

PUSTINJSKE LISICE: TODT PROTIV VATANENA

F1

RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

EKSKLUZIVNO

Kandidati za
naslov spremaju
se za konačni...

KERS i CFD

Najskuplje kratice Formule 1

Luca Badoer

Zadnji puta na naslovnici

Sir Frank

Uspomene ratnika

BUTTON

OBRAČUN

Engleska je favorit pored

Njemačke i Brazila???

Ne, ne, nije nogomet...

VETTEL

BARRICHELLO



DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, glavni urednik

Borba za titulu

Ključna je tema ovog broja borba za titulu. Kako za onu koja nas najviše zaokuplja, vozačkog prvaka za 2009., tako i onu za koju nažalost moram priznati da je u općem stanju stvari daleko važnija, borbu za titulu predsjednika Svjetske automobilističke federacije. Politika je, eto, duboko prodrila i ovdje. Mlađim generacijama možda zvuči nevjerovatno, ali postojalo je razdoblje kada je politika bila percipirana kao sporedna, ne naročito bitna aktivnost, kada čak nismo niti znali tko su ljudi koji nas zastupaju. Iskreno se nadam da to ne znaju ni današnja djeca, ali političari su postali medijske zvijezde i ne možemo pobjeći od njihove prisutnosti u svim medijima.

Nekada, dok nisu iskakali iz paštete, preskakali smo političke emisije na tv-u i tih nekoliko stranica u novinama (osim ako ne bismo naletjeli na neko smiješno ime pa se poslije u školi sprdali s njim – vječni favorit bio je stanoviti Gojko Ubiparip), koncentrirajući se na bitno.

Danas, čak ni časopis o Formuli 1 ne može bez politike, barem one koja neposredno odlučuje o našem najdražem sportu. Nažalost, u zadnjih nekoliko godina politika je postala nerijetko i bitnija od samog showa – treba se samo sjetiti skandalozne scene kruženja šest bolida po Indianapolisu za potvrdu toga. Nebulozne ideje i promjene naprečac obilježile su jedno čudno razdoblje traganja za identitetom, kulminirajući u skandaloznoj, no pitanje je li i konačnoj, odluci o napuštanju KERS-a, jedinog uistinu potencijalno zanimljivog tehničkog noviteta u zadnjih dosta godina, nakon samo jedne sezone i protraćenih, po nekim procjenama, gotovo milijarde dolara. Formula 1 na velikoj je prekretnici: nastaviti nositi baklju vrhunca automobilističkog sporta i tehnološkog razvoja, pa i pod cijenu dosadnih utrka i dominantnih momčadi, ili se pretvoriti u još jednu zabavu za mase, u europski NASCAR. Tehnološka i budžetska ograničenja vode ovome drugom, gotovo neminovno, no je li to pravi put? I je li ispravan put kojim bi F1 poveo Todt ili Vatanen (ako Vatanen uopće ima ideju kamo bi je poveo)? Iskreno, ne znam. A dojmama sam da ne znaju ni mnogo od mene pametniji i na mjestima gdje se donose odluke pozicionirani ljudi. Ono što znam jest da ćemo sljedeće godine gledati borbu Alonsa i Masse u Ferrariju, Hamiltona u McLarenu, Kubice u Renaultu, Vettela u Red Bullu, vjerojatno Buttona i Rosberga u Brawn... Najbolje momčadi imat će po sebi raspoređene iznimne, uglavnom mlade i izriječom iznimno talentirane vozače, što će generirati i napetost i dodatno razbuktavanje već rasplamsalih navijačkih strasti. A to što će u njihovim bolidima biti sve više jednakih, zajedničkih ili tipski toliko usko specificiranih dijelova da neće biti prostora za kreativnost i zaobilaženje propisa, ionako vjerojatno ne brine većinu navijača. Kao ni to što umjesto živopisnih likova poput već otišlih Rona, Flavia i drugih dolazi kultura bezličnih, kloniranih i korporativno govorećih ljudi koji se spremaju ugasiti i zadnje iskricе osebjunosti i originalnosti Formule 1 i pretvoriti je u još jedan odjeljak velikog Stroja za sjajnu zabavu i zgrtanje novca. Ari ili Jean, svedjedno, za manje od deset godina imat ćemo sport u kojem će nastupati pobjednici reality natjecanja, sponzorirani od strane tv kuća. Ako želite da sljedeće nedjelje Štefek nastupi za McLaren nazovite 0600 555555, a ako navijate za Antu, onda 0600 666666...

Nadajmo se da ipak neće biti tako i da će Formula 1 ostati vrhunac automobilizma, do kojeg se dolazi teškim i napornim radom, putem na kojem je trenutno i Luka Grobanski, o kojem možete pročitati prilog na idućim stranicama.

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, Madarskoj, 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 Formule

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

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

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



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

IMPRESUM

BROJ 028 / 2009. STUDENI / NOVEMBAR 2009., ISSN: 1845-8270

IZDAVAČ

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

TISAK TISKARA VJESNIK

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

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

DISTRIBUCIJA

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

PRETPLATA

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

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

www.f1racing.hr

DOZNAJTE PRVI!

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

Pošaljite SMS poruku sadržajom: 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



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

006

LUKA GROBENSKI

Najmlađa zvijezda hrvatskog automobilizma na putu prema Formuli 1



Napeto do samog kraja

028

VELIKA TROJKA

Jenson, Rubens i Sebastian u neposrednoj borbi za naslov koji nisu očekivali



050

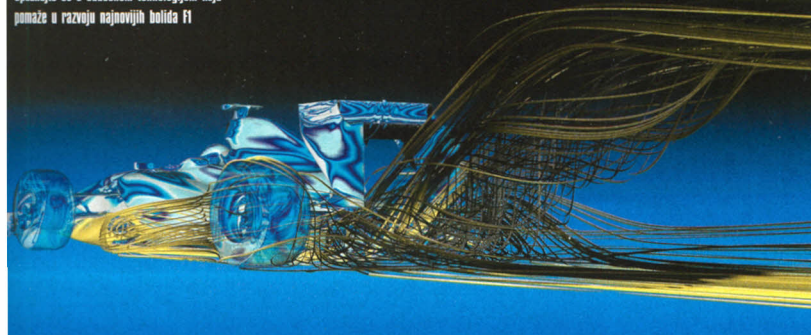
KERS: PRESUDA

Ako je KERS tako loš, zašto pomaže u pobjedivanju? Proučavamo ova kontroverzna tehnologija

054

TAJNI SVIJET CFD-A

Upoznajte se s čudesnom tehnologijom koja pomaže u razvoju najnovijih bolida F1



Sadržaj

F1
RACING

STUDENI 2009. BROJ 028

RUBRIKE

- 008 **PITPASS** Nova Suzuka – još atraktivnija i bolja
- 010 **PITPASS** Trebaju li momčadi nastupati s po tri bolida?
- 011 **PITPASS** Svi Talijani koji su nastupali za Ferrari u Monzi
- 012 **PITPASS** U posjeti novim momčadima: Kako napreduju bolidi za 2010.
- 014 **PITPASS** Analiza spektakularnog debakla Luce Badoera
- 016 **ŠTO SE ZBILO S...** Hondinim glavnim mehaničarom Alastairom Gibsonom? Treba li nekome skulptura morskog psa?
- 017 **ALAN HENRY** Posljednji momak koji se zvao Giancarlo i vozio je Ferrari bio je prilično spretn
- 018 **PETER WINDSOR** Epizoda s Badoerom dokazuje da svaka momčad mora imati prvog vozača
- 019 **TOP 10** najuspješnijih vozačko-momčadskih partnerstva u F1. Prvi je Michael Schumacher...
- 020 **MOJ ŽIVOT U FORMULI 1** Frank Williams: autostoper je postao šef momčadi i legenda F1
- 064 **F1 KAKVA JE NEKAD BILA** Smiješak, molim! Fotografija s Ringa 1961.
- 066 **CRNA ZASTAVA** Varaju li nas svi?

PRIČE BROJA

- 006 **BUDUĆA ZVIJEZDA** Uz Luku Grobenskog na putu prema uspjehu
- 022 **VI POSTAVLJATE PITANJA: DAVID COULTHARD I EDDIE JORDAN** Legendarni keltski par svađa se oko vaših pitanja
- 028 **NAPETO DO KRAJA: OBRAČUN ZA NASLOV 2009.** Tri vozača pretendiraju na naslov, ali koji će od njih pobijediti?
- 030 **DAMON HILL O JENSONU BUTTONU** Damon smatra da će se Jenson srediti nakon "posrtanja u sredini sezone"
- 034 **EMERSON FITTIPALDI O RUBENSU BARRICHELLU** Emmo zna da Rubens može dobro pritisnuti Jensonu
- 038 **MICHAEL SCHUMACHER O SEBASTIANU VETTELU** Veliki Schumi okreće Malom Schumiju palce gore za pobjedu u sezoni
- 042 **ALAN JONES O MARKU WEBBERU** Ako Webber pobijedi, bit će to zato jer nikad ne odustaje, smatra Alan
- 044 **DRUGI OBRAČUN U F1: PREDSEDNIČKI IZBORI U FIA-i** Za najmoćnije mjesto u automobilizmu bore se Todt i Vatanen
- 048 **VELIKA NAGRADA KOJU NIKAD NE VIDITE** Što se zbiva u paddocku dok su bolidi na stazi?
- 050 **KERS: PRESUDA** Većina ga je momčadi otpisala. Je li KERS doista tako loš?
- 054 **TAJNI SVIJET CFD-a** Pripremite se za nevjerojatnu tehnologiju razvoja bolida F1
- 058 **VIŠE OD FIZIOTERAPEUTA** Znaite, ne nose oni samo piće za vozača
- 060 **WILLIAMSOVO SLAVNO LJETO 1979.** Prisjećamo se ljeta kad je Williams iznenada počeo pobjeđivati

HOĆE LI LUKA BITI BOLJI OD LUCE?

Badoer se nije proslavio, no mi se nadamo da će za nekoliko godina u Formulu 1 ući još jedan Luka - i ondje ostaviti daleko dublji trag...

Priče o ambicioznim roditeljima i djeci koja čitavo razdoblje odrastanja provedu spremajući se za karijeru vrhunskog sportaša nerijetko završe u suzama. Ili u tavorenju u prosječnosti, jer samo rijetki uistinu i uspiju.

Zamislite samo na što je nalik mogućnost da neki klinac koji danas vozi karting za desetak godina dođe to Formule 1: u desecima zemalja voze se na desetine prvenstava, u kojima nastupaju na stotine optimističnih klinaca, uvjerenih, a njihovi roditelji možda i više od njih samih, da će upravo oni jednog dana naslijediti Alonsa i Hamiltona. Tek jedan mali djelić njih posjeduje dostatnu količinu talenta za to – no, čak i važnije, jednako mali djelić posjeduje potrebnu snagu volje i usredotočenost. Zato je

vrlo pretenciozno ustvrditi da će Luka Groben-ski, klinac o kojem se u zadnje vrijeme podosta piše u našim medijima, uistinu jednoga dana doći do Formule 1. Treba mu, uostalom, još više od pola desetljeća čak i do trenutka kada će legalno smjeti voziti automobil. S dolaskom puberteta dio mladih kartingaša, kao i dio drugih sportaša, otpadne naprosto zato što ih probuđeni hormoni odvedu u drugim pravcima. Ili mu se naprosto može dogoditi da počne ubrzano rasti, postane dvometraš i time si zatvori vrata ozbiljnog automobilizma. O mogućnosti neke ozlijede ne želimo ni razmišljati. Ukratko, Luka je još jako daleko od svijeta vrhunskih profesionalnih utrka – ali je i na boljem putu da jednog dana postane dio tog svijeta nego što je ikada bio netko iz Hrvatske.

Kako spojiti bezbrižno i zaigrano odrastanje s profesionalizmom i potpunom posvećenošću utrkama, najveći je zadatak pred obitelji Groben-ski



Što je potrebno za to? Spomenuli smo već talent, snagu volje i usredotočenost – to sve, potvrdit će vam svi koji znaju nešto o Luki, dečko ima. Roditeljska podrška? Preselili su iz Koprivnice u Pulu samo kako bi mogli vikendima uz manje traumati putovati na utrke u Italiju. Ozbiljna konkurencija u kojoj se može razvijati? Vozi u Italiji, rekospo, to je uz Englesku najveće svjetsko stjecište mladih vozača i klinci iz svih krajeva svijeta dolaze onamo, znajući da se odande, a ne iz hrvatskog ili finskog prvenstva stiže do Formule 1. Stručno vodstvo i usmjeravanje? Vodi ga Danilo Rossi, istinska legenda kartinga, a uvrstanjem u Red Bullov razvojni program mladih vozača stvoreni su preduvjeti da razvoj nastavi teći planski i da Luka postane kompletan vozač, sa svim potreb-



Luka je najmlađe dijete ikada uključeno u poznati Red Bullov razvojni program za mlade vozače



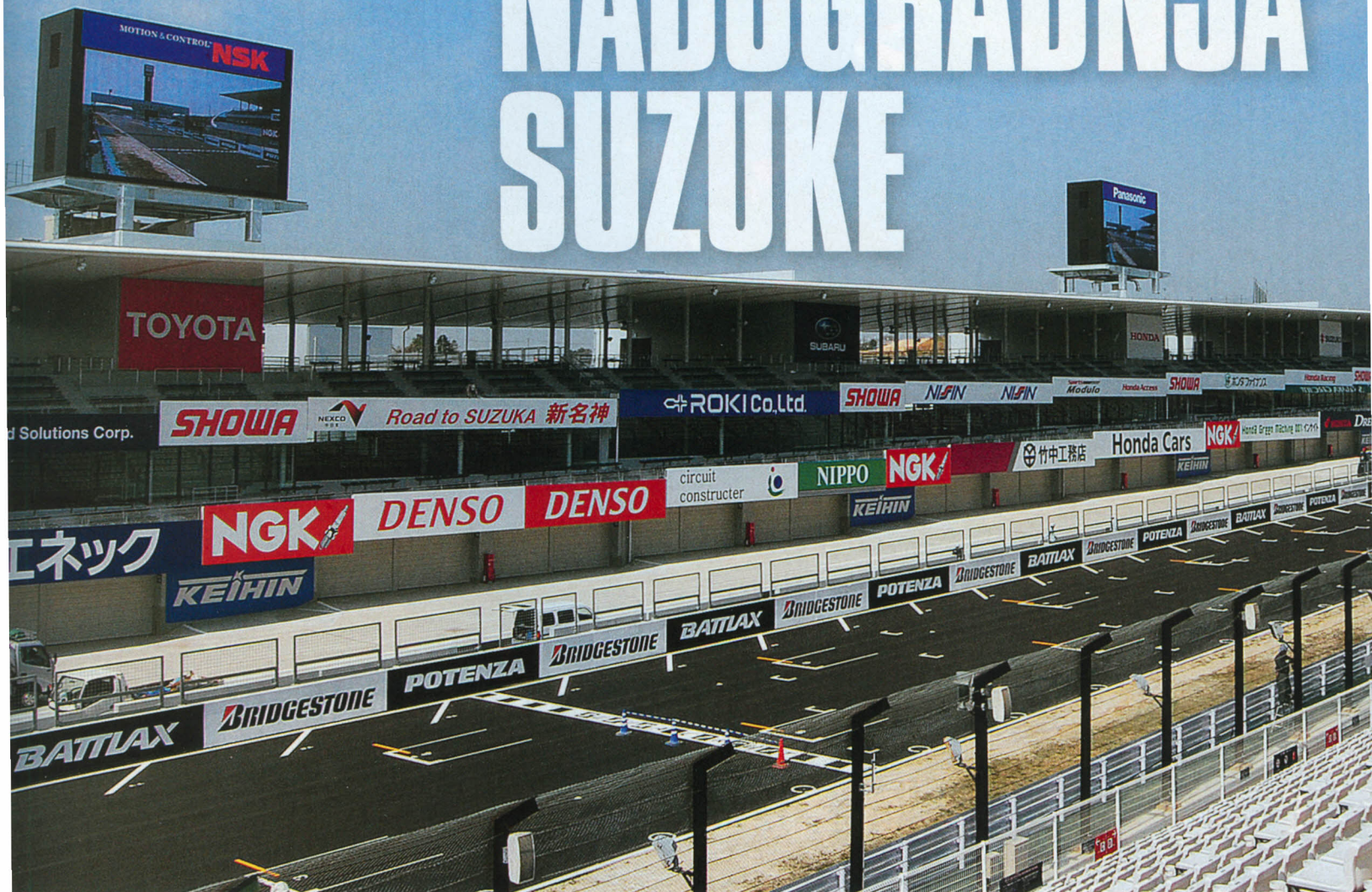
nim osobinama. Sponzori i financije? Khm, ovo je ipak Hrvatska, uozbiljimo se... Podrške ima, ali je li dostatna, tek ćemo vidjeti.

Luka Grobrenski na pravom je putu. Razvija se i raste u okruženju koje će ga naučiti sve što je potrebno naučiti kako bi ušao u svijet vrhunskog automobilizma. Ne odvrte li ga s tog puta neki drugi zapleti i okolnosti, može dogurati daleko. Koliko daleko, ovisi o njemu samom, o sposobnosti da snagom volje svladava prepreku po prepreku i da uvijek bude najbolji. I onda kada okolnosti ne dopuštaju pobjedu, da bude pobjednik i kada završi dvanaesti, i kada mora odustati, da se nikada ne predaje. Jer samo će tako ostvariti svoj cilj. I omogućiti sebi, nama, čitavoj naciji, ostvarenje sna. Vjerujemo u njega i nastaviti ćemo mu davati podršku, jer on to može.

PITPASS

Japanska staza dobila je nove boksove i potvrđuje održavanje velike nagrade do 2011.

VELIKA NADOGRAĐNJA SUZUKE



**“To pokazuje koliko su u Japanu i danas voljni investirati u Formulu 1.”
John Howett, Toyota**

Otmjeni novi kompleks boksova i svježi asfalt - ne izgleda li sjajno?

FORMULA 1 VRATILA SE na jednu od najboljih staza u svijetu, a dobra vijest za navijače je da je odlična staza u obliku broja osam dobila opsežnu nadogradnju kako bi za iduće dvije godine potvrdila svoje mjesto u F1.

Nakon dvogodišnjeg boravka na Fujiju, Velika nagrada Japana 4. listopada vratila se na Suzuku, a F1 Racing ukratko je upoznat s velikim poboljšanjima u boksovima i objektima paddocka.

Suzuka je uz Spa jedna od vozačima najdražih staza u kalendaru i dobro je došla natrag u raspored, a domaćin prve ondašnje Velike nagrade Japana bila je 1987. Nakon Fujijeve objave da na njoj više ne postoji ekonomska opravdanost domaćinstva velike nagrade, Suzuka je s glavnom osobom F1 Berniejem Ecclestoneom dogovorila održavanje utrke sljedeće dvije godine. Međutim, vrlo je vjerojatno da bi se u budućnosti, kad se gospodarski uvjeti poprave, Fuji mogao vratiti u kalendar.

Suzuka, čiji je vlasnik Honda, investirala je u potpuno novi boks, s novim garažama, novim prostorima za goste, dodatnim sjedištima na tribini i liječničkim i press centrom. Prilaz paddocku i objektima za momčadi također je preuređen, a uz sve to prvi je sektor staze duge 5,8 kilometara dobio novi asfalt.

Poboljšanja je pohvalio i šef Toyote F1 John Howett. Izjavio je F1 Racingu: "U stazu na Suzuki mnogo je investirano i premda je konfiguracija ostala nepromijenjena, nanijeli su mnogo novog asfalta, a boksovi i paddock potpuno su promijenjeni. To pokazuje koliko u Japanu žele investirati u Formulu 1." Otkad su startali na svojoj prvoj velikoj nagradi 2002., momčad Toyote još čeka prvu pobjedu, no napravili su veliko poboljšanje svog TF109 za utrke u Singapuru i Japanu kako bi pokušali promijeniti lošu sreću. "Na Suzuki su zahtjevi za aerodinamički potisak slični onima u Spa", dodaje Howett, "Zato bismo tu mogli biti jaki. To je idealno mjesto za pobjedu." Dakako, to se nije ostvarilo, no drugo mjesto Jarna Trullija najbolji je Toyotin rezultat u 2009. Zapravo, najbolji uopće. Unatoč obećavajućem početku sezone i nekoliko startova iz prvih redova, ta je važna pobjeda Toyoti ove godine zasad ostala izvan dohvata, no kako je Timo Glock rekao F1 Racingu, u svom ekskluzivnom intervjuu prije za njega nesretne Velike nagrade Japana, na Suzuki se momčad potrudila najviše što može. "U trkačkim krugovima Toyota ima vrlo vjerne sljedbenike. Bez Honde na stazi, u F1 mi predstavljamo japansku zastavu", rekao je. "Kako je Suzuka domaća utrka, bilo bi lijepo ostvariti dobar rezultat."



Tu su i potpuno nova sjedala za goste, koja trenutno ne prjaju ničije stražnjice...

F1 SEZONA POČET ĆE U BAHREINU

U privremeni kalendar također se vratila Kanada

SLIJEDEĆA SEZONA Formule 1 počet će i završiti na Bliskom istoku, jer Bahrein je predviđen kao prva utrka, a Abu Dhabi kao finale sezone. Premda još nije služben, predloženi kalendar za 2010. već je podijeljen momčadima.

U raspored od 18 utrka dobrodošao je i povratak Velike nagrade Kanade u Montrealu u lipnju, a na listi se nalaze i Donington Park i Silverstone zbog sumnji da preuređenje Donington Parka neće biti dovršeno na vrijeme.

Bahrein je posljednji put bio domaćin prve utrke 2006., kad su se u Melbourneu održavale Igre Commonwealtha.

Iduće godine Melbourne je na rasporedu potkraj ožujka zbog prijelaza na ljetno računanje vremena i kasnog starta utrke – ponovno – radi europskog TV gledateljstva. Kalendar još mora potvrditi FIA u prosincu.

PRIVREMENI KALENDAR F1 2010.

