TAJNI SVIJET FORMULE 1 **TEME O KOJIMA SE INAČE NE GOVORI!**

F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN



Nijemac planira pomrsiti račune Buttonu i Brawnu

SEBASTIAN VETTEL

"Snažan ego ključ je uspjeha u Formuli 1, morate prvo misliti na sebe"

NAJPOZNATIJI DANAŠNJI GLAS FORMULE 1
Martin Brundle odgovara na vaša pitanja o svoje dvije karijere

LEWISOVA 2009: KATASTROFALNA SEZONA
Povijest pokazuje kako je teže obraniti naslov nego osvojiti ga

MASSA PONOVO IMPRESIONIRA
Brazilac je glavni pokretač Ferrarijevog napretka

NEZABORAVNI JEAN ALESI
"Klinci se danas ne znaju zabavljati"



DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, glavni urednik

Max i Moritz... pardon, Bernie

Prije nešto manje od trideset godina Formula 1 bila je usred velikih previranja, u nekim trenucima činilo se da natjecanju nema spasa i da je konačna podjela dvije zaraćene strane neizbježna. Bazično, na jednoj je strani bila Svjetska automobilistička federacija, na čijem je čelu bio stariji gospodin oko čijeg su se imena vrzmale čudne političke konotacije, povezanost s fašizmom. Na drugoj su bile momčadi, a njihovo je udruženje ponajprije tražilo pravedniju raspodjelu novca i utjecaja, odnosno takvu u kojoj bi oni, koji zapravo Formuli 1 donose show, dobivali više. Jean-Marie Balestre, prvi čovjek FISA-e, vladao je autokratski i nije bio omiljen među fanovima utrka. Njegovom ugledu nije pripomoglo niti to što se nerijetko busao u prsa svojim navodnim sudjelovanjem u francuskom Pokretu otpora (za mlađe čitatelje, to je onaj pokret kojem u 'Allo 'Allo pripada Michelle koju treba slušati pažljivo, jer sve govori samo jednom), da bi kasnije uvid u arhivu pokazao da je ratne godine zapravo proveo na suprotnoj strani (to je ona kojoj su pripadali, recimo, poručnik Gruber i njegov tenkić). S druge strane nalazilo se udruženje F1 konstruktora, FOCA, čiji su čelni ljudi bili Bernie Ecclestone i Max Mosley, mladi, samouvjereni... Običan gledatelj utrka je naprosto znao da su oni u pravu i da, želimo li bolju i svijetliju budućnost našeg omiljenog sporta, isti nedvojbeno treba predati u njihove sposobne ruke.

Tri desetljeća kasnije, mnogo se toga u Formuli 1 promijenilo. Glavni su pokretači tih promjena bili upravo Max i Bernie. Neke od tih promjena uništile su duh sporta i udaljile ga od navijača. Druge, brojnije, donijele su napredak, najprimjetljiviji na planu sigurnosti. Formula 1 s početka osamdesetih i današnja možda nose isto ime, ali su u svojoj suštini dva vrlo različita sporta. Osvrnemo li se na to razdoblje, treba skinuti kapu obojici, jer su pretvorili F1 u jedan od najprepoznatljivijih i najvrednijih svjetskih sportskih brandova. Nažalost, pritom gotovo uništivši sve druge automobilističke discipline koje su u nekom trenutku popularnošću prijetile ugroziti Formulu 1. No, Max i Bernie propustili su shvatiti da se i na njih odnosi vječno pravilo: nakon određenog razdoblja na vlasti revolucionari se pretvaraju u reakcionare. Nepopularnost koju ova dvojica danas "uživaju" među prosječnim F1 fanovima upravo je zapanjujuća. Imena su se promijenila, uloge izokrenule, FISA je postala FIA, a FOCA FOTA, no princip je isti, a sve ostalo nijanse. Stav prosječnog F1 fana je jasan: ono što treba mijenjati su Max i Bernie, FOTA ima gotovo unisonu podršku.

Nije me pretjerano briga za Maxove seksualne navike, kao ni za Berniev navodni antisemitizam, ali previše detalja, poput odabira novih momčadi za sljedeću sezonu, pokazuju nam da su se u srce današnje F1 u prevelikoj mjeri uvukli nepotizam i oligarhija. Rez, i to radikalan, je neophodan, kao što to i inače periodično biva i u politici i u biznisu i na većini drugih područja u životu. No, ne treba imati iluzija: oni koji dođu na vlast umjesto ove dvojice – a doći će, jer se ne može ići toliko protiv volje onih zbog kojih sve to na kraju i postoji – neće biti ništa bolji. Zapravo, ako ćemo iskreno, nitko od njih nije niti djelomično toliko simpatičan i toliko u pravu koliko su bili Bernie i Max početkom osamdesetih. Hvala im na svemu što su učinili za Formulu 1. A sada, molit ću lijepo, neka se maknu i posvete nečemu drugom, ili napokon odu u penziju. Vrijeme je za promjene.

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cijelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranje vezano za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing magazina izlazi 9 puta u 2009. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Orginalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2009. godini i vlasništvo je Haymarket Motoringa, članu tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.

F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

IMPRESUM

BROJ 025 / 2009. KOLOVOZ / AUGUST 2009., ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

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

TISAK TISKARA VJESNIK

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

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

DISTRIBUCIJA

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

PRETPLATA

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

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

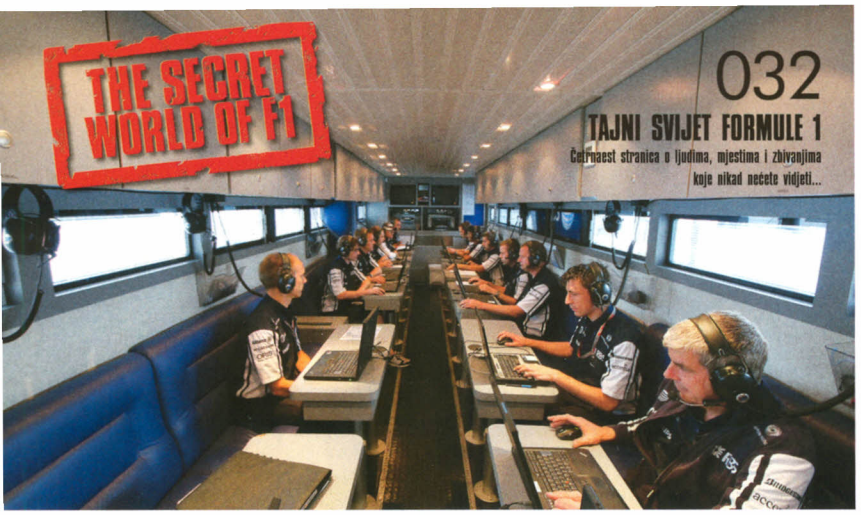
www.f1racing.hr

DOZNAJTE PRVI!

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

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

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



032
TAJNI SVIJET FORMULE 1
Četrnaest stranica o ljudima, mjestima i zbivanjima koje nikad nećete vidjeti...



022
JENSON BUTTON
James Allen opisuje razloge Jensonova nevjerojatnog uspjeha 2009.



028
FELIPE MASSA
Ušutkao je kritičare 2008. Sad mora svoj Ferrari natjerati da ponovno pobjeđuje



050
JEAN ALESI
Pozvao nas je u svoj dom na jugu Francuske kako bi se prisjetio zabavnih dana u F1

Sadržaj

F1 RACING

KOLOVOZ 2009. BROJ 025

RUBRIKE

006 PITPASS Napokon u svakom trenutku možete znati gdje se na stazi nalazi koji vozač - ako imate iPhone

008 PITPASS Dođe li do podjele, mogu li se održati dvije zasebne serije?

010 MOJ ŽIVOT U F1 Nigel Mansell osvrće se na svoju uvijek dramatičnu karijeru

012 ŠTO SE DOGODILO S... Emmovim bratom, Wilsonom Fittipaldijem

013 TOP 10 osvajača pole pozicija – brzina u kvalifikacijama zadržavala ih je naprijed

064 F1 KAKVA JE NEKAD BILA Brojni sudari na prvoj utrci na novome Nürburgringu

066 CRNA ZASTAVA Jesu li hrvatske utrke postale zanimljivije od Formule 1?

PRIČE BROJA

014 SEBASTIAN VETTEL
Svi znamo da će postati prvak, jedino je pitanje kada...

018 VI POSTAVLJATE PITANJA: MARTIN BRUNDLE
Obrćemo uloge s čovjekom poznatim po provokativnim pitanjima na gridu

022 POVRATAK JENSONA BUTTONA
James Allen istražuje korijene Jensonova uspjeha 2009.

028 FELIPE MASSA: NA PODU, ALI NIJE GOTOV
Neuspjeh Ferrarija Massa svladava u hodu

032 TAJNO TESTIRANJE
Razvoj aerodinamike na zabačenoj stazi uz hamburgere

034 TAJNI LABORATORIJ ZA GORIVO
Za F1 bolid potrebno je nešto malo bolje od običnog supera

036 ČOVJEK KOJI NADZIRE SVE U F1
Charlie Whiting progovara o tome kako je nadzirati F1 momčadi

040 VAŽAN SASTANAK KOJEM NEĆETE PRISUSTVOVATI
Iza scena Williamsova vrlo povjerljivog sastanka prije utrke

042 VIKEND TRKAĆEG INŽENJERA
Dijelom znanstvenik, dijelom psiholog, trkaći inženjer stalno ima pune ruke posla

046 TEŠKA OBRANA NASLOVA
Povijest nam pokazuje da je Lewis u dobrom društvu neuspješnih branitelja naslova

050 INTERVJU S JEANOM ALESIJEM
Šale s Bergerom, rasprave s Jeanom Todtom: Alesi nam govori kako je bilo

056 F1 I ANTIDOPING
Automobilizam počinje shvaćati opasnosti dopinga

060 ČUDESNI F1 SATOVI
Izvanredni današnji i jučerašnji satovi povezani s F1



ODSAD F1 UTRKE MOŽETE PRATITI I NA IPHONEU...

Novi program omogućuje vam praćenje položaja svakog F1 bolida na stazi tijekom utrke odzvonilo je neizvjesnosti i čekanju da se komentatori smiluju i obavijeste nas tko je gdje.

PRVI PUT obožavatelji F1 mogu u stvarnom vremenu pristupiti GPS podacima o praćenju koji omogućuju pogled iz ptičje perspektive na položaj svakog bolida tijekom utrke. Novi program može se skinuti s iTunesa za korisnike Appleova iPhonea ili iPod Toucha, a sadrži dio s vremenima, komentar po krugovima i detaljnu biografiju vozača i momčadi.

Prethodno su GPS podaci o položaju bili dostupni samo F1 inženjerima u boksu, ali nova usluga omogućuje obožavateljima da simultano prate utrku na dinamičnoj karti staze ili na popisu vremena koji nudi zasebna vremena po sektorima za svakog vozača.

Program nazvan Formula One Timing and Track Positioning zahtijeva Wi-Fi internetsku vezu i predstavljen je na utrci za Veliku nagradu Velike Britanije. Usluga košta 5,8 eura po utrci, odnosno 2,3 eura po utrci ako unaprijed uplatite za cijelu sezonu.

Novi sustav razvio je bivši Hondin šef Otmar Szafnauer, koji je ideju za program dobio dok je bio na vjenčanju i htio je znati što se događa u utrci. „Ponajprije je namijenjen ljudima koji nisu ispred TV-a, ali imaju internetsku vezu i žele pratiti što se događa u utrci", rekao je Szafnauer. „Ali mogu ga koristiti i obožavatelji na tribinama ili televizijski gledatelji koji žele još jednu dimenziju u praćenju utrke.

Kad sam pratio utrke u Hondinom boksu, 90 posto vremena gledao sam ekrane s vremenima, koji vam, ako ih se naučite koristiti, nude mnogo bolji uvid u ono što se zbiva."

Program je najnovije postignuće koje obožavateljima nudi bolji pristup Formuli 1. Posljednjih su godina korisnici interneta mogli pratiti vremena na službenoj internetskoj stranici F1, dok su obožavatelji u Velikoj Britaniji imali korist od prednosti digitalne tehnologije. Od početka 2009., BBC je svaki trening prenosio na DAB digitalnom radiju i na interaktivnoj televiziji. Tijekom utrka, pritiskom na crvenu tipku na daljinskom upravljaču dostupna postaje i dodatna kamera u bolidu.



Naučite li se koristiti popisom s vremenima, dobit ćete jasniji prikaz onoga što se zbiva



"Gledateljima može ponuditi dodatnu dimenziju praćenja utrka"



Dinamične karte staza omogućuju vam da u svakom trenutku vidite gdje se na stazi nalazi svaki vozač

PIQUET JE NA INTERNETU OBJAVIO ZANIMLJIVE FOTOGRAFIJE IZ SVIJETA F1

NELSON PIQUET je otvorio Twitter account koji mu omogućuje da slike svog života F1 vozača – od tajnog sastanka Udruge vozača velikih nagrada do vozačke parade pred utrku i zabava s brazilskim kolegama vozačima – podijeli s drugima.

Piquet je prvi vozač Formule 1 koji se prijavio na internetski servis za društveno umrežavanje, a svi koji se prijave na Twitter mogu dobiti neograničeni pristup njegovu životu izvan bolida.

Piquet je svoj account otvorio u petak pred utrku za Veliku nagradu Turske, kad je objavio tajanstvene slike sastanka Udruge vozača velikih nagrada koje su vodili Pedro de la Rosa, Mark Webber i Fernando Alonso. Objavio je i slike sebe u Renault-ovoj tvornici u Enstoneu, dok trenira kod kuće i dok se zabavlja s brazilskim kolegama vozačima.

"Ovo je novo za mene, ali nadam se da to obožavatelji vole jer im je teško približiti nam se", rekao je Piquet. "Pokušavam ne kasniti s objavljivanjem onoga što radim i možda ih malo i zabavim."

Momčadi McLaren i BMW Sauber također imaju službene Twitter internetske stranice.

Piqueta možete pratiti na **twitter.com/NelsonPiquet_**.



Lagani početak Piquetovog dana, opuštanje s momcima na vozačkoj paradi pred utrku



Prelazak na ozbiljne stvari – pojavio se na sastanku Udruge vozača i fotografirao svojim mobitelom



Zbilja teški dio dana – sjedi na biciklu, pomalo je očaran svojom biljkom u tegli

DIJAMANT NAČINJEN OD UVOJAKA SCHUMACHEROVE KOSE...

Za Schumijev dijamant nudilo se više od 7000 eura

DIJAMANT NAČINJEN od nekoliko uvojaka kose Michaela Schumachera proizveden je za dobrotvorne svrhe, a zarada će biti uplaćena Švicarskoj udruzi oboljelih od multiple skleroze.

Crveni dijamant od pola karata načinjen je procesom koji je trajao otprilike deset tjedana. Za dijamant je otkinuto samo nekoliko grama Michaelove kose. Nadmetanje za dijamant (promjera 5 mm) trenutačno stoji na 7100 eura i završava 15. rujna ove godine. "Sretan sam što pomažem švicarskoj udruzi za multiplu sklerozu i nadam se da će 'MS dijamant' biti prodan po visokoj cijeni", rekao je sedmerostruki svjetski prvak.



Pokažite nekom da vam je stalo s dijamantom načinjenim od kose. Naravno sve u humanitarne svrhe...

SLIKE: WWW.SOFTPAUER.COM; REX FEATURES

OVOMJESEČNA VELIKA RASPRAVA



Dvostruko F1 natjecanje moglo bi udvostručiti užitak gledanja. No je li to doista ostvarivo?

Bi li usporedno F1 natjecanje uspjelo?

Da



Sir Jackie Stewart

Trostruki svjetski prvak vozeći za Matru i Tyrrell

"KAD BI SE u tom prvenstvu natjecale prave momčadi, moglo bi biti vrlo uspješno. Kad bi u konkurentskom natjecanju bio Ferrari, McLaren, Red Bull i Brawn, mislim da bi ga i obožavatelji podržali.

Treba vam i natjecanje u kojem proizvođači isporučuju motore drugim momčadima. Ne možete imati natjecanje u kojem sve momčadi voze s Cosworthovim motorom. Mislim da treba biti različitih proizvođača motora.

Čak i u moje doba snaga je stizala iz Ferrarija, BRM-a i Weslakea. Bilo bi najbolje kad ne bi bilo raskola u natjecanju, ali ako se dogodi, konkurentsko natjecanje bi moglo uspjeti.

Momčadi su odlučile.

Mislim da su pregovori propali jer momčadi uključene u FOTA-u misle da je Max Mosley predugo na položaju i više ne mogu raspravljati s njim. Ne mislim da donekle nemaju pravo. Osobno smatram da Bernie Ecclestone ne bi pregovore doveo do takve situacije."

Ne



John Watson

Bivši McLarenov osvajač nekoliko velikih nagrada

"MISLIM DA NEMA mjesta za dva prvenstva. To jednostavno ne bi moglo funkcionirati i bilo bi problema s postojećim medijskim ugovorima.

Drugi problem su sponzori: ne znam koje je njihovo mišljenje, te slažu li se ili ne s FOTA-om. Ali ako oni misle da je ovo prevelik korak, možda se u FOTA-i predomisle. Pogledajte primjer iz prošlosti, kad se Indycar razdvojio i postao IRL i Champ Car, to je bilo vrlo pogubno. Ono što je bilo ključno u tom slučaju, i ključ uspjeha, bila je atraktivna utrka u Indianapolisu.

Bilo bi zanimljivo, u F1 smislu, vidjeti je li Monako na strani FOTA-e. Čuo sam priče iz boksa da je – ali to su samo nagađanja.

Monako je najvažniji događaj na F1 kalendaru, a kad bi se ta utrka priklonila FOTA-i, tada bi bila protiv FIA-e.

Međutim, ne vidim kako bi se konkurentsko natjecanje uopće moglo dogoditi."

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; A1GP

ŠPIJUN U PADDOCKU

Predložena zabrana dolijevanja goriva 2010. trebala bi spriječiti nezgode poput ovih...



Gianmaria Bruni domaće će se VN sjećati po lošemu, zahvaljujući kvaru crpke u Monzi 2004.



Nakajimin debi svakako treba zaboraviti jer je u Brazilu 2007. pregazio mehaničare



Massa u Singapuru 2008. mehaničare ruši poput čunjeva, odlazeći iz boksa s još učvršćenim crijevom



Kad se Trullijeva Toyota u Španjolskoj 2005. zapalila, brza reakcija momčadi omogućila mu je završavanje utrke



Plamenovi obuhvaćaju BMW Roberta Kubice u Bahreinu 2009., ali su ih brzo ugasili



Mehaničar Juana Pabla Montoye nogom umjesto "lizaljkom" zaustavlja bolid na VN Španjolske 2002. Joj

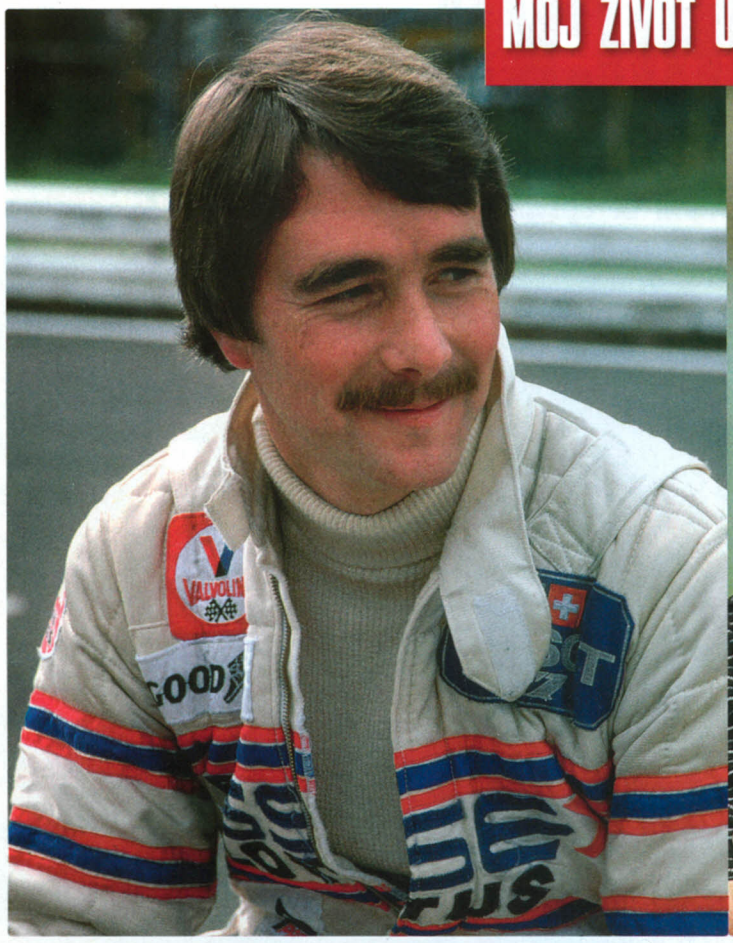


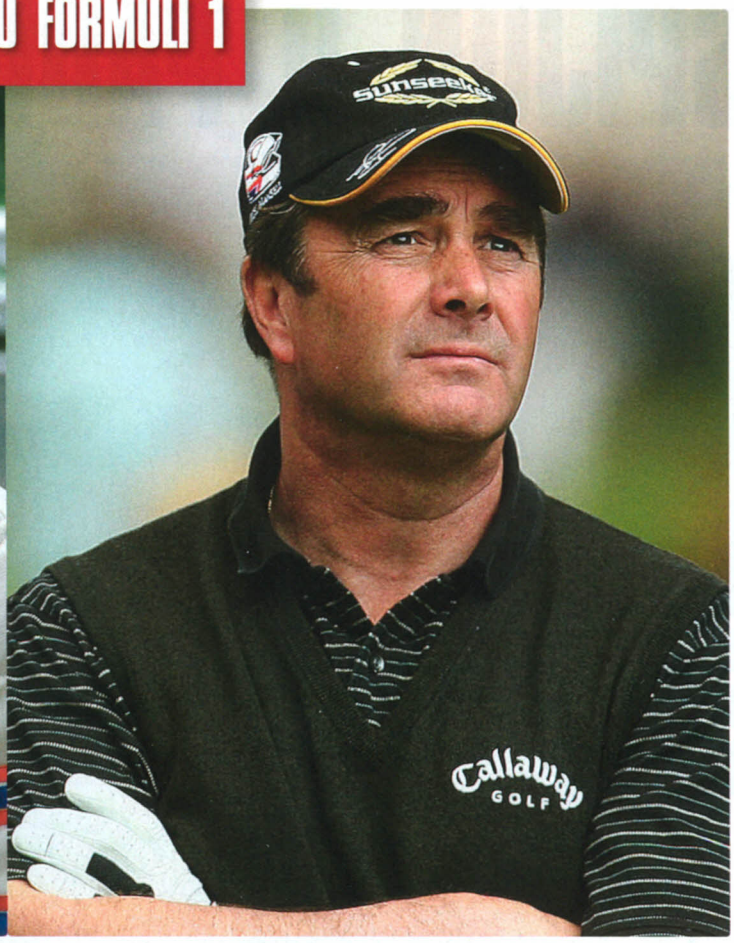
Felipe nije bio prvi: Christijan Albers odustaje na VN Francuske 2007. s još pričvršćenim crijevom



Massini mehaničari gledaju kako bolid u plamenu izlazi iz boksa tijekom VN Španjolske 2007.

SLIKE: LAT ARCHIVE; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; XPB.CC; PA PHOTOS; REUTERS; SUTTON IMAGES





NIGEL MANSELL

Britanski prvak prisjeća se zastrašivanja Gerharda Bergera i zašto nikad ne kasni

ULOŽIO JE HIPOTEKU na kuću, slomio nekoliko kosti, vozio za najbolje momčadi u Formuli 1 i napokon svjetski vozački naslov osvojio sa zrelih 39 godina.

Drama je Nigela Mansella pratila na svakom koraku njegove karijere, ali nitko ga nije mogao optužiti da je nezainteresiran. Njegov hrabar pristup vožnji trkaćeg bolida privukao je pozornost Lotusova šefa Colina Chapmana, koji je brkatom West Midlanderu 1980. pružio veliku priliku u Formuli 1.

Propali pokušaji osvajanja naslova 1986. i 1987. s Williamsom rezultirali su prelaskom u Ferrari (bio je posljednji vozač čiji je ugovor Enzo Ferrari osobno potpisao), gdje je osvojio srca talijanskih obožavatelja koji su ga nazvali „Il Leone" (lav). U Willams se vratio 1991. i s njim osvojio naslov 1992.



OMILJENA UTRKA VN VELIKE BRITANIJE 1986.

"Kad pobijedite u utrci, sve su to odlične utrke, a pobjeda u Mađarskoj 1989. s Ferrarijem spada u takve utrke. Ipak, utrka za Veliku nagradu Velike Britanije 1986. bila je posebna. Jacques Laffite odvezen je u bolnicu sa slomljenim nogama nakon sudara u prvom krugu i ja sam trebao ući u Williamsov T-bolid koji je bio podešen za Nelsona [Piqueta]. S tehničkog gledišta to je bila odlična vožnja jer nije bilo vremena za zamjenu sjedala, papučica, ni bilo kakvih postavki.

Uskočio sam u njegov bolid – a u utrci je Piquet načinio pogrešku pri izmjeni brzine i to mi je omogućilo da ga prođem i pobijedim. To je bilo prilično dobro."

OMILJENI BOLID WILLIAMS FW11

"Zbog sentimentalnih razloga imam dva omiljena bolida. Ferrari 640 – imate samo jednu priliku pobijediti prvi put, a mi smo uspjeli 1989. u Brazilu. Novi bolid, nova momčad – ostvariti to u Ferrariju bilo je odlično. Međutim, moram reći da je FW11, bolid s turbopunjačem s kojim sam se utrkivao 1986., moj omiljeni bolid. To je vrlo poseban bolid. Sirova snaga, motor... trebali ste biti pravi čovjek da ga vozite, bez vozačkih pomagala i s 1300 KS u kvalifikacijama. Bili su to opaki strojevi."



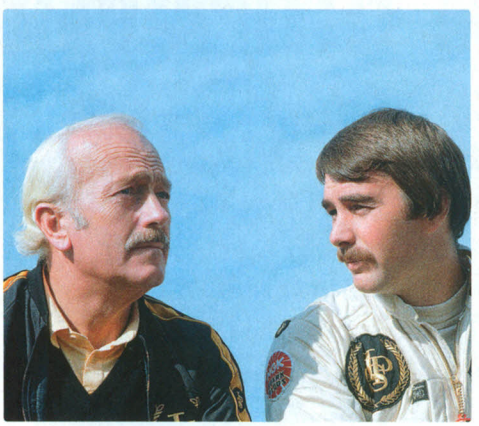
NAJVEĆA SVAĐA RASPRAVA S JEAN-MARIEM BALESTREOM

"Bivši predsjednik FIA-e jednom mi je rekao da se nikad više neću utrkivati u F1. Prozvao me zbog nekog kršenja pravila i rekao sam mu da ima drukčija pravila za jedne i drukčija za druge. Rekao sam mu kamo da si stavi pravila. Rekao sam, 'Ako ne voliš istinu, gotovo je.' Bila je to odlična svađa, ali Jean-Marie je poštovao što sam govorio istinu. Zapravo, on je bio odličan čovjek i kad se tako posvađate i zatim pomirite, steknete mnogo poštovanja jedan prema drugom."



OMILJENI ŠEF MOMČADI COLIN CHAPMAN

"On je bio najbolji. Zato me uzeo pod svoj nadzor: naviknuo je biti najbolji u svojoj momčadi. Imao je mnogo svjetskih prvaka prije mog dolaska. Vidio je da sam iskren, pošten i da bih vozio bilo što do krajnjih granica, odlično smo se slagali. Dao mi je mnogo savjeta. Ako imaš važan sastanak, nikad, ama baš nikad nemoj zakasniti – čak ni minutu. Također mi je rekao da uvijek budem iskren. Ako si iskren prema pravim ljudima, daleko ćeš stići."



OMILJENO PRESTIZANJE PROLAZAK GERHARDA BERGERA, MEKSIKO 1990.

"Kad sam pobijedio u New Hampshireu (u Indycaru) na svoj 40. rođendan, prestigao sam Paula Tracyja s vanjske strane četiri kruga prije kraja i svi su rekli, 'Kako si to dovraga uspio učiniti?' To ne činite često, jer ako pogriješite, možda se nikad više nećete utrkivati. To je kao kad sam prošao Gerharda Bergera s vanjske strane u Peralti (Meksiko 1990.). Čak je i Berger rekao, 'Ti si potpuni luđak!' U pola manevra toliko se uplašio da se povukao. Kad sam se vratio u boks, sve momčadi i mehaničari su me dočekali plješčući. Nisam to shvatio dok se nisam zaustavio, ali svi su govorili da je to jedna od najodvažnijih stvari koju su vidjeli."





