to ne objašnjava zašto je Ide bio gotovo tri sekunde sporiji od svog



Dozvolu koju Ide nikad nije trebao imati poništena je nakon što je izgurao Christijana Albersa sa staze u Imoli (gore)

momčadskog kolege. Uslijedilo je još bijede: u Maleziji je bio 6,8 sekunda iza vremena pole pozicije (107,3 posto), a u Australiji, velikih 10,9 sekunda (113 posto i 3,9 sekunde sporije od momčadskog kolege).

U Melbourneu je barem uspio jedini put stići do cilja – na nezavidnom 13. mjestu, tri kruga iza pobjednika i s gotovo tri sekunde sporijim krugom od momčadskog kolege.

Ostali vozači do tada su već zabrinuto komentirali njegove nastupe, ali prvi krug na Imoli bio je posljednja kap. Kvalifikacija je protekla na uobičajeni način: Ide je bio posljednji, 6,5 sekunda iza pole pozicije (107,8 posto) i 1,6 sekunde iza Satoa.

Zatim, u prvom krugu, pomeo je Spyker Christijana Albersa i ovaj se u drugoj šikani prevrnuo. To je bio kraj igre – i karijere – za Idea.

Nešto kasnije momčad je objavila da ga je otpustila “u skladu s FIA-inim savjetom” Drugim riječima, njegova dozvola za F1 je poništena. Franck Montagny preuzeo je vozačko sjedalo, a Ide se vratio u Japan. Vjerojatno se nikad više neće vratiti u F1.

## NASTUPILI SU SAMO JEDNOM

ZAČUĐUJUĆI BROJ VOZAČA NASTUPIO JE SAMO U JEDNOJ UTRCI. UPOZNAJTE OSTALE ČLANOVE F1 DVORANE SRAMA.....



**Chanoch Nissan**

U boksu prozvan “Stirling Mossad”,

Izraelac Nissan već u petak je završio trening za Veliku nagradu Mađarske 2005. Dobivši priliku u Minardijevu trećem bolidu. 42-godišnjak bio je očajno spor, čak i za kriterije te momčadi, a otpušten je odmah nakon treninga.



**Bernardus Pon**

Poznat po nadimku “Ben”, Pon je započeo Veliku nagradu Nizozemske 1962. Nakon velike nesreće, preselio je u Kaliforniju i otvorio vinariju, a zatim je predstavljao Nizozemsku u gađanju glinenih golubova na Olimpijskim igrama 1972.



**Miguel Ángel Guerra**

Argentinac Guerra

triput se 1981. neuspješno pokušavao kvalificirati sa svojom Osellom prije nego što je napokon dospio na startni poredak Imole. Slomio je ruku i nogu na putu prema zavoju Tosa u prvom krugu – i to je bio njegov kraj u Formuli 1.



**Hans Heyer**

Nije se uspio kvalificirati na Hockenheimu 1977., ali odogurao je bolid do grida bez znanja sudaca i započeo utrku – potpuno ilegalno, ali uz glasnu podršku gledatelja. I sudaca, koji su mu mahali zastavama. Crnim.

# F1

## KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

### VOZAČI SU SE NAGUŽVALI U LA SOURCEU

KAD 26 VOZAČA koji upravljaju bolidima s više od 700 KS dobiju zeleno svjetlo, gotovo je neizbježno da će pet sekunda kasnije u prvi, uski zavoj stići vrlo različitim brzinama. I baš se tako 1990. dogodilo na Velikoj nagradi Belgije, nakon što je utrka bila odgođena za jedan sat zbog prekida uzrokovanih s dvije crvene zastave.

Utrka je započela borbom McLarena Ayrtona Senne i Ferrarija Alaina Prosta, ali je prije utrke Francuz upozorio: "Najveći je problem preživjeti prvi zavoj..." I imao je pravo. Prvi je prekid uzrokovao Nelson Piquet jer se zabio u Mansellov Ferrari (na fotografiji), uzrokujući pravi kaos u La Sourceu. Bilo je to doba prije sigurnosnog automobila, a staza se raščišćavala pokazivanjem crvene zastave.

Zatim, pri ponovljenom startu, crvena je zastava opet pokazana nakon što je Paolo Barilla na izlazu iz Eau Rougea uništio svoj Minardi. Usprkos zabrinutosti zbog La Sourcea, pobjednik utrke Senna izjavio je da je i to bolje nego preusmjeravanje bolida uz stare boksove.