14. ožujka	Sakhir, Bahrein
28. ožujka	Melbourne, Australija
4. travnja	Sepang, Malezija
25. travnja	Istanbul, Turska
9. svibnja	Barcelona, Španjolska
25. svibnja	Monte Carlo, Monako
6. lipnja	Montreal, Kanada
27. lipnja	Valencija, Europa
11. srpnja	Donington Park ili Silverstone, V. Britanija
25. srpnja	Hockenheim, Njemačka
1. kolovoza	Budimpešta, Mađarska
22. kolovoza	Spa-Frankorchamps, Belgija
5. rujna	Monza, Italija
19. rujna	Marina Bay, Singapur
26. rujna	Šangaj, Kina
10. listopada	Suzuka, Japan
24. listopada	Interlagos, Brazil
7. studenoga	Yas Marina, Abu Dhabi

ABU DHABI JE SPREMAN ZA HD

TV prijenos finalne utrke u visokoj razlučivosti priprema je za punu HD pokrivenost od iduće godine

OVO JE TRENUTAK koji su čekali navijači iz fotelje – prva utrka koja će biti emitirana u visokoj razlučivosti. FOM (tvrtka u vlasništvu Bernieja Ecclestonea koja snima sve utrke) u HD-u će emitirati ovogodišnju večernju utrku u Abu Dhabiju, s mogućnošću da se to ostvari cijele iduće sezone. Ecclestone je prošli mjesec rekao F1 Racingu da će F1

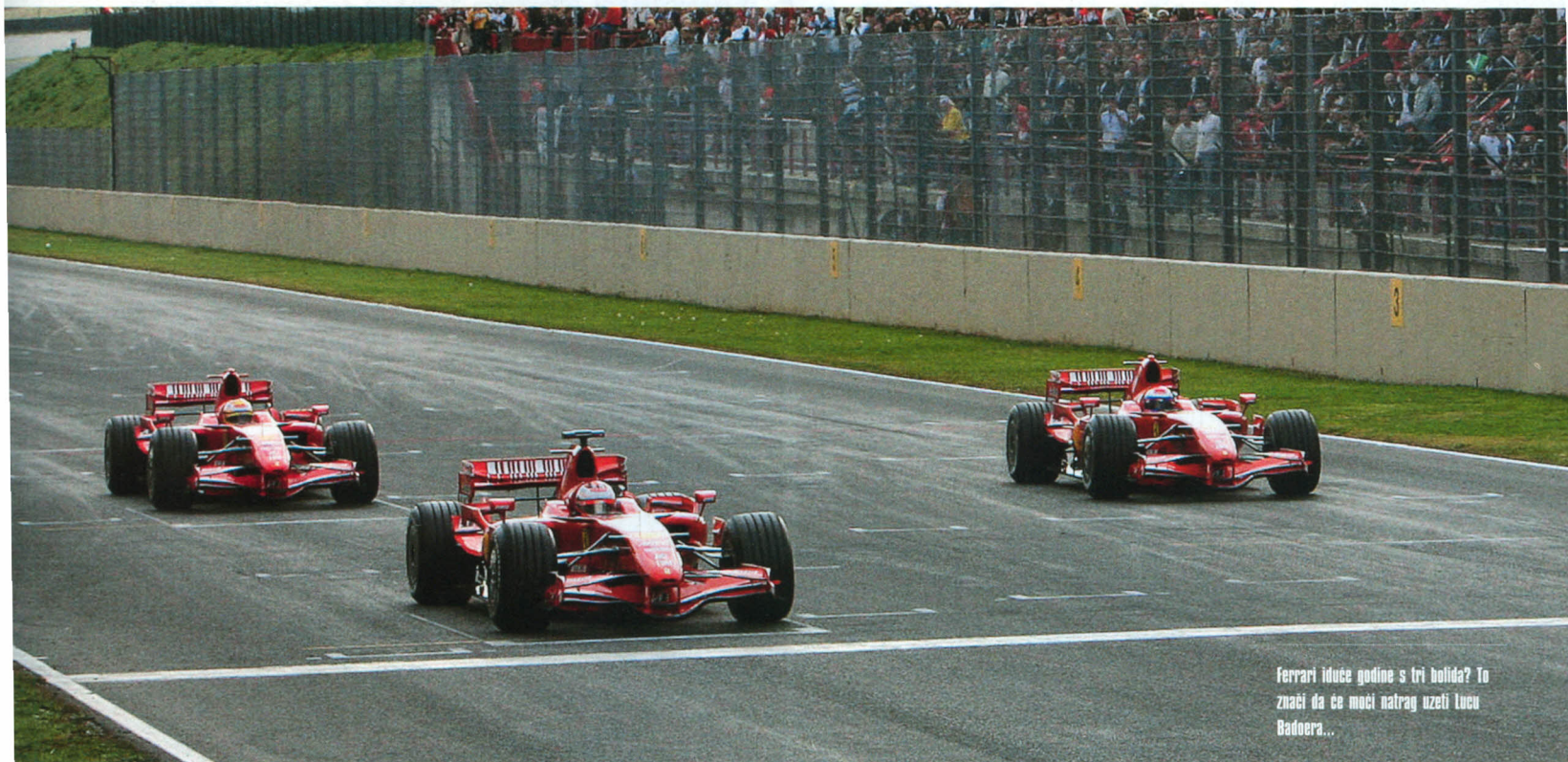
biti u HD-u kad "će to poželjeti dovoljno ljudi". No, europske TV kuće, uključujući BBC, požuruju promjenu. "Sve smo bliže jer sam pitao sve TV kuće i njih oko 50 posto reklo je da", rekao je Ecclestone.

Problem u prošlosti bio je ugarati HD tehnologiju u sićušne kamere na bolidu – no taj je problem sada riješen.



Mislite li da ovo izgleda dobro otisnuto na papiru... pričekajte dok to ne vidite u HD-u...

SLIKE: SUZUKA CIRCUIT; ABU DHABI GP



Ferrari iduće godine s tri bolida? To znači da će moći natrag uzeti Luca Badoera...

Treba li momčadima dopustiti da uvedu treći bolid?

DA



Riccardo Patrese

Bivši vozač Brabhama i Williamsa

“KAD SAM JA VOZIO, na startu smo imali dvadeset i šest bolida. Kvalifikacije su vozila trideset i dva i na stazi je bilo mnogo više akcije. Volio bih kad bi sve momčadi na start dovele tri bolida, jer to bi jednostavno bila bolja predstava. Imali bismo više bolida, više utrivanja, a to mi se sviđa u Formuli 1.

Ljudi govore o Michaelu Schumacheru u trećem Ferrariju, ali zašto Michael? Mislim da je imao dovoljno vremena da pokaže što zna. Treći bolid trebao bi ponuditi mladim vozačima više šanse da pokažu svoje mogućnosti i naviknu se na vožnju u F1.

U redu, možda se neki bolidi ne bi kvalificirali, ali uvijek je tako bilo, to je bio dio šarma i spektakla nekadašnje Formule 1. Trenutačni problem za 2010. je što zapravo ne znamo koliko će se momčadi s bolidima pojaviti u Melbourneu. Možda će ih biti trinaest, možda deset – a možda i manje. Zato nipošto ne mislim da je to samo pitanje Ferrarija.

Vjerujem da bi momčadi trebale nastupati s trećim bolidom jer, jednostavno rečeno, mislim da je bolje za sport ako imamo više bolida a stazi, kako u kvalifikacijama tako i u samoj utrci, a ne manje.”

NE



Adam Parr

Izvršni direktor, Williams

“ONO ŠTO F1 ČINI uzbudljivo, a ova godina je klasični primjer, su vrlo konkurentne različite momčadi. Mislim da nije zanimljivo na startu imati tri bolida iste boje i mislim da nije zanimljivo imati bolid koji ne može osvojiti bodove.

Stvara se gužva na stazi i ako jedan od tih bolida ne osvaja bodove, što ima za izgubiti? Jednostavno s velikom radošću može zeznuti sve iza sebe.

Tu su također i nuspojave. Zamislite učinak na tržištu vozača. Trenutačno Formula 1 nema plaće poput nogometaških, jer iako je

jedna momčad voljna platiti dvostruko više nego svi ostali, činjenica je da to mogu načiniti samo za dva vozača. Kad bi to mogli napraviti za trojicu, htjeli bi najbolju trojicu na stazi.

Nađemo li se u situaciji sa samo osam prijavljenih momčadi, za što se iskreno nadam da nećemo, tada bismo i mi bili za uvođenje trećeg bolida. Ali ono što ne odobravam jest forsiranje uvođenja trećeg bolida samo zbog toga što je jedna momčad, zalomilo se, potpisala previše vozačkih ugovora. Oni misle da je seksi imati više bolida iste boje – ja ne mislim.”

ŠPIJUN U PADDOCKU

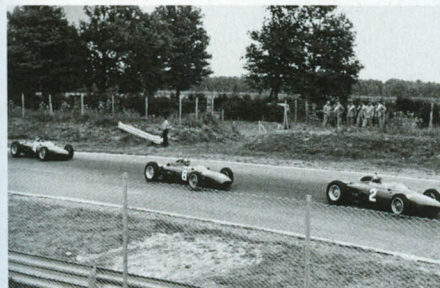
Prije Fisichelle 16 se drugih Talijana u Monzi utrkivalo za Ferrari



To je ispunjenje sna za svakog talijanskog vozača utrka. Nažalost, nije se posrećilo Luci Badoeru jer ga je Scuderia u legendarnoj utrci zamijenila Giancarlo Fisichellom



Ludovico Scarfiotti, rođen u Torinu, svoju je jedinu pobjedu u F1 postigao vozeći trolitreni Ferrari 312 na VN Italije 1966. Drugi je bio momčadski kolega Mike Parkes



Giancarlo Baghetti vodi trojac 156-ica u Monzi 1962. Tri godine kasnije u Ferrari je došao Nino Vaccarella



Nakon smrti Enza Ferrarija Michele Alboreto je u vrlo emotivnoj utrci 1988. osvojio drugo mjesto iza svog kolege Gerharda Bergera



Tijekom 1970-ih dva su se talijanska vozača utrkiivala u Monzi za Ferrari - Arturo Merzario (na fotografiji) i Ignazio Giunti



Luigi Musso se za propetog konjića dvaput natjecao na poznatom Autodromu, 1956. i 1957., kad je u Parabolici snimljena ova fotografija



"Hej, momak, ne možeš se utrkiivati u ovom." Giuseppe 'Nino' Farina svoju je treću VN Italije morao prekinuti zbog poteškoća s gumom



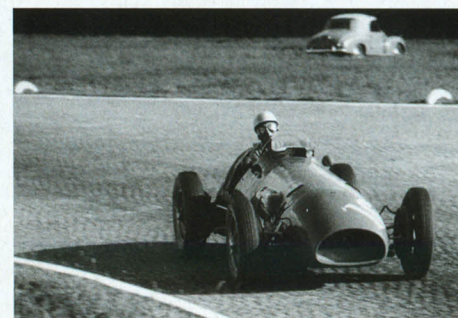
Kad je 1966. Lorenzo Bandini morao napustiti utrku u boksovima su u modi bili vrlo visoki barski stolci



Alberto Ascari (lijevo) utrkiivao se od 1950. do 1954., a u tom su mu se razdoblju pridružili Umberto Maglioli i Eugenio Castellotti



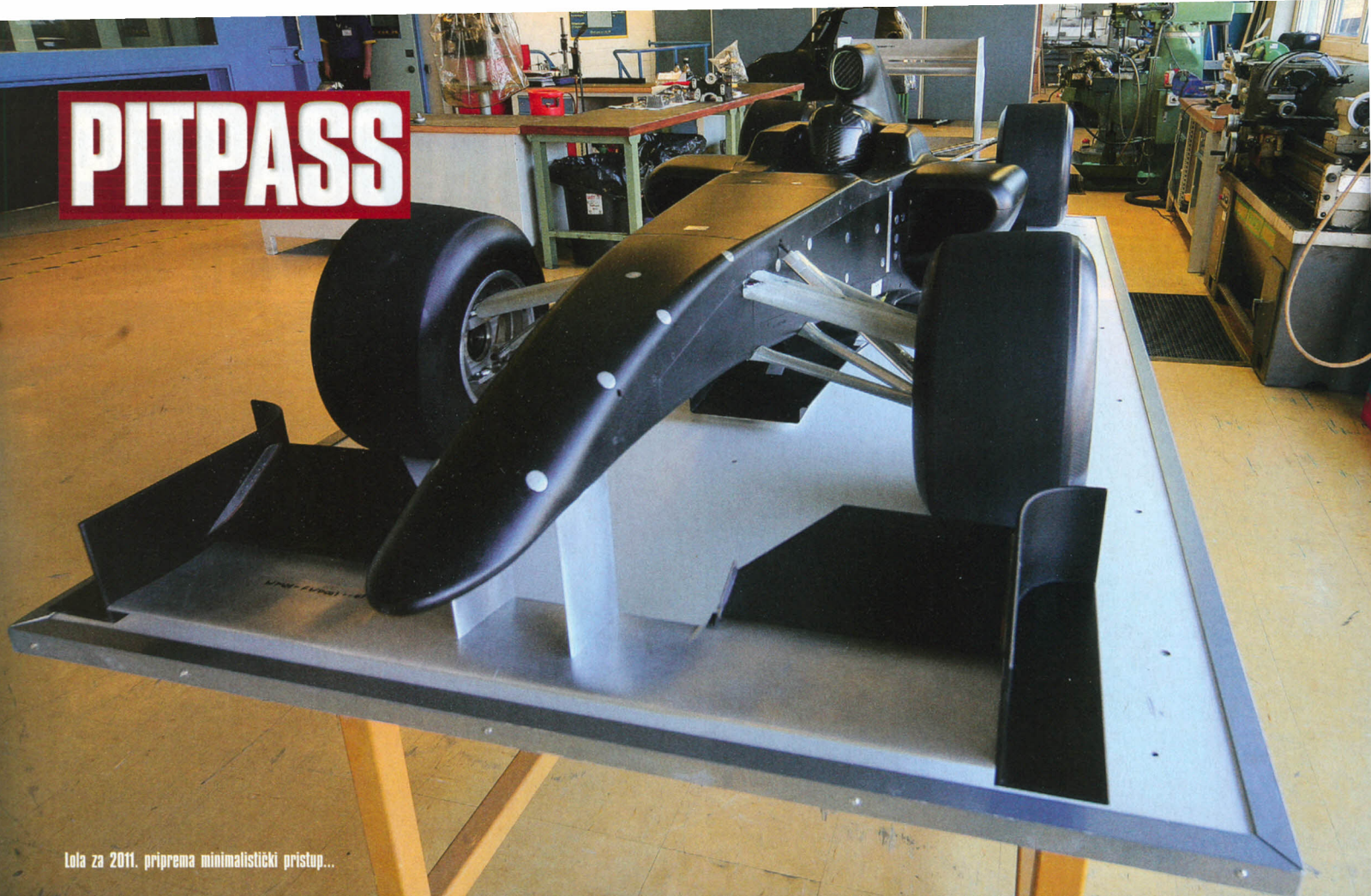
Ivan Capelli bio je posljednji Talijan (prije Fisichelle) koji je za Ferrari vozio u Monzi, ali je izvrtio svoj F92 i zatim odustao



Za Ferrari je 1950. vozio Dorino Serafini. Nakon njega došli su Piero Taruffi i Luigi Villorelli (na fotografiji iz 1952.)

Slike: STEVEN TEE/LAT; LAT ARCHIVE

PITPASS



Lola za 2011. priprema minimalistički pristup...

NOVE MOMČADI DOVRŠAVAJU SVOJE PLANOVE ZA 2010.

Za samo šest mjeseci Manor, Campos i USF1 debitirat će u Formuli 1. Kako napreduju... hoće li im se pridružiti još jedna nova momčad?

SVE TRI NOVE F1 MOMČADI nalaze se u završnom stupnju izgradnje svojih automobila, poboljšanja svojih baza i razgovora s vozačima prije svojeg prvog nastupa u F1, koji će biti za manje od šest mjeseci.

Orkad je FIA u lipnju potvrdila nove momčadi Manor, Campos i USF1, tri momčadi s Cosworthovim motorima skupljaju novac i marljivo rade na svojim bolidima za 2010. Međutim, mogla bi im se pridružiti četvrta nova momčad zbog odluke BMW Saubera o napuštanju F1 na kraju ove godine.

Momčadi koje razmišljaju o ulasku u F1 2010. godine uključuju španjolsku momčad Epsilon Euskadi, koju vode ljudi s iskustvom iz F1 Joan Villadelprat i Sergio Rinland, te momčad Lotus-Litespeed čiji je savjetnik Mike Gas-

coyne. Usto, Lola je predstavila svoj F1 bolid, koji bi se u F1 mogao pojaviti 2011. (glavna fotografija).

Međutim, dok se sapunica oko novog BMW-ovog vlasnika nastavlja, F1 Racing je razgova-

“Nakon BMW-ove odluke o odlasku, novim bi se momčadima mogla pridružiti četvrta”

rao s tri nove momčadi koje su na startnom popisu za 2010...

TEAM USF1

Glavni ulagač američke momčadi je tvorac YouTubea. Chad Hurley, 33, posjetio je VN Velike Britanije i veliki je ljubitelj F1. Načinio je logotip za PayPal i zatim bio suosnivač YouTubea, koji je prodao Googleu za otprilike 1,8 milijardi eura. On je jedan od glavnih ulagača u momčad USF1, američke momčadi koju su osnovali urednik F1 Racinga Peter Windsor i bivši zaposlenih Onyxa Ken Anderson.

Šasija bolida momčadi USF1 trebala bi biti dovršena idućeg mjeseca, mnogo prije prve vožnje u siječnju. Dizajnerska i proizvodna baza bivši je NASCAR-ov objekt Joesa Gibbsa

u Charlotteu u Sjevernoj Karolini, s dodatnom logističkom bazom u Španjolskoj. Anderson je za F1 Racing rekao da momčad funkcionira na vojnom principu istraživanja i razvoja poznatom pod nazivom „skunk-works“, u kojem mala momčad radi svoj posao bez birokratskih smetnji koje ometaju veće organizacije.

Njihova baza u Americi ima desetak CNC strojeva za obradu i dva autoklava, a nalazi se blizu postrojenja za ispitivanje ovjesa, velikog zračnog tunela Windshear i drugih potrebnih radionica. Momčad traži jednog američkog i jednog iskusnog F1 vozača za iduću godinu, a Windsor buduće zvijezde nastoji naći natjecanjem nazvanim „Grand Prix Shootout“. Američki vozači koji se spominju uključuju Jonathan Summerton i Alexander Rossija.

MANOR GRAND PRIX

Vlasnik momčadi John Booth bio je na stazi Spa na utrci za VN Belgije, gdje je razgovarao s vozačima koji su vozili za njega u juniorskoj formuli, uključujući Roberta Kubicu, Kimija Räikkönena, Kazukija Nakajimu i, naravno, Lewisa Hamiltona.

Booth kaže da razmišlja o uspostavljanju programa mladih vozača za one koji bi mogli stići iz momčadi Manorove Formule 3 i Formula Renaulta. Također je objasnio da se njegova baza u Sheffieldu uvelike proširuje kako bi mogla smjestiti nove trkače odjele za F1 bolide. Manorovi poslovi odvijaju se na tri mjesta.

Dok je baza za sklapanje i logistiku u Sheffieldu, centar za dizajniranje i proizvodnju je u tvrtki Wirth Research u Bicesteru. Marketinška baza još nije potvrđena, premda se smatra da je riječ o Virginu iz Londona, koji vodi Alex Tai, izabran za nadzor F1 momčadi iduće godine. Bolid će biti prikazan u veljači iduće godine.

CAMPOS META

Momčad Adriana Camposa djelovat će iz iste baze u Valenciji kao i sestrinska GP2 momčad Barwa Addax, s planiranim širenjem postrojenja nakon završetka GP2 sezone. Campos je zaposlio bivšeg šefa momčadi Super Aguri Daniela Audetta, donedavno zaposlenog kao savjetnika momčadi Rome GP. Za dizajn i proizvodnju bolida zaslužan je talijanski proizvođač šasija Dallara, a ispitivanja u zračnom tunelu obavljaju od srpnja. Dallara ima 40 inženjera koji rade na tom projektu, a očekuje se da će im se broj povećati – zaposlili su i bivšeg Red Bulla stručnjaka za aerodinamiku Bena Agathangeloua. Dallarin bolidi nastupali su u F1 od 1988. do 1992., a s Midlandom su surađivali u njegovu povratku 2005.

Vozači koji se povezuju s momčadi uključuju Pedra de la Rosu i GP2 vozača Vitalija Petrova, koji se utrkuje za Barwu Addax, premda ta imena neće biti potvrđena do kraja sezone. Za marketing i odnose s javnošću zadužena je tvrtka Meta Image iz Madrida.



JAIMEOV ISCRPLJUJUĆI RASPORED

Novak Alguersuari vježba vozeći vikendima kad nema F1 utrka

MLADI POČETNIK Toro Rossa Jaime Alguersuari nema previše slobodnog vremena: između kraja kolovoza i završne F1 utrke u Abu Dhabiju utrkivat će se deset od 11 vikenda.

Budući da F1 pravila zabranjuju testiranja tijekom sezone, 19-godišnjak ostaje spreman za utrku nastavljajući se utrkivati u Renault World Series natjecanju. Također, prije Monze nastupio je u CIK-FIA Svjetskom prvenstvu kartinga, vozeći protiv 80 najboljih vozača.

Prošlo je četiri godine otkad se Alguersuari posljednji put utrkivao u kartingu, ali promatrači su bili oduševljeni njegovim nastupom u talijanskom Sarnu – završio je na šestom mjestu u

kartingu sa 125 cm³ i KZ1 mjenjačem – premda su mu problemi s ispušnim sustavom onemogućili postizanje boljeg rezultata.

Premda je na rukama dobio plikove, smatra da je utrkivanje najbolja priprema s obzirom na njegovo iskustvo, a njegovi šefovi momčadi ga u tome podupiru.

Jaime je rekao: „Franz Tost i Giorgio Ascanelli vrlo su zahtjevni, ali slažu se sa mnom da s obzirom na moje godine trebam nastaviti naporno trenirati, što bih i uspio da nisam tako rano ušao u F1.“

Nakon Monze nastavio je borbu za World Series naslov na Nürburgringu.

JOŠ F1 VOZAČA NA TWITTERU

Preko interneta pratite Jensonu, Rubensa... čak i Arija Vatanena

SAD SE MOŽETE još više približiti najboljim F1 vozačima prateći ih na Twitteru. Vozači Jenson Button, Rubens Barrichello i brojne momčadi objavljuju na tim internetskim stranicama.

Twitter ima i forum za obožavatelje koji mogu pratiti svoje omiljene vozače. Primjerice, oba Brawnova vozača postavili su svoje fotografije

s utrka, a Nelson Piquet zabavio je 80.000 obožavatelja napisavši „Boa Grosjean“, što znači „Dobar Grosjean“ kad se vozač koji ga je zamijenio u Renaultu sudario u prvom krugu VN Belgije...

Ari Vatanen je na Twitteru, baš kao i McLaren, Red Bull, BMW, Force India i Renault. Samo pripazite na lažne Twitter profile. Ovo je izbor stvarnih Twitter profila koje možete potražiti na twitter.com: Romain Grosjean@Rgrosjean, Jenson Button@The_Real_JB i Rubens Barrichello@rubarrichello, McLaren@TheFifthDriver, pa čak i F1 Racingov urednik vijesti Jimmy @JrobertsF1.



PITPASS

Zašto je sve pošlo po zlu za Lucu Badoera?



Pa zbogom, Luca... nakon dvije grozne utrke, zašto je najiskusniji testni vozač u F1 zamijenjen Giancarlo Fisichellom?