NAJMRSKIJA UTRKA VN ARGENTINE 1981.

"Bilo ih je nekoliko – ali mislim da je pitanje lako. Bile su to tri utrke na početku sezone 1981.

Prva je bila na Long Beachu, a zatim još dvije u Južnoj Americi, gdje smo morali provesti šest tjedana u Rio de Janeiru jer nam se nije isplatilo putovati kući pa natrag u Argentinu.

Prisjećam se dugog leta, dugog puta i cijelog provedenog vremena da bi Cosworthov motor u Lotusu eksplodirao nakon tri kruga.

Uložite toliko posla i truda i onda samo možete reći, 'O ne.' To je vrlo frustrirajuće."

SLIKE: LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES; IAN HAMILTON/GETTY IMAGES

{ŠTO SE ZBILO S...}



Nekoća | Nakon godinu dana stanke, Fittipaldi se 1975. vratio u F1 utrkujući se za vlastitu momčad, ali s ograničenim uspjehom



WILSONOM FITTIPALDIJEM

KONSTRUKTOR, TRKAČ I OBITELJSKI ČOVJEK. SAD VAM ŽELI PRODATI JAHTU

Wilson Fittipaldi je ostvario mnogo F1 ciljeva. Utrkivao se protiv svog brata, Emersona, osnovao je i utrkivao se za vlastitu F1 momčad (Copersucar-Fittipaldi), a stvorio je još jednog F1 vozača – svog sina Christiana.

Fittipaldi je proveo tri godine u F1, počevši s Brabhamom 1972. i 1973. – gdje je ostvario najbolje peto mjesto na Velikoj nagradi Njemačke 1973. – prije odlaska iz F1 te povratka s vlastitom momčadi 1975. Njegov najbolji rezultat bio je deseto mjesto, zato je skinuo kacigu i počeo se baviti upravljanjem momčadi, postavljajući brata na mjesto vozača. Nakon toga, vodio je karijeru svog sina Christiana. Wilson se još povremeno utrkuje u Brazilu – ali od 2004. svoju je pozornost sa staze usmjerio prema vodi...

Moj prijatelj iz Miamija bio je konstruktor jahta i jednom sam ga zamolio da dizajnira jednu za mene. Toliko mi se svidjela da sam ga zamolio da načini još jednu – samo da je prodam! Na kraju sam prodao obje te smo ih počeli proizvoditi još.

Prva je bila dugačka 33,5 metara, sa devet soba – pet za goste, četiri za posadu. Koštala je oko 9,5 milijuna eura. Ovdje u Brazilu ljudi obično kupuju jahte duljine od 12 do 21 metra, ali osobe koje kupuju naše jahte su iz drugih država. Jednu smo prodali nekome u Francuskoj, a drugu osobi iz SAD-a. Brazilska vlada nudi nam porezne olakšice jer izvozimo naše proizvode.

"Za izgradnju jahte potrebno je godinu dana, a Seamaster 110 ima odobrenje stručnjaka za prekooceansku plovidbu. To je vrlo konkurentan posao i sad mnogo ljudi čeka jahte jer je potrebno mnogo vremena za izgradnju. Naša je cijena vrlo dobra, jer su jahte građene od aluminija, što ih čini lakšima. Lista narudžbi prilično je duga. Neki plate predujam i onda svoje mjesto na listi čekanja prodaju drugima i zarade dvostruko.

U brodogradilištu je zaposleno 57 ljudi – bilo ih je 104, ali morali smo usporiti proizvodnju zbog financijske krize. Proizvodnja F1 bolida bila je prilično teška zbog konkurencije. Gradnja jahte, ma koliko se činila složenijom, zapravo je čak i jednostavnija. To je odlično – sve što vam treba su najbolji zaposlenici i najbolji materijali, ali teški dio je prodaja. Taj problem s prodajom nismo imali kada smo se utrkivali."



Sad | Wilson proizvodi elegantne jahte za bogate. To je opsežniji posao od proizvodnje bolida – ali je jednostavniji

SLIKE: LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES; CLEBER BERNUCI

TOP 10

OSVAJAČA PRVOG STARTNOG MJESTA

Toliko im se svidjelo sprijeda da su se nastavili vraćati po još

1 MICHAEL SCHUMACHER
68 PRVIH STARTNIH MJESTA

Tijekom Schumacherove posljednje sezone u F1 nadmašio je Sennin rezultat – osvojivši svoje 68. prvo startno mjesto 2006. na Velikoj nagradi Francuske, premda je usporedba onemogućena zbog različitih pravila oko goriva za kvalifikacije. Najuspješniji je bio na Suzuki, osvojivši osam polea od 1994. do 2004.

2 AYRTON SENNA 65 PRVIH STARTNIH MJESTA

Tijekom dominantnih McLarenovih godina od 1988. do 1989., Senna je bio bolji od svog momčadskog kolege Prosta u kvalifikacijama, osvojivši 13 poleova svake godine i postavivši rekord za najveći broj uzastopnih kvalifikacijskih pobjeda – osam od Jereza 1988. do Phoenixa 1989.



Ayrton Senna leti s pole pozicije prema pobjedi u utrci za Veliku nagradu Monaka 1989.

3 JIM CLARK 33 PRVA STARTNA MJESTA

Unatoč osvajanju istog broja pole pozicija kao i Alain Prost, Clarkov omjer utrka i pobjeda na kvalifikacijama stavlja ga ispred Prosta na ovoj listi. U svojih 73 F1 utrka (od 1960. do 1968.), osvojenih 33 prvih startnih mjesta dalo mu je omjer uspješnosti od 45 posto.

4 ALAIN PROST 33 PRVA STARTNA MJESTA

Trideset tri pobjede na kvalifikacijama Alaina Prosta ostvarene su uz završene 202 utrke, s omjerom uspješnosti od otprilike 16 posto. Njegova najbolja kvalifikacijska sezona bila je posljednja (pobjednička) godina u Formuli 1, kad je 1993. u Williamsu 13 puta startao s čelnog mjesta na gridu.

5 NIGEL MANSELL 32 PRVIH STARTNIH MJESTA

Britanska ikona trenutno drži rekord za najveći broj prvih startnih mjesta u jednoj godini, s osvojenih 14 tijekom pobjedničke sezone 1992. s Williamsom. Njegova posljednja pole pozicija, u Adelaidi 1994., također ga određuje kao petog najstarijeg muškarca koji je utrku započeo na prvom mjestu, s 41 godinom, tri mjeseca i pet dana.

6 JUAN MANUEL FANGIO
29 PRVIH STARTNIH MJESTA

Veliki argentinski prvak osvojio je svoju prvu kvalifikacijsku pobjedu na drugoj utrci u povijesti svjetskih prvenstava, Velikoj nagradi Monaka 1950. Nakon toga je osvojio još 28 najboljih kvalifikacijskih rezultata tijekom sljedećih sedam godina, što uključuje i pet početaka utrke s prvog mjesta u Monzi od 1950. do 1956. godine.

7 MIKA HÄKKINEN
26 PRVIH STARTNIH MJESTA

Prije godina u kojima je postao svjetski pobjednik, Häkkinen je imao samo jednu pole poziciju, koju je osvojio 1997. na utrci za Veliku nagradu Luksemburga. Iduće dvije sezone, koje su kulminirale s dva svjetska naslova, donijele su devet poleova prve godine i 11 iduće. Posljednjih pet prvih startnih mjesta ostvario je 2000.

8 NIKI LAUDA 24 PRVIH STARTNIH MJESTA

Laudina prva kvalifikacijska pobjeda stigla je 1974. u utrci za Veliku nagradu Južne Afrike koju je vozio u Ferrariju 312B3, a sve osim jedne od 23 pole pozicije koje su uslijedile također su ostvarene za upravljačem Ferrarija. Godine 1978. njegovo posljednja prvo mjesto na startu (ponovno u Južnoj Africi) ostvareno je u Brabhamu.

9 NELSON PIQUET
24 PRVIH STARTNIH MJESTA

Početkom svoje druge sezone u Brabhamu Piquet osvojio je svoj prvi pole u Long Beachu 1980. – a zatim ostvario i svoju prvu pobjedu istog vikenda. Njegova posljednja kvalifikacijska pobjeda stigla je nakon sedam godina, 1987., na utrci za Veliku nagradu Španjolske u Jerezu dok je vozio Williams.



Početni poredak u Argentini 1981., s Nelsonom Piquetom na najboljem startnom mjestu vozeći za Brabham. Pobijedio je u utrci i odvozio najbrži krug

10 DAMON HILL
20 PRVIH STARTNIH MJESTA

Hill je zasjenio svog momčadskog kolegu Alaina Prosta na stazi Magny-Cours 1993. te tako svoju prvu pole poziciju osvojio u svojoj desetoj utrci. Sljedećih 19 poleova ostvario je za upravljačem Williamsa. Ukupno je ostvario sedam prvih mjesta na treningu više od svog oca Grahama Hilla.



"Vidi, bez ruku..." – Godina je 2004. i nema iznenađenja dok Schumacher osmi put osvaja kvalifikacijsku pobjedu na Suzuki.

SLIKE: LAT ARCHIVE



Deset razloga zašto će Sebastian Vettel biti svjetski prvak

U budućnosti - svakako. Ove godine? Pa, zaostatak je velik, ali niti to nije nemoguće: nasljednik Michaela Schumachera ima nekoliko asova u rukavu. Mi navodimo samo deset najvidljivijih.

RIJEČI TOM CLARKSON, DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ SLIKE SAM BARKER

Svi to znamo, već danas. Baš kao što smo znali nedugo nakon što smo u F1 vidjeli Prosta, Sennu, Schumachera ili Alonsa – velike prvake prepoznate već na samom početku karijere. Sebastian Vettel od tog je kova, i jednog će dana zasigurno postati svjetski prvak. Ovo stoga i nije priča o vještici iz Heppenheima (njegovo prezime, ako niste znali, na njemačkom je izraz koji označava staru vješticu ili, nekada bi se reklo, nadžak-babu), nego samo navođenje razloga koji nas čine potpuno uvjerenima u to.

1. Najmlađi pobjednik utrke

Ne samo pobjednik, Vettel je u putu prema vrhu poobarao veliku većinu F1 rekorda na polju mladosti. Osim pobjede u najmlađoj dobi on je i najmlađi osvajač bodova, osvajač polea, a još je 2006., na samom početku, zabilježen kao najmlađi testni vozač koji je ikada nastupio za neku momčad tijekom vikenda Velike nagrade.

2. Kišni čovjek

Svakako, bilo je iznimno dobrih vozača koji bi zasjali na mokroj stazi, čak i ako na suhom nisu pokazivali naročitu raskoš talenta. No Vettel se doima, barem zasad, izrađen od nekog drugog materijala. Onog od kojeg su bili Ayrton i Michael. Prisjetite se: kada ste zadnji puta bili toliko uvjereni da se pobjednik utrke unaprijed zna, ako prvi kadrovi tv prijenosa pokažu oblake, kišobrane i kabanice?

3. Zaštitnik iza leđa

Kruži nikada službeno potvrđena priča po kojoj je Ron Dennis svim silama želio dovesti mladog Nijemca (ne, ne govorimo o Rosbergu) kao zamjenu za Alonsa, ali Dietrich Mateschitz je odbio pristati na to, čak ni kada je ponuda dosegla za mladog i neafirmiranog vozača nezamislivu svotu. Mateschitz možda nije dugo u F1, ali sam je stvorio svoje bogatstvo i globalno prepoznat brand Red Bull. Zna da u rukama ima vozača koji ga može dovesti do vrha i neće propustiti na svaki način osigurati da do toga i dođe.

4. Prekidanje tradicija

U Monzi je prošle godine Sebastian Vettel pobijedio vozeći Toro Rosso. Talijanska inačica Red Bulla može dobivati šasije od matične ekipe, motore od koga god želi, ali u duši je to – nemojmo zaboraviti – ipak i dalje Minardi. Vječni luzeri, ekipa koja je brand izgradila na tome što je najslabija. Potrebna je iznimna snaga volje da pokrenete udrugu ljudi naviklih na poraze. Usto, do prve je pobjede Vettel došao u svojem dvadeset i drugom nastupu. Mora osvetiti von Tripsa, Gurneya, Revsona i Arnouxa, koji isti pothvat nikada nisu materijalizirali titulom, iako su imali dostatno talenta za nju.

Ne dajte se zavarati osmijehom i frizurom rock zvijezde, ispod toga se skriva nemilosrdan i iznimno talentiran budući prvak

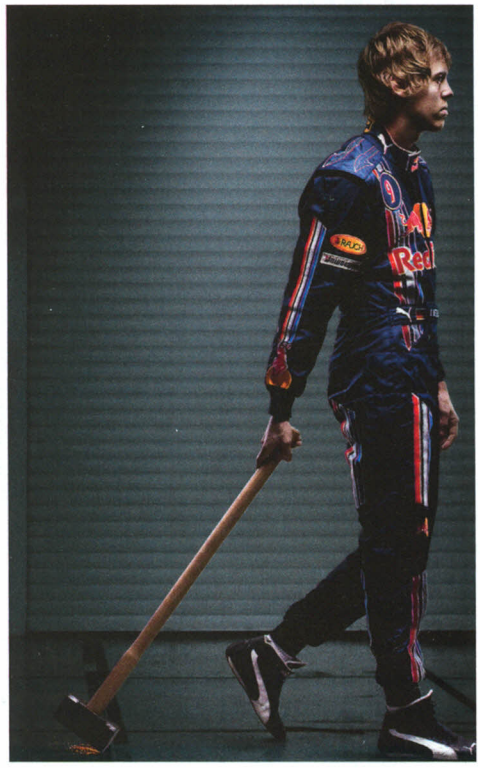






"Na poslu morate biti egoistični i stavljati svoje interese na prvo mjesto"

"F1 je poput škole: neki su vam ljudi dragi, a s drugima se baš i ne slažete..."



5. Pobjedničko ime

U čitavoj je povijesti automobilizma teško sjetiti se nekog uspješnog Sebastijana, no s dolaskom trećeg tisućljeća to je definitivno postalo vodeće ime svjetskog automobilizma. Najviše, dakako, zahvaljujući nenadmašnom Loebu, no ne treba zaboraviti da je Seb Bourdais, ma koliko danas nedojmljiv bio kao F1 vozač, osvojio četiri uzastopne titule u Americi, što uza sve potcjenjivanje koje nerijetko imamo prema njihovim utrkama, nije nimalo lako. I nije uspijevalo ljudima koji su s ove strane Atlantika napravili neusporedivo više. A budućnost nam ne donosi samo Vettela, još su najmanje dva Sebastijana pred svijetlom karijerom. Mlađahni Buemi je već u F1 i ubrzano uči, dok u reliju Citroën već odgaja mladog Ogiera za Loebovog nasljednika.

6. Adrian Newey

Najbolji konstruktor suvremene ere Formule 1 ove je godine napokon dobio ono o čemu je maštao godinama: prazan list papira. Nova



Na svakoj od prvih osam utrka Vettel je u kvalifikacijama nadmašio momčadskog kolegu Marka Webbera, do ove godine poznatog kao specijalista za brze kvalifikacijske krugove

pravila izjednačila su momčadi, stavila ih na isto polazište i dala jasnu prednost onima koji imaju ideju, a ne samo novce.

I, naravno, zablistali su Brawnovi i Neweyevi bolidi, a kako sezona odmiče, prednost se seli na stranu Red Bulla.

Financije i razvoj nisu im problem, glavna priča je za njih doći na vrh i usaditi pobjednički mentalitet. A za to treba vozač koji ga posjeduje. Stoga...

7. Pobjednički mentalitet

Vettel je svoje prve pobjede odradio na nevjerojatno dominantan način.

Mokra staza na kojoj je prvoplasirani uvijek u prednosti pomogla je, ali to ne umanjuje impresivnost pothvata. A fascinantan podatak da je već u ovoj dobi čak dvjema momčadima donio prve pobjede u povijesti još više impresionira i pokazuje nam da je mali rođeni pobjednik.

I da može i zna napraviti razliku, iskoristiti priliku, bio u najboljem bolidu ili ne.

8. Povremene budalaštine

Svi su ih najveći imali, i upravo to je jedan od elemenata koji ih je načinio velikima. Nisu bili impresionirani, ustrašeni da slučajno štogod ne zabrljaju u društvu velikih momaka, te samim time sporiji za onoliko po krugu koliko takav plah stav oduzme.

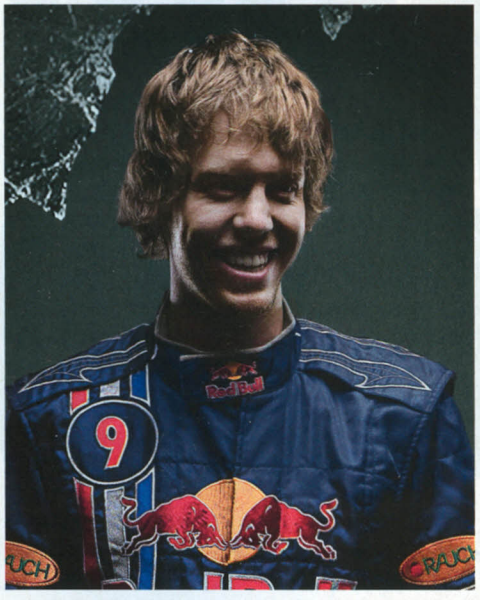
A to nije malo. Sve velike Vettelove greške do sada – a bilo ih je – nastale su iz njegovog tjeranja bolida preko granica ili pokušavanja nemogućeg.

Jer, kako je dokazao Gilles u svom legendarnom prvom nastupu, granice možeš spoznati samo tako da ih premašiš.

9. Širina interesa

Kada zbog udesa na treningu nije mogao nastupiti u kvalifikacijama za utrku u Kanadi, Vettel je zamolio da mu se dopusti promatranje kvalifikacija iz prostorije kontrole utrke, kako bi stekao uvid u posve drukčiju perspektivu, onu koju imaju ljudi koji vode natjecanje u ovom sportu. Ne podsjeća li vas takav pristup na jednog drugog njemačkog vozača, koji je veliki dio svoje prednosti gradio upravo na mnogo dubljem i sveobuhvatnijem shvaćanju raznih aspekata F1 svijeta no što su ga posjedovali konkurenti?

"Bio sam premlad da bi me Senna inspirirao, pa je moj idol postao Michael Schumacher"



VETTEL JE POSEBAN

Gerhard Berger bio je nemilosrdan prema Scottu Speedu i Toniu Liuzziju, no kod Sebastiana Vettela je znao da se radi o talentu

BUDUĆI DA JE BIO VOZAČ Formule 1 te vođa Toro Rossa, s pravom se očekuje da Gerhard Berger zna podosta o vozačima. Stoga mu je i teško udovoljiti... "Scott Speed uopće nije smio dospjeti u Formulu 1", trsio se Berger pojasniti ljudima. "Odluka da se tog tipa uvede u Formulu 1 bila je u potpunosti pogrešna. Iskreno, on može biti brz, ali nije ujedno i predan, ne posjeduje vještine. Franz [Tost] i ja uvidjeli smo to prilično brzo, međutim neko smo se vrijeme morali boriti unutar tima ne bismo li učinili da ljudi shvate."

Speedov momčadski kolega Vitantonio Liuzzi je također napustio sjedalo Toro Rossovog bolida krajem 2007. "S Toniom smo pokušali dulje", objašnjava Berger. "Što se talenta tiče, nešto je moglo i biti od njega. Međutim, bio je previše lijen i nedovoljno predan. Previše smo vremena proveli analizirajući njegove pogreške. A s Vettelom se, u godinu i pol koliko je bio kod nas, za stolom moglo o svemu otvoreno razgovarati i svaku je kritiku primao kao dio procesa učenja. I nikada nije ni pokušavao tražiti izlike."

Neupitno je da je Vettel postao zvijezda i, uistinu, jedini dokazani proizvod Red Bullovog razvikanog programa za mlade vozače. No je li Berger uočio da je Vettel i više od toga?

"Ne odmah", priznaje. "Do toga je došlo nakon par utrka. Znao sam da je talentiran, međutim smatrao sam da je pola sekunde prespor. Zatim sam počeo raditi s njim i uvidio da se radi o daleko većem potencijalu. Odmah je nadoknadio tu polovinu sekunde. A posjeduje mnogo pameti, trkaćeg instinkta i predanosti. Nakon pola sam sezone znao da je on nešto posebno. Jednostavno je u potpunosti predan sportu."



10. Bogomdani talent

Ma koliko cijenili ljude koji napornim radom stigli do vrha, nastojimo vjerovati da u pozadini svega ipak mora stajati ono nešto posebno, neki izniman dar s kojim se čovjek mora roditi, a ne steći ga vježbanjem.

Ako je do ove godine bilo pomalo neznano kojih je zapravo razmjera taj talent u Vettela, činjenica da je u prvih osam utrka ove godine svaki puta u kvalifikacijama nadmašio Marka Webbera, jednog od u pojedinačnom krugu najbržih ljudi na planetu, govori sve.

Sebastian Vettel ima talenta na bacanje. I budući je svjetski prvak

SLIKE: XPB.CC

{VI POSTAVLJATE PITANJA}

MARTIN BRUNDLE

Od Norfolka, preko slavnog televizijskog incidenta s Kimijem Räikkönenom, glas Formule 1 stigao je do naših čitatelja i otkrio im koja je sličnost između Murrayja Walkera i Peléa te zašto Interlagos nazivaju "zahodom"...

RIJEČI TOM CLARKSON SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

Kad je počeo svoju prvu veliku nagradu u Riju 1984., Martin Brundle vjerojatno je mislio da je uspio, ali – prevario se. Isto vrijedi i za njegov neočekivan povratak na postolje, na Velikoj nagradi Francuske 1992. Bio je vrlo dobar vozač Formule 1, ali svima poznato ime postao je tek kad je potkraj 1996. kokpit F1 bolida zamijenio komentatorskom kabinom.

Ironičan humor pomiješan sa sposobnošću da složene strategije utrka predstavi na razumljiv način zacementirali su Martinov ugled, najprije uz bok Murrayja Walkera, zatim Jamesa Allena i sada Jonathana Legarda. Brundleov neustrašiv pristup televizijskom prijenosu uživo donio nam je njegove, sad veće legendarne šetnje po gridu gdje bi na čašicu razgovora zaustavio gotovo svakog – od Bernieja Ecclestonea do djevojke Lewisa Hamiltona.

Brundle nikad ne može točno znati što će se dogoditi, a u to se uvjerio i kad ga je Kimi Räikkönen neslavno obavijestio da se upravo "posrao". Kad je Martin ušao u McLarenov motorhome u Istanbul Parku, odmah smo znali da je stigao, jer kad on uđe u prostoriju, svi se osvrću. Brundle je danas prava zvijezda, a njegov položaj glasa Formule 1 u Engleskoj dobro je utvrđen. Ali kakav će biti kad ga suočimo sa znatiželjnim pitanjima kakva mogu postaviti samo čitatelji F1 Racinga?

Martin je sjeo, poravnao svoj ovratnik i počeo. "Baš se radujem ovome", rekao je s osmijehom. I mi također...

Kad bi mogao odabrati gdje će se sljedeće godine održati VN Velike Britanije, koju bi stazu odabrao i zašto?

Adam Martin-Lawrence, Velika Britanija

Vrlo jednostavno: Silverstone. To je odlična trkaća staza, unaprijedili smo objekte uz stazu, pa zašto onda komplicirati stvar i premjestiti utrku negdje drugdje?

Kakav god problem bio, trebamo jednostavno pronaći rješenje za njega. Staza nije savršena, ali nije ni nekakvo smeće i doista sam tužan kad vidim kakav je odnos prema Velikoj nagradi Britanije.

S kojim bi osobama iz povijesti Formule 1 najradije porazgovarao na gridu i što bi ih pitao?

Ian Matthews, Velika Britanija

Već sam intervjuirao Stirlinga Mossa, pa ću odabrati Juana Manuela Fangija. Nikad nisam upoznao Fangija i volio bih ga pitati što misli o današnjim vozačima. Zanimalo bi me i njegovo mišljenje o Schumacheru i Senni.

Vozio si mnogo različitih automobila. Koji ti je najdraži?

Nigel Randtoul, Velika Britanija

Pretpostavljam da je odgovor uvijek bolid Formule 1 jer su oni najbrži, najokretniji i najbolji automobili za rukovanje koji postoje. Prošle godine sam na Silverstoneu vozio Red Bullov RB4 i to je najbolji automobil koji sam ikad vozio.

Nisam se utrkivao u njemu, ali bilo je jednostavno sjajno jer je postao produžetak moga uma, činio je sve što sam htio. Automobili kojih se sjećam s nostalgijom su Jaguarovi bolidi za Le Mans. Bili su izvrsni. Postigli su veliki uspjeh jer su bili dizajnirani za jednu trkaću stazu.

Ako biste ih vozili bilo gdje drugdje, bili bi beznadni, ali na stazi u Le Mansu uvijek su radili savršeno.



Koje stvari znaš sad kao komentator, a volio bi da si ih znao prije dok si bio vozač?

Steve Popple, SAD

Volio bih da sam manje pazio na pravila i bio agresivniji na trkaćoj stazi. Samo se napola šalim kad kažem da je F1 bolid najsigurnije mjesto na kojem se možete naći za vrijeme utrke. Sigurnije je voziti bolid nego biti redar na nekom zavoju ili član ekipe u boksu. Još jedna stvar koju bih volio da sam znao kao vozač je važnost izgradnje odnosa u paddocku.

Ako ste momak iz Norfolka poput mene, onda će vam se lako dogoditi da vas obuzme strahopoštovanje prema svim tim važnim ljudima. Ali ako se zbližiš s njima, shvatiš da oni uglavnom vole iste stvari kao i ti. Ja sam se pristojno držao na udaljenosti od takvih ljudi umjesto da sam se družio s njima.

Koje se utrke najradije prisjetiš?

Gavin Stewart, SAD

Definitivno Silverstonea 1992. kad su Williamsi osvojili prvo i drugo mjesto, a ja sam bio treći. Gomila je istrčala na stazu i bilo je nevjerojatno dovući bolid natrag u parc fermé.

Nikad neću zaboraviti čovjeka koji je držao malo dijete kako bi me natjerao da zaustavim bolid i da se slikamo. Trenutak kad sam izašao iz bolida misleći da nijedan čovjek ne bi obavio bolji posao bio je s momčadi Zakspeed u Jerezu 1987. Završio sam jedanaesti.

Kako bi opisao svoj odnos sa šefom Formule 1 Berniejem Ecclestoneom?

Paul Mullen, Velika Britanija

U redu je. Mislim da me on podnosi jer sam pridonio Formuli 1 kao vozač, kao komentator, sa Silverstoneom [Brundle je bivši predsjednik Britanske udruge trkaćih vozača koja je vlasnik staze] i kao menadžer nekih vozača. S Berniejem uvijek točno znaš što očekivati, a to je apsolutno ništa – osim ako si mu potreban. Barem je konzistentan.

Što si pomislio kad ti je Kimi Räikkönen u Brazilu 2006. rekao da se upravo "posrao"?

Peter Huang, Australija

Nešto otprilike – imam devet milijuna gledatelja, što da radim? Ako pogledate opet tu snimku, vidjet ćete da sam napravio stanku od tri ili četiri sekunde za razmišljanje prije nego što sam nastavio razgovor. Nažalost, taj će trenutak otići u povijest.

Kakav si dojam imao kad si prvi put sreo Michaela Schumachera?

Raimund Soenning, Njemačka

Prvi smo se put sreli na tiskovnoj konferenciji u Silverstoneu, nakon utrke sportskih automobila. Činio mi se u redu, premda pomalo samodopadan. Nemam ništa protiv Michaela; ne slažemo se pretjerano dobro zbog posla koji radim, ali ipak ja kao televizijski komentator imam odgovornost samo prema gledateljima.

Jesi li ikad kritizirao nekog vozača u eteru, a da te on kasnije napao zbog toga?

Iain Anderson, Kanada

Jedini vozač koji mi se ikad suprotstavio je DC. Michael Schumacher nije sa mnom razgovarao pet godina nakon što sam rekao da je bilo neprihvatljivo gurnuti svojeg brata u zid na startu utrke na Nürburgringu. Mislio sam da je taj komentar u redu jer je Michael uvijek bio loš na startu i jedini način na koji je to mogao nadoknaditi bilo je da izgura ostale sa staze. Ove godine u Maleziji prvi put se dogodilo da mi je vozač, a riječ je o Nici Rosbergu, zahvalio na nečemu što sam rekao o njemu. Jedini drugi put kad sam čuo "hvala" bilo je od mame Jensona Buttona.