"Da, mislim da je u redu", kazao je. "To je spori zavoj, što znači da su nezgode spore i šanse da se dogodi nešto loše vrlo su male. Dalje u Eau Rougeu brzina je mnogo veća i nesreće bi bile opasnije – možda bi, ipak, bilo bolje da je staza nešto šira..."

Od 1990. startno/ciljna ravnina doživjela je niz poboljšanja i sad je na stražnjem dijelu grida, koji se nekoć nalazio u zavoju iz šikane Autobusna postaja, staza ravna.



#### 1 JEAN ALESI

Mala Tyrrellova momčad se u kvalifikacijama u Spa pokazala odličnom. Ispunili su peti red grida, s tim da je Alesi startao ispred svog kolege Satorua Nakajime. Tijekom utrke Alesi je ošteti svoje Pirellijeve gume i završio na osmom mjestu.

#### 5 GERHARD BERGER

Najbrži u petak i drugi na gridu, Austrijanac se nadao da će uspjeti kopirati Nanninija vozeći utрку na samo jednom kompletu guma. Međutim, Berger je bio jedan od prvih vodećih koji se zaustavio zbog promjene guma, a utрку je završio na trećem mjestu.

## 2 NIGEL MANSELL

Nakon što ga je Nelson Piquet natjerao u zid, Mansell je uskočio u rezervni bolid i ponovno startao. Na nesreću, bolid je bio pripremljen za njegova kolegu Prosta, pa je ustanovio da 641 previše preupravlja. Odustao je nakon samo 19 krugova.

## 3 NELSON PIQUET ST.

Piquet je bio odgovoran za dvije crvene zastave u Spa. Prva je pokazana kad se u kvalifikacijama izvrtio na izlasku iz Autobusne postaje, pa je blokirao ulazak u boksove. Zatim ga je nakon starta utrke dodirnuo Suzuki u Larousseu, pa je udario u Mansella.

## 4 ALESSANDRO NANNINI

Simpatični Talijan gotovo da je pobijedio u Spa. Dok su Senna i Prost u boksu mijenjali gume, 'Sandro' je izabrao taktiku bez promjene, pa je sustigao Sennu. Međutim, zaostao je i pogriješio u završnim krugovima te je dopustio da Berger završi treći



## 6 ALAIN PROST

Premda su ga u kvalifikacijama pobijedili moćni Hondini motori u McLarenima, Prost je na nedjeljnom zagrijavanju bio sekundu brži od drugih. Nije Senni dao da predahne, a utrku je završio samo tri sekunde iza njega.

## 7 RICCARDO PATRESE

Patrese je na svojem Williamsu imao neobičan kvar ovjesa kad mu je otpao kotač i odnio stražnje krilo. Izvješća s utrke navode da se nezgoda dogodila u 'pif-pafu' Malmédy, uz napomenu da 'pif-paf' u Belgiji znači 'šikana'.

## 8 THIERRY BOUTSEN

S obzirom da je nastupao kod kuće, Williamsov je vozač imao mnoštvo navijača koji su u pokrajini Hautes Fagnes pohrlili kako bi mu pomogli. Međutim, zbog kvara na mjenjaču morao je odustati.

# Na vrh brda vrba mrda

Abu Dhabi se mogao samo gledati i plakati



Kobayashi još nema ugovor za 2010. - da su u Formuli 1 i danas Enzo, Collin, pa čak i Flavio, ne bi bilo tako...

RIJEČI GORAN DIJAKOVIĆ

**N**eću trošiti previše riječi na utrku koja je smazala 600 milijuna eura i donijela jednu od najdosadnijih utrka u sezoni u kojoj je pola utrka bilo dosadno. Jedine svijetle točke su mladi Japanac Kobayashi i pokušaj novog svjetskog prvaka da prestigne Webbera. Vidjeli smo krov hotela koji mijenja boje, tunelski izlazak iz boksova, jahte od 100 metara i mladog japanskog kamikazu koji, za nagradu što je bio fantastičan u dvije utrke, možda neće dobiti posao slijedeće godine.

Abu Dhabi je najbolji dokaz da su za dosadu krivi bolidi, a ne staza. Jer još se prije pola godine, referendumom u Mjesnoj zajednici Abu Dhabi, moglo izjasniti kakva se staza želi. Nitko nije imao primjedbi i napravljena je staza po željama vozača. Napravljen je najduži pravac u kalendaru F1, ali ni to nije pomoglo. Pretjecanja u utrci je bilo malo, od čega su šestorica prešla Grosjeana, a jednom je mladi Francuz prešao sam sebe (što se ne računa).