NE MOŽETE KRIVITI neiskusnost za neuspjeh Luce Badoera u Ferrariju. U deset je godina 38-godišnjak nakupio više od 130.000 kilometara testirajući bolide, što ga čini najiskusnijim testnim vozačem u povijesti. Ne može ga se smatrati nezalicom jer je osvojio međunarodno FIA F3000 prvenstvo 1992., pobijedivši Rubensa Barrichella i Davida Coultharda. Međutim, od prvog treninga u Valenciji, san o utrkivanju za Ferrari ubrzo je postao noćna mora.

Njegove dvije utrke obilježene su brojnim nedostacima taktike, pogreškama, "piruetama" i vrlo uočljivim nedostatkom brzine. Ima nesreću što se za Ferrari dvaput kvalificirao na posljednje mjesto, povećavši svoj rekord u kategoriji vozača s najmanje bodova u povijesti Formule 1 – 50 startova bez bodova. Ferrari je u utrci s McLarenom za treće mjesto u prvenstvu konstruktora, pa je morao odustati od Badoera i dovući Giancarla Fisichella iz Force Indije.

Nakon podignute prašine zbog Shumacherova planiranog povratka i otkazanog povratka, Badoer



Na kraju poretka u Valenciji, Badoerov povratak obilježen je brzinom koju je mogao ostvariti samo u boksu...

nije uspio zabljesnuti u utrkama. Ferrari ga je htio nagraditi za njegov dugogodišnji rad, ali to je samo naglasilo činjenicu da su testiranje i utrkivanje dvije posve različite stvari.

Badoeru su posao otežala pravila koja zabranjuju testiranja na stazi, pa nije imao gotovo nikakva iskustva s ovogodišnjim bolidima slabog potiska i

slik gumama. Od prvog dana u Valenciji činio je pogreške, dobivši četiri kazne zbog prebrze vožnje kroz boksa. Izvrtio se tijekom utrke, a zatim dobio kaznu prolaska kroz boksa zbog prelaska preko bijele linije na izlasku iz boksa.

Da zaokruži cijelu priču, na parkiralištu se nakon utrke zabio u stražnji kraj Force Indijina bolidu Adriana Sutila. Loš je bio i na stazi Spa, sudarivši se u kvalifikacijama, s vremenom gotovo 1,4 sekunde slabijim od Kimijevo u Q1. Utrku je završio 102,1 sekundu iza pobjedničkog momčadskog kolege.

"Odluka da vozi bila je ludost", izjavio je izvor iz F1. „On može voziti, osvojio je naslov, ali nema zamjene za utrkivanje. Nije važno koliko ste dobri; ako se niste utrkivali deset godina, bit će vam vrlo teško.

Na testiranju ne idete do ekstremnih granica – koristite 95 posto mogućnosti – a na natjecanju valja voziti sa 100 posto mogućnosti. On nije imao takvo iskustvo i ne mogu shvatiti zašto su ga



“Nisam dovoljno vozio stazom i nemam dovoljno vremena. To je problem.”

BROJ TESTNIH KILOMETARA U POSLJEDNJIH 10 GODINA:

1. Luca Badoer	131.942 km
2. Alexander Wurz	107.050 km
3. Nick Heidfeld	104.348 km
4. David Coulthard	104.301 km
5. Jarno Trulli	103.809 km
6. Jenson Button	102.801 km

* izvor: forix.com

odabrali umjesto Marca Genéa, koji je ove godine osvojio Le Mans...” Badoer je okrivio medije za činjenicu da nije uspio, ali je priznao da su testiranje i utrivanje poprilično različiti.

“Performanse pokusnog vozača moraju biti vrlo slične performansama trkačkog vozača i tako je bilo deset godina”, rekao je. “Pritisak u utrci sasvim je drukčiji. Na testiranju je opuštenije, s manje pritiska. U utrivanju nemam mnogo mogućnosti vožnje po stazi i nemam dovoljno vremena. To je najveći problem.”

Giancarlo Fisichella u Ferrariju će voziti ostatak sezone, a iduće će godine zamijeniti Badoera kao rezervnog vozača, dok je Vitantonio Liuzzi prešao u Force Indiju.

Problem sa zamjenama naglasio je Ferrarijevu potrebu za uspostavljanjem programa mladih vozača, kakve imaju Red Bull, Renault i Toyota.

Felipe Massa je u Brazilu nakon nesreće u Mađarskoj operirao glavu i neće voziti do iduće godine.

Razveseli se Luca: bit ćeš kod kuće do odrožavanja



F1 KVIZ

Provjerite svoje znanje u našem kvizu



- 01 U kojoj je utrci Renault predstavio svoj motor s turbopunjačem?
- 02 Koji je Tyrrellov vozač vozio bez zaustavljanja vozio do petog mjesta na Velikoj nagradi Monaka 1997.?
- 03 Tko je 1982. zamijenio Carlosa Reutemanna u Williamsu nakon pete utrke u sezoni?
- 04 Koje je godine Estoril prvi put bio domaćin F1 utrke?
- 05 Koja je momčad osvojila Pirellijevu jedinu pobjedu u sezoni 1986.?
- 06 Koja je satelitska televizijska kuća sponzorirala Simtekovu F1 momčad?
- 07 Tko je BMW Sauberov ovogodišnji testni i rezervni vozač?
- 08 Koji je vozač bio momčadski kolega Marija Andrettija u Lotusu 1977.?
- 09 Na kojem je mjestu Mark Webber završio svoju prvu F1 utrcu?
- 10 Koji je proizvođač automobila igračaka sponzorirao momčad Surtees Johna Watsona 1975.?



Odgovori: 1 VN Velike Britanije 1977, 2 Mika Salo 3 Derek Daly 4 1984, 5 Benetton (VN Meksiko) 6 MTV 7 Christian Kliemann 8 Gunnar Nilsson 9 Petrom 10 Matchbox

PITAJTE F1 RACING

Odgovori na sva vaša pitanja

Je li Luca Badoer oborio rekord za najveću stanku između dvije F1 utrke?

David Stewart, Australija

BIO JE VRLO blizu – ali nije uspio. Stanka između posljednje utrke za Minardi u Suzuki 1999. i Valencije trajala je devet godina i deset mjeseci. Međutim, rekord drži Jan Lammers koji je imao stanku od deset godina i tri mjeseca između utrivanja za Theodore na VN Francuske 1982. i povratničke vožnje za March u Suzuki 1992.



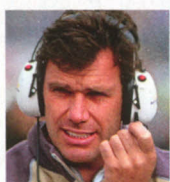
Lammers u svojoj posljednjoj utrci u francuskoj 1982. (gore) i njegova povratnička utrka u Suzuki 1992. (dolje)

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

{ ŠTO SE ZBILO S... }



Nekoc Mahao je lizalicom 2007. u momčadi Honda, promatrajući sav taj krasni, sjajni metal...



ALASTAIROM GIBSONOM

Samo s naprtnjačom i torbom za alat, Alastair Gibson prije 22 godine došao je iz Južne Afrike u Veliku Britaniju tražeći posao u automobilskom sportu. Počevši kao mehaničar Formule Ford u Van Diemenu, napredovao je preko F3 i F3000, a prvi posao u F1 dobio je u Benettonu 1995. Nakon tri godine prešao je u Tyrrell, kojeg je taman kupio BAR, a zatim se s novom momčadi preselio u njihovo novo sjedište u Brackleyu. Gibson je kao glavni mehaničar morao nadzirati sve mehaničarske poslove na bolidima, a bio je zadužen i za zapošljavanje mehaničara i usavršavanje operativnih procedura, primjerice zaustavljanja u boksovima. Krajem 2007. objavio je da je vrijeme za promjenu posla...

“Kad sam bio u Benettonu, bilo je to prvi put da radim s bolidom čija šasija nije kupljena. Bilo je to moje prvo iskustvo u F1 pa nisam cijenio koliko su neki dijelovi karoserije složeni i prekrasni.

Neki su dijelovi nastajali satima i nikad nisu završili na bolidu – jednostavno su postali otpad. Povremeno smo imali velika čišćenja i svi ti dijelovi fino obrađenog titanija i nehrđajućeg čelika samo su bačeni u smeće.

Pomislio sam kakva je to šteta i počeo razmišljati da od njih nešto napravim. Tada me nadahnulo me oblik ribe. Ribe su tijekom milijuna

godina evolucije stekle fluidnu dinamiku i poput F1 bolida, sve na njima je tu kako bi im omogućilo brže plivanje. Zatim sam razvio tu zamisao i povukao još paralela s F1 izrađujući morske pse od ugljičnih vlakana – oni su brzi, ali su usto i grabežljivci.

Sad u Brackleyu imam atelje od 185 m² koji se nadam ispuniti autoklavima i kalupima. Imam dogovor s Brawn GP-om da uzimam komponente ovjesa i sve male dijelove koji idu u otpad.

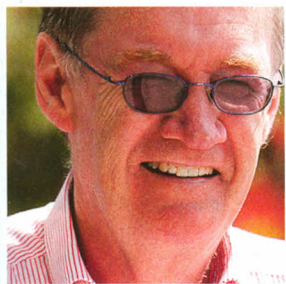
Pokušao sam se reklamirati kao prvi kipar ugljičnih vlakana na svijetu i svoje sam radove prodao na izložbama diljem svijeta, između

BIO JE HONDIN GLAVNI
MEHANIČAR, DANAS OD OSTATAKA
BOLIDA OBLIKUJE MORSKE PSE



Danas Koristi Brawnove dijelove kako bi sastavio ukrasne morske pse koji koštaju 25.000 funti

ostaloga na Chelsea Art Fairu. Moje posljednje djelo, Racing Mako Shark, košta oko 25.000 funti, što se čini mnogo – ali sastoji se od dijelova Brawnova ispušnog sustava koji je Jensen Button vozio do pobjede na ovogodišnjoj Velikoj nagradi Monaka. Zbog čega je prilično poseban.”



ALAN HENRY

Loša vijest za Fisica: talijanski vozači nikad nisu pretjerano uspješni u Ferrariju

Posljednji Giancarlo koji je vozio Ferrari u Formuli 1 ostavio je nasljedstvo koje, pretpostavljam, nitko neće dostići. Malo više od 48 godina prije nego što je Fisichella postao vozač propetog konjića, Giancarlo Baghetti je odvezao 1,5-litreni Tipo 156 do pobjede na VN Francuske u Reimsu, sekundu ispred drugoplasiranog Dana Gurneyja u Porscheu i tako postao prvi – i dosad jedini (ne računamo li Nina Farinu, pobjednika prve prvenstvene F1 utrke uopće, te ako zanemarimo vrijeme kada je Indy 500 bodovan za F1 prvenstvo – op.u.) – vozač koji je prvenstvenu pobjedu osvojio iz prvog pokušaja.

Njegov uspjeh rijetka je pojava kao i Talijan za volanom Ferrarija koji pobjeđuje na domaćoj velikoj nagradi. Otkad je prije 60 sezona utemeljeno službeno svjetsko prvenstvo, to se dogodilo samo tri puta.

Albertu Ascariju to je uspjelo 1951. i 1952., a nakon toga je u knjigu rekorda ušao samo trijumf Lodovica Scarfiottija 1966., u prvoj F1 sezoni s trolitrenim motorima. Fisichella ima točno pet utrka da od sebe učini svetitalijanskog junaka.

Naravno, Fisichellin dolazak u Ferrari obilježava i neobična ironija. Legendarni Enzo smatrao je da angažiranje talijanskih vozača njegovoj momčadi donosi nepotrebne nevolje.

Zaboravite činjenicu da je u razdoblju nakon Ascarija bilo malo talijanskih vozača koji su bili dovoljno dobri da obave posao kako treba pa su talijanski mediji stalno napadali Commenda-

torea kad (a) bi se činilo da bolid nije dovoljno dobar ili (b) bi momčadski kolega nesretnog Talijana bio toliko dobar da ga je stalno pobjeđivao. Osim toga, Enzo Ferrari, osamljen u



Fisico zasad drži palac gore, ali u konkurenciji Fernanda i Felipea teško će 2010. dobiti mjesto u bolidu

svojoj tvrđavi u Maranellu i gledajući utrke na televizoru, okružio se idiotskim zamjenicima. Najgori je bio Eugenio Dragoni, momčadski menadžer iz sredine 1960-ih, koji je sredio odlazak Johna Surteesa iz momčadi porukom:

„Uskoro ćemo imati najmoćnije motore tako da će drugorazredni vozači i dalje moći pobjeđivati.“

Kad je riječ o njihovoj menadžerskoj strukturi, Ferrari je u novije doba ipak postao prosvjećeniji. U 1970-ima su Luca di Montezemolo i Daniel Audetto pomogli postaviti temelje na kojima je 20 godina kasnije Jean Todt izgradio zastrašujuć pobjednički stroj.

“Na VN Italije samo je tri puta pobijedio Talijan u Ferrariju.”

Ipak, talijanski vozači ostali su rijetka pojava u garaži Maranella, trenutačno ispunjenoj vozačkim talentima poput Räikköena, Masse, Schumachera (možda), Alonsa i samog Fisichelle.

Mislim da Fisichella nema nikakve šanse ostati Ferrarijev vozač 2010., čak i da pobijedi u svim utrkama do kraja sezone.

Čini se da će Ascarijevi naslovi prvaka iz 1952. i 1953. ostati – barem u bližoj budućnosti – jedini koje je osvojio talijanski vozač u kokpitu Ferrarija. Tužno, zar ne?

JE LI LOTUSOV POVRATAK SAMO SAN?

LOTUS SE IZMEĐU 1958. i 1994. natjecao u 491 velikoj nagradi i iznad F1 zajednice uzdizao se poput nekog dominantnog diva kakvi danas postoje u obliku Ferrarija i McLarena.

Dok je ovaj broj odlazio u tisak, postojale su naznake da bi se to slavno ime moglo pojaviti 2010. kao 13. momčad na F1 gridu.

Uzevši u obzir malezijske veze koje povezuju BMW-Sauber (sponzorstvo Petronasa) i staru momčad Colina Chapmana (vlasništvo Protona), najjednostavniji način organiziranja ponovnog rođenja bio bi da Proton kupi Sauber. I što više razmišljam o tome, čini mi se



Može li se Lotus, desetljećima dominantna F1 sila, dogodne vratiti kao 13. momčad?

jedinim logičnim putem. No kao i sve u Formuli 1, moglo bi ovisiti o cijeni...

JEAN PROTIV ARIJA

SJAJNA STVAR U SVEZI Formule 1 je da je uvijek sve po starom. Borba Jeana Todta i Arija Vatanena na izborima za predsjednika FIA-e podsjeća na utrku Maxa Mosleya protiv pokojnog Jean-Marie Balestrea.

Davne 1991. Balestre je bio stara garda, a Mosley svjetla nova budućnost. Todt želi graditi na Mosleyevoj ostavštini, a Vatanen želi novi početak. Sumnjam da će Ari pobijediti, ali mnogi smatraju da je baš on ono što treba Formuli 1.



PETER WINDSOR

Komentari našeg čovjeka iz F1 paddocka

Ne želim otkrivati toplu vodu, ali moram vas podsjetiti da je Ferrari radio dobro dok su imali Lucu Badoera za vozača. Naravno, znam da je to djelomice posljedica slučajnosti: F60 je svakom utrkom postajao sve bolji, a staza Spa-Francorchamps bila je posebno blaga prema njegovim slabijim kvalitetama.

Ali statistike su neizbježne: dok se Luca vukao naokolo pristupajući utrkanju kao da je testiranje, Kimi Räikkönen je postao vozač kojeg smo znali i voljeli 2007.

U Valenciji je vozio odlično do postolja i vjerujem da ima onih koji još uvijek smatraju da je osvajanje maksimalnog broja bodova za naslov

samo o matematici: svijest o tome da tvoj momčadski kolega nije nikakva prijatna golem je poticaj za ego. Većina kritičara mislila je da će Kimi zaspiti za volanom dok je Luca u drugom bolidu, ali dogodilo se suprotno: Lucina prisutnost probudila je Kimija iz robotiziranog transa utemeljenog na njegovoj imunosti na unutar momčadsku politiku i neporecivoj brzini njegova momčadskog kolege. Kimi se probudio i

“Momčadi s ravnopravnim vozačkim parom izgubile su više prvenstava nego što su ih osvojile.”

pozdravio zoru: Sâm sam! Imam priliku! Mogu raditi onako kako želim!

Međutim, riječ upozorenja. Pravilo o prvom vozaču odnosi se samo na ekipe sposobne osvajati utrke i vozače koji mogu osvajati naslove. Osobno mislim da bi bilo bolje kad bi McLaren zadržao stabilnost vozačkog para Lewis-Heikki (dobra kombinacija: ako će McLaren pobjeđivati, Lewis je sposoban sâm obaviti tu zadaću uz podršku mirnog drugog vozača), a kako Red Bull bude postajao jači, mislim da bi

Vettelu bilo mnogo ugodnije u društvu Nicka Heidfelda u drugom bolidu, a Mark bi obavljao bolji posao da ne mora u svakom krugu riskirati kako bi pobijedio Vettela.

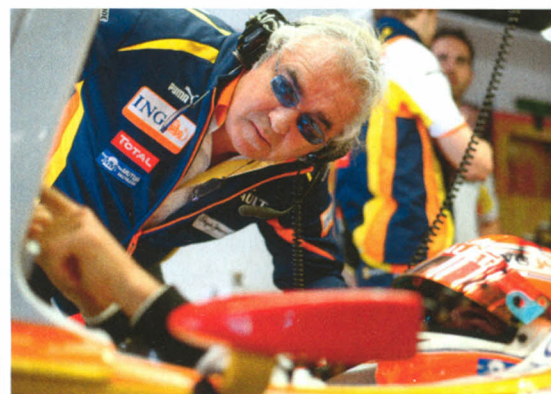
Momčadskim šefovima sviđa se zamisao o dvojici vozača koji se žestoko bore, ali oni zane- maruju činjenicu da bi se momčad pod pritiskom mogla sama uništiti. Do razgradnje ekipe došlo je, primjerice, kad je Ferrari stavio Kimija uz Felipea, a McLaren zaposlio Fernanda i Lewisa.

A onda je stigao Luca Badoer i Ferrari je izne- nada ponovno uhvatio suštinu Michaelove ere.

NELSINHO JE ZNAO U ŠTO SE UPUŠTA...

PREMDA MISLIM da je Nelson Piquet bolji vozač nego što je izgledao u Renaultovu F1 bolidu, ne vidim nikakav smisao u njegovu cviljenju nakon odlaska. Voljeli Flavija Briatorea ili ne, barem unaprijed znate kako će se ponašati prema vama: čovjek je otvorena knjiga.

Ako je Nelson očekivao ravnopravnost i poš- tenu priliku – a ne zna se nositi sa situacijom kad postane neugodna – zašto je potpisao za



Budući vozači, vratite li se ikada u F1, upamtite: želite li šalicu čaja i zagrijaj, Flavio Briatore definitivno nije čovjek za vas



Badoer nije bio dovoljno brz na stazi, ali Kimi je povratkom na mjesto prvog vozača otkrio staru formu

konstruktorskog prvaka važnije od osvajanja vozačkog naslova.

Budimo realni: momčadi s ravnopravnim vozačkim parom izgubile su više prvenstava nego što su ih osvojile. Klasičan primjer je Williams 1981. (Alan Jones i Carlos Reutemann) i 1986. (Nelson Piquet i Nigel Mansell). Ferrari je mogao osvojiti vozačko prvenstvo 2008. da Kimi nije otimao bodove Felipeu Massi. I nije riječ

IN MEMORIAM: FRANK GARDNER 1930. – 2009.

NE MOGU DOPUSTITI da ovaj mjesec prođe a da ne spomenem da je umro Frank Gardner, vozač golemog talenta. U Formuli 1 obilježen je kao “dobar broj dva”, a kad bi dobio priliku pobijediti – u F5000 i touring automobilima – Frank je dominirao.

Sviđa mi se njegov opis razloga zašto nije volio Porsche 917: “Nikad nisam želio biti najbrži momak u automobilističkom sportu nego najstariji. A taj bi mi automobil definitivno poremetio planove...”



Frank 1965. na Nürburgringu pokazuje svoj nerijetko neprepoznat dar

Flavija? Briatoreove ekipe su za one koji znaju držati zatvorena usta, raditi pod pritiskom i ne griješiti. Pitajte Jarna Trullija, Jacquesa Villeneuvea, Jensa Buttona, Francka Montagnyja, Lucasa di Grassija i gomilu drugih nezadovoljnih bivših vozača Renaulta/Benettona.

Čak je i Nelsonov otac vozio za Flavija! Zato Nelson, bolje je da šutiš i ponovno izgradiš svoju karijeru. I smatraj se sretnim. Barem si dobio priliku voziti.

PARTNERSTVA VOZAČA I MOMČADI

Odanost momčadi možda se isplatila Schumiju, ali nije uvijek tako...

1 FERRARI I SCHUMACHER 181 UTRKA

Najduže i najuspješnije partnerstvo u F1 započelo je 1996. u Melbourneu i završilo deset godina poslije. U njemu je Michael nanižao 72 pobjede i pet svjetskih naslova, a bio je spreman i povećati broj pobjeda, no ispriječila se ozljeda vrata...

2 McLAREN I COULTHARD 150 UTRKA

Je li slučajnost da dvije najuspješnije momčadi u F1 imaju i najodanije vozače? Kad je David prešao u McLaren početkom sezone 1996. tko je mogao pomisliti da će s momčadi iz Wokinga biti još 150 utrka?

3 McLAREN I HÄKKINEN 133 UTRKE

Šest sezona je momčadski kolega Davida Coultharda u McLarenu bio Mika Häkkinen. Finac je proveo dvije godine u Lotusu, zatim ostatak karijere posvetio utrkivanju za McLaren. U momčad je kao zamjena za Michaela Andrettija stigao krajem 1993. i u njoj je ostao do Suzuke 2001.



Portugal 1993. i prva od njegovih brojnih utrka za McLaren - to nije loša momčad, zar ne Mika?

4 LIGIER I LAFFITE 133 UTRKE

Jacques Laffite svojih je šest pobjeda postigao u Ligieru tijekom dva razdoblja vožnje za njih. Prvo je bilo od 1976. do 1982., a Francuz se vratio tri godine kasnije, 1985. Karijeru mu je završila nesreća na početku utrke u utrci za Veliku nagradu Velike Britanije 1986.

5 McLAREN I PROST 109 UTRKA

Godine 1980. „profesor“ je uspio osvojiti bodove u svojem F1 debiju s McLarenom, gdje je i ostao još godinu dana prije prelaska u Renault. U McLaren se vratio sredinom osamdesetih i osvojio tri svjetska naslova, ali njegova svađa s momčadskim kolegom Sennom navela ga je da prijeđe u Ferrari.

6 BRABHAM I PIQUET 108 UTRKA

Prva utrka Nelsona Piqueta u vozačkom odijelu Brabhama Bernieja Ecclestonea bila je Velika nagrada Kanade potkraj 1978. Sljedećih sedam sezona proveo je s njima, postigavši 13 pobjeda i dva svjetska naslova. Njegova posljednja utrka u Brabhamu bila je u Adelaidi 1985. – iduće je godine prešao u Williams.