Jesi li ikad poželio reći Murrayju Walkeru da u nečemu nema pravo?

Allan Walsh, Australija

Nikad nisam htio uvrijediti Murrayja jer je on legenda. Postupio sam pametno jednom u životu i nastavio u tom stilu. Znao sam reći nešto u stilu "Mislim da ćeš se složiti..." kako bih ga ispravio i publika bi me slijedila, ali učiti komentirati od Murrayja bilo je kao da vas Pelé podučava nogometu. Iznimno ga poštujem.

Tko je bolji vozač, Jenson Button ili Lewis Hamilton?

Stephen Counsell, Velika Britanija

Button, jer usto što je brz ima i više iskustva.

Bi li Formula 1 bio bolji ili gori sport ako Ferrari napusti natjecanje?

Natalie Smith, Velika Britanija

Ako iduće godine ne bi bilo Ferrarija, to bi bila a) katastrofa i b) sramota. Ako ovu trenutačnu dramu uspiju završiti tako da Ferrari i ostale ekipe napuste prvenstvo, izgubit ćemo veliki dio identiteta Formule 1 i njezine privlačnosti. Bilo bi to kao da izbacite Manchester United iz Lige prvaka i pravite se da to ne znači ništa.

Ležiš li navečer u krevetu grizući nokte frustriran zbog činjenice da nikad nisi pobijedio na nijednoj velikoj nagradi?

Mark Hicks, Velika Britanija

Ne patim od nesanice zbog toga, ali ipak me to prilično smeta. Imao sam brzinu kojom sam se mogao nositi sa Schumacherom, Ayrtonom Sennom i Mikom Häkkinenom, ali nisam je pokazivao dovoljno često. Njihova prirodna granica bila je moja ekstremna granica. Kad smo Mika i ja bili momčadski kolege rekao mi je nešto što me pogodilo: rekao je da nikako nije



Zakspeedu je definitivno nedostajalo brzine – toliko da je čak i Brundle bio oduševljen 11. mjestom u Jerezu 1987.

"Mika je rekao da nikako ne može zaključiti jesam li ja prodavač automobila ili vozač utrka."

SLIKE: REUTERS; LAT ARCHIVE

{VI POSTAVLJATE PITANJA}

mogao zaključiti jesam li ja prodavač automobila ili vozač utrka.

Za koju bi od današnjih momčadi volio voziti i koga bi htio za momčadskog kolegu?

James Barnard, Velika Britanija

Za Ferrari. Testirao sam njihov bolid iz 2000., baš za ovaj časopis, i bio je briljantan. Osjećaj dok sam izlazio iz boksa na Donington Parku okružen grimiznom karoserijom bio je izvanredan i vrlo emotivan. Žao mi je što nisam vozio za Ferrari. Pisao sam im svake godine i molio ih da me uzmu u obzir za svojeg vozača i dobio sam nekoliko ljubaznih pisama u kojima mi kažu "hvala vam na zanimanju". Za momčadskog bih kolegu htio vozača koji je trenutačno najsporiji.

Martine, imao si nekoliko prilično velikih nesreća. Koju najviše pamtiš?









Ian Hillman, Velika Britanija

Jacques Villeneuve nikad me nije previše volio jer sam novinar, ali jednom smo zajedno večerali u Tokiju i tad me pitao isto to pitanje. Počeli smo razmjenjivati priče o najboljim nesrećama i otada se doista dobro slažemo. Moja najbolja svakako je Melbourne 1996. u prvom krugu moje karijere u ekipi Jordan. Uništio sam bolid. Naravno, i nesreća u Monaku 1984. kad sam vozio za Tyrrell nije bila loša, a ona u kojoj sam gotovo poginuo dogodila se u Brazilu 1994. kad me Verstappenov bolid udario u glavu. Jednom mi je pukla guma u Le Mansu pri brzini od 340 km/h i zabio sam se u ogradu, ali Melbourne je ipak bio najstrašniji. To je bio dobar pokušaj.

Što je razlikovalo Sennu, Häkkinena i Schumachera od ostalih i koji je od njih bio najbolji vozač?

Adrian King, Velika Britanija

Sennu su pokretale emocije i bio je najveći bogom dani talent koji sam u životu vidio ili se utrkivao s njim. Schumacher je bio cerebralniji, pokretan umom i mislim da se prilagođavao bolje od Senne. Schumacher je tehnički bio superiorniji, ali nisam siguran da je imao Sennino šesto čulo o tome gdje se nalazi grip. Häkkinen je bio jednostavan: bio je hrabar i jednostavno je radio na tome, premda mislim da se morao nadograđivati malo više od prve dvojice. Ono što ih je razlikovalo od svih ostalih bilo je oko 0,5 sekunde po krugu.

Ima li Jenson Button vještinu potrebnu da ove godine postane prvak?

Alex Holtom, Velika Britanija

Apsolutno. Pokazao je da se zna nositi s pritiskom i ove je godine odvozio nekoliko izvanrednih kvalifikacijskih krugova, primjerice u Monaku. Na raspolaganju mu je najbolji bolid, ali i Rubensu također. Pitanje je kad će, a ne hoće li, Jenson postati prvak.

Treba li FIA imati ekipu stalnih sudaca na utrkama i zašto?

David Havell, Velika Britanija

Ja bih rekao "neovisnih sudaca" i odgovor je naravno "da", jer bismo tako dobili konzistentnost. I da, među njima bi trebao biti i vozač jer će on bolje razumjeti neke situacije od čovjeka koji nikad nije vozio trkaći automobil. Bih li ja radio taj posao? Nikad mi to neće ponuditi jer nastojim ne biti ničiji "poslušnik". Ja sam svoj čovjek.

BBC ili ITV?

Phil Cambridge, Velika Britanija

Doista sam ponosan na ono što smo ostvarili na ITV-u, ali ipak ću odabrati BBC. Na toj televiziji nema reklama i bolje promiče Formulu 1 nego što je to činio ITV i to na svim svojim multimedijskim platformama. Čak i voditelj vremenske prognoze na BBC-ju spominje veliku nagradu!

Trebamo li povijesne utrke zamijeniti zemljama bez tradicije utrkivanja?

Clive Bariana, Velika Britanija

Svakako trebamo povijest i baštinu. Sjajno je imati potpuno nove objekte na stazi, ali ne možemo samo odlaziti na ta nova bezlična mjesta prepuna betona s golemim zonama za izlijetanje koja izgledaju kao parkirališta trgovačkih centara s bijelim linijama. Takva mjesta su u redu, ali moraju postojati i tradicionalne utrke poput Monaka, Monze i Imole. Nije baš sve u novim zgradama, zar ne? Kad bi bilo, onda nikad ne bismo išli u Brazil jer je paddock na Interlagosu zahod i ništa drugo. Ali za mene je to najbolji paddock u cijeloj sezoni jer ima odličan ugođaj.



Melbourne 1996.: čudom neozlijeđeni Brundle promatra veliku hrpu metala koja je ostala od njegova Jordan-Peugeota

"Paddock u Brazilu je pravi zahod, ništa drugo, ali ugođaj je uvijek odličan."

Tko je, po tvojem mišljenju, najbolji vozač na gridu i zašto?

Pablo Fernandez, Španjolska

Što znači "najbolji"? Znači li to najbrži? Najpotpuniji? Najbolji na kvalifikacijama?

Obično bih bez razmišljanja odgovorio Alonso jer mislim da je iznadprosječan vozač kad je riječ o podešavanju bolida, kvalifikacijama, brzini u utrci i sposobnosti da točno prati sve što se oko njega zbiva. Ali ako pogledate Jensona ove sezone, vidjet ćete da nijednom nije pogrešno okrenuo kotač ili promašio vrhunac zavoja. Zato ću vam sad odgovoriti Fernando ili Jenson.

Dok si bio vozač kako su na tebe utjecali novinari koji su te zaustavljali na gridu i postavljali ti pitanja?

Robert Hyland, Velika Britanija

Mislim da nikad i nisu! Ne sjećam se da sam tada razgovarao s novinarima, ali mislim da ne bi utjecalo na mene. Većina vozača prilično je opuštena na gridu, premda me neki doista uspiju impresionirati svojom opuštenošću. Häkkinena sam zaustavio na vratima prije utrke u Suzuki u kojoj je osvojio naslov prvaka i nakon malo nagovaranja ipak je pristao razgovarati sa mnom.

Martine, zašto nikad ne komentiraš utrku u Mađarskoj?

Alan Robertson, Velika Britanija

Iznenadit ću te vješću da ću ove godine prvi put biti u Mađarskoj. Razlog zbog kojeg bih uvijek propustio tu utrku je što se održavala za vrijeme školskih praznika, a to je jedina prilika da odem s djecom na odmor u moju španjolsku vikendicu. ITV-u to nikad nije smetalo, ali BBC baš i nije oduševljen.

Koja je najčudnija stvar koja ti se dogodila dok si komentirao utrku?

Sandy Johnston, Velika Britanija

Jednom mi se kabel Murrayjevih slušalica zapetljao oko noge. Nije mi bilo jasno zašto Murray odjednom u komentatorskoj kabini ide glavom prema meni!



"Dakle Rubens, možemo pričati o svemu osim o probavnim aktivnostima..." Brundle u Bahreinu u jednoj od svojih slavnih šetnji gridom

PRIDRUŽITE SE NAŠEM VIJEĆU ČITATELJA

Želite li postaviti pitanje nekoj od zvijezda Formule 1? Posjetite www.f1racing.co.uk i pridružite se čitateljskom vijeću.

SLIKE: CHARLES COATES/LAT



Renesansa Jensona Buttona

Iz pera Jamesa Allena

Jenson je uvijek vidio svjetlo na kraju tunela. Ali, kao što je čovjek koji je izbliza promatrao cijelu njegovu karijeru napisao za F1 Racing, temelji za Buttonovu nevjerojatnu sezonu položeni su tijekom njegovih mračnih dana na zaleđu grida.

"Lakše je uživati u Jensonovu uspjehu nego što je to bilo s Lewisom." Dok sam pisao ovaj članak, tu sam rečenicu čuo mnogo puta. I u javnosti i u F1 paddocku prevladava osjećaj da Jenson Button zaslužuje ovaj uspjeh i nosi se s njim na mnogo simpatičniji način od svojeg sunarodnjaka prošle godine. To je velikim dijelom posljedica njegove zrelosti. Godine provedene u lošim bolidima donijele su mu iskustvo – nije mogao ostaviti dobar dojam, ni pokazati ljudima da je mnogo sposobniji od onoga što oni uopće pretpostavljaju.

Lewis je potpuno drukčiji, ali to mu nije donijelo toliko prijatelja. Hamilton sad prolazi kroz proces sazrijevanja i razdoblje u kojem se, gledajući Jensonov primjer, oblikuje i vozač i osoba.

Pratio sam cijelu Buttonovu karijeru i promatrao kako su ga brojni padovi i mnogo rječi usponi vodili do ovog izvanrednog trenutka. Button dominira svjetskim prvenstvom, baš kako su on i njegov otac oduvijek i namjeravali. Osim ako se ne dogodi neka katastrofa, Jenson će za nekoliko mjeseci postati svjetski prvak. I to zasluženo. Ali jeste li to doista očekivali? Može li itko potpuno iskreno reći da je vjerovao da je Jenson ovako dobar?

SLIKE: CHARLES COATES/LAT

Prvo čega se prisjetim je moj prvi osobni susret s Buttonom 1999. u Makau. Bio je 19-godišnji vozač Formule 3 s nekoliko bubuljica po licu i bujne kose. Nije osvojio prvenstvo britanske Formule 3, niti je pobijedio u Makau, ali ipak ga je pratila velika buka i graja.

Našli smo se u talijanskom restoranu u zgradi boksova na stazi u Makau gdje su svi velikani mljackali špagete sanjajući o uspjehu u Formuli 1. Bio je dan za trening i vrijeme ručka: Jenson je bio u društvu svog oca, tadašnjeg menadžera Davida Robertsona i trenera. Zanimalo ih je sve u svezi Formule 1: kako funkcionira, tko što radi, sve pojedinosti. Siguran sam da su u tom razdoblju na sličan način ispitivali brojne ljude iz Formule 1 u potrazi za informacijama, jer se to oduvijek tako radilo.

Radio sam na knjizi zajedno s Michaelom Schumacherom, pa sam provodio dosta vremena s njim i Rossom Brawnom, tadašnjim tehničkim direktorom Ferrarija. Proučavanje unutarnjeg funkcioniranja njihova odnosa bio je fascinantan proces. Ključem uspjeha smatrao sam sposobnost održavanja konzistentnosti na visokoj razini i nikad ne prepustiti ništa suparnicima, pa sam taj recept prenio Jensonu. Ross je oblikovao okružje koje je Schumacheru omogućilo napredovanje, a Nijemac je cijelo vrijeme davao svoj maksimum. Nije preispitivao Rossove zahtjeve, nego je jednostavno radio što bi mu on rekao.

Danas se te priče sjetim svaki put kad vidim Buttona kako razvaljuje konkurente savršeno tempiranim kvalifikacijskim krugom za pole position, agresivnim potezom na startu dolazi do pobjede i kako mu sve ide od ruke.

Međutim, prava istina je da Jensonu veći dio karijere stvari nisu baš išle od ruke. Upravo suprotno. A to je dovelo do velikih frustracija kod Buttona i kod čovjeka koji je uvijek najviše vjerovao u njega, njegova oca Johna.

Sad nam postaje jasno da je Jenson mnogo bolji vozač od onoga što je bilo tko, osim njega samog i tate Johna, mogao pretpostaviti. I bez obzira na to koliko dobar bolid ima, Jenson vozi bez pogrešaka i ne prestaje iznenađivati. Pomaže i činjenica što ne vozi svaki tjedan protiv vozača najviše klase poput Fernanda Alonsa, ali činjenica je da svoj posao trenutačno radi na najbolji mogući način. Ne morate mi vjerovali, ali sjetite se izjave Rossa Brawna iz Turske kad je rekao "Rekli su mi da je Jenson dobar, ali nisam znao da je ovako dobar."

Kao i u slučaju Schumachera, Brawn je stvorio okružje koje Buttonu omogućuje da iz sebe izvuče ono najbolje. Riječ je o mirnoj i disciplinirranoj okolini u kojoj svatko radi za svakog. Može se vidjeti koliko je momčad svakim danom kohezivnija i sa svakom pobjedom raste im i samopouzdanje – a samopouzdanje rađa još veće samopouzdanje.

"Ross je postavio stvari kako treba i to Jensonu daje sigurnost", kaže Mike Gascoyne, koji je s Buttonom radio na njegovim počecima u Renaultu. "Zna da postoji netko tko razmišlja o

SLIKE: CHARLES COATES/LAT



"Rekli su mi da je Jenson dobar, ali nisam znao da je ovako dobar." Ross Brawn

"Pogledao sam njegove podatke nakon kvalifikacija i shvatio da je svaki zavoj procijenio do apsolutnog savršenstva." Gil de Ferran

svim stvarima tako da on ne mora misliti na njih. Vidi se da od Kine razmišljaju dugoročno. Jensonova zrelost u kombinaciji s Rossovim savjetima pravi je dobitak."

Ako je Ross iznenađen saznanjem koliko je Button zapravo dobar, koliko je onda točno dobar? Dok je Gil de Ferran bio sportski direktor Honde 2005. i 2006., često smo vraćajući se s utrka razgovarali o njima i on je uvijek hvalio Buttonovu nadarenost. I definitivno nije bila riječ samo o uobičajenom slijepom zauzimanju momčadskog menadžmenta za njihova vozača. Gil mi je iznio detaljnu analizu Buttonove tehnike i vještine.

Vidio je što Jenson radi i smatrao da to ne bi trebala biti tajna poznata samo ekipi. Nazvao sam ga u njegovu novu bazu u Indianapolisu kako bih ponovno čuo njegova razmišljanja.

"Proučavajući njegove telemetrijske podatke vrlo brzo mi je postalo jasno da je Jensonova vještina na vrlo visokoj razini", prisjeća se Ferran. "Nikad nije pretjerivao u kočenju, ubrzavanju ili upravljanju. Vozio je vrlo precizno, nikad mu se nije događalo da pretjera pa da se mora povući.

To je znak nevjerojatnog osjećaja. Mislim da je vozač, koji u svojim rukama i nogama ima Jensonov osjet i senzibilnost, sposoban voziti na vrlo visokoj granici bez da načini ijednu pogrešku ili u nečemu pretjera."

Pokušavajući se prisjetiti nekog primjera, de Ferran spominje Veliku nagradu Velike Britanije 2005. kad se Button kvalificirao treći ali, kao što je u Formuli 1 nažalost uobičajeno, briljantnost onoga što je ostvario znalo je i cijenilo samo nekoliko osoba iz njegove ekipe koje su imale pristup telemetriji. "Sjećam se da sam pogledao njegove podatke nakon kvalifikacija i pomislio 'Isuse Kriste!'

Svaki je zavoj procijenio do apsolutnog savršenstva. To je nešto što javnost ne vidi; sitne korekcije koje je izveo kako bi pronašao potpuno novu granicu doista su me se dojmile. Bilo je savršeno – nije bilo nijedne korekcije viška. Sve je bilo izvedeno kirurškom preciznošću – gas, kočenje i upravljanje bili su jednostavno savršeni.

Ne mogu vam uopće predočiti koliko je teško voziti takvom brzinom i istodobno biti uglađen. Javnost voli momka koji maše repom, ali ja mislim da vožnja na granici bez takvih pokreta zahtijeva još viši stupanj vještine."

Upravo u tom razdoblju, na prijelazu iz 2005. u 2006., postalo je jasno da je Jenson sazrio. Taj se proces nastavio i u vrlo teškim sezonama 2007. i 2008., a sve zajedno oblikovalo je vozača i čovjeka kakav je danas. A to je središnji dio cijele priče. Ono što Jensona Buttona čini vozačem kakvim se pokazuje ove sezone uglavnom je zasluga njegove zrelosti, i to dvaju vidova zrelosti: vozačke i ljudske.

Ono što me ove godine najviše iznenadilo je Buttonova smirenost. Jensonov trkaći inženjer Andrew Shovlin mnogo je puta naglasio upravo tu mirnoću, a on je osoba koja najbliže surađuje s vozačem.

Evo i primjera: u Kini je Jenson shvatio da neće pobijediti jer su Red Bullovi bolidi imali mnogo bolji grip na mokroj stazi, pa se, misleći na prvenstvo, zadovoljio trećim mjestom; u Španjolskoj i u Monaku imao je problema na treninzima pokušavajući izvući najbolje iz bolida, ali onda je u posljednjim trenucima kvalifikacija uspio sve staviti na svoje mjesto i oba puta doći do neočekivanog prvog startnog mjesta; u Turskoj je vidio Sebastiana Vettela kako s vrlo laganim bolidom juri iza njega i kasnije je objasnio da nije pokušavao pobjeći Vettelu jer je htio sačuvati gume, pa ga je zato mirno držao na pristojnoj udaljenosti. Sve su to znakovi prave zrelosti.

"To je klasična F1 priča: u pravom bolidu možeš izgledati dobro", kaže Mike Gascoyne. "U posljednjih nekoliko godina Jenson je izgledao loše, ali očito je da je bio vozač kakav je i sad i da može s lakoćom pobjeđivati u utrkama. Ono što se promijenilo njegova su zrelost i sposobnost nošenja sa situacijama, a brz je uvijek bio."

Gascoyne se prisjeća mladog Buttona, odmah nakon dojmljive debitantske sezone u Williamsu 2000., kad je bio uspješniji od Ralfa Schumachera.

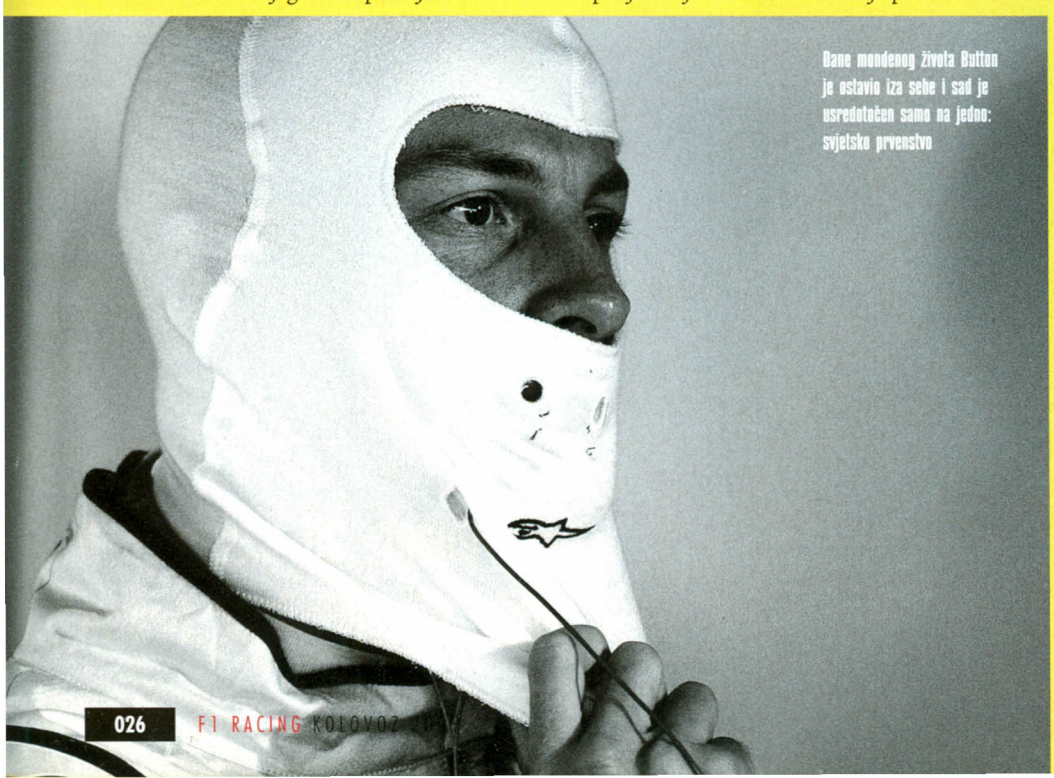
Tijekom dvije godine provedene u Benettonu (koji je 2002. postao Renault) doživio je surovu stvarnost. Giancarlo Fisichella često je bio brži od njega, a kasnije je to neko vrijeme uspijevalo i mnogo iskusnijem Jarnu Trulliju. Button je bio izgubljen.

"Nismo imali dobar bolid", kaže Gascoyne. "Nije bio dovoljno kompetitivan. Jenson je imao uspješnu prvu godinu u Williamsu i bilo je jasno da je dobar vozač. Vozio je glatko i bio je vrlo kompetentan, ali mislim da ga je njegov menadžment loše savjetovao i napunili su mu glavu pričama o odlasku u Ferrari i slično. Borio se s teškim bolidom."

Prema Jensonovu vlastitom priznanju, jednostavno je bila riječ o prevelikom teretu u premladoj dobi. Dopustio je da ga zavede raskoš i sjaj F1 slave, stan i jahta u Monaku, zabave i mondeni stil života. Taj sam proces promatrao s razočaranjem, kao i mnogi drugi koji su polagali velike nade u njega. Ali i ti su trenuci, baš kao i loši bolidi u kojima je sjedio, bili vrlo važni u procesu sazrijevanja u čovjeka i vozača kakav je danas.

"Učiš dok si živ, uvijek griješiš i mislim da će svatko tko je iskren priznati da još uvijek uči", rekao je moj stari boksački partner Martin Brundle.

"Mislim da to posebice vrijedi za Jensonov naraštaj vozača utrka koji su odrastali kao vozači kartinga i zatim jednosjeda. Nikad nisu imali pravi posao. Button je u Formulu 1 stigao mlad i nezreo i činio je pogreške jer mu je sve jednostavno došlo prerano. Ti vozači nemaju referentnu točku i nikakvu normalnost na koju se mogu osloniti. Mladi su, u dobroj formi, brzi, dobro izgledaju, bogati su i sve dobiju prije nego



Dane mondenog života Button je ostavio iza sebe i sad je usredotočen samo na jedno: svjetsko prvenstvo



što su zapravo spremni za to. Jensona vidim kao jednog od takvih mladića koji su od prvih dana u kartingu pripremani za posao vozača. Oni nisu išli na fakultete.

Njihovo je odrastanje na neki način bilo još dramatičnije i traumatičnije. Odrasli su pod svjetlima reflektora i Jensonu sigurno nije bilo lako."

Gil de Ferran može se poistovjetiti s tim. "Događaji koji utječu na proces sazrijevanja češće su oni iz teških vremena, a ne iz dobrih", objašnjava.

"Prolazak kroz teško razdoblje kroz kakvo je Jenson morao proći i zadržati odlučnost pomogao mu je da sazrije. Znam da suočavanje s poteškoćama obično pomaže ako, i kada, izađeš na drugu stranu."

Jenson je 2003. prešao u BAR Hondu i sljedeće godine imao fantastičnu sezonu s deset osvojenih mjesta na postolju i jednim prvim startnim mjestom. Ispred njega su se vrlo često nalazili samo Ferrariji jer su te godine bili doista neuhvatljivi. Button je bio sretan što je uspjeh konačno stigao i što je mogao pokazati svoje mogućnosti, ali bio je nezadovoljan što je netko i dalje ispred njega.

Ta mu je sezona učvrstila živce i pomogla ponovnom rastu njegovih dionica. Ali ono što se nije vidjelo na prvi pogled bio je kaos u njegovu privatnom životu, promjene menadžmenta i neodlučnost oko potpisivanja ugovora za Williams. pa novo predomišljanje i nekoliko loših odluka.

Tijekom tog razdoblja stvari nisu izgledale dobro, ali Jenson je napravio dobar potez kad se odlučio okružiti skupinom ljudi koja će mu život dovesti u red i omogućiti mu da misli samo na utrkivanje.

Zaposlio je Villeneuveova bivšeg osobnog pomoćnika Julesa Kulpinskog i uzeo novog menadžera Richarda Goddarda koji se obogatio na računalnim čipovima i nije bio impresioniran sjajem Formule 1. Stvoren je "Tim Jenson", a njegov je život obnovljen.

Sjećam se razgovora s Buttonom iz tog doba na aerodromu kad mi je rekao da mu je dosta gnjavaže koja dolazi u paketu s poslom F1 vozača i toga da ga ljudi prate ili bulje u njega. Bilo mu je općenito dosta Formule 1.

Ove sezone sve je potpuno drukčije. Jenson uživa u svakoj sekundi svojeg uspjeha i nema nikakve sumnje da je opušteniji i pristupačniji nego prije, premda ga traže sa svih strana. A to je također posljedica zrelosti i još jedna lekcija za Lewisa Hamiltona.

Martin Brundle kaže da tek sad shvaća zbog čega je Button u prošlosti znao bit škrt na riječima – često zato što ga je izjedala činjenica da jednostavno nema priliku pokazati svoj potencijal.

"Brine ga ako su ljudi govorili negativno o njemu i dugo to pamti, nikad ne zaboravlja", kaže Martin. "Primio je mnogo udaraca. Kad ga vidite u paddocku, uvijek se čini prilično hladnokrvan, ali sad mislim da je sve zapravo držao u sebi. Sigurno mu je bilo teško nositi se s lošim rezultatima. Možda su Jenson i njegov otac jedine osobe koje potpuno razumiju koliko je potencijala ostalo neiskorišteno. Frustriranost se pojavila jer nije mogao pokazati što doista zna."

Epizoda koja je potvrdila Buttonovu senzibilnost i zrelost bila je njegova reakcija na vijest iz prosinca 2008. o odlasku Honde iz Formule 1, što je potencijalno moglo značiti i kraj karijere koja još nije ostvarila svoj puni potencijal. Button je tu vijest saznao večer prije nego što je objavljena javnosti. Idućeg je dana posjetio tvornicu i prošao kroz sve odjele razgovarajući sa zaposlenicima. Prenio im je jednostavnu poruku: „Uspjet ćemo, dignite glave i nastavite raditi. Mislite na to da ćemo biti na gridu u Australiji."

S novopronađenom zrelošću i odličnim bolidom Jensonova zvijezda sada sja gotovo jednako kao i livreja Brawnova bolida



Netko iz njegova bliskog kruga objasnio je: "Želio im je pokazati da taj trenutak ne proživljava sâm, nego da je s njima."