Nakon Honde, odoše BMW i Toyota, a Renault dvoji. Strašno. Glavnu ulogu preuzimaju likovi koji su čopili Lotusovo ime. Pametnom dosta. Jedino je lijepo što će biti čak 13-14 momčadi i što neće biti dolijevanja, makar je Kimijeva roštiljada izgledala sasvim slatko. U Abu Dhabiju je među raznom svitom bio i španjolski kralj, pa je Kimi iskoristio voljenu riječ "lijep" (nice) te za Juana Carlosa rekao da je "Sasvim lijep kralj"... A da bi radije slijedeće godine pecao na tisuću finskih jezera nego vozio F1, postaje sve jasnije.

Alonso u Ferrariju je nešto. Sada je iskusan i opasan. Maranello neće dozvoliti još jednu lošu sezonu, naročito zato što se bolid za 2010. priprema od Uskrsa. Jedini pravi konkurent je Lewis Hamilton. I on sada ima dosta iskustva za drugi

naslov. Bojim se da će se ultra talent Seba Vettela malo utopiti u nemogućnostima Red Bulla da prati vodeće u 2010. Za ostale ne znam. Kubica još ne zna za koga će voziti, Rajko hoće li... Massi slijedi porcija od Fernanda. Nitko sretniji da Brawn bude još bolji, ali to je teško očekivati.

Hrvatski auto sport je dobio svog predstavnika u vrhu FIA-e. Inače, hrvatski auto sport je vrlo blizak hrvatskom svemirskom programu (zajednički nazivnik: nema ih). Ostao je samo hobi. Hobi bobi. Prvo mi pada na pamet opstanak Delte i Buzeta koji su godinama ili na izdisaju ili nadomak uvrštenju u Svjetsko prvenstvo. Nekoliko mjeseci prije Delte najavljuju se Loeb i Solberg, a par dana prije starta nema za papir na koji bi se štampala startna lista. Bojim se da Greg tu neće moći

otdrom...? Kaj još imamo? Formule na brdu!? Ček, ček... formulama nije mjesto na brdu. Na brdu je mjesto vrbi. Znaite ono... na vrh brda vrba mrda. Sumnjam. FIA nije Unicef. Gregurek je spomenuo riječi "neki program" što god to značilo. "Neki program" nema nikakve veze s vlasti u FIA. No, ima s ponekim poduzetnikom koji će ponuditi financijsku konstrukciju za poneku utrku. To već da. Svi kalendari svih prvenstava (osim F1) imaju slobodnih termina i dobiti utrku nije problem. Organizirati je sasvim druga priča. To, naravno, neće raditi savez nego netko tko ima novac i viziju. Ipak, nada postoji. Npr. Marin Čolak. Kad bi samo postojala nekakva šansa da Čolaka gurne u neku momčad. Sigurno je da je netko u svijetu primjetio da se Marin jednom ove godine kvalificirao u prvi red

## FIA nije UNICEF, ali se nadam da bi Gregurek mogao, igrom okolnosti, pomoći npr. brzom Marinu Čolaku

pomoći i bojim sa da Delte slijedeće godine neće biti. Zadnja je održana uz pomoć Milana Bandića, ali i njegovog ulitimatuma da novac izravno pošalje u Pariz da ne bi tradicionalno zapeo kroz naša bespuća financijskih zbiljnosti. Tako ću glasati za Bandića jer postoji šansa da bude Delte... (just joking). Nije mi jasno što će Gregurek raditi. Nije ni njemu. Pojavile su se glasine da Greg sada raspolaže s milijardama i da od toga planira dati 50 tisuća kuna Delti, no, kasnije je to opovrgnuto jer je to ipak malo prevelika suma (ova druga). Mislite da će Gregurek biti u prilici klepnuti neku lovu za Deltu, Buzet, Grobnik, Čolaka, kakav kar-

utrke WTCC-a. Nema nikakve sumnje da je brz. Kad bi se samo par stvari povezal i posrećilo...

Tako zasada naš najutjecajnij čovjek u F1 ostaje Nikola Tesla bez koga ne bi bilo noćnih i polunoćnih utrka kao ova dosadnjikava u Abu Dhabiju. Kaj? Nije naš? Sram vas bilo! On je pravi Likota kao i ona dva medvjeda u Kuterevu.

Ne znam da je ove sezone netko uživao u F1... Možda ekipa oko Buttona. Više nije dovoljno da svake druge nedjelje gledamo izbezumljene očeve i razne klanfe, sad su tu i punice te sitna dječica. F1 je postao obiteljski show program. U nedostatku onoga što želimo. Zbogom 2009., ne ponovila se.