7 MINARDI I MARTINI 107 UTRKA

Talijan je najmanje uspješan vozač na ovom popisu, ali je nastupio u 107 utrka za malu i tragično nedovoljno financiranu momčad Minardi. Nakon što je s njima proveo jednu sezonu 1985., Pierluigi se 1988. u F1 vratio na još četiri godine, opet vozeći za Minardi i – nevjerojatno – 1993. vratio im se po još loših rezultata...

8 FERRARI I BARRICHELLO 104 UTRKE

Ferrari je bio koban za Barrichella: između Australije 2000. i Kine 2005. ostvario je devet pobjeda, ali je istrpio brojne strateške odluke donesene u korist momčadskog predvodnika Michaela Schumachera.

9 RENAULT I ALONSO 102 UTRKE

Fernando je postao najmlađi pobjednik u F1 nakon pobjede u Mađarskoj 2003. vozeći za Renault. Postigao je još 14 pobjeda i osvojio dva svjetska naslova prije loše godine u McLarenu. Vratio se u Renault 2008. i ostvario još dvije pobjede. Broj od 102 utrke uključuje ovogodišnju Veliku nagradu Italije.



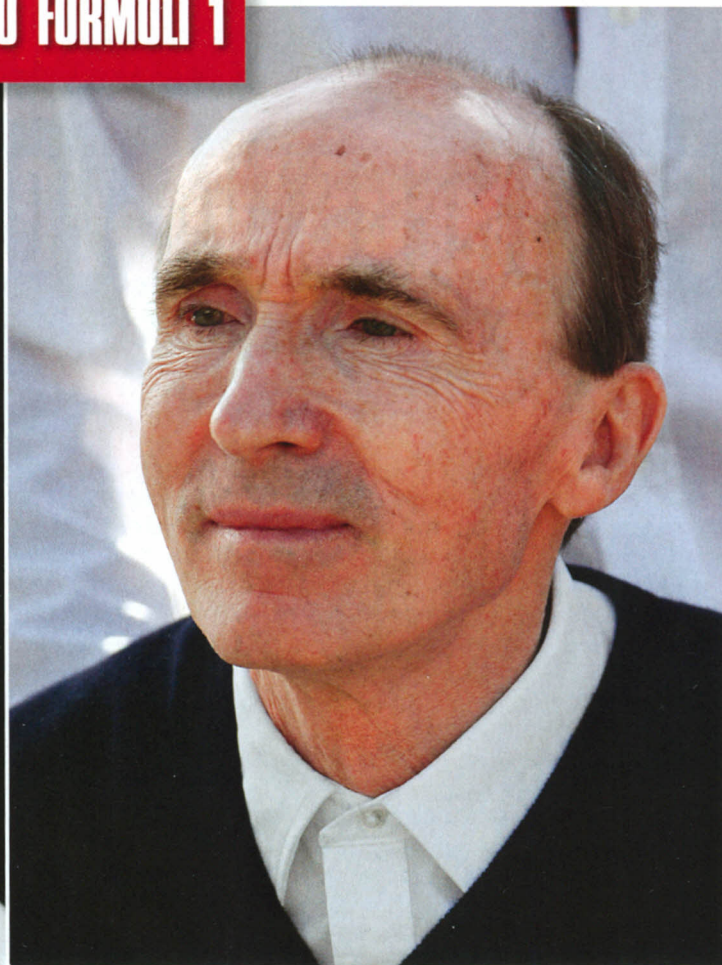
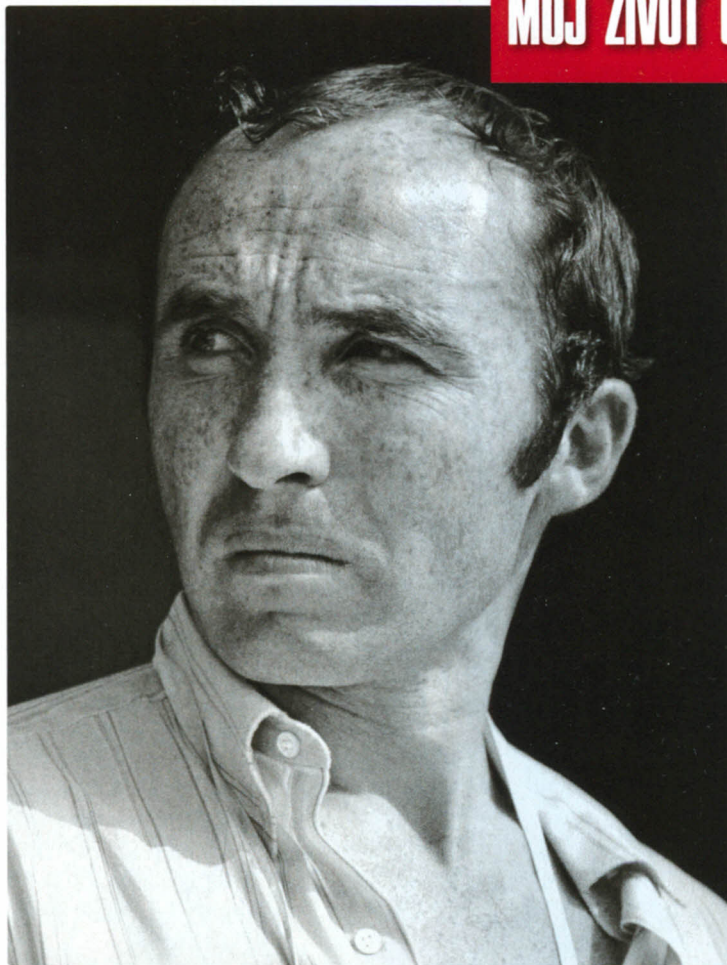
Alonsova prva pobjeda za Renault bila je u Mađarskoj 2003. Na redu je Ferrari

10 McLAREN I SENNA 96 UTRKA

Legendarna slika koja podsjeća na Ayrtona Sennu njegova je žuta kaciga za upravljačem crveno-bijelog McLarena. Momčadi se pridružio 1988. i nakon osvajanja triju prvenstava potkraj 1993. prešao je u Williams. Njegova posljednja utrka za McLaren u Adelaidi (u kojoj je pobijedio) bila je posljednja utrka koju je završio.

Australija 1986. - početak prekrasnog prijateljstva između Schumachera i Ferrarija





FRANK WILLIAMS

Iskusni vlasnik momčadi o odličnim vožnjama – i divljim proslavama pobjeda

ODLAZAK NA PRVU utrku za Veliku nagradu Velike Britanije 1958. započeo je ljubav Franka Williama prema automobilizmu. Momčad Frank Williams Racing Cars utemeljio je 1960-tih, natjecavši se u F1, F2 i F3. Nakon razlaza s poslovnim partnerom Walterom Wolfom novu je momčad osnovao s Patrickom Headom, a uspjehe su bilježili tijekom iduća dva desetljeća. Alan Jones prvo je prvenstvo za Williams osvojio 1980., a Keke Rosberg, Nelson Piquet i Nigel Mansell također su osvojili vozačke naslove za momčad iz Oxforshirea.

Bilo je prepreka, uključujući prometnu nesreću 1986. zbog koje je Frank Williams ostao paraliziran, baš kao i smrt Ayrtona Senne 1994., ali borbeni duh momčadi 1990-ih donio je pobjedničke naslove s Alainom Prostom, Damonom Hillom i Jacquesom Villeneuveom. Nakon proslave 500. utrke prošle godine momčad je i dalje među najvažnijim momčadima u F1.



OMILJENA UTRKA VELIKA NAGRADA JUŽNE AFRIKE 1985.

“Jednostavan odgovor bio bi naša prva pobjeda na Silverstoneu, ali sjećam se utrke na staroj stazi Kyalami gdje je postojala duga ravnica – odlična za prestizanje.

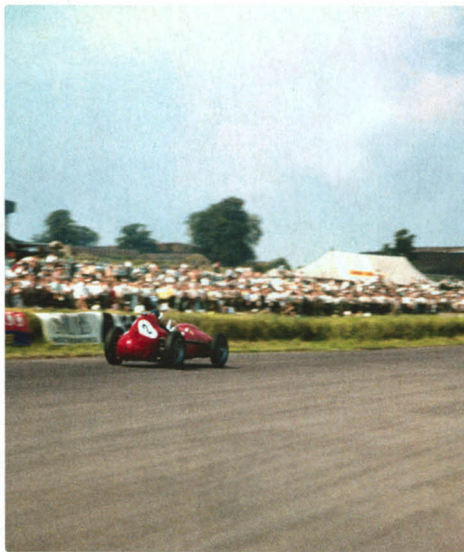
Sjećam se da Keke Rosberg nije bio blizu prvog mjesta, ali polako je prestizao ostale, jednog po jednog, uključujući Mansella, Prosta i Laudu.

Prije glavne ravnice bilo je nekoliko brzih zavoja i on je vozio odlično. Suci su nakon utrke dolazili i govorili: “Čudesno!”

U toj je utrci bilo mnogo izvanrednih, klasičnih prestizanja na kraju dugačke ravnice. To je bio Keke u svojem najboljem izdanju.”

NAJBRANJA USPOMENA NA F1 VELIKA NAGRADA VELIKE BRITANIJE 1958.

“Sa šesnaest godina u 5 ujutro stopirao sam od Nottinghama do Silverstonea. Trebalo mi je oko šest sati. Stigao sam tijekom utrke touring automobila i nisam mogao vjerovati. Toliko sam kasnio da sam ušao besplatno. Bio sam očaran utrkom, a da stvari budu bolje, sreo sam Geoffa Gartsidea koji se utrkiavao u F3 utrci i nakon utrke me povezoao kući u svom Morrisu 1000. Bio sam sasvim izvan sebe od sreće – osjećao sam se kao dio momčadi! Bio je to odličan dan, ne samo za utrkivanje... Bio sam veliki ljubitelj automobila, nisam otišao misleći „ovo je za mene“, ali htio sam vidjeti mogu li doći na sljedeću utрку...”



OMILJENI BOLID WILLIAMS FW07

“Frank Dornie i Patrick Head zaslužni su za FW07 koji je osvojio našu prvu pobjedu na Velikoj nagradi Velike Britanije 1979. Sjećam se da su mi rekli kako su dodali jedan sitni dio. Brabham je bio nekoliko garaža udaljen od nas, radili su na svom bolidu. Stavili smo taj dio, gledao sam štopericu i FW07 je postao dvije sekunde brži – nisam mogao vjerovati! Pogledao sam Patricka, ni on nije mogao vjerovati. Nije mogao vjerovati ni Brabham – niti su htjeli povjerovati.”



NAJBOLJA TEHNIČKA INOVACIJA AKTIVNI OVJES

“Govoreći u ime Williamsa, inovacija na koju sam najviše ponosan zahvaljujući Patricku i njegovoj momčadi bila je aktivni ovjes razvijen 1992. Taj je bolid imao i hidraulički mjenjač, elektronički nadzirane kočnice i sustav nadzora proklizavanja. To je bio izvanredan bolid i Nigel je s njim osvojio svjetski naslov. Međutim, teško je reći treba li prihvatiti takvu tehnologiju danas – volio bih da sve ostane što jednostavnije, jer je tako jeftinije, realističnije i govori više o bolidu i vozaču.”



OMILJENI VOZAČ ALAN JONES

“On je sve iskoristio najbolje što je mogao. Bio je jedan od najboljih vozača koje smo imali – kao i jedan od najborbenijih. Trebao je osvojiti našu prvu utрку, a zatim je osvojio prvi svjetski naslov iduće godine – bio je odličan prijatelj. Nigel Mansell bio je uspješan i vrlo odlučan vozač – gotovo nezaustavljiv. Međutim, najvažnije je da je Alan bio tako dobar momak.”



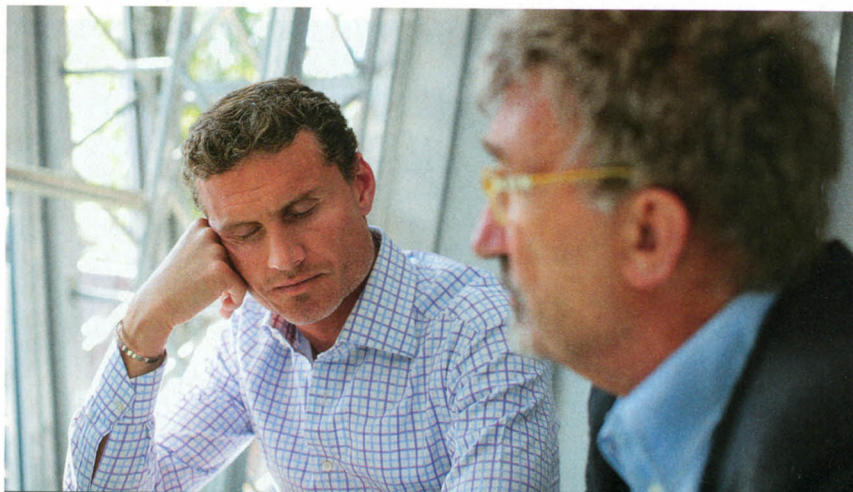
NAJBOLJI SAVJET PRIJEDLOG DA UPOZNAM PATRICKA HEADA

“Upoznao sam Richarda Scotta i engleskog vozača Guya Edwardsa iz Lole i predložili su mi da upoznam nekog Patricka Heada. Jedan je od njih rekao: ‘Mislim da je prilično dobar...’ Nazvao sam Patricka, a on je radio u brodogradilištu, na svom brodu, načinjenom od betona! Otišao sam ga upoznati i to je zasigurno bio najbolji savjet koji sam ikad dobio.”



NAJMRSKIJE F1 PRAVILO ZABRANA PROSLAVE POBJEDE

“Vozači su obično uzimali svoju nacionalnu zastavu u krugu za hlađenje, ali bilo je pritužbi da su zastave preteške i zato su zabranjene. To je besmislica. Mislim da bi vozaču trebalo biti dopušteno da pokaže svoju zastavu – čak i ako nije britanska – premda joj valja ograničiti dimenzije. Mislim da bi samo pobjednik smio mahati zastavom: ne želite da svi vozači počnu mahati njima.”



{ VI POSTAVLJATE PITANJA }

EDDIE JORDAN I DAVID COULTHARD

Poznati britanski F1 par mnogo bi toga rado podijelio s nama, primjerice prijedloge za novog predsjednika FIA-e ili pak mišljenje o “kvalitetama” Luce Badoera. Ali najprije će nam Eddie odgovoriti na vrlo ozbiljno pitanje: u čemu je stvar s tim košuljama?

RIJEČI JAMES ROBERTS SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

Ne znamo je li bilo namjerno ili ne, ali čini se da su David Coulthard i Eddie Jordan postali komičarski par Formule 1. Coulthard, odnedavno u mirovini nakon 15-godišnje vozačke karijere, razuman i praktičan, savršena je ozbiljna polovica para. Jordan, bivši šef momčadi neobuzdana jezika, “smiješna” je polovica – premda mu to nije uvijek namjera (u eteru je Ralfa Schumachera nazvao “višestrukim svjetskim prvakom”). Ali neporeciva činjenica je da je uvodna emisija prije utrke na BBC-u upravo zahvaljujući njima postala zabava, a ne samo izlika za popunjavanje sata televizijskog programa prije prave stvari. F1 Racing ih je dočekao u paddocku Spa Francorchamps, naoružan pitanjima cijenjenih čitatelja. Čini nam se da je Jordan već dobro

nabrušen. “Zašto on uvijek mora sjediti bliže novinaru?” žali se Eddie dok Coulthard nevino zauzima svoje mjesto. David mu odmah odgovara: “Ljude zanima što ja imam za reći, a ne ti.” Moglo bi biti problema. Prvo pitanje: “Kako je intervjuirati ljude s kojima ste prije radili?” pita Tom Swinburne iz Velike Britanije. “Vrlo jednostavno”, odgovara Eddie, a Coulthard uskače: “To je tvoj odgovor? Vrlo jednostavno?” “Pa što bi ti odgovorio?” O bože, već su počeli...

David, bi li ti bilo drago da si vozio za ekipu Jordan i, Eddie, bi li ti se sviđao David kao vozač?

Garry Robinson, Velika Britanija

EJ: Mislim da smo u preranoj fazi razgovora za to pitanje. Stavite ga na kraj...

DC: Zašto si sad tako diplomatičan? Na televiziji nisi takav.

EJ: Ne želim da me popljuješ onoliko koliko bih ja tebe popljavao...

Može li se pritisak televizijskog prijenosa uživo usporediti sa sjedenjem u kokpitu ili na pitwallu?

Ewan Marshall, Velika Britanija

DC: Meni je sigurno manji pritisak raditi na televiziji zato što je najteže Jakeu [Humphreyu] – on mora sve spojiti. Što se tiče Eddieja i mene, mi manje-više samo čekamo dok nam ne postavite pitanje, a ostatak vremena samo izgledamo dobro na ekranu.

EJ: Pokušaj izgledati dobro na mom mjestu. I ne psovati previše. Sjediti na pitwallu i pratiti

{ VI POSTAVLJATE PITANJA }

posljednje minute kvalifikacija ili posljednje krugove utrke može vam uništiti živce, bez obzira tko ste. U usporedbi s tim, televizija je dječja igra.

Što mislite tko je Buttonov glavni suparnik u borbi za naslov prvaka?

Sonny Haigh, Španjolska

EJ: Mislim da će to biti Rubens Barrichello. S obzirom na situaciju s motorima i premalo vremena na stazi, Red Bull će teško stići do pobjede. Moje je mišljenje da se Barrichello izdvaja kao Jensenov glavni izazivač i Jensen još uvijek može sve izgubiti.

DC: Slažem se s Eddiejem. U jednom se dijelu sezone činilo da su Red Bullovi vozači sve moćniji i da mogu nadoknaditi zaostatak, ali sad su pali više od 20 bodova iza vodećeg. Nije nemoguće; sjetimo se Kimija Räikkönena prije dvije godine kad je uhvatio veliki zaostatak i u posljednjoj utrci osvojio naslov za samo jedan bod. Još je nekoliko utrka pred nama i prerano je reći da je Red Bull ispao, ali Rubens je Jensenov najveći konkurent.

Eddie, bi li mogao voziti Ferrari brže od Luca Badoera?

Shaun Scanlon, Velika Britanija

EJ: To nije pošteno pitanje i reći ću vam zašto. Ljudi doista podcjenjuju posao koji je Luca obavio. Ne bi mu dali taj bolid da za njih nije napravio toliko posla. Ali u sportskom kontekstu, to je bila pogrešna odluka – nije bilo pošteno prema njemu. I nije pošteno prema Ferrariju, navijačima ili sponzorima. Da je to bila komercijalna odluka, mislite li da bi Luca Badoer bio u Jordanovu bolidu? Ne bi. On nikad nije bio veliki vozač, ali Ferrari misli da je dovoljno dobar za njihov bolid. Ako želite kriviti nekoga, krivite Ferrari.

Koja je najbolja rasprava koju ste do sada imali?

Ben Moody, Velika Britanija

EJ: Ah, David je previše slatkorječiv za svoje dobro...

DC: Previše ih je da bih izdvojio samo jednu – bezbroj puta tijekom prijenosa kad ga pogledam u čudu zbog nečega što je rekao, poput motorhomea od 40 milijuna funta ili da je Ralf Schumacher višestruki svjetski prvak. Najčešće je riječ o nekim podacima. Eddiejev entuzijazama je zarazan i mislim da ima staru irsku vještinu brbljanja – zašto dopustiti činjenicama da stanu

na put dobroj priči?

EJ: Iduće pitanje...

Kad biste BBC-jevoj F1 ekipi mogli dodati još jednog člana, koga biste izabrali?

Andrew Bottomley, Velika Britanija

EJ: Helenu Christensen.

DC: Ha, ha. Vidite? S tim se ja moram nositi. Ja ozbiljno razmišljam koga bi dodao ekipi, a on je opet prostak.

EJ: Što je prosto u vezi Helene?

DC: Ja bih izabrao svoju zaručnicu Karen. Upoznali smo se kad je ona prenosila F1 za francusku televiziju i kad bi radila s nama, mogao bih spavati s njom i radnim vikendima.

Eddie, jesi li razmišljao o ponovnom osnivanju momčadi sad kad bi F1 trebala postati dostupnija?

Steve Pople, SAD

EJ: Nisam. Mora postojati trenutak kad nešto ostaviš iza sebe. Moraš izaći kroz ista vrata na

i prekrasne stvari...

DC: Ja sam jednom bio na paraboličnom letu. To je bilo prilično ludo, F1 bolid je lebdio u zrakoplovu koji je bio u slobodnom padu, s nula gravitacije.

Kad bi vas dvojicu izabrali za združenog predsjednika FIA-e, koju biste prvu odluku donijeli?

Christine Swain, Velika Britanija

DC: Ja bih zabranio nadolijevanje goriva, ali to je već najavljeno za iduću sezonu. Govorim to već godinama jer doista smatram da bi velika nagrada trebala biti test izdržljivosti. Bez dodavanja goriva sigurno će se događati da bolid zasjedne na prvo startno mjesto ali u utrci ne uspije sačuvati gume i kočnice. Bilo bi i graničnih situacija kad bi ekipa morala reći vozaču da malo popusti.

A bilo bi i razlike u potrošnji goriva. Ako imate učinkovitiji motor, stavljat ćete manje goriva i, premda će bolid zbog toga imati manje snage, bit će mnogo lakši. Mislim da je to dobar potez.

EJ: Ja bih promijenio pravila tako da mladi vozači



"Moja je brada bolja od tvoje." "Ne, moja je bolja." Coulthard i Jordan uspoređuju facijalno paperje u Monaku davne 2005.

koja si ušao i dostojanstveno otići. Ja sam imao sreću – otišao sam iz natjecanja bez ikakvih financijskih dugova.

Tijekom vaših karijera obojica ste morali činiti svašta kako biste usrećili sponzore. Koji su najbolji i najgori marketinški trikovi u kojima ste morali sudjelovati?

Gregor Murray, Velika Britanija

DC: Ti si se morao grliti s Melindom Messenger ili Katie Price, zar ne?

EJ: Tražili su od mene da radim razne vrlo čudne

imaju priliku testirati. Doista mislim da nam u ovom poslu treba nove i svježe krvi. Previše je vozača koji su blizu mirovine i to nije pošteno. Osim toga, nije pošteno – ali ni sigurno – dopustiti mladim vozačima da dođu u F1 i očekivati da sve nauče.

Kad biste se natjecali tko će pokupiti više cura, tko bi pobijedio?

Ondra Machálek, Češka

EJ: David, i to premočno.

DC: Naravno, morali bismo se vratiti u doba kad nismo bili u vezama. U mom slučaju to je bilo prije četiri godine, a u Eddiejevu prije 30!

EJ: A i tada sam bio ružan.

Koji od vas u ovom trenutku ima više novca u džepu?

Richard Hadley, Španjolska

DC: Ja uopće nemam novca u džepu.

“Zašto si tako diplomatski? Na televiziji nisi takav.” David Coulthard

"Pazi na desnu ruku, kompa." Eddie Jordan i startlela Jordan na Nürburgringu 2000.