No momčad je preživjela ta teška vremena i to njihov ovogodišnji uspjeh čini još većim. Prije samo nekoliko mjeseci bili su na rubu postojanja, baš kao i Jensonova karijera. Moja omiljena priča Johna Buttona je iz vremena dok je još bio s Jensonovom mamom i jednom su se prilikom, kad je njihovu sinu bilo deset godina, vraćali s karting utrke. Stali su na benzinsku postaju i, misleći da dječak spava na stražnjem sjedalu, John se okrenuo prema Simone i rekao joj "Mislim da dječak nema šanse."

Jenson je to čuo, ali nije rekao ništa. Nakon nekoliko godina rekao je ocu: "Čuo sam te kad si rekao mami da nemam šanse. I pomislio sam da ću ti dokazati baš suprotno."

A sad nam je bogme svima dokazao. F1

SLIKE: SUTTON IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES


MUBADALA
ABU DHABI

FELIPE MASSA: PAO JE NISKO, NO NIJE OTPISAN

Prije dvanaest mjeseci borio se za svjetski naslov. Danas se bori za postolja. Međutim, Felipe se nosi s time dok predvodi Ferrarijev povratak

RIJEČI EDWARD GORMAN

Mogli biste pomisliti da Felipe Massa ove sezone nezadovoljan luta paddockom Formule. S obzirom da je prošle godine u dramatičnoj utrci u Brazilu bio nevjerojatno blizu naslova prvaka kad mu je Lewis Hamilton nagradu ukrao ispod nosa, a onda je ove godine dobio prilično loš bolid (prema Ferrarijevim standardima), lako možete razumjeti da je malo lošije raspoložen.

Međutim, ništa ne može biti dalje od istine, a Massa je u nevolji pokazao da su sve borbene kvalitete koje su ga 2008. dovele tako blizu slavlja ove godine opet u punom pogonu. Zapravo, oni oko njega drže da popularni Brazilac i dalje napreduje unutar i izvan bolida – i mogao bi postati svjetski prvak ako dobije pravi stroj, bez obzira s kim će ga iduće godine spariti u Maranellu.

Massa još uvijek može s pravom tvrditi da je vozač koji je najviše napredovao na F1 gridu. A možda je i kao čovjek najdalje stigao od debija u momčadi BMW-Saubera 2002. Divlji dečko s neizbrušenim prirodnim talentom razvio se u zrelog pojedinca, sad sretno oženjenog, koji živi u Monaku, a kasnije ove godine čeka rođenje svog prvog djeteta. Od trenutka kad je bio samo mlađi član elitne skupine u Formuli 1, sad daje sve od sebe kako bi bio vođa jedne od najvećih momčadi sporta, no ostaje skroman kad govori o svojim postignućima i još uvijek je zahvalan na ukazanoj prilici. Massa u Brazilu ima golemi broj obožavatelja, mnogo više od Rubensa Barrichella i Nelsona Piqueta. U najnovijem istraživanju izabran je za trećeg najpopularnijeg sportaša u državi, iza Ayrtona Senne i nogometne legende Peléa, što nije samo pokazatelj njegovih sposobnosti za volanom, nego i načina na koji je odigrao karte koje su mu podijeljene na kraju protekle sezone. Kao što brazilski sportski novinar Rodrigo Franca kaže:

"Doživio je da mu naslov prvaka izmakne u jednom zavoju, no nosio s s time na vrlo dostojanstven način. Nije se žalio, rekao je: 'Ok, nisam ga osvojio ovaj put – vidjet ćemo iduće godine. I odradio je svoj dio posla: osvojio je pobjedu u utrci."

Mjesto održavanja intervjua je crveni Ferrarijev motorhome – maleni bočni ured odmah do glavne prostorije za objedovanje u prizemlju – a Massa se pojavljuje u modnim trapericama i bijelim tenisicama, crvenoj Ferrarijevoj momčadskoj košulji, s naočalama za sunce (natknutim na glavu) te velikim satom (voli ih) zakopčanim za zapešće. Sjeda u stolicu i gleda vas izravno u oči. S Massom dobijete ono što vidite. Možda nije najsloženija ličnost među aktualnim vozačima Formule 1, no nema skrivenih priča, nema pokušaja izbjegavanja pitanja. Sa svime se nosi izravno – baš kao i u vožnji, poslu prirodnog ljubitelja brzine koji je sa zrelim trkaćim bolidom naučio kontrolirati nevjerojatan instinkt. Brojke, kao i uvijek, pričaju svoju priču. Massa je prošle godine loše krenuo u Australiji i Maleziji u konkurentnom bolidu F2008, no onda se u Bahreinu vratio u formu. Nakon sedam utrka imao je dvije pobjede, drugo, treće i peto mjesto, pa je njegov napad na naslov bio na dobrom putu. Ove je godine već četiri puta bio žrtva različitih simptoma slabe pouzdanosti Ferrarija F60, uključujući bizaran slučaj iz Španjolske kad mu je bolid netočno signalizirao da mu nedostaje goriva. Nastradao je zbog taktičke pogreške momčadi u kvalifikacijama u Maleziji, a njegov bolid nije se često mogao približiti ritmu nezaustavljivih Brawnovih bolida vodećih vozača Jensona Buttona i Rubensa Barrichella, ili Red Bullovih bolida Sebastiena Vettela i Marka Webbera.

Unatoč svemu, Massa je obavio pošten posao, s četiri plasmana među prvih deset, i u četiri je navrata nadmašio momčadskog kolegu Kimija Räikkönena. Usto, Kimija je na posljednjih sedam utrka četiri puta nadmašio u kvalifikacijama.

Bilo je to pokazivanje hrabrosti u teškom bolidu protiv vrhunskog momčadskog kolege, posebice za momčad koja nije uvijek bila usredotočena na igru. Ne iznenađuje da je Rob Smedley, Massin britanski trkaći inženjer, uvjeren da njegov čovjek još napreduje. "U Brazilu sam prošle godine rekao kako mislim da

SLIKE: SUTTON IMAGES



Massa je u Monaku upisao četvrto mjesto i najbrži krug. No može li se njegov bolid dovoljno poboljšati da počne osvajati pobjede?

još nismo vidjeli najbolje od Felipea", smatra Smedley.

"Prošle je godine bio jako, jako dobar, no opet se popravio. Mislim da je napravio još jedan korak, i sve je bolji kako vrijeme prolazi", ukazuje Smedley na Massinu dobru formu u utrkama. "Da budem iskren, mislim da su ljudi ove godine malo pogriješili glede Felipeovih nastupa u utrkama. Bio je apsolutno savršen."

Sam je Massa vrlo ponosan na podatke koji pokazuju da su on i Ferrari napredovali odmicanjem sezone. "Mislim da u životu uvijek najprije učite o dobrim, a onda o lošim stvarima", kaže o jednom od najgorih početaka sezone u Scuderijinoj povijesti.

"Da budem iskren, bilo je dobro iskustvo sezonu započeti na potpuno drukčiji način od očekivanog. Mislim da je to bilo prilično dobro i za momčad jer smo uspjeli poboljšati situaciju. Uspjeli smo se udaljiti od vrlo loših rezultata nakon nekoliko utrka bez bodova i bolid smo poboljšavali utrkom za utrkom. To je ono što smo naučili, a ne mogu svi to učiniti."

Što je naučio o borbi u slabom bolidu, nešto što nije doživio od posljednje godine u Sauberu 2005.?

"Naučio sam da se naprijed možda lakše boriti. Kad vam je bolid brz, možete mnogo bolje kontrolirati utrku, posebice ako krenete s pole pozicije. Potpuno je drukčije kad ste iza i kad vam bolid nije dovoljno konkurentan jer morate voziti iznad mogućnosti bolida, a to nije moguće, no ništa ne možete učiniti."

Međutim, Massa nikad nije sumnjao u svoje sposobnosti. U tome je jasan. Jednostavno, Ferrariju F60 nedostaje potiska. "Ne pitam se je li stvar u meni, niti na trenutak, jer znam da nije riječ samo o meni. Problem je jednak za mene i za Kimija."

I tako dolazimo do nasljedstva te odlučujuće utrke za naslov ispred domaće utrke u Brazilu i odmah dobivate osjećaj da se Massa naučio nositi čak i s najvećim udarcima, ne boriti se s njima, nešto u čemu je, uzgred, uspio daleko bolje od Hamiltona.

Ako ga je ono što se dogodilo u Interlagosu mučilo poslije sezone, više ga ne muči: "Na kraju prošle sezone kad više nismo vozili utrke znao sam se pitati zašto se događaju takve stvari.

No, kako vrijeme prolazi, to postaje dio naše povijesti i više o tome ne razmišljam jer ima toliko stvari o kojima moram razmišljati danas i sutra." Međutim, njegova obitelj sigurno o tome još razgovara i podsjeća ga, čak i ako nije namjerno?

"Možda to čine, no s druge strane, oni također razmišljaju poput mene." Misle da je učinio sve što je mogao, da je prošle godine možda učinio bolji posao od svih ostalih, no nije pobijedio zbog jednog nepoznatog razloga – možda Bog zna, no mi ne znamo."

Dakle, vjeruje li Massa u Božju moć? "Mislim da vjerujem." I ima li Bog plan za njega? Možda još jednu priliku za naslov? "Nadam se", kaže sa smiješkom punim samopouzdanja.



Massa u stavu za katalog. Sve što radi je veliko: sunčane naočale, satovi, propuštene prilike za naslov. Uostalom, u najnovijem istraživanju izabran je za trećeg najpopularnijeg sportaša u državi, iza Ayrtona Senne i nogometne legende Peléa.

"Nadam se da ću jednog dana imati pravi bolid i prave mogućnosti za pobjedu, a mi možemo uspjeti u tome."

Doista, baš kao i njegov prijatelj i kolega Rob Smedley, Massa ne sumnja da opet može ići do kraja. Čak i u medijskoj sobi Formule 1, gdje je prošle godine bilo mnogo Massinih skeptika, sad ima više poštovanja za njega, premda mnogi smatraju da se iduće sezone neće moći oduprijeti izazovu Fernanda Alonsa, ako ga sa Španjolcem spare u Maranellu, što stručnjaci očekuju.

No, Smedley bez oklijevanja podržava Brazilca u usporedbi s bilo kime. "Da, naravno", kaže o mogućnosti još jednog lova na naslov. "Ako Felipeu ponudimo pravi materijal, može biti svjetski prvak bez obzira tko je na drugoj strani garaže. Mislim, u Kimiju ima odličnog momčadskog kolegu.

Znam da on ima svoje kritičare i navijače, no na kraju dana, Kimi je u Formuli 1 jako dugo i osvojio je mnogo pobjeda. Trebao je osvojiti više svjetskih naslova. Naslove ne osvajate slučajno i Felipe je tu gdje treba biti."

Massa zna da može uspjeti i diplomatski nas podsjeća da prošle godine krivnja nije bila samo njegova, u sezoni kad je Ferrari i sâm griješio. Sjećate li se katastrofe s nadolijevanjem goriva u Singapuru?

"Dobro, sigurno je da kad izgubite mogućnost osvajaja naslova i kad znate da ste mogli uspjeti..." kaže prije stanke od nekoliko sekundi. "Učinio sam sve što sam mogao", nastavlja.

"Prošle godine nismo izgubili zbog mene. Izgubili smo zbog okolnosti prvenstva. Ove godine nemamo konkurentan bolid pa će biti teško, no to ne znači da nisam dobar vozač. Pokazao sam da se za prvenstvo mogu boriti u svakoj situaciji. Vjerujem da će prilika opet doći. Vjerujem u to i potrudit ću se da se to ostvari. Nadam se da ćemo jednog dana imati pravi bolid, prave mogućnosti za pobjedu – mi to možemo. Da ne vjerujem u to, bilo bi se glupo utrkivati."

Na kraju dolazimo do Massinog odnosa s Räikkönenom – ili njegovom nedostatku. Brazilac je začuđujuće otvoren u razgovoru o ovoj temi; rekli bi dijelom zbog činjenice da ne razumije čovjeka koji kao i on ima čast voziti za Ferrari, a ulaže tako malo truda u druženje s momčadskim kolegom. Dok je Kimi hladan, isključen, ponosan, čak i izoliran, Massa je topao, ugodan i uglavnom momčadski igrač. Kao što Marco Evangelisti iz talijanskih novina Corriere dello Sport napominje: "Moje je osobno mišljenje da je Kimi malo talentiraniji, no Felipe ima drukčiji stav i može bolje od Kimija uključiti i zadržati momčad da radi za njega – to je dio Felipeove snage."

Unatoč Massinim ponavljanim početnim pokušajima upoznavanja šutljivog Finca, Iceman ga je isključio iz svog svijeta. "To mi je čudno jer imam drukčiji karakter", kaže Massa. "Ja sam jako otvoren tip, razgovaram sa svima unutar momčadi i uvijek pokušavam prići Kimiju, no on nikada nije otvorio vrata. Jednom sam si rekao: 'Ništa se neće promijeniti time što se pokušavam zbližiti s Kimijem, jer on se neće promijeniti', i onda sam prestao. Imamo dobar odnos kao kolege, no u uobičajenom prijateljskom životu, on u potpunosti živi u svojem svijetu. To nije samo u odnosu prema meni, nego sa cijelom momčadi."

Osjeća li da je Kimijeva nevoljkost u otvaranju utjecala na rad momčadi? Massa je još jednom iskren u ovoj teškoj temi. "Mislim da bi bilo bolje da je Kimi malo otvoreniji. No, svejedno, stvari su takve – ne možete ništa promijeniti." Sad je pitanje za Massu hoće li stvari u tom pogledu iduće sezone biti išta bolje ako Räikkonen prepusti mjesto Alonsu, čovjeku koji najbolje zna momčadske kolege spustiti na zemlju.

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT

THE SECRET WORLD OF F1



TAJNI TEST KOJI MOŽE ODLUČITI O ISHODU SEZONE

Što se dogodi kad Formula 1 bolid od nekoliko milijuna eura stigne na zabačenu skromnu ravnu stazu? Proveli smo dan s Force Indijinom momčadi koja provodi ključne i tajne testove aerodinamike kako bismo saznali...

RIJEČI JON AXWORTHY
SLIKE LORENZO BELLANCA

Staza Santa Pod nije mjesto na kojem biste očekivali pronaći momčad Formule 1. Staza u Northamptonshireu, na kojoj se inače održavaju utrke ubrzanja i utrke otvorene za javnost pod nazivom "Run What Ya Brung," danas se koristi za testiranje aerodinamike u vožnji po ravnom... a Force India je dovela svoj testni bolid za 2009. U F1 je malo zvukova koji potaknu nalet adrenalina koji dobijete nakon što čujete vrisak F1 motora. Na dan utrke nema ničega glasnijeg. Čak ni gledalište puno fanatičnih tifosa ili najnovije natikače Flavija Briatorea. U isti glas s ostalim motorima postaje gotovo normalan. Međutim, kad čujete kako para tišinu Northamptonshirea, zvuči potpuno abnormalno. Odjednom su idilični zvukovi engleskih pašnjaka ugušeni vriskom bolida Force Indije dok juri stazom. Zatim, odjednom, zvuk nestaje i zamjenjuju ga zvukovi ovaca, ptica, traktora i zvuk sličan onome kad netko gura tačke. Tako je barem zvučalo kad je vozač ugasio motor, a tri mehaničara su ručno odgurali bolid natrag u veliki šator koji služi kao garaža na kraju staze.

Unutar šatora nalazi se osoblje iz Force Indijine tvornice u Silverstoneu i zračnog tunela, od stručnjaka za aerodinamiku do inženjera. Oni gledaju u ekrane računala ili promatraju bolid koji je upravo završio nekoliko prvih vožnji niz ravnicu dugu 1200 metara. Zanimljiv je prizor vidjeti vrhunski automobilistički stroj kako nestaje niz stazu koja je inače dom dragsterima, brzim motociklima i automobilima na raketni pogon s imenima poput "Fireforce 3". Danas je red na Force Indijinoj VJM02 šasiji 02, a na drugom kraju staze, ispod ciljnog natpisa Santa Poda, tri mehaničara čekaju da završi vožnju kako bi ga ručno okrenuli i poslali natrag. To će danas ponoviti 30 do 40 puta.

Cilj ovog prvog testa je dobivanje rezultata o performansama bolida. "Nakon izlaska iz garaže polako će voziti do kraja staze kako bi se senzori za opterećenje i pritisak mogli poništiti te da možemo provjeriti visinu bolida", objašnjava James Key, Force Indijin 37-godišnji tehnički direktor. "Zatim u jednoj vožnji ubrzava na konstantnu brzinu, koja će, tipično za testiranje aerodinamike, biti između 200 i 240 km/h."

Ovo je Force Indijin prvi ovogodišnji test aerodinamike na stazi i jedan od osam koje FIA dopušta tijekom sezone. Force India se zbog svog proračuna predbilježila za još samo tri testa. "Ovaj je test važan zbog provjere podataka koje smo dobili u zračnom tunelu", nastavlja Key, "kako bismo bili sigurni da bolid na stazi stvara dobra potisak i ostvaruje sve što mislimo da bi trebao."

Ovaj test, koji momčadi omogućuje da bude precizna u mjerenju aerodinamike bolida pune veličine, odvija se tjedan dana prije vjerojatno najglamuroznije utrke na F1 kalendaru: Monaka. Konstantna prijetnja zbog kiše, neobično pusto okružje Santa Poda i britanski kamionet s hamburgerima koji nudi hranu vozačima, inženjerima i programerima, potpuno je drukčije od suncem obasjanih ulica Monte Carla. Santa Pod nije najbolje mjesto za provjeru aerodinamike, sudeći po većini mišljenja koje možete čuti unutar garaže. Staza je za stručnjake previše neravna, a prianjanje inženjerima očito predstavlja veliki problem.

Međutim, Santa Pod nije ni zamišljen za F1. Slavna staza zapravo je nastala na starom uzletištu s kojeg je 92. eskadrila bombardera američkog ratnog zrakoplovstva polijetala na gotovo 300 misija preko Europe okupirane nacistima u Drugome svjetskom ratu. Godine 1966. pretvorena je u stazu za utrke ubrzanja i zaradila nadimak "redneck runway". Možda nije najbolje mjesto za precizno mjerenje aerodinamike, ali mogućnosti su u Velikoj



Na kraju svake vožnje Force Indijini mehaničari okrenu bolid i on ponavlja istu stvar. Opet i opet...





Vozač ima ključnu ulogu u opisivanju ponašanja bolida. Što misliš o tome, Tonio? "Mo mm mommpm mmmf nmf...

"Bolid ima 150 senzora koji šalju podatke analitičarima"

Britaniji ograničene, objašnjava Key. "Na aerodromu Elvington u Yorkshireu bila je jedna odlična staza, koja je bila toliko dugačka da je NASA smatrala da bi na nju mogao sletjeti njihov raketoplan, ali ograničenja buke onemogućuju nam da sad tamo testiramo. Stoga izbor pada na Duxford, Kemble i Santa Pod." Recept za savršeni test aerodinamike je nevjerojatno dugačka, glatka staza s vjetrolovkama s obje strane koji bolid štite od bočnih vjetrova. Vozač cijeli dan vozi u oba smjera zato što ako postoji blagi prednji, stražnji ili bočni vjetar, to momčadi omogućuje da izračuna prosjek obje vožnje. Drugi važan čimbenik za uspješno testiranje je britansko vrijeme, koje je prijetilo potkopavanjem tjedana priprema jer FIA-ine sigurnosne odrebe ističu da se bolidi ne smiju voziti po mokrome. Uz oblačno nebo koje stalno prijeti, unutar garaže bolid se sprema za još jednu vožnju.

"Svaka vožnja dat će nam pet do deset sekunda podataka", viče Oliver Knighton, strateški inženjer, trudeći se nadglasati zaglušujući zvuk bolida dok izlazi na 20. vožnju danas. Još nije ni vrijeme ručka. "Moramo osigurati da očitanja iz zračnog tunela odgovaraju podacima koje bolid stvara na stazi."

Današnji se dan vrti oko podataka, a bolid ima 150 senzora koji šalju podatke analitičarima ispred računala. "Senzori će nam pokazati stvari koje zračni tunel ne može", kaže Knighton, "primjerice kakve su gume na visokim brzinama i kako zrak prelazi preko bolida."

Međutim, jedan je senzor na bolidu važniji od svih ostalih. A to je čovjek koji sjedi u kokpitu, Force Indijin testni vozač Tonio Liuzzi. "To postane pomalo dosadno nakon nekog vremena", kaže Tonio nakon završenog posla s inženjerima, „ali to je važan posao, ključan za našu sezonu, stoga valja ostati usredotočen. Lijepo je vratiti se u bolid i očvrsnuti." To prisjećanje je ključno jer Tonio nije samo testni vozač, nego i rezervni vozač. Ako bi nešto spriječilo Giancarla Fisichellu ili Adriana Sutila da se utrkuju, Tonio bi bio zamjena. To ga ne brine: momčad je odobrila njegov ugovor o ovogodišnjem utrkivanju u A1GP-u i Speedcar Seriesu tako da ostane potpuno spreman.

"A1GP mi omogućuje da ostanem dobro pripremljen. Konkurentan je i uključuje zaustavljanja u boksu, što je dobro za mene", kaže Liuzzi, koji se nada mjestu vozača iduće sezone, budući da će barem jedno od njih biti slobodno 2010. "Dobro je danas imati tehnički osviještenog momka", kaže Key. "Netko tko će izaći iz bolida i pogledati podatke te vam reći što možete promijeniti s različitim stupnjevima potiska. To vam treba."

Činjenica da je Liuzzi testni i rezervni vozač naglašava nedostatak male momčadi u modernoj F1. Ali zabrana testiranja unutar sezone koja je Liuzziju otežala postizanje željenih vremena zapravo je pomogla njegovoj momčadi, s obzirom da napredniji konstruktori sad ne mogu na utrke doći s unaprijed isprobanim poboljšanjima. Umjesto toga, moraju se osloniti na testove aerodinamike i, naravno, treninge petkom.

Još je jedna prednost ograničenog budžeta, smatra Key: "Vrlo smo učinkoviti i na stazu poboljšanja možemo dovesti vrlo brzo, što je ključno ove godine jer je tempo napretka vrlo intenzivan." Novi dijelovi koje testiraju u Santa Podu uključuju poboljšanje prednjeg krila, difuzora, poklopaca kotača i otvora za kočnice. "Nemamo mnogo prostora za istraživanje i razvoj", nastavlja Key, "a nemamo ni zgrade u kojima bismo mogli ostvariti mnoge ideje. Postoje neke stvari koje možete ostvariti samo na stazi. Zato, da budemo pravedni, testovi su dobar način uštede."

Dok dan prolazi, a kiša se suzdržava od padanja, može se vidjeti učinkovitost momčadi. Nema pretjerivanja. Svi uključeni točno znaju za što su zaduženi i svi posao obavljaju besprijekorno.

U garaži se rijetko čuje povišeni ton, osim ako je to nužno zbog nadglašavanja zvuka još jedne vožnje. Međutim, testiranja se ne provode samo na stazi.

"Naveliko smo se pripremali kako bismo bili ovdje danas i na vrijeme nabavili dijelove", otkriva Key. "Načinjeni su besprijekorni dijelovi koji su najprije trebali proći istraživanje i razvoj, ne spominjući određivanje programa i smišljanja kako ćemo doći do podataka koje trebamo. Svaki detalj je pripremljen tjednima unaprijed." To vjerojatno uključuje i unajmljivanje kamioneta s hamburgerima.

TAJNI F1 LABORATORIJ ZA GORIVO

RIJEČI BRADLEY LORD



Za razvoj goriva Ferrarijeva F1 bolida potrebna je skupina od 40-ak ljudi. A ipak, ono je u 99 postotaka jednako bezolovnom benzinu koji pokreće Ford Fiestu

Na rafineriji Thornton u Cheshireu ne piše baš velikim slovima "F1". Navikli smo na garaže u laboratorijskom stilu gdje se dijelovi satima sklapaju i prilagođavaju. Ljudi u bijelom motaju se oko automobila iza tvornice. Sve je vrlo točno, prikladno i uredno. Ni nalik ovom mjestu. Ovo je prava teška industrija – poput golemog školskog kemijskog pokusa. Međutim, ovdje Shell razvija goriva i maziva za F1 – krv koja kola venama svakog Ferrarija. Četrdesetak ljudi radi na razvoju svega i svačega, od goriva do maziva za ležajeve, uvijek u potrazi za sitnim poboljšanjima koja će pridonijeti Scuderijinom uspjehu na stazi.

F1 gorivo čini blizu 200 različitih kemijskih spojeva, ali unatoč očiglednoj složenosti, "juha" u Felipeovu Ferrariju 99 posto je slična nekom od vrhunskih goriva koje kupujemo na crpkama širom Europe. Zapravo, dvije vrste goriva toliko su slične da je Ferrari, samo kako bi to dokazao, svoj F1 bolid vozio na standardno gorivo.

"Članak 19 tehničkih pravila prilično je jasan", pojašnjava Mike Evans, Shellov proizvodni menadžer iz automobilističkog odjela zadužen za goriva. "Specifikacija goriva temelji se na standardnom gorivu oznake EN288, što je zapravo obično europsko cestovno gorivo. Na temelju





Stručnjaci miješaju maziva za F1 kako bi proizveli posebnu "mješavinu"

toga možemo u okviru normalnih ograničenja mijenjati svojstva goriva kako bismo ga optimizirali za F1 motor." Sastav goriva može se mijenjati kako bi odgovaralo određenoj konstrukciji komore za izgaranje, primjerice za postizanje optimalne detonacije i posljedično najveće moguće snage.

Pravila zabranjuju dodavanje "posebnih kemijskih spojeva" koji mogu dramatično povećati snagu motora – u prošlosti su nove specifikacije mogle dodati 50 ili 60 KS, a tijekom turbo ere za golemo povećanje oktanske vrijednosti gorivu se dodavao toluen (toluol). U današnje vrijeme kemičari s novim smjesama goriva mogu iščupati samo pokoju jednoznamenkastu konjsku snagu.

"Ulažemo mnogo truda u problem potrošnje goriva. Momčadi žele za kvalitetan prvi stint utrke koristiti lakša goriva." Mike Evans

To je ponajprije posljedica zabrane razvoja motora, što znači da se svojstva motora ostala ista. "Trenutačno tijekom sezone uvodimo dvije ili tri nove inačice goriva", pojašnjava Evans. "Dobitak na snazi vrlo je mali i teško ga je realizirati zbog zabrane testiranja na stazi." Prošle zime smo se ponajprije usredotočili na postizanje tražene izdržljivosti motora u skladu s novim pravilima koja su na snazi ove sezone.

Posljednjih godina važan je napredak postignut samo u području gravimetrijske metode mjerenja potrošnje – drugim riječima, u razvoju lakših goriva." Ljudi često ne shvaćaju koliko truda mi zapravo ulažemo u problem potrošnje goriva", nastavlja Evans.

"F1 momčadi žele voziti kvalifikacije s lakšim gorivom u spremniku i unatoč tome odvesti kvalitetan prvi stint utrke, dakle tu još ima prostora za razvoj. To će postati još važnije 2010. ako se, a izgledno je, zabrani dolijevanje goriva tijekom utrke i bolidi budu morali započeti utrku s punim spremnicima."

Međutim, unatoč postroženim ograničenjima i standardizaciji u gotovo svim područjima razvoja F1, propisi o gorivu zapravo će biti aktualni tek 2010. F1 goriva trenutačno moraju sadržavati najmanje 5,75 posto bioloških spojeva – ali, to moraju biti tzv. "spojevi obogaćeni kisikom" poput etanola. Takva biogoriva prve generacije dobivaju se iz "špeceraja". Masovna

THE SECRET WORLD OF F1

proizvodnja, međutim, izaziva moralne dvojbe i umjesto toga sada se obavljaju pokusi s biogorivima druge generacije sintetiziranim iz otpadne biomase.

Zato će iduće sezone rafinerijama biti dopušteno korištenje "biougljikovodika" – postignut je



Ovaj tip ne pretače vino, nego uzima uzorak za analizu



Rukavice su spremne, jer se i do 25 sastojaka priprema i dodaje mješavini

dogovor o odgovarajućim analitičkim tehnikama nadzora njihove uporabe. "Ti proizvodi su trenutačno u fazi razvoja i još uvijek nisu na tržištu", nastavlja Evans. "U ovo područje ulaže se mnogo, jer se ti proizvodi mogu prerađivati poput obične sirove nafte, ali bez štetnih popratnih pojava. Kad je riječ o F1, ovdje zasigurno valja tražiti nove performanse."