SLIKE: SUTTON IMAGES, XFB.CC



{ VI POSTAVLJATE PITANJA }

EJ: Jeste li ikad vidjeli trkaćeg vozača s novcem? To je najkomičnija stvar koju sam u životu čuo – oni namjerno nikad ništa nemaju. To su najveći prevaranti, škrtrice i lupeži svih vremena!

DC: Koliko ti imaš kod sebe?

EJ: Oko 600 eura. I to zato što sam znao da DC neće imati čime platiti večeru.

Zašto neki od najboljih vozača svih vremena dolaze iz Škotske (Clark, Stewart, DC), a ne iz Irske?

James Wood, SAD

EJ: Mislim da je to zato što govore dijalektom i jezikom koji nitko ne razumije...

DC: U Irskoj ima više pubova nego bilo gdje drugdje, a to baš ne pogoduje dobroj vožnji, zar ne? Irci većinu vremena provode u kafićima, a odrasli su na mješavini majčina mlijeka i irskog viskija...

U čemu je Martin Brundle najbolji: kao vozač, menadžer ili komentator?

Callum Woodhead-McClimens, Velika Britanija

DC: Dok je bio vozač, nikad nije imao priliku voziti bolid sposoban za pobjede.

EJ: Što je s McLarenom?

DC: Kad ga je vozio 1994. to nije bio pobjednički bolid. McLaren je tada imao Peugeotove motore i bio je lošiji. Martin nikad nije imao bolid za osvajanje prvenstva, a morao se natjecati s dvojicom najboljih grand prix vozača tog razdoblja, Michaelom Schumacherom i Mikom Häkkinenom. Michael je rekao da mu je Martin bio



Martina Brundlea su i Coulthard i Jordan proglasili odličnim komentatorom. Konačno su se oko nečeg složili...

menadžer deset godina i nijednom se nismo porječkali. Ali neka se zna da sam ga povremeno morao upozoriti zbog nečega što je na televiziji rekao o mojoj izvedbi.

EJ: On je izvanredan komentator – jedan od najboljih. Ne znam kakav je kao menadžer jer sam ja bio njegov menadžer. Zapravo sam mu pomogao da 1983. dobije posao u Formuli 1 s Tyrrelom.

Koja je bila najgora odluka koju ste donijeli tijekom svoje F1 karijere?

Misano s Tompnyjem Byrneom i zatim pokušao skupiti dovoljno novca za odlazak u Ennu. Brilljantno.

David, jesi li naplatio svoju okladu? Pretpostavljam da si se kladio s Eddiejem da će odjenuti sve one košulje?

Stewart Adams, Velika Britanija

DC: Eddie je pravi roker i čak sam mu nedavno kupio jednu košulju, a ja obično ne kupujem odjeću drugim muškarcima. Ali kupio sam nešto što mi se učinilo kao stvoreno za njega – košulja oslikana s mnogo malih izvanzemaljaca koji napadaju iz svemira.

S obzirom da Eddie uvijek napada moj prostor, mislio sam da je to savršena košulja za njega.

Odmah ju je odjenuo.

EJ: I dobio sam sve pohvale.

Kad biste proveli vikend kampirajući zajedno negdje u divljini, bi li preživjeli jedan s drugim?

Saul Mahoney, Velika Britanija

DC: Ne znam, Eddie je prilično dlakav pa ne bih bio siguran je li to što puže pokraj mene medvjed ili ne...

EJ: Gledajući ovo što David trenutno ima na licu, nisam baš siguran da bi on trebao govoriti o pretjeranoj dlakavosti...

DC: Mislim da bismo se dobro zabavili. Ako se želite dobro provesti, kad biste zapeli na pustom otoku s nekim iz Formule 1, onda ste s Eddiejem u dobrim rukama. Bio bi poput Toma Hanksa u filmu Brodolom života – na koncu bi razgovarao s kokosovim orasima. Zapravo, vjerojatno bi od njih izvukao neki novac.

“Vozači Formule 1 najveći su prevaranti i lupeži svih vremena!” Eddie Jordan

jedan od najkonkurentnijih momčadskih kolega koje je imao. Flavio je rekao isto. Morate se složiti da je kao trkaći vozač bio sjajan u svim kategorijama: u sportskim automobilima, touring automobilima i u Formuli 1. Kad se sjetim nekih njegovih nesreća, prava je sreća da je izvukao živu glavu. U komentatorskom je poslu također sjajan. Jednostavno je logičan izbor. Ima svoj način izražavanja koji je prirodan – primjerice, reći će: „Ljubi vrh zavoja kao da mu je to omiljena baka.“ Obični ljudi to razumiju. Martin je bio moj

Igor Smolny, Poljska

EJ: Što nisam ranije prodao momčad.

DC: Doista?

EJ: Imam vrlo lijepe uspomene. Kad ne pobijedite, uvijek mislite da se svijet srušio, ali ja sam to radio 35 godina. Zanima me i što David misli, ali ja sam najviše volio početne godine. Formula 3, borba za preživljavanje, život u kući na kotačima i utrke za europska prvenstva. Pomalo se osjećam kao lutalica – volim neizvjesnost života od jedne do druge utrke. Otišao bih u

PRIDRUŽITE SE NAŠEM VIJEĆU ČITATELJA

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

Nameto samog



U trenutku kada ovo čitate možda ćete već znati odgovor, a mi vam donosimo sve mogućnosti raspleta.

Prava



Za Jenson, Sebastiana i Rubensa sad je ili nikad, a Mark je otpao. Razgovaramo s njima i slavnim im prethodnicima...

SIJE: SAM BARKER; GLENN DUNBAR/LAT



Napeto do
samog kraja



Jenson Button

“Teško je, ali spreman sam na izazov”

Nakon što već desetu godinu vozi u F1, Jenson Button je nadomak ostvarenju svoga sna. Dok F1 Racingu priča o svojim dojmovima, **Damon Hill** nam otkriva što Jenson treba učiniti u ovom trenutku

RIJEČI HANS SEEBERG SLIKE SAM BARKER

“**N**ajviše razmišljate o F1 kad ste sami. Tada je teško jer vam samo misli o utrci prolaze kroz glavu i ne dopuštaju vam da zaspete.” Od svih beskrajno praktičnih procjena kako povećati performanse guma te timski pobjeđivati i gubiti, ovo je jedna od najintimnijih stvari koje je Jenson Button u posljednje vrijeme odlučio s nama podijeliti. To vas stavlja u položaj naizgled samouvjerene sportske zvijezde koja usred noći hoda gore-dolje po spavaćoj sobi, osjećajući napetost zbog posla kao što ga osjećaju i obični ljudi. Vozači F1 koji su milijunaši ne bi smjeli osjećati pritisak, zar ne? No stvari su malo drukčije za Buttona: on je vrlo blizu ostvarenju svoje životne ambicije... ali stvari mu odjednom jednostavno ne idu kako treba.

Statističke podatke svi su nemilosrdno analizirali, počevši od medija pa sve do fanova na internetskim forumima: odnio je šest pobjeda u prvih sedam utrka, dok u sljedećih pet utrka nije bio na postolju. Kad bi se ti podaci prikazali grafikonom, sličili bi profitima tvrtke Lehman Brothers

nedugo nakon početka financijske krize. Sve je više onih koji dovode u pitanje Buttonovo samopouzdanje, a njegovo vodstvo postupno se topi – najviše zbog povratka na stazu kolege iz momčadi Rubensa Barichella. Sljedeći će mjesec odrediti cijelu karijeru, život i ostavštinu Jensa Buttona. Iskreno govoreći, može li se koncentrirati, ostati smiren i pobijediti u prvenstvu? F1 Racing je to pitao ne samo Damona Hilla, nego i čovjeka koji sam nosi ključ osvajanja ovogodišnjeg prvenstva: Jensa Buttona osobno.

Pritisak. Čudna je to stvar u sportu – prisutnost koja vas na početku može malo i neprimjetno iritirati, a na kraju posve iscrpsti. Vratite se natrag u vrijeme kad je Jenson odnio svoju šestu pobjedu u Turskoj i kad se činilo kao da će jedini pritisak ove trkaće sezone biti odluka koliko će iznositi njegova povišica 2010. Ljudi su se pitali može li pobijediti kako je to učinio Schumacher 2002. i osvojiti naslov prvaka do srpnja.

Napeto do samog kraja

Ironija je u tome što da je Bernie Ecclestone uspio provesti svoj naum u svezi medalja – pobjednik najvećeg broja utrka u jednoj trkačkoj sezoni postaje prvakom – Jenson bi bio osvojio naslov do utrke u Monzi. Ipak, i usred svojih nedavnih nevolja, on čvrsto stoji pri odluci kako ne bi volio da se to dogodilo.

“Pa, zasigurno bi to mnogo olakšalo stvari”, Jenson se smije. “No, riječ je o Svjetskom prvenstvu F1 i ne vjerujem u pobjedu osvajanjem medalja. Trkaća sezona se sastoji od 17 utrka i treba biti najbolji u svih 17 utrka – a ne samo pobjeđivati. Sviđa mi se takav način utrkivanja. To mi otežava posao, no spreman sam na izazov.”

To je izazov koji zahtijeva da se svakom sljedećom utrkom sve više pozornosti posvećuje detaljima. “Mislim da će Jenson pobijediti, no on sad prolazi kroz ono što ja zovem ‘posrtanjem u sredini sezone’, kaže Damon Hill. “Čini se da se to zbiva na svakom prvenstvu. Svakome bi bila teška zadaća zadržati neprekinuti niz pobjeda koji je on imao pa su ostali natjecatelji odgovorili na izazov, što je odlično za nas gledatelje. No, on je još uvijek u bodovnoj prednosti. Promatrano s te strane, on ima golemu prednost pred ostalim natjecateljima i dobra je vijest da Brawnova momčad još uvijek ima bolid koji može pobijediti, premda se činilo da više nisu toliko kompetitivni.

To su utječne riječi čovjeka koji se utrkivao i pobijedio. Činjenica je da je osvajanje velikog prvenstva u bilo čemu nevjerojatno teško i da u ovoj fazi natjecanja Jenson jednostavno treba slijediti pravila koja postoje u svakom sportu, bila to F1, nogomet ili golf: ostati smiren i usredotočen. Možda je to lakše reći nego učiniti, no Damon vjeruje kako Jenson samo treba biti praktičan. “Stvar je u tome što ne uspijete uvijek ostvariti ono što ste zamislili – jednostavno ne uspijete – no i Rubens treba nadoknaditi mnogo propuštenih prilika. Ako usporedite njihovu vožnju ove sezone, Jenson ima malu prednost – no Rubens je povećao svoj ulog. Jenson će uspjeti, a što se više približavate kraju sezone, više se usredotočujete na ishod utrka. U sredini sezone, uzbuđenje zbog početka natjecanja je nestalo, dok se kraj još uvijek čini prilično dalekim.”

Čini se kao da se Button samo treba prisjetiti dobre pozicije u kojoj se nalazi i naglasiti pozitivne stvari. U ovo doba prošle godine, baš kao i



Buttonu se čini da je njegova posljednja pobjeda u Turskoj u lipnju pripadala nekom drugom životu

**“Oni mene love.
Bih li ja radije njih lovio?
Ne bih.”
Jenson Button**

preprošle godine, i dvije godine prije toga, kad već o tome raspravljamo, Jenson nije imao nikakvog razloga za utrkivanje u ovo doba sezone, osim što se mogao nadati da će mu zbroj bodova biti nešto veći. Samo je treće osvojeno mjesto na prvenstvu 2004. uspjelo kod Buttona izazvati malo uzbuđenja, no usprkos tome završio je natjecanje s 29 bodova manje od

drugoplasiranog Rubensa Barrichella – vozača zbog kojeg je trenutačno pod najvećim pritiskom.

“Godine 1996. nalazio sam se u vrlo sličnoj situaciji u kojoj se danas nalazi Jenson”, prisjeća se Damon. Mogao sam završiti prvenstvo u Monzi, ali tada sam naletio na rubnike. Bez obzira na to, uspio sam zadržati prednost, i to sve do samoga kraja. Ne mislim da sam slabije vozio premda mi je kolega iz momčadi Jacques Villeneuve počeo opasno konkurirati. Nalazio sam se u više-manje istoj situaciji u kojoj se Jenson danas nalazi sa svojim momčadskim kolegom koji mu je suparnik. Ipak, dobra je to situacija i u njoj nema ničeg negativnog. Suparnik to mora zapamtiti.”

Razlika između Buttona

u travnju i danas doima se zapanjujućom. ‘Jenson s početka sezone’ bio je uvijek nasmijan i entuzijastično pozitivan, zauzimajući stav ‘ne mogu vjerovati da se to meni događa’ – savršeno je predstavljao ‘osjećam se dobro’ faktor koji je prevladavao u Brawn GP-u. ‘Jenson usred sezone’ čini mi se razumljivo više uzrujanim, katkad na granici hysterije kad iz bolida radijem razgovara o temi koja prijeti uništenju njegovih prilika za osvajanje naslova prvaka: gumama. Očito je da ga ta tema jako frustrira.

“Aerodinamično je bolid mnogo bolji nego što je bio u Turskoj, no ne možemo to iskoristiti u utrkama jer nismo uspjeli poboljšati performanse guma”, Jenson sliježe ramenima. “Kad sam se vratio s odmora, proveo sam mnogo vremena radeći s momčadi i pokušavajući otkriti što se zbivalo s gumama. Četiri gume su jedina stvar kojom dotičete stazu, pa ako one ne rade kako treba, sve drugo gubi na važnosti.”

Unatoč tome, Hill je uvjeren da Jenson ne smije dopustiti da ga veličina onoga što on pokušava postići previše opterećuje. “Važno je ne dopustiti da vas zastraši”, kaže Damon realistično. “On ima posao koji mora obaviti, velik je to cilj koji morate podijeliti na manje dijelove.” Hill smatra kako će upravo ovdje intelektualna sposobnost odigrati najvažniju ulogu. “Pogledajte ove godine British Open, prvenstvo u golfu s Tomom Watsonom – teško vam je pri kraju prvenstva kad ste nadomak pobjedi, kad počinjete razmišljati kako ste već pobijedili. Isti je to posao kao i na početku prvenstva, no ako Jenson bude počeo razmišljati o tome što može izgubiti... niste ništa osvojili dok to zaista i ne učinite. Sjećam se kako sam jednom prilikom vidio Geoffreyja Boycotta, a on me je upitao kakve rezultate ostvarujem. Rekao sam mu da sam pobijedio na posljednjoj utrci, a on je odgovorio: ‘Nisi pobijedio dok to uistinu nisi i učinio.’ Kada ste na svojoj 99 rupi, igrate onom lopticom kojom ste igrali i na početku, no



“Gdje je taj idiot Grosjean otišao?” Jenson je izbačen s utrke u Spa



Za Jenson se ova sezona sastojala od dva dijela, no u borbi za naslov on još uvijek ima povlašteni položaj

tada započinje igra s vašim živcima. Lako je sjediti ovdje i sada o tome razglabati, ili sjediti kod kuće, no kad ste na gridu i znate da ćete za sat i 45 minuta dobiti svoj odgovor koji može biti dobar ili loš, tada postane jako zanimljivo...”

Jenson priznaje kako je ova trkaća sezona “različitija od sviju prijašnjih u F1”. Vozaču je, bez sumnje, neobično biti u središtu borbe za naslov prvaka u kojoj nema Ferrarijevih i McLarenovih vozača, ali koji sada nekako brzo skupljaju sve više bodova. Ako se nije moglo predvidjeti da će Jenson zauzeti jednu od vodećih pozicija u prvenstvu, tko je tek mogao zamisliti da će prvenstvo biti borba četiriju vozača: Jensonu Buttonu, Rubensu Barrichella, Sebastiana Vettela i Marka Webbera?

Button je vrlo tajnovit kad odgovara na pitanja o suparnicima u borbi za naslov. “Rubens mi je opasno konkurirao u velikom broju utrka, no vozimo isti bolid pa osjećam da ga mogu malo bolje kontrolirati od ostalih vozača. S momčadi Red Bulla stvari stoje malo drukčije. Mark je u posljednje vrijeme poboljšao svoju vožnju te je dobro što se on i Vettel međusobno natječu. Na kraju je pobjeda važna, ali je pobjeda nad momčadi Red Bulla još važnija.” Međutim, čak i uz smanjenje bodovne prednosti, Jenson još uvijek vrlo optimistički gleda na svoje suparnike. “Koga oni love? Mene. Bih li ja radije njih lovio? Ne bih.” On se nalazi u mnogo boljem položaju i toga je svjestan. Buttonov prijašnji nedostatak uspjeha u F1 znači da će uvijek imati kritičare – riječ je o vozaču kojeg je Flavio

Briatore nakon što je osvojio prve dvije utrke 2009. nazvao ‘betonskim stupom’. Jenson shvaća da se to ne može izbjeći. “Isto se događa u svim sportovima – čak i ako pobjeđujete, netko će vas ipak kritizirati. Ljudi koji razumiju ovaj sport poznaju situaciju u kojoj sam se nalazio posljednjih nekoliko godina te su upoznati i sa situacijom u kojoj se Lewis nalazio na početku ove sezone. No ako su mišljenja ljudi iz sporta negativna, popričat ću s njima o tome – katkad je ono što imaju za reći primjeren, a katkad nije.”

Button će morati iskoristiti svu svoju borbenost i odlučnost da se suoči sa suparnicima ako želi postati svjetski prvak F1 za 2009. Osjeća se povlašeno, ali je duboko u sebi svjestan činjenice da će s povratkom Ferrarijevih i McLarenovih bolida njegovi najbliži suparnici imati mnogo teži posao kako bi ga sustigli. “Jenson je i prije osvajao prvenstva, važno je imati iskustvo u vođenju utrka i shvaćati kako se uzorci mijenjaju”, kaže Hill. “Sve u svemu, on ima dobar stav prema natjecanju – iskren je prema sebi i uravnoteženo pristupa utrkama. Zna što treba činiti.”

Slegnuvši ramenima, Jenson daje svoju posljednju procjenu nastavka sezone: “Što god se dogodi, dogodit će se; neću o tome razmišljati. Ako to bude dobar završetak sezone, odlično; ako ne bude, krenut ću dalje.” Damon Hill je na svojoj koži iskusio isti stres, opterećenje i neizbježnu tjeskobu kakvu sad i Jenson osjeća, te nam s nepokolebljivim uvjerenjem poručuje kako “ne postoji ništa slično”.

FO Slike: Glenn Dunbar/Jat, Clive Mason/Getty Images, Sutton Images



Napeto do
samog kraja

Rubens Barrichello

“Jenson može više izgubiti. Ja hvatam njega”

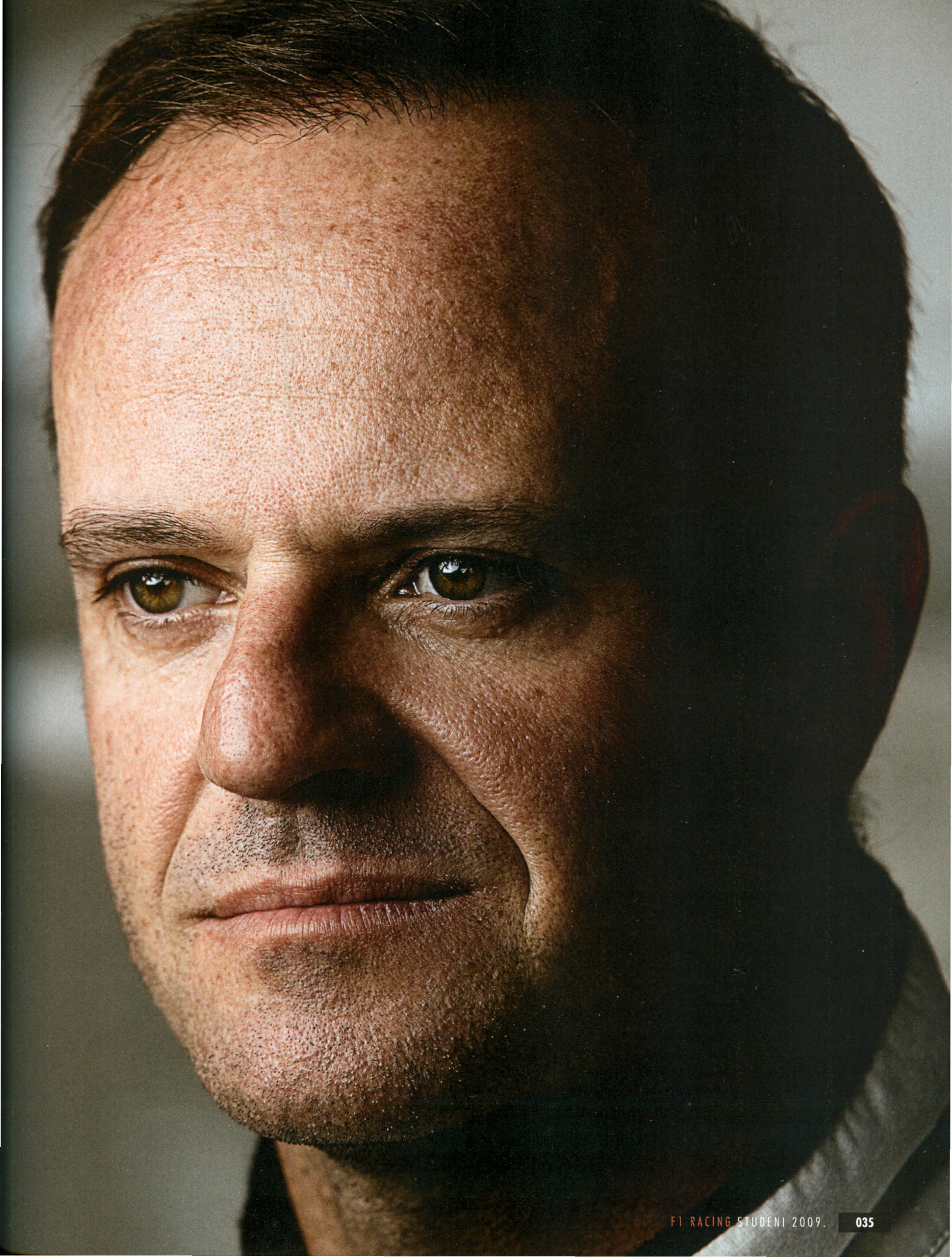
Nakon što je gotovo izgubio mjesto u momčadi, u svojoj 37. godini Rubens Barrichello kaže da mu je motivacija za osvajanje naslova jaka kao i uvijek. A Emerson Fittipaldi se slaže.

RIJEČI JAMES ROBERTS SLIKE ANDREW FERRARO/LAT

Dok je Rubens Barrichello prolazio pitlaneom staze u Valenciji, njegov je zaštitni znak – široki osmijeh – bio širi nego ikad, a okupljeni mehaničari suparničkih momčadi pljeskom su pozdravili njegov povratak na vrh postolja. Rubinju je trebalo gotovo pet godina da prekine razdoblje bez pobjeda i uživao je u svakoj kapi pobjedničkog šampanjca. Nakon što je prošle zime postojala velika šansa da se ne vrati u Formulu 1, u Valenciji je ponovno ušao u krug pobjednika. I na dan kad je njegov momčadski kolega završio na sedmom mjestu, mogao je osjetiti da je trenutak, a možda čak i sudbina, konačno na njegovoj strani. Je li se zapitao bi li ovo doista mogla biti godina u kojoj će osvojiti naslov?

Nakon uvjerljive Buttonove forme na početku sezone, promjena u Barrichellovu korist zapravo je počela nekoliko utrka prije Valencije. Najprije se u Silverstoneu popeo na postolje, pa je na Nürburgringu opet bio bolji od Buttona prije nego što se uplela nezgoda s crijevom za gorivo. U Mađarskoj ga je omela drama s ovjesom, no svi njegovi demoni konačno su nestali veličanstvenim trijumfom na španjolskim ulicama. Bio je to poseban trenutak i za Brazil.

Rubens je iskazao poštovanje prema ozlijeđenom Felipeu Massi, ali bio je to i 100. put da se brazilska nacionalna himna svirala za pobjednika velike nagrade. Čovjek koji je Brazilu donio prvu pobjedu, 1970. na Watkins Glenu, zbijanja je pratio iz São Paula.



S iskustvom dva osvojena naslova prvaka, Emerson Fittipaldi je znao da je Barrichello učinio važan korak u hvatanju Buttona. "U Brazilu je bila velika proslava nakon njegove pobjede, a sad postoje velika očekivanja da će osvojiti prvenstvo", kaže Fittipaldi. "Svi znamo koliko će mu biti teško uspjeti u tome, ali siguran sam da mu je nakon pobjede u Valenciji motivacija samo porasla. Bit će teško nadoknaditi bodovni zaostatak za Jensonom, ali ima li šanse? Ima. Hoće li biti teško? Hoće. No može li uspjeti? Može."

Fittipaldi smatra da je Rubensova motivacija snažna kao i uvijek te da nikad nije bilo nikakvih znakova slablje-nja njegove natjecateljske strasti, unatoč više od 280 grand prix startova.

Zapravo je 37-godišnji Brazilac doživio nevjerojatan preokret jer je nakon Hondina povlačenja iz natjecanja gotovo ostao bez vozačkog mjesta, a sad ima priliku osvojiti naslov svjetskog prvaka. Prošle je zime mogao bez problema objesiti kacigu o klin i bilo je potpuno nemoguće predvidjeti preokret do kojeg je kasnije došlo. Zapravo, Emerson je otkrio da ga je Rubens nazvao i pitao za savjet što da učini.

"U mojoj posljednjoj sezoni u Indycaru imao sam 49 godina. Rubens me nazvao u listopadu prošle godine i pitao me kako sam podnio utrkanje u tim godinama. Odgovorio sam mu da ako si još uvijek motiviran – ne samo za natjecanje nego i za pobjeđivanje – onda znaš da možeš. On je tjelesno još uvijek spreman pa sam ga savjetovao da bude odlučan i upusti se u to. U ovom trenutku njegove karijere najvažnija je motivacija i uopće ne sumnjam da je on potpuno motiviran!"

Rubens je odlučio da ipak želi nastaviti i znao je da u sebi ima još vatre za 17. sezonu u Formuli 1, a Ross Brawn također je zadržao vjeru u brazilskog veterana. No je li razlog tome bila Brawnova želja da Barrichello reprizira svoju ulogu iz onih šest godina koje su proveli zajedno u Ferrariju, odnosno da se ponaša kao iskusni, ali poslušni drugi vozač?

Kad je Jenson u ranoj fazi sezone stekao veliku bodovnu prednost sa šest pobjeda u sedam utrka – i iznenadnim stratezijskim odlukama koje su radile u njegovu korist – izgledalo je baš tako. Ali Rubens nije netko tko se lako predaje i ako postoji oznaka koje se žarko želi riješiti onda je to biljeg "broja dva". Zato mu se i dogodio netipični izljev bijesa na Nürburgringu kad je kritizirao svoju momčad jer je zbog pogrešnog izbora guma i problema s nadolijevanjem goriva izgubio vodstvo u utrci od 16 sekundi i na kraju završio na šestom mjestu te – što je bilo posebno iritantno – ponovno iza momčadskog kolege...

Ali taj je ljutiti nastup nakon utrke samo pojačao njegovu kompetitivnost.

Osjećao je da je mogao pobijediti i odlučnost da pobijedi svojeg kolegu bila je snažna kao i uvijek – na Nürburgringu je samo izrazio svoju golemu frustraciju činjenicom da se to još nije dogodilo. "U Njemačkoj sam se kvalificirao fantastično i onda je slijedio neuspjeh, ali od samog sam početka sezone trebao imati više bodova", tvrdi Rubens. "Moram naporno raditi i otkriti zašto smo izgubili dio performansa u odnosu na druge. Moramo se vratiti na vrh poretka, osvajati prva startna mjesta i pobjede."

Trenutak u sezoni kad se sreća počela okretati na Rubensovu stranu odvijao se usporedno, i ne potpuno slučajno, s padom forme njegove momčadi. Na početku sezone Brawnovi su bolidi mogli izvlačiti brzinu iz Bridgestoneovih guma bez mnogo degradacije, ali nakon



Prošlo je previše vremena – Rubens je pobijedio u Valenciji i vratio se u formu baš kad je Jensonova počela slabjeti

Silverstonea slijedile su utrke s nižim temperaturama pa su Brawn dočekali problemi sa zagrijavanjem guma do optimalne radne temperature.

Poznato je da je Jenson vrlo nježan s gumama i njegovi su neuspjesi s njihovim zagrijavanjem omogućili Rubensu da u posljednjih nekoliko utrka preuzme inicijativu. Možda je riječ i o tome da je na Rubensu manji pritisak za osvajanje prvenstva. On ga može osvojiti, a Jenson izgubiti. I ako bi na stazi došlo do okršaja između dvojice momčadskih kolega, manje je vjerojatno da će Brazilac ustuknuti.

"Da, ali i ja trebam bodove", kaže Barrichello. "Ako gledate samo gdje se Jenson nalazi u poretku vozača, a gdje sam ja, onda on može izgubiti više od mene. Ali morate osvajati bodove i pobjeđivati u utrkama. Na neki mi je način žao što on ima toliko pobjeda, a ja nemam. To je činjenica." Na početku sezone, kad su Brawnovi bolidi bili najbolji među najboljima, Rubens nije uspio preuzeti inicijativu i to bi se moglo pokazati kao presudni propust.

Od Barrichellove renesanse u Silverstoneu, suparničke momčadi ostvarile su važne dobitke. Novi dijelovi Red Bullovih bolida na Silverstoneu nakratko su ih doveli na vrh grida, a nakon toga su se Ferrari i McLaren vratili na staze uspjeha.

Izuzmemo li Valenciju, preokret u kompetitivnoj hijerarhiji ostavio je momčad Brawn u borbi za sitne bodove dok pokušavaju shvatiti mehaničke probleme koji im ometaju izvedbu.

Rubensov problem sad bi mogao biti to što ako Brawn nije sposoban pobjeđivati – kao što je bio slučaj u Belgiji – zaostatak za Jensonom moći će smanjivati doslovno tek bod po bod i kako se sezona bude bližila kraju, neće imati dovoljno vremena da pretekne Engleza. Zbog toga bi moglo doći do one zastrašujuće ali neizbježne prijelomne točke kad na svjetlo dana izađu momčadske odredbe i Brawn odluči okončati slobodno natjecanje svojih vozača te sačuvati Jensonovo vodstvo. Zamislite da Rubens vodi na svojoj domaćoj velikoj nagradi na Interlagosu (utrci u kojoj nikad nije pobijedio) i odjednom dobije onaj grozni poziv s pitwalla...

"Njemu je to vrlo važno jer je dugo bio drugi vozač Michaelu Schumacheru, a sad bi se to opet moglo ponoviti s Jensonom", kaže Fittipaldi. "Teško mu je, ali ako pobijedi dokazat će da i on može biti prvi vozač ekipe. Očito je da je Rubens još uvijek sposoban pobjeđivati i biti među najboljima i idućih nekoliko utrka vrlo su važne kako bi dokazao koliko može biti brz."

Ali ako Rubens ove sezone ne osvoji prvenstvo, hoće li konačno otići u mirovinu? "Samo on može odgovoriti na to pitanje", kaže Fittipaldi. "Mislim da će ako postane prvak ostati još jednu godinu." U starom liscu još ima života i tračak nade za Rubensa Barrichella još je tu. Ako njegove vožnje s kraja prošle sezone – između Spa i Brazila – usporedite s Jensonovima, Rubens je na pet kvalifikacijskih treninga četiri puta bio bolji od Buttona i, kad mu je bolid uspio stići do cilja, redovito je ostvarivao bolji rezultat od njega.

"Vozim dobro i smanjujem razmak", jasan je Rubens. "Jednostavno moraš uhvatiti najbolji ritam i tako nastaviti, ali nikad nisi dovoljno blizu naslovu dok ga doista ne osvojiš."

Hoćemo li ove sezone ponovno vidjeti red mehaničara koji mu plješću na putu do postolja? Ako se to dogodi, zamislite koliki bi osmijeh onda imao...

U Turskoj je Jenson osvojio svoju šestu pobjedu, a Rubens se izvrtio i činilo se da je svjetlosnim godinama daleko od borbe za naslov



“Bit će teško nadoknaditi Jensonovu bodovnu prednost, ali ima li šanse? Ima. Može li osvojiti naslov? Može.”

Emerson Fittipaldi



“Vozim dobro, moram samo uhvatiti ritam”, kaže Rubens. Upravo to i čini.

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; SUTTON IMAGES



Napeto do
samog kraja

Sebastian Vettel

“Ustrajat ću, sve dok je moguće”

Bernie misli da je Sebastian Vettel iduća velika zvijezda Formule 1. Ali kako **Michael Schumacher**, posljednja velika zvijezda, ocjenjuje šanse svojeg sunarodnjaka za osvajanje naslova? I vjeruje li Vettel da može biti svjetski prvak 2009.?

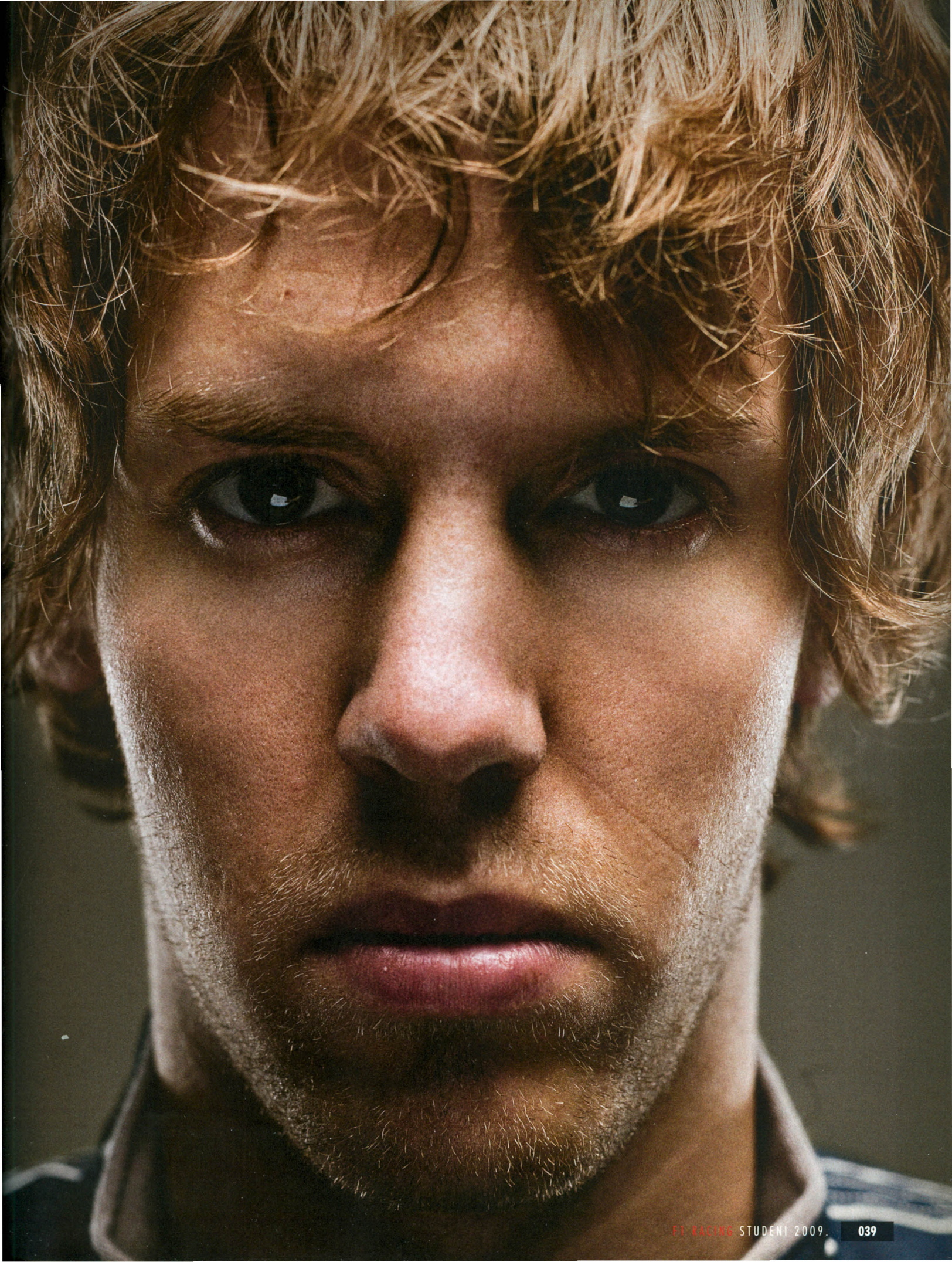
RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE SAM BARKER

Gledajući unatrag i analizirajući dosadašnji dio F1 prvenstva, 55. krug VN Australije sažetak je ovogodišnje sezone Sebastiana Vettela. Vettel je cijelu utrku vozio na drugom mjestu, stalno držeći Jensonu Buttona na oprezu dok je Brawn jurio prema svojoj prvoj pobjedi. U kasnoj fazi utrke približio mu se Robert Kubica na boljim, tvrdim gumama dok su se ostali vozači mučili na mekšima.

Kubica mu se prišuljao i pokušao ga preteći, ali Sebastian – u želju da obrani svoje mjesto i da se pokaže te nadobudno nastojeći pobijediti u svakoj borbi u baš svakoj utrci u svojem blistavom novom Red Bullu – jednostavno nije htio popustiti. Rezultat? Gomila zgnječanih karbonskih vlakana i dva ispražnjena mjesta na pobjed-

ničkom postolju. Vettel je kasnije, dodajući još soli na ranu, neobično iskrenim opisom događaja priznao krivnju za nesreću i zaradio kaznu za iduću utrku – pomak od deset mjesta unatrag na gridu. Bila je to bolna dobrodošlica među velike igrače.

Međutim, taj slijed događaja pokazao je Vettelove slabosti i snage u njegovoj prvoj sezoni u kojoj konkurira za naslov prvaka. Pokazao je brzinu, žilavost i zanimljivu iskrenost. No sudar s Kubicom pokazao je i da ima još mjesta za napredak: još uvijek je toliko vruće glave da mu osvajanje jedne borbe na stazi može biti važnije od pobjede u ratu za naslov. U početnoj fazi sezone, kad još nitko nije znao tko će se boriti za naslov, nesreća je pripisana nagloj mladalačkoj čudi. Ali koliko se tih šest bodova danas čine dragocjenima?





Napeto do samog kraja

Ako netko zna ponešto o osvajanju naslova, ali i o smirivanju nagle čuđi pod pritiskom, onda je to Michael Schumacher. Vettelu je Schumacherova pojava važna – kao nadahnuće i kao ostavština u odnosu na koju se treba dokazati. U Njemačkoj se Vettela opisuje kao vozača koji ima potencijal popuniti prazninu nastalu odlaskom sedmerostrukog prvaka. Bernie misli da Sebastian to može, a jasno je da se i Red Bull slaže. Ali što kaže Michael? "Neki ga mediji pokušavaju proglasiti mojim 'nasljednikom', ali on to nije", rekao je Schumacher. "On nije novi Schumacher, nego jednostavno Vettel i znam da se Sebastian slaže sa mnom. Kad sam došao u Formulu 1, ni ja nisam pokušavao biti novi Senna. Samo sam pokušavao biti najbolji što mogu, kao što to i Sebastian čini. I ide mu briljantno."

Schumacher je, prema vlastitu priznanju, pod dojmom Vettelovih vožnji ove sezone. "Sebastian obavlja prilično dobar posao i dokazao je da je dovoljno nadaren da doista uspije", komentira Schumi. Statistički podaci pokazuju da je Vettelova brzina neupitna: od sedam završenih utrka do belgijske Spa, šest je završio na postolju (uključujući dvije pobjede), a sedmi rezultat je četvrto mjesto iz Barcelone. Njegova prosječna osvojena pozicija je 2,3 – u usporedbi s trećim prosječnim mjestom za Webbera i Buttona te četvrtim za Barrichella. Odlični rezultati zadržali su ga u borbi za naslov, ali pratilo ih je i pet odustajanja – a samo jedno od njih bilo je uzrokovano nepouzdanosću bolida. Upravo bi se takva sezona uspona i padova i mogla očekivati od mladog vozača.

Ako mu spomenete da je možda pod pritiskom, Sebastian vas odmah demantira. "Ni u kojem slučaju", uzvraća. "Kao vozač utrka od početka svoje karijere morate živjeti s pritiskom." To je istina, ali to je i uvježbani odgovor. I ne uvažava činjenicu da Formula 1, premda je i ona automobilistički sport, ipak donosi drukčiju razinu pritiska od svega što je vozač prije prošao, a pod njezinim su reflektorima nedostaci vidljivi kao u nijednoj drugoj seriji. Schumacherova je procjena malo odmjerjenija i govori da premda je Vettel griješio, važna je njegova reakcija na te pogreške, a ne one same.

"Mislim da sve radi kako treba", kaže Michael. "Nadaren je, ima osjećaj za pojedinosti koji je stekao još u kartingu i vrlo brzo uči ne ponavljati pogreške." Zbivanja iz 2009. to potvrđuju. Primjerice, na startu utrke u Mađarskoj je izguran i morao je odustati zbog štete nastale u naguravanju kotačima s Kimijem Räikkönenom u prvom zavoju.

Ako je to bio pokušaj obuzdavanja nagona, onda se sve vratilo na staro u početnim krugovima Valencije kad se agresivno branio od Jensa Buttona i pokazao svojem suparniku za naslov što može. Početkom godine Vettel je imao dvije nepromišljene nesreće, u Australiji i Monaku, ali nakon toga nijednu.

Osim toga, Vettel se vrlo smireno nosio s nepouzdanosću Renaultovih motora. Premda ga je njegov V8 izdao u Valenciji, što se dogodilo nakon još većeg kvara na treningu dan prije, nije se ponašao poput nezahvalnog djeteta. Umjesto toga, pognuo je glavu i obećao da će se boriti za naslov dokle god bude matematički osvojiv i idućeg vikenda u Spa uzvratio udarac. Međutim, problem s motorom zadaje mu veće brige nego ostalim kandidatima za naslov.

Potrošio je četiri od osam motora dostupnih po sezoni i ima samo dva nova s kojima treba odvoziti cijelu posljednju trećinu prvenstva.

Slavlja se u Vettelovoj sezoni izmjenjuju s razočaranjima



Vettel slavi pobjedu na ovogodišnjoj VN Velike Britanije



Premda je to izvedivo

zbog problema s motorom mora ograničiti količinu vožnje na treninzima, a to je posljednje što vam treba kad se borite za prvenstvo, posebice kad se finalna utrka vozi na nepoznatoj stazi u Abu Dhabiju. No postoji mogućnost da će Sebastian pronaći način da situaciju pretvori u svoju psihološku prednost. To znači da će njegov momčadski kolega obavljati veći dio testiranja guma i podešavanja bolida, a Vettel će ljenčariti i onda od Webbera uzeti najbolji postav bolida. Situacija se može razviti na dva načina: ili će Vettel biti u problemima zbog premalo vremena na stazi ili će situaciju shvatiti kao da Webber zapravo u idućim utrkama radi i za njega. Uostalom, Vettel je u Kini odradio briljantne kvalifikacije i odlično odvezio utrku unatoč ograničenom broju kilometara (jer su inženjeri sumnjali u pouzdanost pogonske osovine). Bit će zanimljivo vidjeti može li se ta potencijalna slabost pretvoriti u prednost. Naposljetku, prva bitka koju Vettel mora dobiti, želi li nesmetano napada na naslov, je ona unutar vlastite momčadi – a ako se nastavi obrazac nekonzistentnosti između Buttonovih glavnih suparnika, to se možda neće dogoditi sve dok ne bude prekasno. Momčad Red Bulla pokazala je zavidnu ravnopravnost u odnosu prema dvojici svojih vozača, no ipak je Vettel taj koji predstavlja budućnost ekipe i ugovor mu je produljen do kraja 2011. I Webber će ostati iduće godine, ali očita razlika u načinu na koji je ekipa objavila njihove ugovore otkriva mnogo: jedna objava za medije glasila je "Webber će voziti za Red Bull Racing 2010.", a u drugoj je pisalo "Vettel se obvezao Red Bull Racingu". Suptilna razlika u tonu rečenica, kao da je Vettel učinio uslugu ekipi, a ne ona njemu, otkriva nam koliko zapravo u Red Bullu cijene mladog Nijemca.

Momčadski kolege iz Red Bulla cijelu su sezonu naizmjenice preuzimali inicijativu i još uvijek su izjednačeni – premda Vettel kaže da "u ovom trenutku tri vozača imaju realnu šansu za naslov, ali ja vjerujem u sebe i svoju momčad." Kad je to izjavio bio je među prva tri vozača u vrhu poretka, zajedno s dvojicom iz Brawna, i premda ekipa stalno naglašava da je razmak premalen da bi jednom vozaču dali prednost u odnosu na drugog, čini se da Sebastian ima drukčije mišljenje.

Predsezonska su predviđanja jasno upućivala na to da će Vettel biti bolji od Webbera, posebice nakon što je Australac prošle zime slomio nogu. Je li Schumi iznenađen koliko su Red Bullovi vozači izjednačeni cijelu godinu? "Donekle da", priznaje Michael. "Za Sebastiana je dobro da ima nekoga tko će ga gurati. Mislim da je dovoljno motiviran, ali dobro je vidjeti blisku borbu."