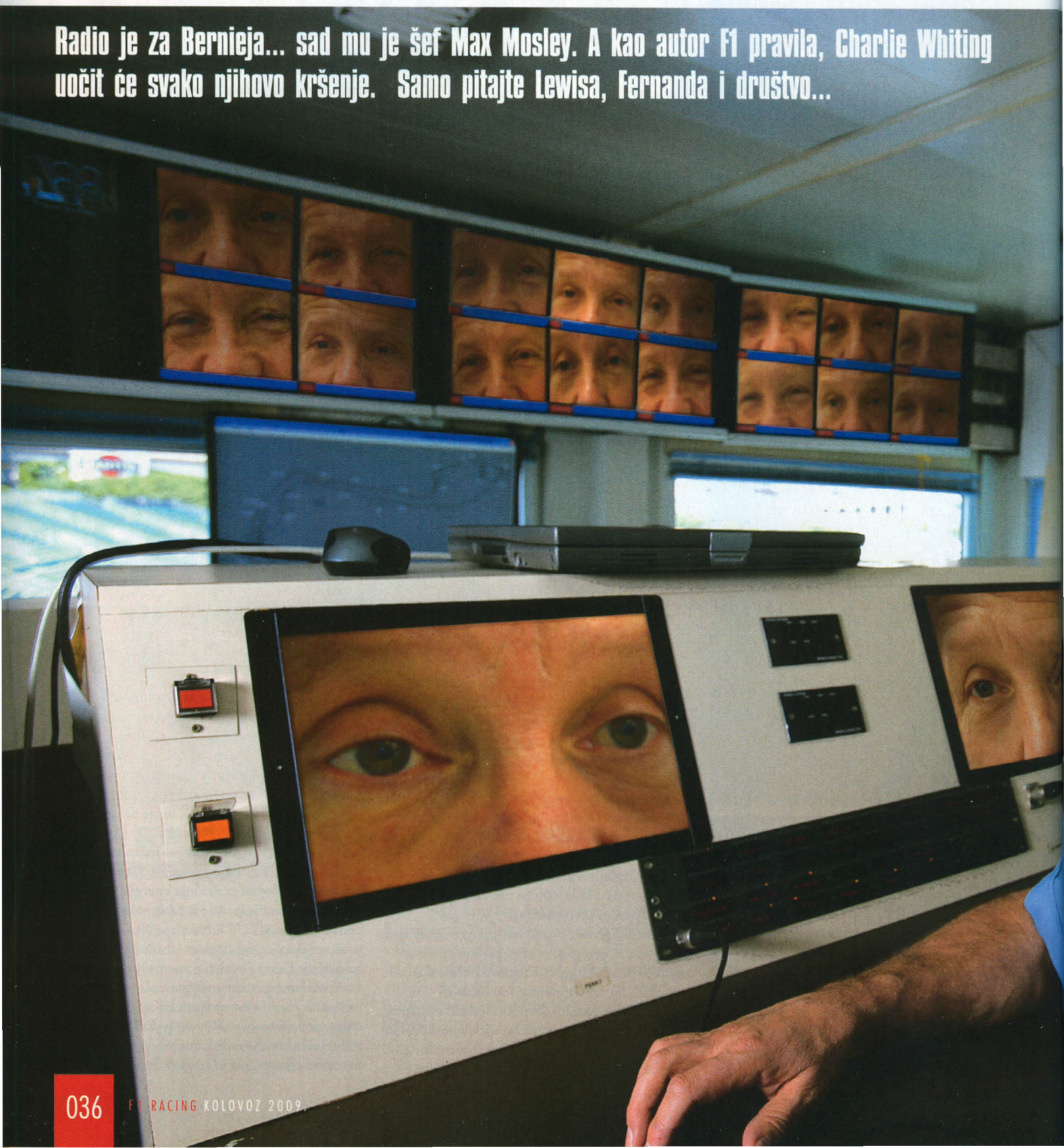
Ako se to ostvari, bit će to još jedan mali doprinos FIA-inom promicanju F1 kao nositelja razvoja tehnologija za štednju energije koje se poslije mogu primijeniti i u proizvodnji cestovnih automobila. "Duboko vjerujem da F1 može pridonijeti tehnološkoj evoluciji", zaključuje Evans. "Naše znanje primijenjeno je kod proizvodnje cestovnih goriva."

Obično je priča o prijenosu tehnologije s F1 na cestovne automobile više marketinški trik nego tehnološka stvarnost. Međutim, u ovom slučaju, ono što se tu događa je od globalne važnosti. FO

SLIKE: SHELL MOTORSPORT

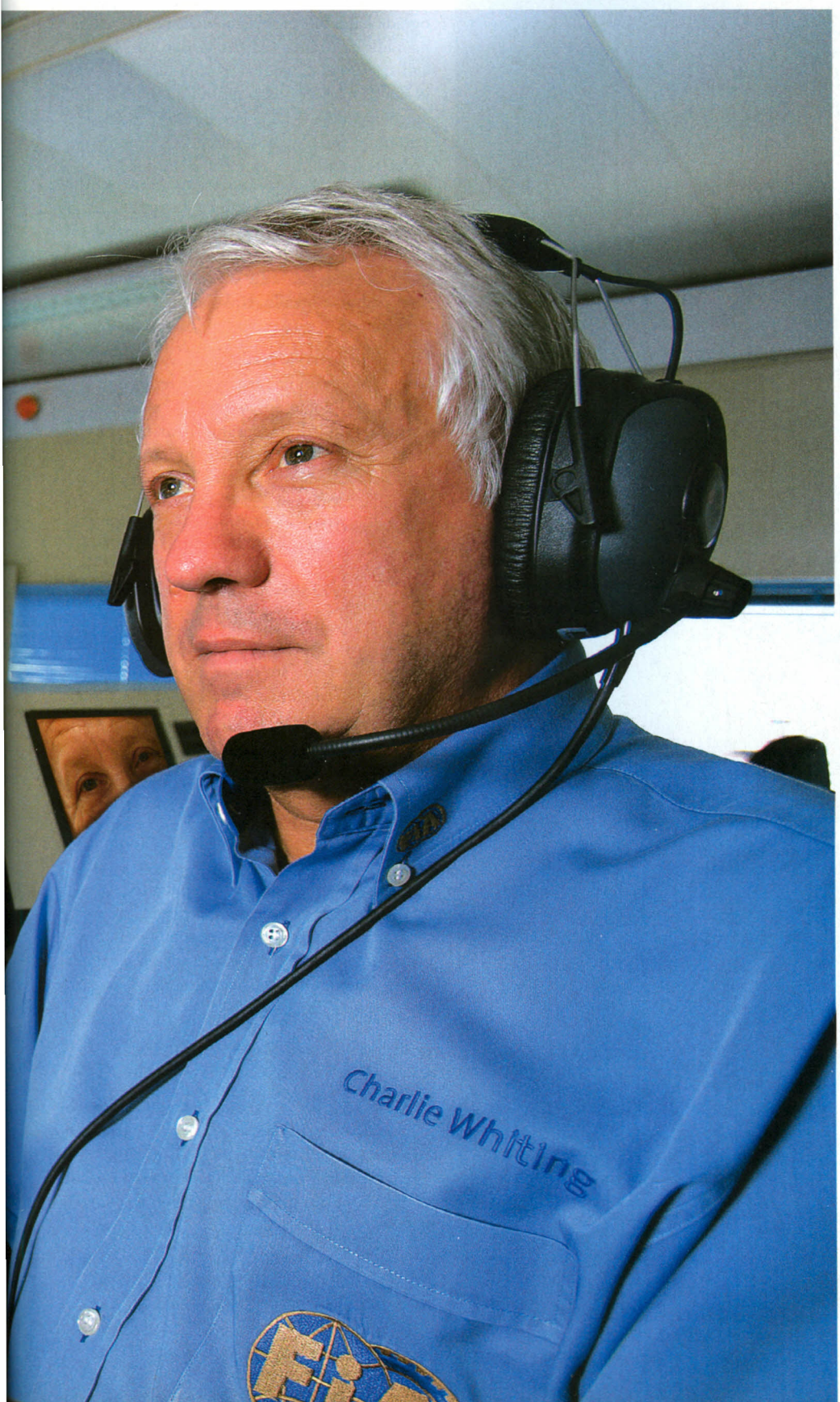
ČOVJEK KOJI VIDI

Radio je za Bernieja... sad mu je šef Max Mosley. A kao autor F1 pravila, Charlie Whiting uočit će svako njihovo kršenje. Samo pitajte Lewisa, Fernanda i društvo...



SVE U F1

THE SECRET WORLD OF F1



RIJEČI ADAM COOPER
SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

Charlie Whiting ne provodi samo pravilnik Formule 1, on ga također piše. Jedan od najzaposlenijih ljudi u automobilizmu, on je špijun na nebu, čovjek koji u Kontroli utrke na hrpi monitora prati poteze svakog vozača i sluša njihovu radiokomunikaciju.

Kod Charlija je problem što mu ljudi čuju ime samo kad nešto pođe po zlu. On je obično prvi na ciljniku momčadi, bilo to FIA-inom Međunarodnom prizivnom sudu zbog rasprave o dvostrukim difuzorima ili u Kontroli utrke nakon što je kontroverzni manevar proslijeđen sucima na presudu. Cijelo to vrijeme mora ostati miran i nepristran. To nije laka zadaća.

Usto, te prepirke samo su mali dio Whitingovih dužnosti – on je također glavni u FIA-inom tehničkom odjelu i sigurnosni delegat tog regulatornog tijela. Konkretno, to znači da je odgovoran gdje se utrka vozi, prema kojim se pravilima odvija i, u velikoj mjeri, kako se ta pravila primjenjuju. Zaista, sva sreća da je on radoholičar koji to i priznaje: nitko drugi ne bi to izdržao.

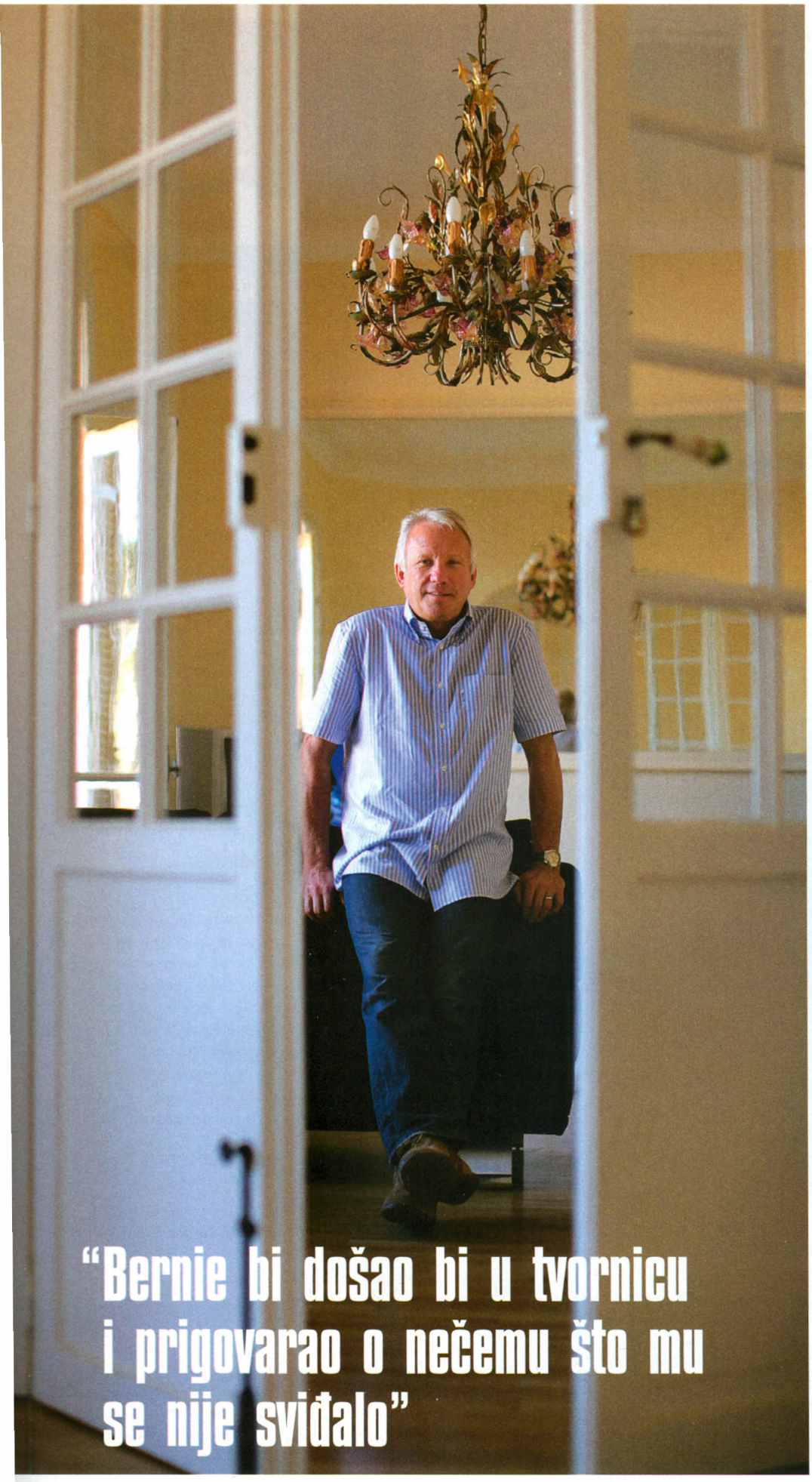
S obzirom na vrlo popunjeni raspored, Whiting rijetko nađe vremena za intervju. A još je rjeđe da otvoreno priča o svojim šefovima i kontroverznijim epizodama u 20 godina rada u FIA-i....

Vaš je posao sličan onom nogometnog suca, zar ne? Nemoguće je da svi uvijek budu zadovoljni...

Potpuno je točno da ne mogu sve zadovoljiti. Ali trudim se da neugodan posao obavim pristojno i pravedno. Trudim se biti nepristran. Mislim da je to najbolje što mogu učiniti.

Što vaš posao zapravo uključuje?

Kao sigurnosni delegat, pregledavam staze i nakon svake utrke dajem preporuke o poboljšanjima. Pisanje pravila drugi je dio mog posla, jer sam zadužen za tehnički odjel F1. Jo Bauer je tehnički delegat i obavlja posao na terenu, ali svi



"Bernie bi došao bi u tvornicu i prigovarao o nečemu što mu se nije sviđalo"

upiti tehničke prirode dolaze preko mene. Predsjedavam svim tehničkim radnim skupinama, a to činim od 1994., baš kao i sportskim radnim skupinama. Volontirao sam za startera 1996. i te godine, u Monzi, Max je rekao da nije previše zadovoljan kamo sve ide i bih li želio postati direktor utrke? Ugrabio sam priliku.

Kako ste se uključili u utrkivanje?

Živjeli smo otprilike kilometar i pol od Brands Hatcha i provukao bih se kroz šumu i ispod ograde kako bih promatrao utrke. Prvu veliku nagradu na Brands Hatchu gledao sam 1964. kad sam imao 12 godina. Kasnije, došao bi kući iz škole i navečer otišao raditi kod brata Nicka u njegovu garažu. Kad je išao na utrke, pomagao sam mu pripremati automobile. Godine 1968. počeo je u autokrosu, a 1971. prešao je na kružne utrke. Osvojio je nekoliko prvenstava u serijskim automobilima, a najveći konkurent bio mu je Gerry Marshall. Dobri dani!

Neko ste vrijeme radili u Heskethu dok se momčad nije ugasila. Kako ste završili u Brabhamu?

Ne sjećam se tko je predložio da dođem u Brabham. Otišao sam na razgovor s Herbiejem (Blashom) i dobio posao u testnoj momčadi. Odradio sam jedno testiranje u Austriji, a tada je netko otišao i u trkaćoj sam momčadi bio od Paul Ricarda nadalje. Te godine radio sam na T-bolidu, zatim sam 1979. radio na bolidu Nikija Laude, a 1980. na Nelsonovom. Glavni mehaničar postao sam 1981.

Kako je bilo raditi za Bernieja?

Uvijek je bilo dobro. Bernie se tada katkad prilično naljutio i došao bi u tvornicu kako bi prigovarao o nečemu što mu se nije sviđalo. Valja reći da je perfekcionist, pa je želio da sve bude točno kako je trebalo biti.

Brabham je smislio inovacije kao što su nadolijevanja goriva i grijači za gume...

Nadolijevanje goriva započelo je u Brands Hatchu 1982., a bilo je jasno da ako ćemo stalno mijenjati gume i nadolijevati gorivo, moramo izaći na ugrijanim gumama. Pa smo imali te primitivne uređaje za grijanje guma. Izgledali su poput garderobnog ormara u kojem su bila dva kompleta guma, s rupom odostraga u koju ste umetnuli grijalicu. Radilo je, no nakon nekoliko sati drvo se izobličilo!

Godine 1988. momčad se nije utrkivala i otišli ste raditi za FIA-u. Kakav je osjećaj bio od lovca postati lovočuvar?

Vrlo čudan. Na početku se nisam mogao snaći, ali navikao sam se.

Priličan je broj momčadi bio skeptičan i mislili su da prikupljam informacije za Bernieja kako bi se vratili. Brabham se i vratio 1989. i svaki put kada sam bio u garaži – na primjer pečatio motor – ljudi su pretpostavljali da sam došao nešto honorarno odraditi!

Doimate se vrlo mirnom osobom. Morate li biti smireni kako biste odradili posao?

Ljudi mi kažu da sam prilično miran i pokušavam se ne previše uzbuđivati oko stvari, jer to je kontraproduktivno. Nekoliko je vozača nogom udaralo stvari po mom uredu kad su bili ljuti, ali to im definitivno nije donijelo ništa dobro. Neću to i sam početi raditi.

Općenito, jeste li u dobrim odnosima s vozačima?

Mislim da se s većinom dobro slažem. Ne možete svima istodobno ugoditi. Siguran sam da neki od njih misle da sam idiot, ali eto, u tome im ne mogu pomoći.

Koji vas se od njih najviše dojmio?

Mislim Michael, Fernando i Lewis – i to ne samo zbog brzine i rezultata. Na privilegiranom sam položaju da slušam ono što govore, ne samo s momčadi preko radija, nego i u diskusijama koje imam s njima.

Michael je bio godinama daleko od sviju po pitanju komunikacije i stvari koje je radio za vrijeme utrke kako bi izvukao više performansi.

Imola 1994. očito je bila glavni događaj u posljednja dva desetljeća. Koliko ste naučili iz tog iskustva?

Da budem potpuno iskren, nakon Imole 1994. dogodile su se neke prilično čudne stvari. Privremene šikane u Barceloni i Kanadi dvije su koje mi padaju na pamet.

Iako je Imola bila vrlo crn vikend za sport, kada sve u miru pogledate nije postojao nijedan element na koji biste mogli pokazati prstom i reći, "Ah, ovo ne valja u F1."

Sve je bilo drukčije. Ne znam što, ali postojao je politički pritisak da se učine mnoge promjene, a čini se da su napravljene neke nepotrebne stvari. Po mom mišljenju, ta šikana u Barceloni bila je potencijalno opasna. A, ako se sjećate, u Indianopolisu 2005. odbio sam imati šikanu, uglavnom zato što je davala nepravednu prednost onima koji su vozili na Michelinovim gumama.

Ali također sam bio zabrinut zbog opasnosti: ne vjerujem da su šikane dobre za F1. Mislim da smo mnogo naučili od 1994.

Otkad ste postali direktor utrke, stradala su dva suca – jedan u Melbourneu i jedan u Monzi. Da li su to bili najstresniji događaji u kojima ste sudjelovali?

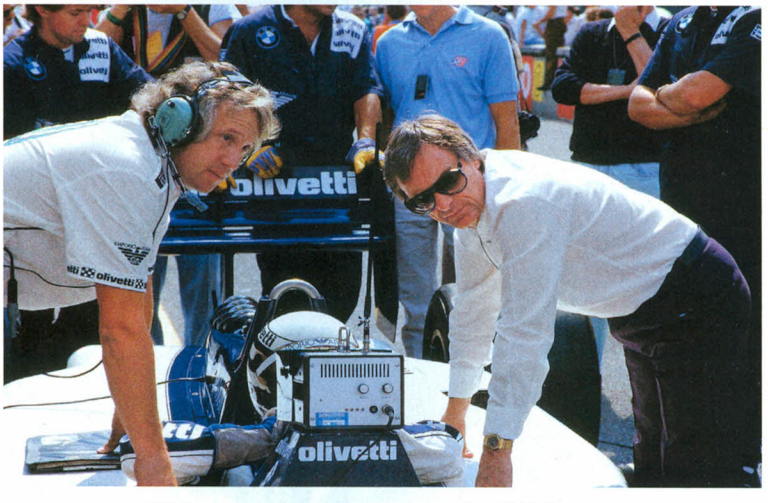
Svakako. Monza je bila toliko nesretna. Siroti sudac stajao je posve sam i pogodio ga je kotač – bila je to nevjerojatno loša sreća.

Danas imamo sve više zaštitnih ograda, a u Melbourneu mjesto je bilo okruženo njima. Otvori su bili postavljeni nakon svakog desetog dijela ograde i nisu bili dovoljno veliki da kroz njih prođe stražnji kotač. Bolid je bio katapultiran na ogradu i kotač je prošao kroz rupu – ponovo, nevjerojatna nesreća.

Najgore u Melbourneu bilo je što se istraga koju je provodio mrtvozornik tako napuhala. Ako je ikad postojala potreba za proglašavanje smrti zbog nesretnog slučaja, to je bilo tada.

Toliko nesretno – nitko nije ništa pogriješio. Istina, stvari je trebalo propisno istražiti, ali meni se činilo da je sve otišlo predaleko.





"Proglašavam ovaj komad asfalta sigurnim" – Charlie u ulozi sigurnosnog delegata u Fujiju (gore) i s Berniejem u Brabhamovim danima (dolje).

F1 je sport poznat po mnogo tehničkih kontroverzi. Kakve uspomene imate na sagu o Ferrarijevim bočnim zračnim komorama u Maleziji 1999.?

Zapravo nisam bio uključen u tu žalbu. Bio je to problem s jednostavnim rješenjem. Bolidi su isključeni jer su bili ilegalni, a smatram da je Ferrari bio sretan što je mogao iskoristiti tako malu rupu u pravilima. To su učinili, i to je to. Sada je to prošlost.

Kakav je Max Mosley kao šef?

Kada je Max 1991. postao predsjednik zatražio je da zauzmem službeniji stav, jer prije toga sam bio rastrgan između FIA-e i Bernieja, a želio je da budem 100 posto u FIA-i. Nadam se da mi neće proturječiti, ali rekao bih da s njim imam odličan odnos. Nikad mi nije bilo teško surađivati s njim, a najbolja stvar kod Maxa je što možete otići do njega i nešto ga pitati, on će vam dati odgovor i to je to. Nema ako i ali. Točno znate na čemu ste.

Da li vas frustrira kad momčadi pokušavaju iskoristiti rupe u pravilima?

U proteklih 15 godina ili više napisao sam 99,9 posto pravila. O njima raspravljamo na sastancima Tehničke i Sportske radne skupine i tamo ih se poboljšava, što znači da ne pišem sam pravila i objavljujem ih. U većini nas slučajeva momčadi ne pokušavaju prevariti jer znaju da ako sve iziđe na vidjelo, odnosno da pravilo nije čvrsto kako je moglo biti, da ćemo ga promijeniti.

Činjenica je da je samo jedna FIA i deset momčadi, od kojih svaka u prosjeku ima 100 inženjera koji daju sve od sebe kako bi iz pravila izvukli najbolje. Stvar s dvostrukim difuzorima je savršen primjer toga.

Koliko dugo mislite nastaviti raditi ovim tempom?

Pedeset i šest čini se dosta, ali ne osjećam se drukčije nego prije 20 godina. Mislim da ću nastaviti sve dok... dok mi, pretpostavljam, ne kažu da odem! Mislim da nakon 65. vjerojatno neću htjeti raditi sve te stvari. Ako ništa drugo, vozači su toliko mladi, a iako se ja ne osjećam staro, vjerojatno me gledaju i kažu, "Stara budala, ne zna što govori, izgubio se." Viđao sam starije ljude na položajima i pomislio da im je pomalo prošlo vrijeme. Nadam se da o meni neće misliti na taj način.

Biti Charlie na mnogo je načina biti poput vrhunskog žonglera – jednostavno si ne može dopustiti da ispusti loptice.

Kada – ako i kada – napokon stane, FIA bi mogla shvatiti da će trebati dva ili tri čovjeka da popune njegovo mjesto. Ali F1 je jednostavno bila takva kada je Charlie prvi put stigao: jedan je čovjek radio mnogo različitih poslova kako bi bolidi vozili.

Mnogo je napredovao od automehaničara u autokrosu prije 40 godina. Živi u Monaku otkako je FIA tamo otvorila ured i upravo se preselio u novi stan – i pritom u duhu smanjenja troškova prepolovio račun za najamninu.

Svaki put kad prođe kroz nova ulazna vrata, podsjeti se na prošla vremena. Točno preko puta ulice je skroman mali hotel koji je koristila Brabhamova momčad kad je osvajala svjetska prvenstva.

Kad su Charlieju nedavno dva radnika uređivala novi stan, smjestio ih je tamo. Pobunili su se i iselili. Nije bilo prema njihovim standardima...

FO

SLIKE: LAT ARCHIVE

ROD NELSON
Šef operative
Odgovoran je za sve. Rod je najstariji inženjer i nadzire rad obaju bolida tijekom trkaćeg vikenda. Usko surađuje sa svima kako bi donio ispravne strateške odluke i zajamčio najbolju postavu vozila.

TONY ROSS
Rosbergov trkaći inženjer
Vozač i trkaći inženjer o planovima za strategiju utrke razgovaraju do samoga starta. Zajednički će se dogovoriti kako će Tony priopćiti Nicu o promjenama strategije – a da to ne uzbuni suparnike.

JONATHAN EDOLLS
Rosbergov podatkovni inženjer
Tijekom utrke podatkovni inženjer u stvarnom vremenu analizira vozačev učinak. On se zatim može usporediti s kolegom vozačem kako bi se ustanovilo gdje se vrijeme dobiva ili gubi, što se prosljeđuje trkaćem inženjeru.

NICO ROSBERG
Vozač

MARK BARNETT
Inženjer za strategiju
Jedno zaustavljanje, dva ili tri? Mark na stazu dolazi s nizom različitih simulacija strategije, o kojima se zatim raspravlja na sastanku. Konačna odluka o duljini prvog stinta mora se donijeti neposredno prije kvalifikacija.

GUNNAR DIECKHOFF
Voda skupine dobavljača motora
Najodgovorniji od devetorice koje Toyota šalje Williamsu na svaku veliku nagradu. Gunnar zna sve što se može znati o V8 motoru RVX-09, od podataka o hlađenju do prevaljene kilometraže.

NAJVAŽNIJI SASTANAK KOJEM NIKAD NEĆETE PRISUSTVOVATI

Nedjelja je ujutro Velike nagrade Turske i Williamsova momčad održava sastanak o strategiji utrke. Ali zašto je potrebno toliko ljudi? I o čemu oni, zapravo, raspravljaju?

RIJEČI TOM CLARKSON SLIKE GLENN DUNBAR/LAT



ANDREW MURDOCH
Nakajimin podatkovni inženjer
Na F1 bolidu ima više od 100 senzora, a svaki od njih u boks stalno šalje svoja mjerenja. Andrew analizira gomile podataka i izdvaja one najvažnije za trkaćeg inženjera, koji o njima razgovara s vozačem.

XEVI PUJOLAR
Nakajimin trkaći inženjer
Veza između Kazukija i konstruktorskog odjela. Xevi bilježi sve što se s Nakajiminim bolidom zbiva tijekom trkaćeg vikenda i, nakon razgovora s vozačem, odlučuje o najučinkovitijoj postavi.

PAUL JEPSON
Inženjer za kontrolne jedinice
Informatički guru trkaćeg tima, zadužen za programiranje upravljačke elektronike bolida. Ponajprije surađuje s partnerima za motor Toyotom i McLarenom, dobavljačima elektroničke kontrolne opreme.

KAZUKI NAKAJIMA
Vozač

JOHN RUSSELL
Sistemski inženjer
Veza između proizvodnog odjela, dizajnera i inženjera. Ako postoji problem s nekim dijelom, primjerice, John ga mora prepoznati i to priopćiti odgovarajućem odjelu kako bi se dio za iduće utrke popravio.