Bez obzira na ograničen

broj motora s kojim se mora suočiti u ostatku sezone, Vettel je u uvjerljivo najboljem položaju od trojice Buttonovih izazivača. Razlog tome je u jednakoj mjeri psihološki koliko i tehnički: Buttonu, Webberu i Barrichelli ovo bi mogla biti posljednja prilika da postanu svjetski prvaci u Formuli 1... i godinama su čekali

“Trebaju nam pouzdanost i performanse. Bit će teško, ali pokušat ćemo.” Sebastian Vettel

tu šansu. Za razliku od njih, Vettel je prošao naizgled idealnu karijernu putanju: od BMW-ova testnog vozača 2006. i 2007., preko prve pobjede s Toro Rossom 2008. do konkurenta za naslov prvaka s Red Bullom 2009. Vettel priznaje da ga je ovogodišnja situacija ipak iznenadila: “Od zimskih sam testiranja znao da imamo vrlo dobar bolid, ali ipak nisam mislio da ćemo ove sezone biti tako kompetitivni.”

Bilo bi jednostavno pomisliti da će ga nedostatak iskustva u odnosu na suparnike koštati mnogo kad se suoči s iskusnijim vozačima, no to bi mu čak moglo pomoći: svijest o tome da će imati još prilika mogla bi smanjiti pritisak i pomoći mu da vozi opušteno, a ne nervozno kao što su njegovi suparnici već počeli.

Schumacher ne misli da će se Vettel osloniti na tu činjenicu ili se skriti iza nje. „On je još uvijek vrlo mlad, ali je pravi trkač, a trkači ne razmišljaju na takav način. U svakoj se utrci žele iznova boriti i žele

pobijediti sad, a ne kasnije. Nikad ne znaš što će se dogoditi – možda kasnije više neće biti prilike”, objašnjava Michael.

Što se tiče Vettela, on je zadaću sažeo na osnovno. Na pitanje što je u ovoj fazi najvažnije, nije ni spomenuo psihologiju i odgovorio je jednostavno „pouzdanost i performanse”. I dodao: “Bit će teško, ali pokušavat ćemo sve dok to ne bude posve nemoguće.” Ponovno nam je pokazao žilavost, istu nepopustljivu odlučnost kojom je držao drugo mjesto u Australiji i zbog koje će sad čvrsto odbijati odustati od borbe sve dok osvajanje naslova ne postane nemoguće.


“Uvijek sam mislio da ako imaš šansu, imaš šansu – i to je to”, kaže Schumacher kroz smijeh. “Sebastianova je šansa manja od Jensonove, ali ipak postoji. Posljednji dio sezone bit će težak, ali može značiti mnogo. Mislim da ćemo vidjeti njegove vrlo dobre utrke.”

A ako itko zna, onda je to Michael.

F1



 Napeto do
samog kraja



Mark
Webber

“Dug je put do pobjede, vjerujte...”

Mark Webber već je priznao da njegova želja za osvajanjem naslova prvaka izaziva čuđenje. No **Alan Jones**, njegov sunarodnjak koji je posljednji osvojio naslov prvaka za vozača iz Australije, uvjeren je kako Mark to može postići zahvaljujući dobroj, staromodnoj australskoj odvažnosti.

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE SAM BARKER

Mark Webber nije dečko koji se prepušta praznovjerju. Takav nije bio ni Alan Jones, posljednji vozač koji je naslov prvaka F1 u Australiju odnio davne 1980. godine. U tom pogledu njih dvojica nevjerojatno sličje: obojica su izravni muškarci koji kažu što misle, bez okolišanja i pritom jedva poštuju granicu političke korektnosti. Webber je oduvijek nadahnuće nalazio u liku australskoga borca, još otkad mu je tata pričao o gospodinu Jacku Brabhamu i AJ-u. Ova je godina pokazala kako Webber dijeli slične osobine s australskim borcem jer se uspio oporaviti od ozbiljnih predsezonskih ozljeda zadobivenih u Tasmaniji.

“Posjeduje tu urođenu odlučnost”, slaže se Jones. “On ne odustaje lako, u nevjerojnoj je formi – a dokazao je čak i prije ove godine da može pobijediti. No sada vozi dobro opremljen bolid koji mu dopušta da ozbiljno konkurira ostalim vozačima.”

Svaki vozač F1 rado vjeruje kako bi svaki put vodio u utrki kad bi samo imao dobro opremljen bolid – često je to psihološko-obrambeni mehanizam koji dopušta vozačima da objasne svoju lošu vožnju, skrivajući se iza tehničkih nedostataka bolida.

No kad imate bolid na raspolaganju, to stvara dodatni pritisak, onaj neopipljivi katalizator koji može potpuno promijeniti kemiju između bolida i vozača. Sve do ljetnog prekida Webber je bio dobar – i bio je Gospodin Trenutka.

Zapravo, ono razdoblje od četiri tjedna predviđeno za odmor vjerojatno je došlo u najgorem mogućem trenutku, baš kad je bio u najboljoj formi. “Možda je tako, da, svakako”, priznaje. “No, moram jednostavno nastaviti



Prvi zavoj na Velikoj nagradi Australije Webber nije uspješno prošao

svoj boks i gotovo se sudario s Barrichellom. Utrka na Spa sličan je primjer – započeo je s devete startne pozicije, završio šesti na kraju prvoga kruga i žestoko se s kolegom iz momčadi borio, korač uz korač, sve do Eau Rougea. Za takvu vožnju ne smiješ biti živčan.

“Sasvim je jednostavno – sve podijelite na detalje i nastavite voziti onako kao što to uvijek činite” Mark Webber

činiti ono što sam dosad činio, ne mogu kontrolirati ono što će Jenson napraviti, ili Sebastian, ili Lewis, ili bilo tko drugi.”

Vožnja na stazi Spa mu je poslužila kao lekcija da utrku treba voziti pažljivo, bez nepromišljenih pothvata. Dok se loša utrka u Valenciji mogla objasniti – riječ je o trkalištu koje ne pokazuje RB5 u najboljem svjetlu – Spa je trebala biti brza staza čiji oštri zavoji ističu snagu Red Bullova bolida. No, momčad su prestigli Toyota, Ferrari i Force India – što nikako nije bilo dio plana. “Da sam ja Mark, svaku bih veliku nagradu pokušao dobiti”, kaže Jones, podastrijevši svoje mišljenje o vrlo jednostavnom izazovu za vozače koji ganjaju svoje protivnike – oni jednostavno trebaju dati sve od sebe kako bi sustigli bolid ispred sebe. Ako se nalazite na drugom ili trećem mjestu i nemate šanse za pobjedu, onda, s obzirom na to, trebate započeti razmišljati o bodovima. No, prije negoli dođem do toga, sve bih utrke odvozio sa stavom: ‘Samo ću pokušati pobijediti.’

“Kad sam vozio za Williamsovu i Jaguarovu momčad, više sam se borio protiv vozača poput Hamiltona jer sam se sporadično pojavljivao na utrkama”, kaže Webber. “Sada se pojavljujem na svakoj utrci i sve moram sagledati mnogo šire. Moram se brinuti za momčad i za sve moje dečke, uključujući sebe. Trebam postići najbolji mogući dnevni rezultat bez dodatnog rizika. Ali, slušajte, to ne znači da propuštam druge...”

To se iz njegove vožnje jasno razabire. Dok su ostali borci za naslov bili nesigurni na počecima utrka, Webber je redovito dobro startao; jedina je iznimka utrka u Nürburgringu gdje je promašio



“Nikad uistinu nisam volio okus šampanjca...” Mark nakon svoje prve F1 pobjede u Njemačkoj

Webber svoju vožnju mora poboljšati u jednom vrlo važnom području: kvalifikacijama. Od prvih 12 utrka deset je počeo iza momčadskog

kolege – a jedna od Webberovih ‘pobjeda’ dogodila se u Maleziji, gdje je Vettelu dodijeljena kazna zbog koje je morao startati deset mjesta niže u poretku. Naravno, količine goriva još više zmrse situaciju, no i Mark je prepoznao subotnja popodneva kao dio vikenda u kojem treba poboljšati svoju izvedbu. Zbog vrlo ravnopravne borbe ove godine, što je Mark na vlastitoj koži iskusio u Valenciji, utrkivat ćete se otprilike na mjestu na kojem završite kvalifikacije – bez velikog napredovanja ili nazadovanja u utrci.

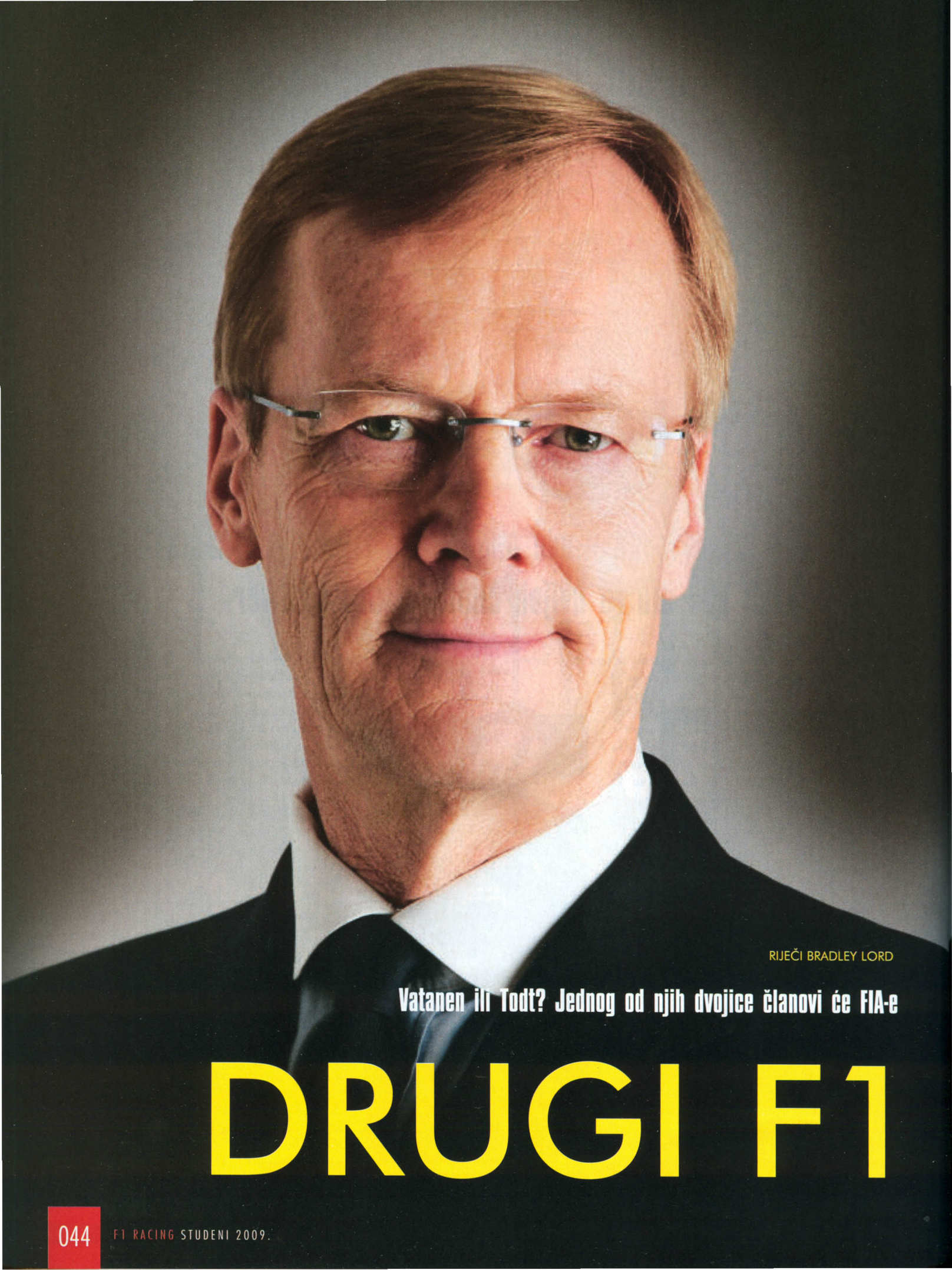
Sve u svemu, čudan je to preokret za vozača koji je do ove godine bio poznat kao stručnjak za jedan krug. “Ne zabušavam u kvalifikacijama!” kaže Webber. “Samo je desetinka ili dvije između mene i Sebastiana – no to je najvažniji dio vikenda. Znao sam biti frustriran u utrkama s narezanim gumama, što je meni otežavalo vožnju. Prianjanje guma s utorkama za razliku je od slikova vrlo promjenljivo. Na kvalifikacijama sam znao kako prianjanje iskoristiti u svoju korist, no sad kad bolidi imaju slikove prianjanje je uvijek bolje. Želio bih biti za desetinku bolji u kvalifikacijama ali, zaboga miloga, uvijek želite više. Ne bih to nazvao slabošću.”

Markov je izazov donekle nalik uspinjanju pokretnim stepenicama u suprotnom smjeru: ako se ne mičete, idete unatrag i počinjete ispadati iz utrka.

Ta posebna utrka s vremenom ujedno je najveći izazov Marka Webbera u vrijeme dok ova fascinantna trkača sezona dostiže svoj vrhunac.

FO

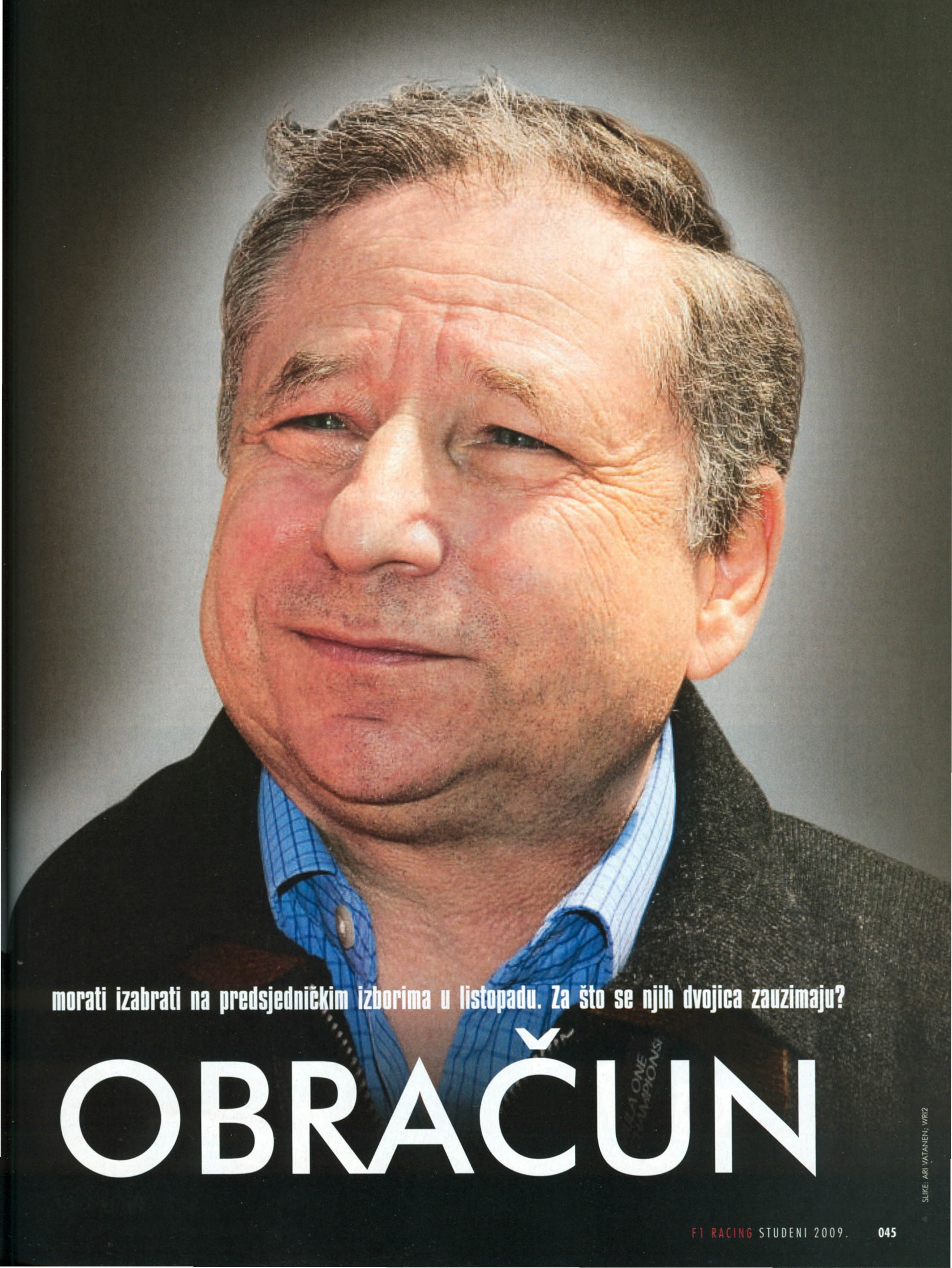
SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



RIJEČI BRADLEY LORD

Vatanen ili Todt? Jednog od njih dvojice članovi će FIA-e

DRUGI F1



morati izabrati na predsjedničkim izborima u listopadu. Za što se njih dvojica zauzimaju?

OBRACŪN

Pozlaćeni ulaz u sjedište FIA-e na Place de la Concorde u Parizu dosta je udaljen od neoprašajućih dina Sahare. Zapravo, teško da postoji veći kontrast u automobilizmu od ovog između utihlih hodnika moći i središta užarene pustinje na sjeveru Afrike. Međutim, baš je u Sahari drskim bacanjem novčića prije 20 godina počela priča o ovogodišnjim predsjedničkim izborima FIA-e. Kovanicu od 10 franaka bacio je Jean Todt, tadašnji šef momčadi Peugeotta, kako bi odlučio koji će od dvojice njegovih vozača pobijediti te godine na reliju Pariz-Dakar. Kovanica se okrenula na pismo, što je značilo da će Ari Vatanen pobijediti momčadskog kolegu Jackyja Ickxa.

U idućim danima Vatanen je krivo skrenuo u pustinji i tako natjerao Ickxa da ga pričekna na kraju završne dionice kako bi ga Ari sustigao i pobijedio. Tadašnji direktor FISA-e Jean-Marie Balestre bio je bijesan zbog takvog postupka momčadi. Vatanen je bio nezadovoljan tom pobjedom, ali i nesproman da o tome govori, dok je Todt bio drzak, smatrajući da je učinio što je morao kako bi momčad pobijedila.

Na mnogo se načina ta priča može prenijeti na bit izbora koji očekuje članove FIA-e 23. listopada kad će se okupiti u Parizu i izabrati novog predsjednika. Je li bolje izabrati Arija Vatanena, relijaškog prvaka blagog glasa koji se okrenuo politici, osobu spremnu da pronađe pozitivno i uvidi potencijal u svakoj situaciji, ili Jeana Todta, čovjeka koji je Peugeot i Ferrari vodio do nezapamćenih uspjeha, ali uz nemilosrdnu učinkovitost zbog koje su se mnogi pitali kakav je zapravo sportaš?

Utrka za mjesto predsjednika FIA-e je počela i ovaj se put momčadske naredbe neće umiješati...

KANDIDATI

Jean Todt karijeru je počeo kao suvozač u reliju, a vrhunac je doživio osvajajući konstruktorski naslov 1981. s momčadi Talbot Sunbeam Lotus – iste godine kad je Vatanen postao svjetski reli prvak s Fordom Escortom, što je još jedan dokaz isprepletenih karijera ove dvojice. Nakon toga Todt se umirovio i počeo upravljati Peugeotovim automobilističkim aktivnostima, omogućivši joj tvrtki uspjeh u WRC-u, nakon čega su uslijedile pobjede na reliju Pariz-Dakar i, naposljetku, dvije pobjede na utrci 24 sata Le Mansa, 1992. i 1993. U Ferrari je 1993. stigao na mjesto glavnog direktora trkaćeg odjela, a momčad je napustio 16 godina kasnije s položaja glavnog ravnatelja Ferrarija. Tijekom njegova rukovodstva Ferrari je osvojio 13 svjetskih naslova – šest vozačkih i sedam konstruktorskih.

Prva utrka Ari Vatanena u WRC-u bila je 1974. Poznat po svom spektakularnom vozačkom stilu, Vatanen je 1981. osvojio naslov prvaka. Tri godine kasnije, 1984., pridružuje se momčadi Peugeotta koju je vodio Todt, a sljedeće je godine gotovo poginuo u velikoj

nesreći u Argentini. Kad se 1987. vratio, počeo se natjecati na reliju Pariz-Dakar, koji je osvojio 1987., 1989., 1990. i 1991. Nakon što se krajem 1998. umirovio, Vatanen je iduće godine izabran u Europski parlament, predstavljajući Finsku u prvom mandatu, a Francusku u drugom. Ove je godine poražen na izborima, nakon čega je istakao svoju kandidaturu za predsjednika FIA-e.

PREDIZBORNE KAMPANJE

Vatanen je prvi objavio svoju kandidaturu, čak i prije nego što je Max Mosley potvrdio svoju namjeru da se na kraju mandata povuče s mjesta predsjednika. Vatanen je često posjećivao paddock F1 i vodio je vrlo javnu kampanju, pozitivno govoreći o neiskorištenom potencijalu unutar onoga što on naziva „obitelji F1“, a što se može pronaći i iskoristiti samo suradnjom. „Neovisnost“, kaže Vatanen, „nema svrhu ako niste snažni. Što vam vrijedi neovisnost ako ničime ne upravljate?“

Međutim, Vatanen nije izričito kritizirao svoje protukandidate ili Mosleyja, ali obilježja njegove kampanje su „vrijednosti, iskrenost i transparentnost“ i svatko može slobodno interpretirati koliko to ima veze sa sadašnjim vodstvom. Usto, svoje je akreditivne prenio i na ne toliko istaknute, ali ipak važne aktivnosti koje FIA provodi za obične vozače. Glasovi tog dijela glasačkog tijela ugrubo čine pola glasova FIA-ine Glavne skupštine, a na tom području Vatanen ima veliku prednost kao bivši član Europskog parlamenta. Međutim, njegova kampanja nije prošla bez nekoliko gafova – u srpnju ga je FIA-ina zaklada ukorila jer je spomenuo da Todt FIA-in mlaznjak pod krinkom vođenja kampanje „Učinimo ceste sigurnima“ zapravo koristi u osobne predizborne svrhe.

Vjerojatno bi najpošteniji način izbora bio da Jacky Ickx odluči o predsjedniku bacanjem novčića...



Sve se promijenilo nakon 1989. kad je Todt bio Vatanenov šef u Peugeotovoj reli momčadi. Tada su obojica bili na istoj strani... i obojica su imala više kose



Ahhh, zagrljaj Todta i Schumachera nakon pobjede u Monzi 2006., na kraju uspješnog desetgodišnjeg partnerstva s Ferrarijem



Vatanen je 1981. briljirao na teškom reliju Akropolis, no pristup politici mu je mnogo umjereniji

Todtova kandidatura mnogo je bolje osmišljena. Zapravo, vođa njegove kampanje je Richard Woods, bivši šef odjela za odnose s javnošću FIA-e.

U međuvremenu Todt nije previše javno istupao i ne očekuje se da će posjećivati paddocke prije VN Singapura, sve dok se službeno ne istaknu kandidature i ne počne predizborna kampanja. Todt je zamislio i pokrenuo lukavi strateški program prepun detaljnih prijedloga, primjerice složenih reformi FIA-inih statuta koji ne zanimaju obične glasače, ali su važne članicama, te je naglasio svoju želju da unaprijedi FIA-in posao.