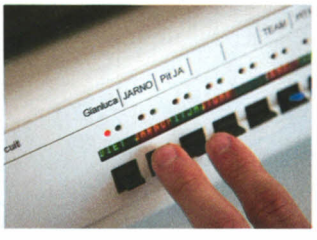
ENRICO BALBO
Trkaći aerodinamičar
Trkaće inženjere obavještava o postignućima u zračnom tunelu. FW31 u Istanbul Parku imaju nova prednja krila, pa je Enrico došao u Tursku kako bi njihov učinak odgovarao predviđanjima.

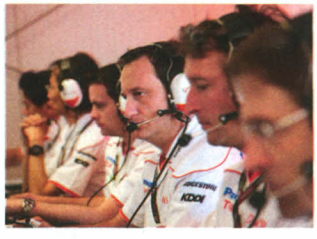
TIM NEWTON
Voditelj momčadi
Nazivaju ga "pružateljem usluga" momčadi, a zadužen je za nadzor logistike, od okupljanja osoblja i opreme do organiziranja prisutnosti odgovarajućih osoba na sastancima. "Moj je posao i da provjeravam žarulje", šali se Tim.

Znanstvenik i psiholog istodobno?! Nema te osobe u Formuli 1 koja u sebi mora objediniti dva toliko različita zanimanja. F1 Racing odlazi u Toyotinu garažu kako bi istražio najzamršeniji posao u pitlaneu.

KAKO IZGLEDA VIKEND TRKAĆEG INŽENJERA?








RIJEČI HANS SEEBERG SLIKE STEVE ETHERINGTON

"Što se, zaboga, dogodilo?"

To se moglo pročitati na svim licima u Toyotinoj garaži nakon, iskreno rečeno, katastrofalnih kvalifikacija u Monaku. Tišina je bila nekako mnogo glasnija od turiranja motora u susjednim boksovima dok su se Toyotini protivnici pripremali za Q2. Što se Toyotine momčadi tiče, oni su se morali suočiti s hirovitom nepredvidljivošću F1: na startu u Bahreinu prvi red, posljednji red dvije utrke kasnije.

U poboljšanom bolidu i s već glasovitom brzinom samo u jednom krugu kvalifikacija, Jarna Trullija su mnogi smatrali tajnim adutom u Monaku. Vlasnici kladionica širom svijeta sada se grohotom smiju.

U Bahreinu je Trulli iza sebe ostavio 19 bolida. Sada je taj bolid bio 19. na startu, potpuno nadmašen od strane svih konstruktora, pa čak i Force Indije.

Gianluca Pisanello, čovjek koji je odgovoran za Trullijev bolid, ipak nije izgubio smisao za ironiju. U njegovu poslu bolid za koji je zadužen može jedanput biti brz, a drugi put spor. U oba slučaja ne mora zapravo znati zašto. A to mu je samo polovica posla.

I tko bi poželio biti trkaći inženjer?



"Zamisli da voziš kvalifikacije i samo stisni gas. Kužiš?" Gianluca raspravlja s Jarnom o strategiji







Trkaći inženjer upravlja skupinom od 15 ljudi i svi bi trebali biti zadivljeni njegovim rješenjima...

Petak, 22. svibnja, 11 sati i 30 minuta, Toyotin motorhome u Monaku. Gianluca Pisanello, nasmiješeni i opušteni 37-godišnji Talijan raspravlja o svojoj neobičnoj ulozi. Za običnog obožavatelja F1 trkaći inženjer je onaj koji često u mikrofon viče "Daj gas! Daj gas!" kako bi iz vozača izvukao još koju desetinku (više o tome nešto kasnije).

Za zagriženog obožavatelja on je čovjek koji analizira gomile podataka u potrazi za tehničkom preciznošću nužnom za uspjeh. Trkaći inženjer je napola znanstvenik, a napola psiholog koji u djeliću sekunde donosi odluke o aerodinamici, a već u sljedećem balansira u delikatnoj umjetnosti rada sa suvremenim vozačem F1. Znanstvena strana posla sama po sebi je dovoljno složena...

"Moj posao je usklađivanje rada skupine od 15 mehaničara i inženjera koji se brinu o bolidu", rekao nam je Gianluca. "Trkaći inženjer je samo dio te skupine: tu je također elektroničar, zatim inženjer koji vodi brigu o motoru i inženjer zadužen za performanse – on je moja desna ruka i čovjek koji analizira sve podatke.

Ne smijemo zaboraviti inženjere koji se bave aerodinamikom i one zadužene za strategiju. Ja sam taj koji mora uskladiti rad svih tih ljudi kao i mehaničara, kako bi bolid bio što brži."

Zasad nam je prilično jasno. Međutim, za dostizanje ove naoko jednostavne tehničke "nirvane" mora se obaviti mnogo sastanaka. "Kad su europske utrke u pitanju, uobičajeno je da smo na odredištu već u srijedu kad mehaničari započinju završne radove na bolidu temeljene na dobivenim podacima", pojašnjava Gianluca.

"Nakon toga prikupljamo podatke o stvarima koje ne možemo unaprijed predvidjeti, primjerice vremenu. U petak ujutro u 8 sati, sat prije prvog treninga, izlazimo na stazu i dogovaramo se o tehničkim stvarima tako da se svi koji rade na bolidu mogu sastati i podnijeti izvješće o stanju bolida. I u konačnici, otprilike pola sata prije početka treninga stavljamo slušalice i započinjemo!" Gianluca se zahihotao. "Tu započinje vidljiviji dio posla."

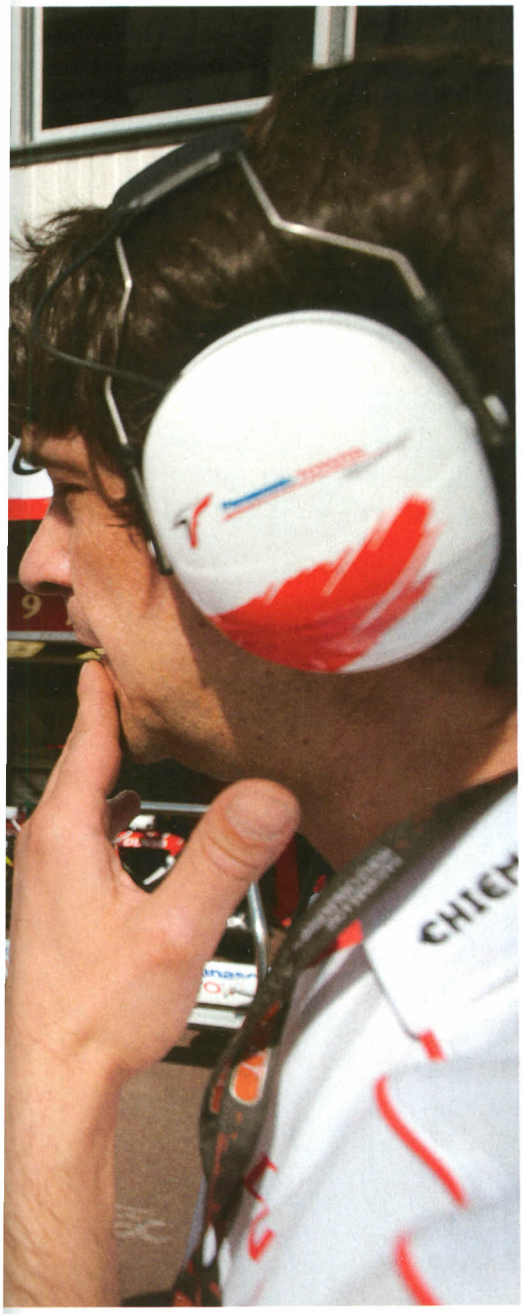
U trenutku kad Gianluca sjeda na pitwall sa slušalicama na ušima, prikovan uz mnoštvo TV zaslona s brojkama, grafovima, vremenima po sektorima i poretkom, pojavljuje se drugi vid ovog posla: munjevito razmišljanje. "Primam mnoštvo podataka", smije se. "Pola od momčadi, a pola od vozača. Problem je u tome što morate biti u stanju odjednom se nositi s mnoštvom podataka koji dolaze iz različitih izvora, selektirati ih, neke odbaciti ili ih kombinirati kako biste donijeli jednu munjevitu odluku... i nadati se da je ispravna."

"Smiješno je, ali po načinu na koji je vozač nešto rekao moraš znati što je zapravo mislio."

Svaki dio natjecateljskog vikenda mora biti točno osmišljen. "Pripreme za iduću utrku obično počinju po završetku prethodne", pojašnjava Gianluca. "Kad stignemo na utrku, moj prvi službeni susret s Jarnom predviđen je za 14 sati prvoga dana boravka i tada razmatramo osnovne postavke bolida s kojima ćemo početi utrku.

Tijekom vikenda održat ćemo nekoliko službenih zatvorenih sastanaka koji traju oko sat i pol – što ovisi od slučaja do slučaja. Ovisno o spremnosti bolida. Nekad se samo zaključamo u naš motorhome dok ne riješimo problem." Sigurno su u Monaku tamo proveli dosta vremena.

Za sport koji je tako neizbježno povezan s tehničkim savršenstvom, uloga trkaćeg inženjera zahtijeva veliku količinu nečega što nikakvo mnoštvo aerodinamičkih podataka ne može nadoknaditi: umjetnost upravljanja ljudskim



međusobno razumijete, to ste učinkovitiji. Dobri osobni odnosi također mogu poboljšati stvari. Vozač i njegov trkaći inženjer moraju usko surađivati. Ako se ne podnose, neće biti uspješni."

Takva bliska suradnja neizbježno znači da trkaći inženjer mora upoznati prirodu svojeg vozača. "Smiješno je, ali po načinu na koji se vozač izražava ili po izboru riječi morate znati što on zapravo misli", pojašnjava Gianluca.

"Često su poruke koje razmjenjujemo kodirane. Jarno može reći da bolid ima laganu stražnjicu ili da bježi preko nosa i mnogi drugi vozači koriste slične fraze, ali posao trkaćeg inženjera je da iz toga izvuče smisao. To ne možete pročitati ni u jednoj knjizi ili priručniku, ono što je za jednog vozača 'prelagana stražnjica', drugome to može značiti sasvim nešto drugo."

A i sami vozači su posebna priča.

Primjerice, Jarno Trulli je u svojoj 13. sezoni u F1 poznat po nekonzistentnosti; u jednom je krugu izvanredno brz, ali promjena samo jedne okolnosti može dovesti do pogoršavanja vremena. Mike Gascoyne, koji je prije surađivao s Trullijem u Jordanu, Renaultu i Toyoti, pojašnjava: "Uvijek sam tvrdio da je Jarno za desetinku brži od Alonsa. U jednom krugu najbrži je od svih koje sam dosad vidio, ali kad izgubi osjećaj za bolid, izgubi i ritam – i to mnogo više nego što bi trebalo."

Po Gianlucinu mišljenju za dobre međuljudske odnose ključno je povjerenje. "Osnovno pravilo je: nikad ne laži vozaču", rekao je i prvi se put uozbiljio. "Vozači nas preko radija neprekidno čuju kako vičemo: "Daj gas, daj gas!", to je

ći inženjeri tijekom natjecateljskog vikenda šeću sa svojim vozačima po stazi", pojašnjava Gianluca, "ali Jarno to voli obaviti sam. Ja stazu obiđem posebno. Da je riječ o potpuno novoj stazi, možda bismo to učinili zajedno.

Stvar je u tome što je Jarno u Formuli 1 već 13 godina. Zna što voli, a što ne."

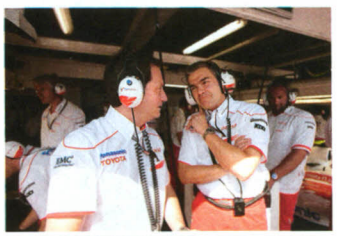
Nema složenijeg sporta na kugli zemaljskoj od Formule 1 i u skladu s tim nema nikakve sumnje da uloga trkaćeg inženjera uključuje i neka od najzamršenijih promišljanja.

Međutim, zahtijeva i neprekidno spajanje suprotnih filozofija: točnosti i hrabrosti, inženjerstva i čovječnosti – znanosti i umjetnosti, kako Gianluca voli reći. "Jedna od stvari u kojoj najviše uživam je upoznavanje najrazličitijih ljudi, a svakom od njih, bez obzira je li riječ o vozačima, mehaničarima, inženjerima ili vozačima kamiona, morate pristupiti na poseban način", razmišlja.

"Morate shvatiti kakvi su, kakva su im očekivanja i što ih pokreće. Posao trkaćeg inženjera uključuje i tehničku, organizacijsku i psihološku dimenziju – zato ga uvijek uspoređujem s bojnim poljem."

Također nas oduševljava i činjenica da su i pored svih tih tehničkih lukavština i neshvatljivo složenih dvostrukih difuzora najvažnije sposobnosti koje trkaći inženjer mora posjedovati one ljudske.

Svjedoci smo uloge Roba Smedleyja u Massinu meteorskom usponu prošle godine: je li bolid bio taj koji je gotovo učinio Massu svjetskim prvakom ili potpora briljantnog impresarija?










resursima. To se ne smije podcjenjivati ni na jednoj razini suvremenog sporta. I kako se preobrazba iste skupine Chelseajevih igrača pod palicom Guusa Hiddinka koji su tako jadno djelovali pod Philom Scolarijem ne može pripisati samo taktičkom oštroumlju, na isti način i trkaći inženjer u Formuli 1 pomaže vozaču u postizanju što boljih vremena bez i trunke tehnološke pomoći. Bliska suradnja te dvojice od životne je važnosti.

"To je uistinu od velike važnosti", – slaže se Gianluca. "F1 je vrlo stresno okružje i mnoge rasprave moraju biti kratke – dakle, što se bolje

najviše spominjana fraza u rječniku trkaćih inženjera. Međutim, na mjestima poput Monaka voze ludom brzinom po uskoj stazi – a ja sam taj koji im je pripremio bolid.

Povjerenje između vozača i njegovog trkaćeg inženjera ključni je čimbenik. I koristim li katkad trikove kako bi vozio brže?

Naravno! Iz Jarna moram izvući ono najbolje, ali nikad ne bih učinio nešto što bi uništilo povjerenje koje vlada među nama.

To je nemoguće."

Sve je to pitanje poznavanja iznimnih osobina svakog vozača i njihova poštivanja. "Mnogi trka-

"Posao mi je da u paketu optimiziram bolid i vozača", kaže Gianluca. "Mislim da ugađanjem bolida zaradite desetinku, a ugađanjem vozača i cijelu sekundu."

Sportom u kojem bolid katkad radi dobro, a katkad ne, kao što se Toyoti dogodilo u Monaku, vlada genijalno jednostavna filozofija: nasuprot milijunima eura u ova financijski osjetljiva vremena potrošenih na dizajniranje pametnih novih dijelova kako bi se zaradio djelić sekunde, ništa nije tako djelotvorno poput dobre stare ljudske motivacije.

A ona je besplatna. FO

MISLILI STE DA JE TEŠKO OSVOJITI SVJETSKU TITULU?



PROBAJTE JU OBRANITI

Lewis Hamilton nije jedini. Povijest pokazuje da su i velikani F1 poput Ascarija, Stewarta i Jima Clarka teško zadržavali uzlet nakon osvajanja najveće nagrade u automobilističkom sportu



2009.

RIJEČI PAUL FEARNLEY

Samo se smiješi Lewis. U dobrom si društvu. Alberto Ascari, Jack Brabham i Jim Clark zajedno su osvojili sedam naslova – i pretrpjeli iznimno neugodne padove kao aktualni svjetski prvaci. Zatim su tu Damon Hill, Mario Andretti i Jody Scheckter, koji su trpjeli zbog odlučnosti u zadržavanju svojih kruna. I ne zaboravimo podbačaje sezonu poslije prvaka Phil Hilla, Jacquesa Villeneuvea, serijskog gubitnika Nelsona Piqueta, Jackieja Stewarta, Nikija Laude, pa čak i Michaela Schumachera.

Hej, nitko nije rekao da će biti lako biti svjetski prvak – posebice ako se vaša momčad zalaže za velike promjene tehničkih propisa. To je zadesilo Ascarija, Brabhama i Clarka.

Zbog osjećaja da ga Enzo ne cijeni dovoljno i svjesnosti o Scuderijinom skorom padu, Ascari si je dopustio da 1954. prijeđe u Lanciju, na prvu sezonu 2,5-litrenih F1 bolida. Međutim, tehnički ambiciozan D50 patio je zbog kašnjenja, zbog čega je Ascari samo mogao vrtjeti prstima. Talijan je još uvijek bio brz, što je

SLIKE: STEVEN TEE/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES





1996. 1997.

Hill je 1996. osvojio osam velikih nagrada, uključujući VN Francuske (lijevo). No odustao je na zagrijavanju u prvoj utrci 1997.





1960. 1961.

Brabham je osvojio Veliku nagradu Francuske 1960., no 1961. nije bio u vrhu na istoj utrci.

dokazao na povremenim izletima u Maserati i Ferrari, kao i prvom startnom pozicijom i najbržim krugom u D50 na debiju u posljednjem dijelu sezone.

No sezona mu je donijela samo 1,14 boda: jedan bod za najbrži krug u Barceloni i 0,14 boda za dijeljenje najbržeg kruga u Silvestoneu sa još šestoricom.

Ascarijev pad od prvog do 25. mjesta nakon samo jedne sezone najveći je pad za jednog aktualnog prvaka. Njegova obrana za ovaj 'uspjeh' ističe da se natjecao u samo četiri od devet utrka, dok su Brabham i Clark sudjelovali u svima.

Godine 1960., nakon velikih izmjena na svom Cooperu, Brabham je osvojio pet uzastopnih velikih nagrada.

No 1961., usporen zbog smanjenja obujma motora na 1500 cm^3, osvojio je samo četiri boda – 90,7 posto manje u odnosu na prethodnu godinu – i pao za deset mjesta u poretku F1. Ta je promjena bila najavljena krajem 1958., no britanske su momčadi zabile glave u pijesak, a zatim galamile o organiziranju heretične 3-litarske formule. Utrke bi se vozile prema interkontinentalnim pravilima, ali dogovor je propao jer je Ferrari povukao svoju podršku – FOTA, zapiši to.

Enzo je izigrao garažiste, jer je znao da će njegovi F1 bolidi 1961. imati prednost u motorima, s V6 dovoljno snažnim da nadvladaju slabosti loše šasije.

Phil Hill imao je najviše koristi i postao svjetski prvak. No zbog odlaska osmorice nezadovoljnih ključnih ljudi iz Ferrarija, u kombinaciji s povećanjem snage i većom pouzdanošću britanskih V8 motora, 'Yankee prvak' pao je za pet mjesta 1962.

U 1961. osvojio je pet najboljih startnih pozicija; sada je, u prosjeku, startao deseti. Očajan, dopustio si je da ga privuku prebjezi iz Ferrarija i 1963. pridružio se njihovoj momčadi ATS. Njegova F1 karijera bila je praktično završena.

PAD PRVAKA

Obraniti svjetsku titulu uvijek je bilo teško, kao što pokazuje naša tablica. Ascariju, Scheckteru i Hillu bilo je mnogo gore nego Lewisu Hamiltonu 2009.

Vozač	Šampionska godina		Sezona poslije		Pad u postotku
	Sezona	Bodovi	Sezona	Bodovi	
Alberto Ascari	1953.	34,5	1954.	1,14	97,55 % (bruto)
Jack Brabham	1960.	43	1961.	4	90,7 %
Phil Hill	1961.	34 (38)	1962.	14	63,16 % (bruto)
Jim Clark	1965.	54	1966.	16	70,37 %
Jackie Stewart	1969.	63	1970.	25	60,32 %
Mario Andretti	1978.	64	1979.	14	78,13 %
Jody Scheckter	1979.	51 (60)	1980.	2	96,67 % (bruto)
Nelson Piquet	1981.	50	1982.	20	60 %
Nelson Piquet	1983.	59	1984.	29	50,85 %
Niki Lauda	1984.	72	1985.	14	80,56 %
Nelson Piquet	1987.	73 (76)	1988.	22	71,05 % (bruto)
Damon Hill	1996.	97	1997.	7	92,78 %
Jacques Villeneuve	1997.	81	1998.	21	74,07 %
Michael Schumacher	2004.	148	2005.	62	58,11 %

(Brojevi u zagradama označavaju ukupan broj bodova osvojenih u sezonama kada se za prvenstvo nisu računali svi osvojeni bodovi)



1979.: PRVAK



1980.: JODY, TKO?

Za razliku od njega, Clark je cvjetao. Lotusov šef Colin Chapman svoj je monokok 1962. oblikovao prema Škotovim uskim bokovima, usredotočio momčad na dostupnog genija i ugrabio povlastice. Ova je kombinacija bila dominantna u eri 1,5-litrenih motora. Godine 1965. pobijedili su na svakoj utrci koju su završili: na njih šest. No uspjesi su prestali 1966. uvođenjem 3-litrenih bolida. Clark, briljantni kvalifikant, obično se držao vanjske strane prvog startnog reda (uobičajeno tri-dva-tri), ali je natjeravanje 2-litrenog bolida cijelom utrkom ostavilo traga. Osvojio je 16 bodova – pad od 70,4 posto – devet od pobjede na Velikoj nagradi SAD-a kad je složeni 3-litarski H16 dovezao do jedine pobjede. Motor nije bio odgovor na njegove molitve; Cosworthov DFV jest.

Od 1968. do 1982., nadmoćnost i dostupnost DFV-a, uz manje stroge tehničke propise tog razdoblja, značilo je mnogo teže pogoditi pravo sjedalo u pravo vrijeme nego danas, kako su momčadi zablistale i potom nestale. "Momčadi su tada bile manje", kaže Jody Scheckter koji je 1980. doživio vrtoglavi pad sa svojim Ferrarijem s brojem jedan. "Ako je vaša momčad željela naslov prvaka, svu su pozornost posvetili tome i težnji za budućim uspjehom, dok su današnje momčadi dovoljno velike da posebna grupa ljudi radi na bolidu za iduću godinu. Iako je očigledno da im je ovosezonska velika promjena pravila stvorila probleme."

Kako bi se riješio taj problem, lov na sponzore postao je sve intenzivniji i sveobuhvatniji: više novca, više osoblja, više istraživanja i razvoja, manje fluktuacija. U 30-godišnjem razdoblju to je dovelo do 1000 snažnih F1 vojski i kulminiralo s pet uzastopnih Schumacherovih naslova prvaka u Ferrariju. Povijest, međutim, dokazuje da će i neslomljiva carstva na kraju pasti.

Godine 2005. zabrana promjena guma nakon kvalifikacija i tijekom utrke uzrokovala je Bridgestoneu i Schumacheru gubitak potpune kontrole: 62 boda, jedna pobjeda (u utrci gdje nijedan bolid na Michelinovim gumama nije startao), jedna prva startna pozicija i tri najbrža kruga zvuče dobro, sve dok se ne prisjetite 148 bodova, 13 pobjeda, osam prvih startnih pozicija i najbržih krugova 2004. kad je Michael osvojio naslov.

Prednost (nedostatak) uzrokovan gumama nije ništa novo, no broj dijelova u momčadskim nadgrađima s vremenom se povećavao, što od njih zahtijeva da budu imuni i neopterećeni vanjskim



1969. **1970.**

Godine 1969. Stewart je osvojio šest utrka, a iduća sezona bila je obilježena odustajanjima.



2004. **2005.**

Schumacher je 2004. bio nezaustavljiv, ali 2005. pobijedio je samo jednom na kontroverznoj VN SAD-a.

utjecajima, svaki sa svojim težnjama i planovima. Jackie Stewart, prototip modernog vozača, bio je prvi prvak koji je patio na taj način. Kada je Matru kupila Simca u vlasništvu Chryslera, rečeno mu je da će 1970. umjesto Fordovog DFV-a, koristiti Matrin V12.

Ne želeći se odvojiti od Plavog ovala, Stewart je morao zamijeniti voljeni MS80 s neisprobanim novim Marchom 701; donio mu je samo jednu pobjedu, u usporedbi sa šest iz 1969.

"Bilo je to vrlo razočaravajuće. Bilo je to moje prvo iskustvo kao svjetskog prvaka", kaže Stewart. "Oko vas uvijek ima ljudi, navaljuju i guraju se. To je iskustvo kojem se teško prilagoditi kad sve ide dobro; iznimno teško kad ne ide. Kroz to upravo prolazi Lewis."

Dvadeset i sedam godina nakon Stewartova razočaranja, nova Renaultova odluka da povuče opskrbu motorima nakon što su pomogli Williamsu doći do petog konstruktorskog naslova u šest godina, natjerala je svjetskog prvaka Jacquesa Villeneuvea da se u 1998. bori s kupljenim V10 motorom, što ga je stajalo pet mjesta niže na startu i 60 osvojenih bodova manje.

No momčadi se i same mogu spotaknuti. Godine 1978 inovativni Lotus naglo je promijenio mišljenje – ovaj put o modelu 79, u kojem je Andretti skupio pet pobjeda, sedam najboljih startnih pozicija i osvojio titulu prvaka.

Bio je čvrsta osnova koju je trebalo nadograđivati, no Chapman ga je pokušao koristiti kao trampolin. Model 80 (izvorno) bez krila pokazao se prevelikim korakom i odbačen je nakon četiri nastupa u sredini sezone 1979.

Ironično, njime je Mario ostvario najbolji rezultat te godine, treće mjesto u Španjolskoj, u sezoni koja mu je donijela samo 14 bodova i deset odustajanja – šest više nego 1979.

Osim ako niste Nick Heidfeld, pouzdanost pati i pogreške se skupljaju kad pokušavate izaći iz blata sredine poretka. Vozači će vam reći da su njihove pobjede često bile najlakše utrke.

Scheckter nije drukčiji. Bilo je i boljih natjecatelja od ovog snažnog Južnoafrikanca. Njegov naslov iz 1979. bio je trijumf volje i oportunizma nad bržim momčadskim kolegom Gillesom Villeneuveom, no 1980. skupio je jedva dva boda u odnosu na Villeneuveovih šest u nekonkurentnom T5 i ubilježio svoju jedinu utrku u F1 gdje se nije kvalificirao. Otišao je nakon sljedeće utrke. "Kažu da se nisam trudio jer sam bio blizu mirovini [objavljena sredinom sezone]", kaže Scheckter. „A ipak sam se kotačima sudario s drugim bolidom – nalik onome što je ubilo Gillesa [1982.] – tijekom treninga u Kanadi jer sam se očajnički želio kvalificirati. Nakon toga bio sam iznimno uznemiren.

Mislim da se moj stav nije promijenio. Na stazi, na testiranju, treningu ili na utrci, osjećao sam da dajem sve od sebe kao i uvijek. Ali prestao sam se buditi razmišljajući o preupravljanju ili podupravljanju. Stoga se možda moj stav podsvjesno promijenio. Možda ste, kad osvojite titulu, mnogo opušteniji kod takvih stvari. Kad smo kod toga, osvajanje titule zaista sam osjetio tek 10 do 15 godina kasnije."

Kao i danas, 1980. bilo je mnogo političke borbe – Max i Bernie su se otvoreno sukobili s Balestreom – a Scheckter, predsjednik Udruge vozača, bio je između njih.

"Da, ali to nije bilo usmjereno izravno na mene", kaže. "Nisam mogao trpjeti takve nepravde kakve je Lewis morao. Mogu razumjeti zašto se osjeća loše zbog svega: briljantan je vozač, uzbudljivo ga je gledati, dobar je za F1, a opet ga 'ubijaju'. Prešao je granicu u Australiji, no inače bio je savršen džentlmen. Ja bih rekao mnogo gore stvari nego što je to Lewis učinio."

Lauda i Piquet (triput) bili su sljedeći prvaci iz 1980-ih koji su morali patiti – ali ne poput Damona Hilla u Arrowsu – zbog promjenjive F1 sreće za vrijeme tih vrlo burnih razmirica između FISA-e i FOCA-e i turbo tranzicije.

Sve je bilo u redu dok Piquet Williams nije zamijenio Lotusom (za koji se još uvijek smatralo da je vrhunska momčadi, iako su bili u blagom padu) nakon što ih je optužio da se 'ne trude'. Za vašu je reputaciju bolje imati velik pad u očito bezvrijednom bolidu, nego manji neuspjeh u dobrom.

Hillov iznenađujući izbor Arrows-Yamaha-Bridgestonea za 1997. imao je svijetle trenutke: prisjetite se onog prolaska Schumachera i gubitka pobjede u posljednjem krugu u Mađarskoj. No zaustavljanje u krugu za zagrijavanje na prvoj velikoj nagradi sezone upozorilo je i njega i javnost što svjetski prvak nakon Williamsa zapravo može očekivati. Ta je sezona Damona stajala 90 bodova, 11 mjesta na startnom poretku (1996. nikad nije bio dalje od prvog reda) i prvenstva. Njegov je ugled, međutim, ostao neokaljan.

Pa gdje sve ovo stavlja Lewisa? U usporedbi s istim razdobljem prošle godine, nakon sedam utrka, devet je mjesta dalje na startnom poretku, a bodovi su mu se smanjili za 76,3 posto. To ga postavlja između Andrettija i Phila Hilla u ovoj 'zabavi gubitnika.' Prognoze nagovještaju da će ove sezone osvojiti otprilike 30 bodova i završiti ukupno osmi.

No mnogo važnije od ovih iznimno spekulativnih statističkih predviđanja su te neistine, proklete neistine iz Australije. Hamilton ima talent za prebroditi ovo, trudi se jako kao i uvijek, a jednako kao i Scheckteru i Hillu, Clarku i Stewartu, poštovanje prema kolegama je ključ svakog povratka, na stazi i uz nju, sada i u budućnosti. "Kad sam prvi put bio svjetski prvak, bio sam u šestoj godini u F1, pa sam imao više iskustva od Lewisa", kaže Stewart. "Poput njega, imao sam dobru prvu godinu (1965.), no druga i treća bile su prava borba i doživio sam razna razočaranja. Nije lako, no morate se nastaviti truditi, zadržati momčadski duh, provoditi još više vremena s vašim mehaničarima, ne razgovarati svisoka prečesto i naučiti primati udarce. Takav profil, vaša reputacija, vaše ponašanje, vaša uglađenost – oni su važni.

"Ovo je najvažnija sezona Lewisove F1 karijere. Ja imam filozofiju: najprije trebate iskustvo; iskustvom dolazi znanje, a nakon znanja slijedi mudrost. Ovo u ni u kojem smislu nije kritika, ali to je nešto što ne možete napraviti za pet minuta. Lewis je mlad dečko, nemojte to zaboraviti. Ali vratit će se."

Scheckter: "Da, teške sezone vas očvrsnu. Pogledajte Jensona Buttona..." FO

"Lewis je mlad dečko, nemojte to zaboraviti. Ali vratit će se." Jackie Stewart

SLIKE: LAT ARCHIVE; GETTY IMAGES; SUTTON IMAGES


J. ALESI
Marlboro
FIAT
PIONEER

"Bili smo posljednja generacija koja se znala dobro zabavljati. Danas kad vidim vozače Formule 1 za pokerskim stolom, jednostavno ga poželim prevrnuti. To ne smatram zabavom."

Godine nisu smekšale Jeana Alesija. On je još uvijek zaljubljenik u Formulu 1 kao što je oduvijek i bio. No, iako je osvojio samo jednu veliku nagradu, mnogo je više pridonio sportu svojom nepredvidljivom genijalnošću...

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE BEN WRIGHT

Dok se vozimo njegovim autom preko rijeke Rhone, prema njegovom domu u Avignonu, Jean Alesi u pravom me raspoloženju turističkoga vodiča uzbuđeno upitao: "Jeste li znali da je ovuda nekada prolazila granica između Francuske i Italije?". Grad je, znate, pripadao papi od početka 14. stoljeća do nedugo nakon Francuske revolucije – ta se podjela očituje i u Alesijevom francusko-talijanskom podrijetlu.

Ovoga je ljeta dvadeseta godišnjica otkad se Jean Alesi, zajedno sa Tyrrellom, iznenadno pojavio na prizorištu Formule 1, vozeći nevjerojatnom brzinom i uz zapanjujuć nadzor. Njegov vođa momčadi u Formuli 3000 Eddie Jordan samouvjereno ga je tjerao naprijed te se čak kladio s Kenom Tyrrellom da će njegov štićenik biti bolji od iskusnijeg člana momčadi Jonathana Palmera. Alesi je bio začuđen, no njegova je utrka na stazi Paul Ricard pokazala da je Jordan bio u pravu. Bez obzira na to, francuski Sicilijanac ipak nikada nije uspio pretvoriti svoj urođeni talent u vještinu koja bi mu donijela pobjede na utrkama. Djelomičan razlog tome bila je i tehnička oprema s kojom je raspolagao, a dijelom je nešto na njemu navodilo na pomisao kako mu je draži slavan poraz negoli pirova pobjeda. Svojim je stavom privlačio ljude sklonije romantici, no je li ga to sedam godina kasnije pretvorilo u frustriranog bivšeg vozača Formule 1?

Vaša je karijera u Formuli 1 spektakularno započela s Tyrrellom 1989. na Velikoj nagradi Francuske...

U petak ujutro na Velikoj nagradi prvi sam put upalio motor. Najljepši trenutak bio je u redu, čekajući da se upali zeleno svjetlo. Mogao sam vidjeti Sennu, Mansella, Prosta, Bergera, Piqueta... tjedan dana ranije gledao sam ih na televiziji!

Može li vozač u svojoj prvoj sezoni tako nešto postići danas?

Danas se to ne može dogoditi. Zamjenjivao sam Alboreta kad su mi rekli: "Samo prođi kvalifikacije." Bio sam šokiran: dali su mi svoj bolid na raspolaganje, no smatrali su da neću proći ni kvalifikacije. To me jako razljutilo. Bio sam sedmi na kraju prvoga dana. Nisam se uspio

tako dobro kvalificirati jer sam s novim gumama naletio na gužvu u svom krugu. Krenuo sam sa šesnaestoga mjesta i uspio završiti utrku na četvrtome mjestu. Bilo je sjajno.

Kako su se drugi vozači odnosili prema vama?

Nelson Piquet odmah je došao do mene i pozvao brata i mene na ručak. Bio sam zaprepašten. No, prve dvije godine cijelo sam vrijeme proveo s njime te smo svugdje zajedno putovali.

Što nam možete reći o onome danu 1990. u Phoenixu kad ste završili na drugome mjestu iza Senne, a vodili ste utrku?

Prvo što se sjećam je dolazak u hotel "The Phoenician" u Alfi Spideru s bratom Joséom. Ron Dennis i Gerhard Berger pretekli su nas i poštrcali vodom iz perača vjetrobrana. Nakon toga, u hotelu su zapriječili put vozilu za golf koje je straga imalo veliki sanduk pun leda. Uzeli su led i jednostavno ga ispraznili u naš auto. Možete li zamisliti? Bila je to prva utrka moje prve cijele sezone u Formuli 1 i jedino što sam mislio je da su svi ludi.

Kakav je osjećaj utrkivati se zajedno sa Sennom "kotač uz kotač"? Jeste li bili potpuno usredotočeni na utrku ili je jedan dio vas mislio, "O moj Bože, utrkujem se sa Ayrtonom Sennom?"

Ne, nisam tako mislio jer je staza takva da ste uvijek sami. Vidio sam što piše na ploči, ali me za to nije bilo briga; želio sam biti što brži. U jednom sam trenutku ugledao crvenu točkicu u svojim retrovizorima. Kada mi se počela približavati, počeo sam se smijati i rekao sam sâm sebi: "Samo dođi, pokazat ću ti." Sve sam kasnije i kasnije kočio, znao sam da mi je na repu, ali me nije mogao proći. U jednom se trenutku opasno približio i znao sam da će nešto pokušati. Kasno sam kočio, ali svejedno me prestigao; znao sam da neće uspjeti, pa sam mu prišao s unutarnje strane. Bio sam jako uzbuđen i jednostavno sam u tome uživao.

Što je Senna rekao kasnije?

Bio je vrlo izravan. Pitao je: "Kako to da si tako brz?" Onda mi je rekao kako bismo mogli opasno konkurirati u Monaku. Bio sam jako uzbuđen i svim sam novinarima poručio kako ću pobijediti u Monaku. Ken Tyrrell se uplašio i rekao: "Jeane, ne želim te posjetiti u bolnici. Ako utrka u Monaku prođe dobro, to je super, samo nemoj otići tamo uvjeren da ćeš pobijediti." Odgovorio sam: "Baš me briga Kene, želim pobijediti, želim pobijediti!"

Kako to da ste bili tako brzi s Tyrrellom?

Bilo je to razdoblje kad smo imali V8, V10 i V12 motore i kad smo samo jednom točili gorivo. Bilo je trenutaka u utrci kad si imao veliku prednost pred ostalim bolidima. Na početku sam sasvim sigurno imao najbolji bolid – bio je 25 do 30 kg lakši od ostalih. No, kako se gorivo trošilo, ostali su me vozači počeli sustizati.

Godine 1990. imao si pripremljena tri ugovora za sljedeću godinu, i to s Williamsom, Tyrrellom i Ferrarijem...

Prvi put kada su me predstavnici Ferrarija kontaktirali, odbio sam ih jer sam imao predugovor s Frankom Williamsom. Kad sam ga potpisao, mislio sam da je neraskidiv. Frank je rekao: "Moramo sastaviti predugovor, ali to nije pravi predugovor. Želim tebe, želim da voziš za mene." Ugovor je nalagao da se to mora objaviti do Velike nagrade Francuske, no do tada je već pregovarao i sa Sennom. U mojem je ugovoru pisalo da ću biti njihov prvi vozač, tako da je znao da će biti problema. Stavio me na čekanje i rekao da ćemo pričekati do rujna. No, nisam želio čekati tako dugo, jer ako se predugovor ne ostvari u rujnu, ne bih mogao preći u vrhunsku momčad. Forsirao sam to pitanje i rekao mu da ako ne objavi dogovor na sljedećoj utrci, otići ću u drugu momčad. Odgovorio je: "Ferrari te želi." Rekao sam da nije važno tko me želi, samo da se objavi dogovor. A on je odbio.



Svi vole borce, ali Alesi je većinu vremena u Ferrariju proveo boreći se s ne baš dobrim bolidom – poput ovoga iz 1993.

Zbog toga ste potpisali ugovor za Ferrari?

Do sljedeće utrke imao sam pripremljen ugovor za Ferrari, ali ga još nisam potpisao. Otišao sam posjetiti Franka u njegov kamper i rekao mu: "Frank, pogledaj ovo. Ako potpišem, gotovo je." On je odgovorio: "Ne, imaš ugovor sa mnom." Preklinjao sam ga, odbio je, potpisao sam ugovor pred njim i otišao u Ferrari. No, ono što nitko ne zna jest da su Flavio i Nelson sastavili moj ugovor s Ferrarijem jer nisam imao dovoljno hrabrosti da zatražim novac ili stvari poput službenog auta. Bio bih vozio besplatno, ali mi je Nelson rekao da tražim F40, a kad sam predao ugovor Ferrariju, rekli su mi: "Nije loše za početnika!"

Propustili ste Williamsove najuspješnije godine. Žalite li zbog te odluke?

Ne! Zašto i bih? Ne žalim ni za čime, iako bih bio uspješniji.

Na koji vam se način život promijenio kad ste postali vozačem Ferrarija?

Ništa se zapravo nije promijenilo. Kad sam bio u Avignonu, živio sam s roditeljima; uopće nisam promijenio način života. No, sve se drugo jako promijenilo.

Imali ste poseban odnos s navijačima: jednom su u Monzi imali transparent na kojem je pisalo: "Jedan Alesi vrijedi 100 Schumachera"...

Uvijek sam bio veoma blizak s obožavateljima. Jednom sam prilikom izašao iz bolida tijekom trening utrke u Imoli i neki je gledatelj uzviknuo: "Idi kući Alesi!" Preskočio sam zid, otišao do ograde i uzviknuo: "Tko je to rekao?" Mnogo je obožavatelja prstom uprlo na tog muškarca, pa sam s njim popričao. Takva vrsta odnosa više ne postoji – i nama to nedostaje.

Što mislite o tome kada čujete kako današnji vozači zahvaljuju svojim sponzorima?

Nije to njihova krivnja, takav je sustav. Na trkalištu u Monzi bilo je ljudi koji su se vješali o ograde gledajući u paddock. Onda su jedne godine ograde prekrili pločama pa gledatelji nisu više mogli gledati unutra. Otišao sam posjetiti Pasqualea (Lattuneddua, upravitelja paddocka) i rekao mu: "Koji vam je vrag? Što radite?" Ne mislim da su vozači odgovorni: oni ne žele biti izbačeni iz momčadi, zato rade ono što im se kaže.

Biste li se mogli nositi s takvim sustavom?

Pokušao bih raditi ono što mi kažu, ali u jednom će trenutku narav prevladati. Pokušaš se kontrolirati, ali u jednom trenutku jednostavno planeš...

Godine 1991. vaš vozački kolega u Ferrariju bio je Alain Prost, najveći francuski vozač Formule 1. Kako ste se osjećali kad ste se pridružili njegovoj momčadi?

Imao sam sreće što je on bio moj kolega, ali nismo uspostavili radni odnos. Bila je to godina kad Ferrari nije imao dobre rezultate, pa sam se jako trudio shvatiti što trebamo učiniti kako bismo popravili situaciju.

Nakon jako loše 1992., momčadi se 1993. pridružio Gerhard Berger. Kad ste otkrili da je on prvi vozač, je li istina da ste plačući nazvali šefa momčadi Nikija Laudu?

Čak i kad bolid nije ostvarivao velike rezultate, trudio sam se koliko sam god mogao. Kad je Gerhard postao prvim vozačem, razljutio sam se jer sam duboko u sebi znao da sam bolji. Trebalo je neko vrijeme da shvate da sam jednako dobar, a bio sam i u prednosti jer sam znao talijanski, a on nije.



"Vidio sam P1 na ploči i počeo plakati... još tri kruga, još dva i, naposlijetku, pobjeda"



Uza sve to, Gerhard je bio Austrijanac, kao što je bio i Lauda, šef momčadi...

Točno. Gerhard je bio poznat po svojim diplomatskim odgovorima, ali nikad po podmuklosti. Mudro je pristupao problemima i od njega sam mnogo naučio, što je razlog zašto smo i dan-danas prijatelji. Nije bio podao. Bio sam vrlo iskren prema njemu, nisam ništa skrivao, a on se na isti način odnosio prema meni.

Berger je osvojio utrku za Ferrari 1994., ali ti to nisi uspio do 1995., kad si prvi put pobijedio u Montrealu i to na svoj rođendan. Možeš li opisati taj dan?

Bio sam drugi u utrci kad sam deset krugova prije završetka primijetio nekakvo kretanje na tribinama. U tom sam trenutku već bio prošao boksove tako da nisam znao što se događa. Upravo je tada moj inženjer rekao: "Michael se zaustavio." Vidio sam P1 na ploči i u tom sam trenutku počeo plakati. Oči su mi suzile, a povjetarac mi je puhao u kacigu jer mi je vizir, kao i uvijek, bio malo podignut. Bio sam na granici, pa sam sâm sebi rekao kako se trebam koncentrirati. Posljednje sam krugove vozio prilično oprezno. Imali smo malo goriva, pa sam neprestance pitao slažu li se oni s takvom vožnjom, a oni su odgovorili potvrdno. Još tri kruga, dva kruga i, konačno, pobjeda.

Nakon toliko vremena je li to bio uspjeh sam po sebi – ili nešto što ste željeli konačno iskusiti?

Jedino na što sam mislio bilo je: "Pobijedio sam, uspio sam!" Nisam odustao nakon toga, ali pet sam utrka završio na drugome mjestu, nisam ih osvojio, iako sam duboko u sebi već osjećao da sam pobijedio. No, nisam službeno pobijedio, a onda sam to konačno uspio.

Do tada je Schumacher s Ferrarijem već potpisao ugovor za 1996., zar ne?

Nakon što sam pobijedio u Kanadi, talijanski su mediji počeli pisati kako Ferrari sprema ugovor za Michaela. Nazvao sam Jeana Todta i upitao ga: "Zar Michael dolazi?" Rekao je da ne dolazi i da razgovaram sa Montezemolom. Nazvao sam l'Avvocata, a on je rekao: "Uvjeravam te da ne dolazi, upravo pišem pismo talijanskim medijima u kojem im poručujem da prestanu." Poslije toga nazvao sam Flavija i pitao ga: "Možeš li mi učiniti uslugu? Razmišlja li Michael o dolasku u Ferrari?" On je odgovorio: "Apsolutno, ugovor je sastavljen." Michael je potpisao ugovor nakon Velike nagrade Velike Britanije na jahti Giannija Agnellija. U to sam vrijeme bio u Tokiju, pa sam, nakon što sam se vratio, rekao Todtu: "Zašto nisam ništa čuo o svojem ugovoru?" Rekao je da moram popričati s Montezemolom. No, Flavio mi je ispričao što se zapravo događa. Onog trenutka kad je Michael potpisao ugovor, Briatore je želio da vozim za Benetton.

Benettonova je momčad bila manja u odnosu na Ferrarijevu. Kakva je to bila momčad nakon Maranella?

U toj sam se momčadi dobro osjećao i imao sam odličan odnos sa svojim prvim inženjerom Patom Symondsom. No, problem je bio što se Benetton potpuno povukao s utrka. Osvojili su svjetsko prvenstvo, zatim je Michael otišao, i to je za njih bio veliki udarac. Tada se Ross (Brawn) počeo svađati sa Flaviom, pa je i on otišao, kao što je to učinio i Rory (Byrne). Problem je s Flaviom što on ne želi priznati kad nešto nije u redu. Iako nisu imali dovoljan broj ljudi da poboljšaju bolide, želio je pokazati da svejedno to mogu učiniti.

Spominje se i poznati incident u Melbourneu 1997. kada vam je ponestalo goriva premda vas je momčad zvala u boks...

Sjećam se svake sekunde jer me je bilo tako sram. To me i jako ljuti, jer kako netko može biti tako glup i pomisliti da može voziti bez goriva? Bio sam iza Häkkinena, ali nisam ga mogao proći, pa sam mislio da ću to moći učiniti kad on bude u boksu. Čim je on došao u boks, stavili su natpis "BOKS" na ploču, ali ja ga nisam primijetio jer sam prebacivao u sedmu pa sam gledao ploču s instrumentima i stazu. Usto, radio nije funkcionirao: čuli su se samo šumovi. U drugom su mi krugu mahali pločom i tek sam onda shvatio o čemu je riječ, ali nisam se vratio. Kada se bolid zaustavio, uključivao sam i isključivao radio, i onda je proradio...

Što je nakon utrke rekao Flavio?

Samo je pitao što se dogodilo, a ja sam mu odgovorio da je radio bio pokvaren i da sam vidio ploču samo kad su njome mahali preda mnom. No, na televiziji je rekao da to nije uspio razumjeti jer sam u bolidu imao mjerač goriva poput onoga u automobilu – što nije bilo točno – pa sam mogao primijetiti da ostajem bez goriva. Pred njim sam ispao prava budala, a moj mi se trkaći inženjer obraćao kao da sam najveći idiot na svijetu. To me zaista šokiralo i ponukalo da shvatim kako nema međusobnog poštovanja u momčadi. Moj me inženjer nije poštovao. Od tog trenutka nadalje, mogao sam bilo što voziti, ali nisam želio voziti za njih.

Usprkos tome, ipak ste vi i Gerhard bili poznati po svojim nestašlucima i podvizima...

Dosta smo toga priredili u Benettonu. Gerhard je na svojoj posljednjoj utrci u Jerezu 1997., u subotu navečer održao zabavu u Berniejevom motorhomeu. Svoju sam putovnicu držao u džepu, a kada ju je on ugledao, zgrabio ju je iz moga džepa i poderao. Bio sam bijesan, ali sam popio piće i otišao. Tada sam ga na kraju parkirališta pričekao u svojem autu, s ugašenim svjetlima. Gerhard je izašao za otprilike jedan sat. Dok je izlazio s parkirnog mjesta, upalio sam motor i dao gas. Tada sam upalio svjetla i vrata njegovog auta s udario vom snagom. Bum! Skoro se prevrnuo, ali nije imao pojma što se događa. Zatim je odjurio ganjajući me, no krivo je skrenuo i stigao do ulaznih vrata: okrenuo se pod ručnom, a ja sam ponovno lagano udario stražnji dio njegova auta – bum! Tada je konačno shvatio da sam ga to ja udario. Vozio je do hotela, a ja sam ga ponovno ganjao. Iduće jutro otišli smo do trkališta i oboje smo se sramili jer su oba auta bila potpuno uništena. Ni jednu riječ nismo progovorili.

Je li vaš naraštaj bio posljednji koji se u Formuli 1 dobro zabavljao?

Mislim da jest – odnosno, bili smo posljednji naraštaj koji se znao dobro zabavljati. Danas kad vidim vozače Formule 1 za pokerskim stolom, jednostavno ga poželim prevrnuti. To nije zabava.

Tijekom vaše karijere uživali ste dokazujući drugima da nemaju pravo...

Točno. Duboko u sebi vjerujem u nešto i to ne mijenjam. Ako netko kaže nešto suprotno što me smeta ili me iznenadi, pomislim "zašto su to rekli?" ili "zašto imaju takav stav?" i pokušam odgovoriti.

Što biste poručili ljudima koji vjeruju da ste mogli postati mnogo boljim vozačem da ste barem malo više nadzirali svoju narav tijekom vožnje?

Način na koji sam pristupao utrkama na početku svoje karijere nije se pokazao najboljim. Bolidi su bili krhki, pa se vrlo važnim smatralo iskustvo. Mislim da bih danas bolje vozio da sam vozač Formule 1 jer je to čisto utrkivanje. No, ono u čemu sam uživao je testiranje krajnjih granica bolida i posjedovanje kontrole. Ako je bolid klizio, kontrolirao sam ga, ako sam spojku pritisnuo prerano, opet sam ga kontrolirao. Danas se tako više ne može voziti.

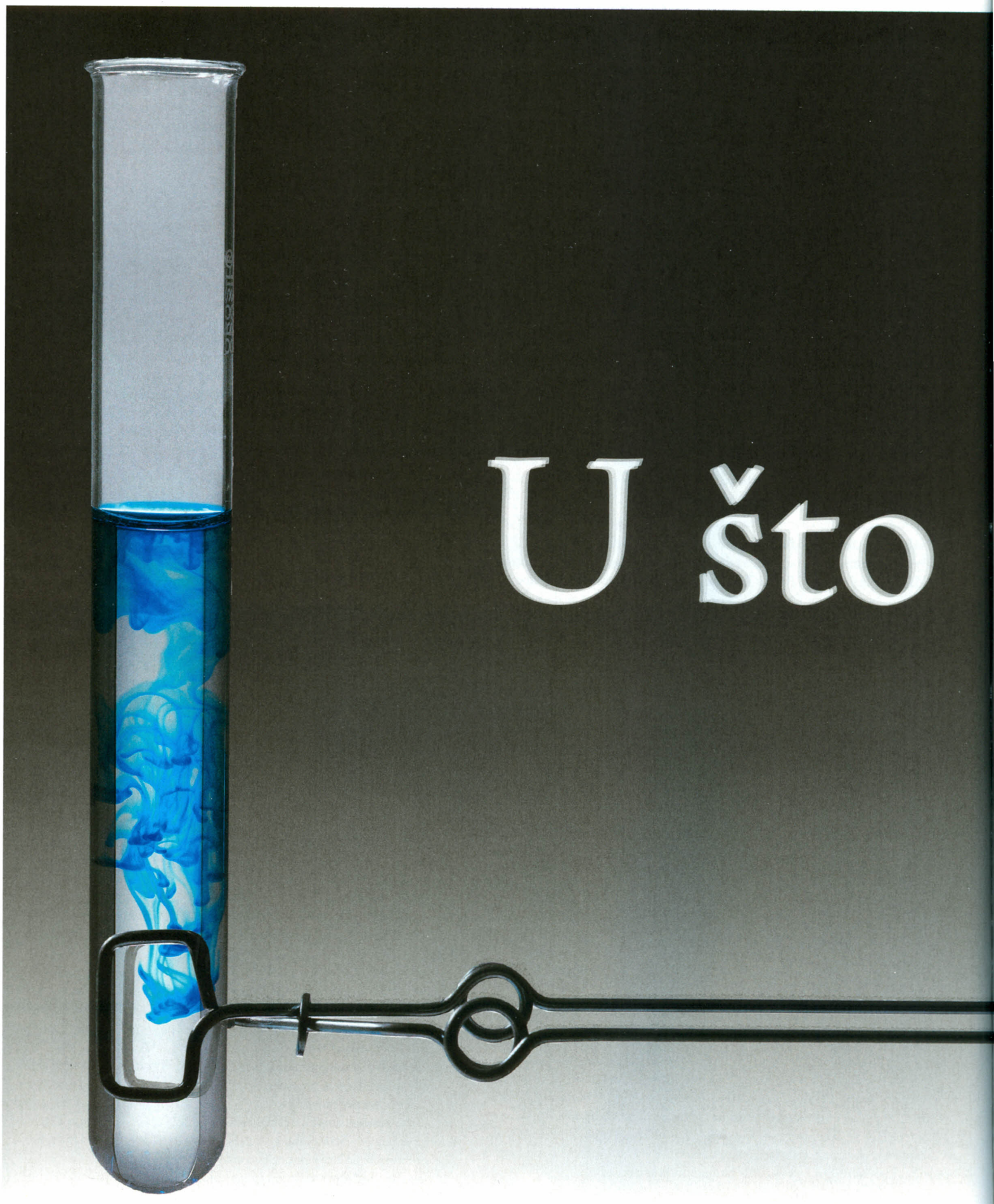
Jasnoća Alesijeva stava prema Formuli 1 i dalje se ne mijenja. Može zvučati naivno, no riječ je o životnom stavu kojem je on ostao dosljedan. "Odustao sam iz vodstva utrke u Monzi, a kada sam napustio trkalište, ljudi su me dočekivali plačući", rekao je Alesi smijući se nostalgično.

Kao što i sam kaže, postaje jasnim da mu je povezanost s obožavateljima značila gotovo jednako koliko i sama pobjeda. Formula 1 se u posljednja dva desetljeća, od debija Jeana Alesija, promijenila gotovo do nepreporoznatljivosti.

Usprkos tome, navijači su još uvijek opčinjeni istom stvari: junacima koji otvoreno iskazuju svoje osjećaje i koji dopuštaju da njihova vožnja govori u njihovo ime. Još se uvijek o tom sportu može mnogo više reći negoli što pokazuju statistike. Ovdje je riječ o vozaču utrka koji nije mario za slavu njegova poziva; o nasljedniku odavno zastarjele tradicije sportskog duha.

Povrh svega, Alesi je unio dah vještine i nadahnuća u znanost Formule 1 – bila je to ona nepredvidljivost koja je podrazumijevala ili osvajanje velike nagrade u punom sjaju ili neslavno povlačenje u oblaku prašine, a sam Alesi zaključuje: "Strastveno sam pristupao vožnji." Obožavatelji su bili svjesni da je vozač za volanom Ferrarija 27 njihova srodna duša.

Mnogo se toga može iščitati i iz podatka da Alesi u svojoj radnoj sobi posjeduje srebrni pladanj s ugraviranim natpisom Bernieja Ecclestonea na kojem se Bernie naziva Alesijevim "najvjernijim navijačem". To je uistinu veliko priznanje. FO



U što

Pa tek je svanulo! želite da se popišam!?!?

SVE O BORBI PROTIV DOPINGA U F1

Svijet sporta troši milijune na borbu protiv zloporabe droga. I zašto, dakle, u Formuli 1, jednom od najnaprednijih svjetskih sportova, još uvijek razmišljaju na način ...brigo moja, prijeđi na drugoga...?

RIJEČI BRADLEY LORD

Tuđa mudrost može biti vrlo opasna, s obzirom da u svijetu prevladava mišljenje da F1 nema nikakve veze s dopingom. Naravno, kasnih tridesetih godina prošloga stoljeća poznati automobilist Achille Varzi bio je slavan po svojoj ovisnosti o morfiju; i dan danas kruže priče o vozačima relija i utrka izdržljivosti koji su rabili stimulanse, a bilo je i nekih priča da je i sam slavni Fangio u vrućim uvjetima pribjegavao malim farmaceutskim trikovima. Međutim, posljednji pozitivni test na doping u F1 dogodio se još tamo 1995. i to samo zato što su Rubens Barrichello i Max Papis nehotice popili

SLIKE: GETTY IMAGES

osvježavajuće napitke koji su sadržavali zabranjene sastojke.

Međutim, nisu baš svi uvjereni da nema razloga za zabrinutost. "Dopinga ima u svakom sportu, pa tako i u automobilizmu", ustvrdio je zamjenik predsjednika FIA-inog instituta prof. Gérard Saillant. "Možda neki misle da hormon testosteron ne pomaže u automobilizmu, ali nisu u pravu. Sve može biti od pomoći. Ako netko tvrdi da u automobilizmu nema dopinga, to samo znači da ga nije tražio."

U novim pravilima za 2009. sve se vrtjelo oko paketa tehničkih propisa namijenjenih poboljšanju natjecanja. Međutim, 1. siječnja još je jedan važan dokument ugledao svjetlo dana: potpuno nova inačica Dodatka A Međunarodnog sportskog kodeksa, temeljena na smjernicama Svjetske antidopinške agencije (WADA). To je potpuno nov, sveobuhvatni antidopinški kodeks koji na 56 stranica do u najsitnije pojedinosti propisuje nove zahtjeve vezane za testiranja "u" i "izvan" natjecanja u automobilizmu. Sve to odražava rastuću važnost borbe protiv dopinga u svjetskom sportu: smatra se da borba protiv zloporabe droga košta 300 milijuna eura godišnje, dok se u istom razdoblju obavi preko 200 tisuća dopinških testova. I doista, neke nacionalne sportske federacije upozorile su FIA-u da financiranje od strane njihovih vlada dolazi u pitanje ako se FIA ne složi s WADA-om. Sve u svemu, teško je zamisliti da bi se FIA-in predsjednik Max Mosley prema kršenju antidopinških propisa mogao ponašati kao "buri u čaši vode", kako je to učinio 1995.

Smatra se da borba protiv zloporabe droga u svjetskom sportu košta 300 milijuna eura godišnje.

Dosada su napori u borbi protiv dopinga u F1 bili razmjerno mali. Tijekom 2008. doping kontrole su se obavile na samo dvije od 18 utrka – Silverstoneu i Spa. Od ukupno 22 vozača koji su prošle sezone sudjelovali u natjecanju, samo je 12 testirano, a njih devet su testirani "izvan" natjecanja. I nitko nije pao na testu.

"Stvari se moraju poboljšati," naglašava Saillant. "Ne možemo samo reći da to previše košta. Pogledajte biciklizam – oni tijekom utrke obave i 800 testiranja. Kontrole treba obavljati češće."

Učestalost antidopinških kontrola određena je tajnim rasporedom testiranja za svaku disciplinu kojim je određen broj testova nužnih za učinkovito odvraćanje.

U kontekstu prethodnih događanja, novi antidopinški kodeks označava potpuno novo ohrabrujuće okružje za F1.



Steroidi neće poboljšati nastup, a neće ni Neurofen Plus – ali ako ih koristite, WADA će vas brižno prizemljiti

Najvažnije je što on uključuje i neomiljenu odredbu "dostupnosti" koja propisuje da sportaši moraju biti dostupni jedan sat dnevno tijekom godine za dopinšku kontrolu "izvan" natjecanja. Ako propuste tri testiranja u razdoblju od 18 mjeseci, smatra se da su pali na testu.

Ova zakonska odredba bila je za druge sportove kontroverzna – posebice za nogomet, pa su krovne udruge FIFA i UEFA lobirale kod WADA-e za popuštanje u propisima. Za F1 to je predstavljalo i kulturološki šok.

"Svijet F1 općenito pati od nedostatka medicinske kulture", pojašnjava šef Formula Medicine, dr. Riccardo Ceccarelli, koji je nedavno proslavio svoju 300-tu VN i momčadski je liječnik Toyote.

"Nogometna momčad ima svojeg psihijatra, liječnika i trenere: svatko od njih ima drukčiju ulogu. Taj trokut ne postoji u F1. U glavnoj ulozi je bolid i 99 posto ljudskih napora i novca usmjereno je u tom smjeru. Ovo je prijelomni trenutak, jer F1 još uvijek nije spremna za toliko strog i dubok pogled na doping."

Novi kodeks zahtijeva formiranje Udruge registriranih vozača koji stoje na raspolaganju za testiranja "izvan" natjecanja. Ovu udrugu čine svi vozači F1. Unatoč tome što u FIA-i vjeruju da je mogućnost korištenja dopinga u F1 neznatna, ipak smatraju da su vozači F1 važni kao uzor i nositelji standarda za sve razine automobilizma. Oni moraju FIA-i objaviti svoju dostupnost, izravno ili putem momčadi, i posebno odrediti okvir od 60 minuta dnevno kad su dostupni licenciranim dopinškim kontrolorima. "Obično vozači odrede termin u 6 ili 7 sati ujutro, jer tada spavaju", pojašnjava Ceccarelli. Mark Webber iz Red Bulla, predsjednik Udruge GP vozača, dodaje: "To zapravo predstavlja noćnu moru za osoblje. Naši rasporedi nisu čvrsti i teško je održati dnevnu rutinu. Osobno mislim da se prema nama ne bi trebali ponašati kao prema biciklistima, ali zalažem se za to da se problem dopinga mora uzeti za ozbiljno. Kao vozači voljeli bismo imati više testiranja tijekom natjecateljskih vikenda."

Ceccarelli je ponovio Webberovu zamisao da je sustav antidopinške kontrole nužno, premda neugodno zlo. "Vrijeme je da se nešto učini. Ne zato što problem postoji, nego zato što je F1 ipak samo još jedan sport."

Testiranja izvan natjecanja obavljala su se u sklopu predsezonskih kontrola u Portimáu, dok je jedan vozač također bio testiran kod kuće. U svjetlu Saillantove izjave, tijekom ove sezone razumno je očekivati i učestalije kontrole izvan natjecanja. Međutim, još uvijek nije sasvim jasno kakva bi korist mogla biti od dopinga i postoji li uopće rizik od bilo kakva pokušaja vozača da na taj način poboljšaju svoje nastupe.

Dr. Gary Wadler, predsjedavajući WADA-ine Potkomisije za listu zabranjenih lijekova i metoda njihovog korištenja, ima pravi uvid u mogućnosti korištenja određenih sastojaka. "Anabolički steroidi ne bi bili zanimljivi s gledišta povećanja snage i robusnosti, ali ono što se može poboljšati su brzina oporavka vozača i mentalni efekti poput povećane agresivnosti i samopouzdanja", pojašnjava. Gubitak težine, toliko važan nekim vozačima ove godine zbog uporabe KERS-a, mogao bi se postići dopingom. "Diuretici se često koriste u kurama mršavljenja", kaže nam Wadler.

Dopinške kontrole na diuretike i steroide obavljaju se i tijekom i izvan natjecanja, ali prema Ceccarellijevu mišljenju, rizik za ovu vrstu zloporabe je mali. "Mišićnu masu potrebnu za vožnju možete 'natući' i u teretani", pojašnjava. "Veća tjelesna masa ima negativan učinak, a prevelika šteti nastupu. Lijek EPO povećava količinu kisika u krvi, a time i u mozgu, što može poboljšati nastup vozača. Ali, ne baš previše."

Najveću prijetnju međunarodnim antidopinškim pravilima predstavlja uporaba stimulansa, posebice amfetamina, koji kako Wadler pojašnjava "prikrivaju zamor i bol, povećavaju uzbuđenje; dovode sportaše u stanje koje oni nazivaju 'biti u zoni'; izoštravaju pozornost i usredotočenost i ubrzavaju reakcije. I sve to kad ste na rubu iscrpljenosti".

Moguća korist pri kraju mentalno i fizički iscrpljujuće utrke kad su vozači često u stanju teškog umora i dehidracije je očita. Međutim, uporaba stimulansa je mač s dvije oštrice. "Neke od negativnih posljedica su lošija prosudba, nemir u tijesnom prostoru i nervoza", nastavlja Wadler. "Pregrijavanje i stimulansi ne idu skupa. Možete dobiti toplinski udar i patiti od nedovoljnog znojenja, što u najgorem slučaju može izazvati i grčeve."



Anti-doping

Zasad se testiranje na droge obavlja na različite načine. Na slici vidimo Alana McNisha 2002. koji nije bio previše uzbuđen što je u antidopinškom centru pušenje zabranjeno

Ipak, Ceccarelli smatra da je mogućnost da vozači uzimaju stimulanse vrlo mala, što je, kakve li ironije, izravna posljedica nedostatka medicinske kulture u ovome sportu. "Skrivanje amfetamina od dopinške kontrole složen je postupak za koji vam je potrebno vrlo veliko i stručno medicinsko osoblje. Taj posao ne mogu obavljati fizioterapeuti, a svi znaju kad vozač radi s drugom vrstom liječnika. Dobro, možda ne znaju u FIA-i, ali ja kao liječnik bih znao."

I doista, izgleda da je najveći rizik od kršenja antidopinških propisa došao od neke vrste pogreške koju su načinili Papis i Barrichello još 1995. "Bojim se da će se naš svijet probuditi tek kada netko iz nekog glupog razloga bude pozitivan na testu", zaključuje Ceccarelli. "Ne iz neke kriminalne namjere, nego zato što su koristili pogrešan lijek za prehladu i nisu uzeli u obzir da se čak i lijekovi iz kućne ljekarne mogu smatrati dopingom."

Vozači stalno moraju biti na oprezu. I najobičniji napitci mogu izazvati pad na dopinškoj kontroli. Neurofen Plus jedan je od njih, jer sadrži kodein koji kad se razgradi u jetri može u uzorku mokraće pokazati zabranjeni narkotik morfin. Svakodnevne tvari poput alkohola također su na listi zabranjenih sastojaka i dok je vožnja s alkoholom u krvi općenito zabranjena u automobilizmu, granična vrijednost količine alkohola u krvi za F1 vozača je 10 mg na 100 ml krvi – u usporedbi sa zakonski dopuštenih 50 mg (0,5 promila, odnosno boca piva).

Za 2009. WADA je čak uključila i kofein u svoj nadzorni program "kako bi utvrdila načine zloporabe u sportu", što bi ubuduće moglo rezultirati njegovim dodavanjem na listu zabranjenih sastojaka.

Budući da je rizik očigledno malen, ovo može izgledati kao pretjerivanje. Međutim, element opasnosti u F1 znači da se pravila moraju strogo primjenjivati. "Moramo imati na umu da ovaj sport, za razliku od drugih, može imati mogući smrtni ishod", naglašava Wadler. "Popratne pojave dopinga ne prijete samo vozaču, nego i kolegama koji ga ne rabe. Važno je imati siguran i pošteno okružje."

Što više novca ulažete u borbu protiv zloporabe droga u sportu, sve više slučajeva otkrivate. U prošlosti je FIA munjevito kažnjavala kršenje propisa o dopingu: 2002. Tomášu Engeu je oduzet naslov prvaka u FIA F3000 i kažnjen je suspenzijom od 12 mjeseci nakon što je bio pozitivan na "travu"; 2007. Luca Moro, vozač FIA GT, suspendiran je na dvije godine, jer je u njegovu uzorku urina pronađen metabolit kokaina. Međutim, kako nagovještava Ceccarelli, borba protiv uporabe dopinga samo se rezultatima u hvatanju prekršitelja može pokazati uspješnom. Wadler, međutm, odbacuje zamisao da se prekršitelji moraju otkriti kako bi antidopinški sustav bio ozakonjen. "Nije stvar u pronalaženju krivaca, nego u poznavanju kodeksa. I doista, kad je riječ o borbi protiv dopinga, FIA je načinila korak naprijed u usporedbi s ostalim automobilističkim disciplinama. Dok je NASCAR nedavno suspendirao vozača Jeremyja Mayfielda zbog kršenja antidopinških pravila, Wadler naglašava da NASCAR uopće nema listu zabranjenih sastojaka."

Što se više troši na iskorjenjivanje dopinga, to se više slučajeva kršenja zabrane otkriva.

Manje je poznato da se u NASCAR-u pravila odnose i na članove momčadi. I doista, važna uloga koju boksovi imaju u F1 snažan je argument koji nameće da bi i članovi momčadi mogli biti testirani s obzirom da imaju velik utjecaj na ishod utrke. Ali to u FIA-i trenutačno ne namjeravaju učiniti. Dokle god svi članovi momčadi podliježu Dodatku A, upravno tijelo "ne vidi nikakva razloga da se posebno pozaba-vi članovima momčadi". Mehaničari u F1 nesumnjivo će biti oduševljeni kad to čuju, pa barem zasad mogu uživati subotom navečer u zasluženom pivu.

FO

SLIKE: CHRISTOPHE VANDER EECKEN/SCIENCE PHOTO LIBRARY; SUTTON IMAGES

DA VIŠE NIKAD NE IZGUBITE NI DESETINKU SEKUNDE...

F1 Racing vam predstavlja najbolje satove povezane s F1

RIJEČI HANS SEEBERG SLIKE STEVE WATERS



KREMKE NÜR-SPEC MIDNIGHT EDITION 1300 EURA

Želite li sat povezan s F1 koji će se isticati, pokušajte s ovim nove australske tvrtke Kremke. Osnivač tvrtke fanatik je F1, a sat je nazvao po svojoj najdražoj stazi, Nürburgringu. Tražite li nešto drugo u cjenovnom razredu TAG Heuera i Orisa, ne morate dalje tražiti.

www.kremkewatches.com

TAG HEUER CARERA TACHYMETRE LEWIS HAMILTON LIMITED EDITION 2500 EURA

Ovo je novi sat s imenom svjetskog prvaka – a on je i aktivno uključen u dizajn. "Lewis zna što voli, a što ne", kaže TAG Heuerov predsjednik i izvršni direktor Jean-Christophe Babin. "Njegovo poznavanje satova vrlo je veliko."

www.tagheuer.com





JACQUES LEMANS F-5028 400 EURA

Za najzagriženije zaljubljenike ovo je možda jedini način očitavanja vremena: riječ je o službenom F1 satu iz palete Jacquesa Lemansa. Ovaj proizvođač jedini smije upotrebljavati službeni logotip F1, a satovi su usto doista dobri – nisu preskupi, ali se ničega ne trebaju sramiti u društvu mnogo skupljih konkurenata.

www.jacques-lemans.com



PANERAI SCUDERIA CHRONOGRAPH 6000 EURA

Ako ste ljubitelj Ferrarija i satova, a usto u džepu imate previše novca, ovo bi moglo biti nešto za vas.
Poznata švicarska tvrtka Panerai pobrinula se za mnoštvo pametnih detalja – posebice kronografa, dizajniranih poput brojčanika na Ferrarijevu bolidu. Zgodno.
www.panerai.com



TAG HEUER MONACO GULF VINTAGE 4200 EURA

Monaco je zahvaljujući Le Mansu Stevea McQueena iz 1970-ih klasičan automobilistički sat (o tome možete još pročitati na sljedećim stranicama), ali ova ograničena serija od 4000 primjeraka odlazi korak dalje. Označen je legendarnim Gulfovim logotipom, posvetom poznatom Porscheu 917K – automobilu koji je Le Mans osvojio 1970. i 1971.
www.tagheuer.com



CASIO EDIFICE EQW-M1000DB 280 EURA

Casiova veza s Red Bullom znači da ovaj sat nose i Vettel i Webber. Njegova tehnologija "Wave Ceptor" hvata signale vremenskih radiopostaja i automatski namješta sat šest puta dnevno. Sat se također automatski podešava prema vremenskim zonama 29 gradova na svijetu. Tehnologiju ovog sata rabi i NASA u svojim raketoplanima.
www.casio.com

CERTINA DS PODIUM BIG SIZE 420 EURA

Certina je s BMW-om povezana već pet godina, a njihov je DS Podium Big Size jedan od najboljih modela. S ovim ćete se satom isticati u masi ako ga uspijete nabaviti. Sav taj nehrđajući čelik i safirni kristal doista su dobra i ne prevelika investicija.
www.certina.com





ORIS WILLIAMS F1 CHRONOGRAPH 1600 EURA

Ovo je Orisova šesta godina sponzorstva u F1: Williamsova momčad nosi ove lijepe švicarske satove od 2003., primjerice ovaj koji smo izabrali za ovaj prikaz. Kazuki Nakajima je iznimka: on ima vlastiti model nazvan Nakajima Limited Edition. A to je, iskreno, čisto razmetanje.
www.oris.ch

NAJBOLJA ZBIRKA F1 SATOVA

Enzu Ferrariju se jedan od ovih satova toliko svidio da ih je naručio 15. U TAG Heuerovu muzeju satova u Švicarskoj naći ćemo i priče o Senni, Fangiju i Steveu McQueenu...

RIJEČI HANS SEEBERG SLIKE ADRIAN MYERS



SAT KOJI JE AYRTON SENNA NAJVIŠE VOLIO

S/EL, 1991.

Senna je TAG Heuerov veleposlanik postao nakon što se 1988. pridružio McLarenu. S/EL je bio poseban model izrađen u samo 1991 primjeraka kako bi se proslavila godina u kojoj je Senna osvojio treći naslov. Zlatne S-kopče na remenu bile su posveta zavojima u Interlagosu.



SAT KOJI JE NADAHNUO JUAN MANUEL FANGIO

Kad je Fangio 1955. osvojio Targa Florio, to je učinio s ovakvim satom na ruci – istome s kakvim se natjecao na većini utrka. Nije imao nikakav ugovor s Heuerom – nosio ga je iz usluge. Bio je to oblik sportskog sponzorstva kakvo se nije pojavilo još desetljećima.



SAT KOJI JE NARUČIO ENZO FERRARI

Chronosplit LCD-LED, 1975.

Enzo Ferrari je naručio 15 ovakvih satova s Ferrarijevim logotipom. "Kad smo 1971. potpisali ugovor s Ferrarijem, svi smo otišli na ručak", prisjeća se Jack Heuer, dizajner mnogih legendarrnih satova ove marke. "Enzo je ispričao nekoliko masnih viceva..."



SAT NAZVAN PO JACKYJU ICKXU

Jacky Ickx 'Easy Rider', 1972.

Ovaj je neobičan sat načinjen tijekom Heuerova sponzoriranja Ferrarija od 1971. do 1979. Ickx nije bio jedini vozač kojeg je Jack Heuer izabrao: Jo Siffert postao je njihovim veleposlanikom, a kasnije je sklopio ugovore s Gillesom Villeneuveom, Clayom Regazzonijem i Nikijem Laudom.



SAT KOJI JE STEVE MCQUEEN NOSIO U LE MANSU

Monaco, 1970.

Jack Heuer je pokušavao svoje satove progurati u Hollywood, ali nije mu išlo... do filma Le Mans. Jack je poznavao kostimografa i na snimanje je poslao četiri Monaca – tri plava i jedan sivi. Steve McQueen je volio plave, a sve je ostalo povijest.



SAT NADAHNUT SILVERSTONEOM

Silverstone Automatic Chronograph, 1974.

Jack Heuer jako je volio F1, pa su brojni modeli tijekom godina, primjerice Monza i Monaco, bili nazvani po najpoznatijim stazama. Za razliku od upravo spomenutih modela koji se mogu nabaviti i danas, Silverstone se proizvodio samo između 1974. i 1977.

KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

KAOS NA STARTU NÜRBURGRINGA

GOTOVO KOBNA NESREĆA Nikija Lauda na VN Njemačke 1976. staru je Nordschleife otpravila u povijest. Osam godina kasnije, međutim, F1 se vratio u pokrajinu Eifel radi utrke na novom, kraćem i sigurnijem – a nažalost i mnogo dosadnijem – autodromu.

Tadašnji napisi kritiziraju stazu zbog zaobilaženja starih dijelova, za razliku od onoga kako je učinjeno u obnovljenoj Spa. I tako je Nordschleife ostala onima koji su njezinih dvadesetak kilometara prevaljivali u cestovnim automobilima.

Novi je Nürburgring bio: "Siguran, odlično opremljen, s krasnim boksovima i paddockom... ali dosadan, bez zanimljivosti i s gledateljima kilometrima udaljenim od bolida. Spektakl je na njemu bio uzbudljiv poput praćenja vremenske prognoze."

Zanimljivo, baš je to trebalo pratiti u listopadu 1984. Promjenljivo vrijeme u pokrajini Eifel te je godine na dan utrke obećavalo snijeg. Na sreću za Alaina Prosta, prognoza se nije ostvarila pa je stigao do lake pobjede (usprkos sudaru sa sigurnosnim automobilom tijekom zagrijavanja).

Pobjeda na VN Europe Prostu je bila šesta te sezone i obećavala je osvajanje naslova u Estorilu. Najbliži konkurent bio mu je momčadski kolega u McLarenu Niki Lauda, koji se kvalificirao na 15. mjesto, ali je uspio izbjeći gužvu na startu i završio na četvrtom mjestu.

Prost je tako stekao prednost od 4,5 boda prije zadnje utrke prvenstva.

1 AYRTON SENNA
U svojoj prvoj F1 sezoni, vozeći za Toleman, Senna je bio uklješten između Kekea Rosberga s lijeve i Alfe Eddieja Cheevera s desne strane. Utrka je za njega bila završena kad je katapultiran preko Rosbergova Williamsa, što ih je obojicu eliminiralo.

2 PIERCARLO GHINZANI
U odvojenom incidentu od sudara Senne i Rosberga, Ghinzani, koji je startao s 20. mjesta, uspio je pogoditi Tea Fabija, koji je krenuo deseti. Fabijev se Brabham okrenuo, pa ga je trebalo pogurati u utrku, dok je Ghinzanijev bolid Osella FA1F03 ispao iz utrke.

3 JACQUES LAFFITE
Izvorni prvi zavoj novog Nürburgringa bio je uski desno-lijevi niz na kojem se zbilo mnogo sudara. Laffite, u Williamsu, mudro je otišao na travu kako bi izbjegao dodire, ali je ipak odustao u 20. krugu zbog kvara na turbopunjaču.



4 NIGEL MANSELL

Lotusov vozač također je skrenuo na travu kako bi izbjegao kaos. U posljednjem zavoju 52. kruga uspio se domoći šestog mjesta, ali mu je tada Renaultov motor eksplodirao u oblaku dima.

5 MARC SURER

Nevjerojatno, u prvom zavoju nisu se dogodila dva odvojena incidenta, nego tri. U Arrows Marca Surera odostraga se zabio bočno okrenuti ATS Gerharda Bergera. Šteta na stražnjem kraju Arrowsa nije mu dopustila nastavak utrke.

6 GERHARD BERGER

Austrijancu je, poput Senne, ovo bila prva sezona u F1, a Nürburgring mu je bio treći start. U svom se ATS-u s BMW-ovim motorom kvalificirao na 18. mjesto, ali ga je nesreća pri kočenju u prvom zavoju izbacila iz utrke.

7 ELIO DE ANGELIS

Mansellov momčadski kolega startao je 15 mjesta niže u poretku (s 23. mjesta). Kako se nalazio na začelju, mogao je izbjeći gužvu u prvom zavoju... ali ga sreća nije služila tijekom cijele utrke. Renaultov motor zakazao je u 26. krugu.



SLIKE: LAT ARCHIVE



Gilles Villeneuve bio je jedan od vozača uz koje ste znali da utrka garantirano neće biti dosadna

"Oprostite zbog dosadne utrke..."

Silverstone je bio uzbudljiv, tijekom utrke vidjeli smo čak nekoliko sjajnih dvoboja

RIJEČI GORAN DIJAKOVIĆ

Nakon samo tri promjene u vodstvu, na nedavnoj ovalnoj utrci u Richmondu, Indy car vozači javno su se ispričali zbog slabe utrke. Još prije par godina, na ovalu u Michiganu, znalo je biti i preko 160 promjena na vodstvu. Indy je mnogo agilniji od F1 i odmah su se bacili na aerodinamične promjene koje bi do slijedeće ovalne utrke, 1. kolovoza u Kentuckyu, trebale dati oko 130 kilograma novog gripa. Naravno, raritet je isprika gledateljima. Kad se samo sjetim koliko smo puta, u gluho nedjeljno poslijepodne... Ne sjećam se da se iz F1 bratstva ikada itko ispričao za dosadu.

Srećom, u godini smo kada dosade uglavnom nema. Silverstone je bio dobar. Nekoliko sjajnih dvoboja. Naravno, razlog je Silverstone. Nadamo se da će druge godine VN VB biti u Doningtonu, a VN Europe u Silverstoneu ili obrnuto. Ako želite vidjeti prava pretjecanja, onda morate vidjeti hrvatsko prvenstvo. Prvog srpanjskog vikenda na Grobniku dovoljno je bilo vidjeti Darija Rožića i Nikolu Lipošćaka. Pogledajte sami na autosport.hr. Pravi fajt. Nadam se da su si nakon utrke pružili ruke, proanalizirali loše poteze i da jedva čekaju novi dvoboj. To bi bilo super u najcrnjim danima našeg auto sporta kada se za utrku prijavilo samo 15 vozača, a Marin Čolak zbog financija preskače dvije utrke u WTCC-u.

Ono što sa sigurnošću danas možemo reći jest da je Sebastian Vettel bolji vozač od Marka Webbera, kao što je to i Robert Kubica u odnosu na Nicka Heidfelda. Sve priče tipa "budu Webber i Heidfeld...", mogu si njihovi navijači zataknuti za šešir. Jer, ako do sada nisu ugrozili svoje momčadske kolege, više niti neće. Seb je predviđen za neslućene visine, a Webber je samo dobar momčadski vozač. Isto je i u BMW-u, samo što je tamo konačno prijeko potreban brzi bolid, inače se bojim da će staviti ključ u bravu. Bila bi to još veća šteta nego u primjeru Honde od ove zime.

Što tek reći za giganta Toyotu? Godinama pokušavaju i sada moraju trpiti da F1 drma "bezalkoholno pićence", a u prvenstvo ulaze male anonimne momčadi koje bi Toyoti također, slijedeće godine, mogle raditi o glavi. Jedna od novih momčadi dala je ponudu i Jacquesu Villeneuveu, koji je prestao s F1 u 2006. godini. Godinama se mučio u momčadima kao što su BAR, Honda, Renault i BMW Sauber, a jedina svijetla točka mu je 1996. kada je bio prvak s Williamsom. No, bilo je to u vremenu kada je ta momčad bila dominantna pa je naslov lako osvojen. Na početku karijere mi se nije svidio jer nije volio spominjati oca Gillesa, vjerojatno jednog od najboljih vozača svih vremena, koji je prerano poginuo, 1982. s Ferrarijem u Zolderu. Tokom karijere, Jacques je stekao reputaciju prgavog vozača koji nije puno pokazao. Uđe li sada u neku novu malu momčad, trebalo bi to opet biti mučenje, ali što mi znamo, možda Manor u 2010. bude svjetski prvak!

Ponavlja se priča od prije par godina kada je pravilo govorilo da se unaprijed može znati koja staza odgovara kojoj momčadi. Istanbul Brawnu, Silverstone Red Bullu. Zar je stvarno moguće da se Ferrari, McLaren i Renault neće uključiti u, barem, borbu za pobjede na utrkama!? Nešto se stvarno promijenilo u F1. Koliko god nam se sviđalo Gundulićevo "tko bi gori, sad je doli...", te da pobjeđuju oni koji su o tome mogli samo sanjati ili oni koji uopće nisu ni postojali, toliko nam ipak fali velika trojka. Valja neće otići u latentnu bijedu kakva se u povijesti znala i te kako događati. Znalo se dogoditi da velikani, nakon što su osvojili brda i doline, čak desetljeće statiraju i onda nestanu. Cooper, BRM, Lotus, Brabham, Tyrrell...

Virgin plaća Brawnu 250 tisuća dolara po utrci. Gdje su ostali sponzori? U Brawnu kažu da imaju puno ponuda i da polako biraju. Još jedan dokaz novog vremena. Nekada bi sponzori skočili istog dana a danas i ovaj jedan planira otići jer Richard Branson kaže da to sada postaje jako skupo. Bernie baš ne prati skijanje. Šteta što kao Gorana Ivaniševića nije upoznao i Ivicu Kostelića, jer bi mu se jako svidio. Naš najbolji skijaš je pravi dečko. osim što mu je koji puta jezik brži od skija. Tako mu je prije pet godina, nakon pobjede u Kranjskoj gori, pobjegla rečenica da je pred slalom bio spreman kao njemački vojnik pred Staljingradom. Da je tada Bernie obratio pažnju, nikada mu se ne bi dogodilo da spominje i hvali Adolfa Hitlera, zbog kojeg ovih dana ima dosta neugodnosti. Naravno, skijaški svijet je oprostio Ivici a sada će i F1 Berniju. Usput, Bernie se sjajno držao u krizi oko podjele na dva prvenstva. Upitan, rekao je da o tome uopće ne razmišlja. On u torbi ima ugovore za još jedno pet godina i svatko tko krene u nešto novo, našao bi se u nebranom grožđu, koje graniči s kupusom u kojem je rogati vol. Tako FOTA i FIA nastavljaju rat, što je za očekivati. No, sada je to klasična borba poslodavca i radnika, kako bi potonji priskrbili što bolje uvjete poslovanja. Najvažnije je da je izbjegnut rascjep, jer on bi doveo do smiješnih utrka. F1

U tankom hrvatskom prvenstvu događaju se veliki dvoboji