Todtove vjerodajnice kao direktora sposobnog da obavi stvari velike su i on je, unatoč dugogodišnjem radu u Ferrariju, zajamčio da će biti neutralan. Posvećenost kojom je postizao ciljeve za različite poslodavce daje dodatnu težinu njegovoj izjavi.

Usto, spomena je vrijedno navesti i da ga Mosley želi vidjeti kao svog nasljednika, podržavši ga opisom "vrhunskog automobilističkog menadžera svoje generacije".

STRATEGIJE ZA F1

Todt je naveo nekoliko prijedloga kako bi F1 izgledala pod njegovim vodstvom. Jedan od najvažnijih je da prvenstvo nadgleda povjerenik F1 i da detaljno obavještava predsjednika o zbivanjima

Ovo je promjena koji bi momčadi nedvojebeno podržale nakon redovitih Mosleyjevih intervencija, no identitet tog povjerenika bio bi ključan čimbenik da momčadi uistinu i povjeruju u taj sustav.

Također je predloženo osnivanje revizijske skupine sudaca koji bi pregledavali poboljšanja sustava čije su nedosljednosti dugo ometale natjecanje. Također, predloženo je osnivanje nove stegovne komisije koja bi istraživala ozbiljnu kršenja propisa, a zatim bi predložila kaznu Svjetskom automobilističkom vijeću. Usto, Todt je obećao da će nastaviti s nastojanjima u sman-

KAKO SE BIRA?

PREDSJEDNIKA FIA-e bira Glavna skupština koju čini 221 klub iz 132 države. U većini slučajeva, država članica ima pravo na jedan glas za svaku podružnicu državnog kluba (civilno tijelo) i jedan „sportski“ glas za državno automobilističko tijelo. Mali broj država ima samo civilno ili automobilističko tijelo i zato pravo na samo jedan glas.

Klubovi koji imaju pravo glasanja moraju biti punopravni članovi FIA-e i ne smiju prema njoj imati nikakve dugove. Točan broj glasova određuje Sekretarijat FIA-e dan prije samog glasanja, no vjerojatno će to biti oko 200 glasova. Najzastupljenija regija FIA-e je Europa sa 45 država članica (uključujući i Vatikan), nakon čega slijedi Azija (37 država članica) i Afrika (26 država članica). Kandidati moraju svoju kandidaturu objaviti između 11. rujna i 2. listopada, a ona mora obuhvaćati popis 22 predložena kandidata za ključne administrativne položaje, s time da nije dopušteno da se kandidati pojavljuju na više od jednog popisa. To je vrlo kontroverzan zahtjev koji otežava nastup izazivača.

Glasovanje je tajno i pod nadzorom FIA-inog pravnog odjela. Ako su, kao što se očekuje, samo dva kandidata, pobjednik će biti onaj koji osvoji više od pola glasova.

jenju troškova kako bi se poboljšala održivost i prihvatljivost automobilizma.

Za razliku od njega, Vatanen nije ponudio detaljne prijedloge, nego je izložio način na koji bi njegova načela oblikovala njegovo rukovođenje FIA-om.

Naglasio je važnost transparentnosti, bespriječnog i pravičnog sustava upravljanja, te se obvezao da će biti aktivno uključen kad će to biti potrebno. Naravno, njegovo geslo o "manje politike i više strasti" bolje će prihvatiti oni uključeni u automobilizam.

Ovo se ne smije svesti na bitku dviju ideologija", naglasio je. "Ova bi torta mogla biti mnogo veća. A što je torta veća, to su i kriške veće." Vatanen smatra da je nužna stabilnost i

višegodišnji plan kako bi se veliki pokrovitelji i proizvođači mogli posvetiti sportu, baš kao i da F1 zadrži ulogu promicatelja novih tehnologija.

Uloga FIA-e bila bi da nakon savjetovanja sudionicima natjecanja omogući privlačne temelje, ali i da istodobno F1 bude pristupačnija obožavateljima. Usto, Vatanenova obveza transparentnosti odnosi se i na upravljačko tijelo F1 – primjerice, on bi javno objavio nove dijelove Concordskog sporazuma koji nisu poslovno osjetljivi.

IZGLEDI

Vrlo je teško ove izbore za predsjednika FIA-e shvatiti kao išta više osim formalnosti oko krunidbe Jeana Todta, osobe koju Mosley želi kao nasljednika, jer Francuz je nedvojbeno očiti favorit – podupire ga Mosley, vrlo je dobro upoznat s FIA-om zahvaljujući uključenosti u kampanju upravljačkog tijela o cestovnoj sigurnosti i ima moćne saveznike unutar svojeg predloženog tima.

Koliko moćne, Todt je demonstrirao kad je na dan Vatanenove objave prikazao podulji popis poruka potpore davdesetak ključnih osoba unutar različitih FIA-inih područja.

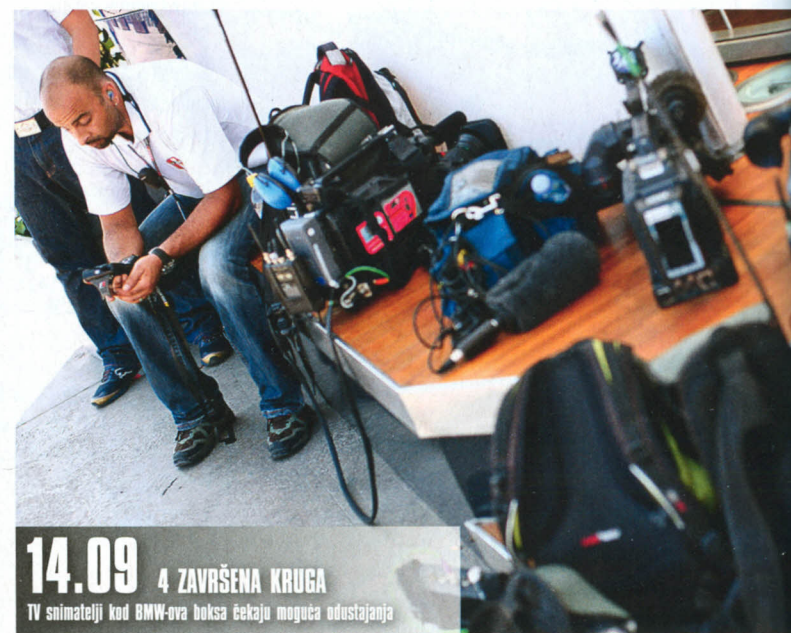
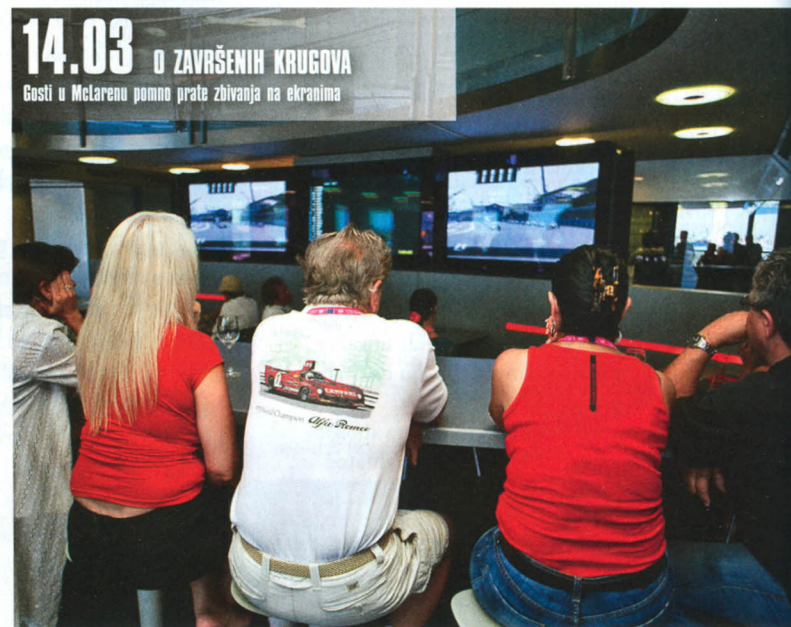
Međutim, pravo je pitanje slažu li se članice FIA-e s Vatanenom da je vrijeme za promjene. Usto, unutar članica postoji snažna opozicija kojom bi se Vatanen mogao okoristiti jer je nakon prošlogodišnjeg seksualnog skandala Max Mosley zadobio povjerenje dvije trećine glasača. Sam Vatanen naglašava da su izbori daleko od riješenih i polaže vjeru u kvalitetu osobne neovisne prosudbe članova.

Neslužbeno, u paddockima F1 ima mnogo onih koji su uzrujani činjenicom da bi Todt mogao postati predsjednik no, naposljetku, ta mišljenja i nisu od neke važnosti s obzirom da momčadi F1 ne mogu utjecati na rezultate.

Taj će izbor morati obaviti članovi koji obuhvaćaju automobilističke udruge od Australije do SAD-a, a njihove će odluke oblikovati budućnost F1 u iduću četiri godine.

VN KAKVU NIKAD NE VIDITE

Dok su bolidi jurili, nevjerovatno je što se sve
zbivalo u paddocku VN Europe...



14.15 7 ZAVRŠENIH KRUGOVA

Domaćice na brzinu jedu prije nego što će početi pripreme za večeru



14.35 19 ZAVRŠENIH KRUGOVA

Zaštitari utrku prate na ručnim televizorima



14.39 21 ZAVRŠEN KRUG

U Bridgestoneu proučavaju trošenje guma



14.49 28 ZAVRŠENIH KRUGOVA

Vettel razgovara s novinarima nakon otkazivanja njegovog motora



14.52 30 ZAVRŠENIH KRUGOVA

Motorhomeovi već ove večeri moraju na put za Spa



15.13 41 ZAVRŠEN KRUG

Lewis je upravo izgubio vodstvo; njegov tata napušta boks



15.16 43 ZAVRŠENA KRUGA

Bernie završava sastanak s vodstvom utrke u Valenciji



15.19 45 ZAVRŠENIH KRUGOVA

Uskoro će započeti utrka u pakiranju boksova



15.22 47 ZAVRŠENIH KRUGOVA

Još je deset krugova do kraja i novinari dolaze do postolja



15.30 52 ZAVRŠENA KRUGA

U paddocku obično ne smije biti smeća



15.34 54 ZAVRŠENA KRUGA

Ostala su još tri kruga a Bernie se pozdravlja s Ericom Claptonom

Slike: STEVEN TEE/LAT

KERS

USPJEH

Na početku sezone KERS je bio otpisan kao skupa besmislica, međutim, najednom je počeo donositi pobjede...

RIJEČI BRADLEY LORD

ILI GREŠKA?



Nije bilo teško napadati KERS dok su momčadi koje su ga razvile zaostajale u poretku. Ali Lewis se vratio na postolje. Sreća se okrenula

KERS je većinu 2009. išao trnovitim putom. Zapravo, toliko trnovitim da bi se čak i Luca Badoer složio s većinom iz svijeta Formule 1 koji su strogo kritizirali KERS. Prije otprilike 18 mjeseci Max Mosley nam je obećao novi sustav obnove energije koji će predstavljati revoluciju u ovome sportu. To je naišlo na skepsu, ali on je ustrajao na tome da će natjecateljska kultura Formule 1 biti zamašnjak razvoja tehnologija koje povećavaju učinkovitost, toliko važnih za automobilsku industriju.

Do sredine sezone samo su dvije najveće momčadi uspješno koristile KERS, a šef jedne od njih, Ferrarijev Stefano Domenicali, otpisao ga je kao neuspjeh. Ugledni član FOTA-e Flavio Briatore nazvao ga je "genijalnim izu-

mom koji mnogo košta", a u FOTA-i su se složili da ga ne koriste 2010. Međutim, otada je KERS pomogao McLarenu da postane vodeća momčad i zajedno s Ferrarijem koji je počeo zauzimati mjesta na podiju, pobjeđuje na utrkama. Premda je korištenje KERS-a prema pravilima za sljedeću godinu trenutačno dopušteno, sve je vjerojatnije da ga većina momčadi zapravo neće rabiti.

"Naposljedku je KERS postao filozofsko pitanje", rekao nam je FIA-in tehnički savjetnik Tony Purnell. "Želimo li na bolidima nove tehnološke izazove koji se mogu primijeniti i u automobilskoj industriji? Ili treba li F1 otići stopama NASCAR-a u svijet zabave? To je najvažnije pitanje." Da budem iskren, to uopće

nije u pitanju, jer F1 zasigurno teži važnim stvarima, ali i zabavi. Štoviše, uporabom KERS-a postiglo bi se oboje. Dakle, što je pošlo krivo?

KERS je jedna od najvažnijih tehničkih inovacija nastalih u F1 u posljednje vrijeme. Max Mosley ga je označio kao "jedini ozbiljni inženjerski izazov za momčadi u posljednjih godinu i pol dana", ali njegov je nabrušeni ton prikrio činjenicu da je KERS ozbiljna tehnička glavobolja. Izazov je stigao u dva dijela: prvi, prikupiti, pretvoriti i pohraniti dovoljno energije za proizvodnju 400 kJ po krugu, što odgovara snazi od najviše 60 kW, kako bi se dobilo kratkotrajno povećanje snage u nekoliko

navrata. Vremena po krugu poboljšala bi se najviše za 4 desetinke ovisno o stazi, ali kako to nije obično poboljšanje performansi tipa "prišarafiti još nešto", to nas dovodi do drugog dijela problema: kako postići da u kontekstu pravila za 2009. sustav predstavlja neto dobitak u performansama.

Mogući nedostaci bili su mnogostruki. Prvo, prikupljanje energije na kardanu imalo bi štetan utjecaj na stabilnost pri kočenju. U osnovi, motor povezan s koljenastim vratilom imao bi isti učinak kao i prerani prelazak u niži stupanj prijenosa, s mogućnošću blokiranja stražnje osovine i usporavanja. Drugo, tu su i problemi s masom i težinom: što se tiče prvog, nezgrapnost sustava učinilo je ugradnju zahtjevnom, imajući u vidu dimenzije suvremenog F1 bolida; također, težina sustava mogla bi ugroziti težište bolida, premašiti donju granicu težine (osobito s višim vozačem) ili omesti momčad u nastojanjima da postignu savršenu raspodjelu težine kako bi se gume najbolje iskoristile.

Sve se svelo na jednostavnu činjenicu da pravila za 2009. nisu bila usklađena za uporabu KERS-a, a nedostaci sustava pokazali su se većima nego što se mislilo. "Pravi problem nije bio u samom KERS-u", nastavlja Purnell, "nego u tome da niste mogli podesiti KERS tako da održite učinkovitost bolida i izvučete najviše iz guma." Ova činjenica zasigurno je zatekla momčadi poput BMW-a i Renaulta koje su mnogo uložile samo da bi shvatile da sustav zapravo ne poboljšava performanse toliko koliko su pokazale simulacije. Ferrari i McLaren jedini su uspjeli razviti rješenja koja su rezultirala napretkom u performansama, a to je postalo vidljivo tek u drugom dijelu sezone. Svi se slažu da je njihov sustav akumulatora najbolji, a da bi to postigli posegli su za resursima u Njemačkoj, Sjedinjenim Američkim Državama i Ujedinjenom Kraljevstvu. Uposlili su trojicu inženjera koji su imali iskustva s projektiranjem hibrida. "Konačna težina bila je vrlo, vrlo važna", pojasnio nam je potpredsjed-

nik Mercedes-Benza Norbert Haug. Postavili smo si ambiciozan cilj od 25 kg. Na početku sezone sustav je težio 25,3 kg, a sada je još lakši." U Mercedesu smatraju da daljim razvojem mogu skinuti još nekoliko kilograma. Uporaba akumulatora za pohranu energije polučila je još jedan dobitak za cijeli sustav, omogućivši da se KERS izgradi iz više dijelova. Akumulatori su tako smješteni duboko u desni bočni panel, a elektronika koja upravlja sustavom u lijevi. Time je momčadi ostavljena mogućnost ublažavanja štetnog utjecaja povećane težine na težište i raspodjelu težine bolida.

McLarenov čudesni povratak u formu u drugom dijelu sezone utišao je priču o tome kako bolidi s KERS-om ne mogu pobijediti. Dokazali su da je veza uporabe KERS-a na početku sezone i loših nastupa bila više slučajna nego posljedična. Izazov ugradnje KERS-a je težak, ali u Mercedesu su pokazali da je ostvariv. Prava je istina da je KERS zapravo



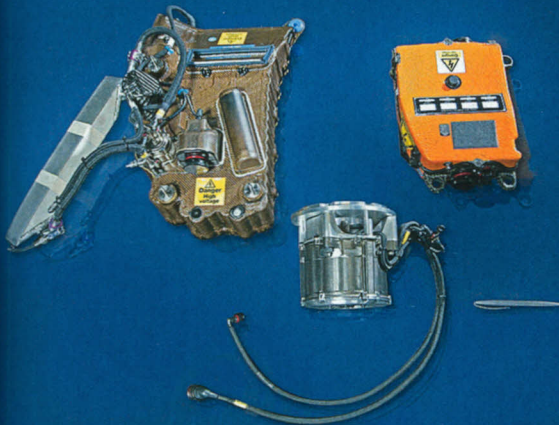
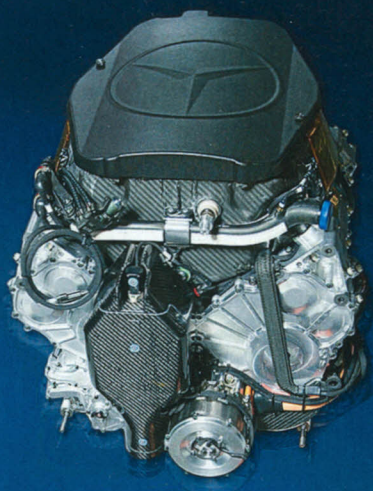
Toliko o važnosti prvog dojma: Räikkönen je bio prisiljen iskočiti iz bolida kad mu se na drugoj utrci sezone zapalio KERS

KAKO RADI MERCEDES-BENZOV KERS

KERS ima tri osnovna dijela: motornu jedinicu, kućište s elektronikom i sustav pohrane energije (ESS).

Kinetička energija prikuplja se na kardanu preko motorne jedinice. Prenosi se kao trofazna struja u kućište s elektronikom gdje se pretvara u istosmjernu struju i prenosi u ESS. Tu se struja pohranjuje u litij-ionske akumulatore, nakon čega se postupak obrće kako bi se energija vratila na kotače. Akumulatori velikog kapaciteta poboljšani su i u smislu isporuke električne energije.

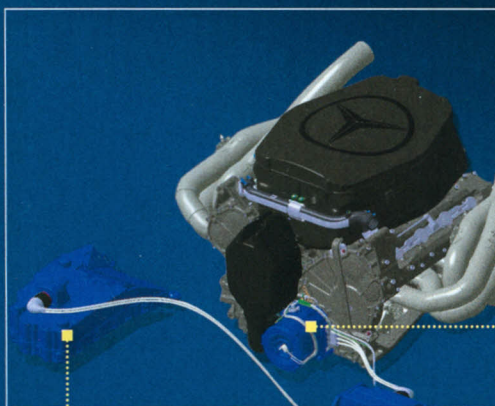
Mercedesov KERS ima učinkovitost od 70 posto, što znači da se otprilike 600 kJ energije mora prikupiti po krugu kako bi se isporučilo najviše 400 kJ. Na početku projekta učinkovitost je iznosila oko 30 posto. Prvi KERS težio je preko 100 kg, a prva inačica testirana na stazi 37 kg, dakle, bila je preteška za utrke.



3 Sustav za pohranu energije

Težina: približno 14,5 kg

Litij-ionski akumulatori iz sigurnosnih su razloga smještene u kućište od posebnog poliuretanskog polimera



1 Motorna jedinica

Težina: 5,5 kg

Motornu jedinicu pokreće koljenasto vratilo motora

2 Kućište s elektronikom

Težina: 3,5 kg

To je elektronički 'mozak' koji upravlja KERS-om

žrtva okolnosti. Prvo, nova su pravila učinila preteškim postizanje neto dobitka u performansama.

To je bilo dodatno zakomplicirano koincidencijom da su momčadi koje su ga razvile previdjele rupu u pravilima koja je dopuštala uporabu dvostrukog difuzora.

On je omogućio mnogo veći dobitak na performansama i tijekom zbivanja početkom sezone kad je svaki pozitivni učinak KERS-a bio zasjenjen manjkavom aerodinamikom. Tek nakon što su se Ferrari i McLaren uhvatili u koštac s problematičnom aerodinamikom, počeli su s KERS-om polučivati pozitivne rezultate.

Ironija je u tome što će pravila za 2010. zapravo omogućiti lakši neto dobitak od KERS-a jer je najmanja dopuštena težina povećana na 620

kg, a prednje gume su sužene, što će pomoći raspodjelu težine dalje prema natrag.

Drugo, kontradiktorno je i kontroveržno što je usporedno s FIA-inom politikom kresanja troškova predstavljen skupi sustav s marginalnim rezultatima koji se u nekim slučajevima nikako ne isplati. U upravljačkom je tijelu napravljena razlika između korisnih troškova i nepotrebnog trošenja na aktivnosti poput usavršavanja aerodinamike koja običnim vozačima nikad neće biti od koristi. Međutim, bez obzira koliko to sve ima smisla, ako ste za to da F1 promiče vrhunsku tehnologiju važnu i za automobilsku industriju (a nisu svi takvi), teško je opravdati istodobno kresanje troškova i uvođenje skupe tehnologije. Mercedes je nepopustljiv u tome da je KERS u proiz-

vodnju cestovnih automobila donio korisna saznanja, zapravo oni su jedan od samo dva F1 proizvođača koji prodaju i oglašavaju cestovne hibride. Ali, ne dijele svi proizvođači takav stav.

Pitanje je, dakle, hipotetično, s obzirom da su se momčadi FOTA-e složile da iduće sezone ne koriste KERS. Williams i Force India nisu članovi te druge i ta ih odluka tehnički ne obvezuje. Međutim, u Williamsu nisu uvjereni da je njihov sustav spreman za utrke, a u Mercedesu ne žele kršiti duh sporazuma u FOTA-i kako bi svojim sustavom snabdjeli Force Indiju. Također, tri nove momčadi moći će slobodno koristiti KERS, ali istodobno imaju posla preko glave s dizajniranjem i proizvodnjom vlastitih bolida.

Premda bi mogla imati odlučujući utjecaj na završni dio sezone, ova tehnologija budućnosti izgleda da je predodređena da barem na trenu ostane samo zanimljiva fusnota u povijesti F1. Sljedeća velika promjena pravila o pogonskim skupinama na redu je 2013. i očekuje se da će hibridne tehnologije biti dio tog paketa. "Do prve utrke imamo 42 mjeseca", primijetio je Mercedesov inženjer sa sjajem u oku. "A to uopće nije daleko."

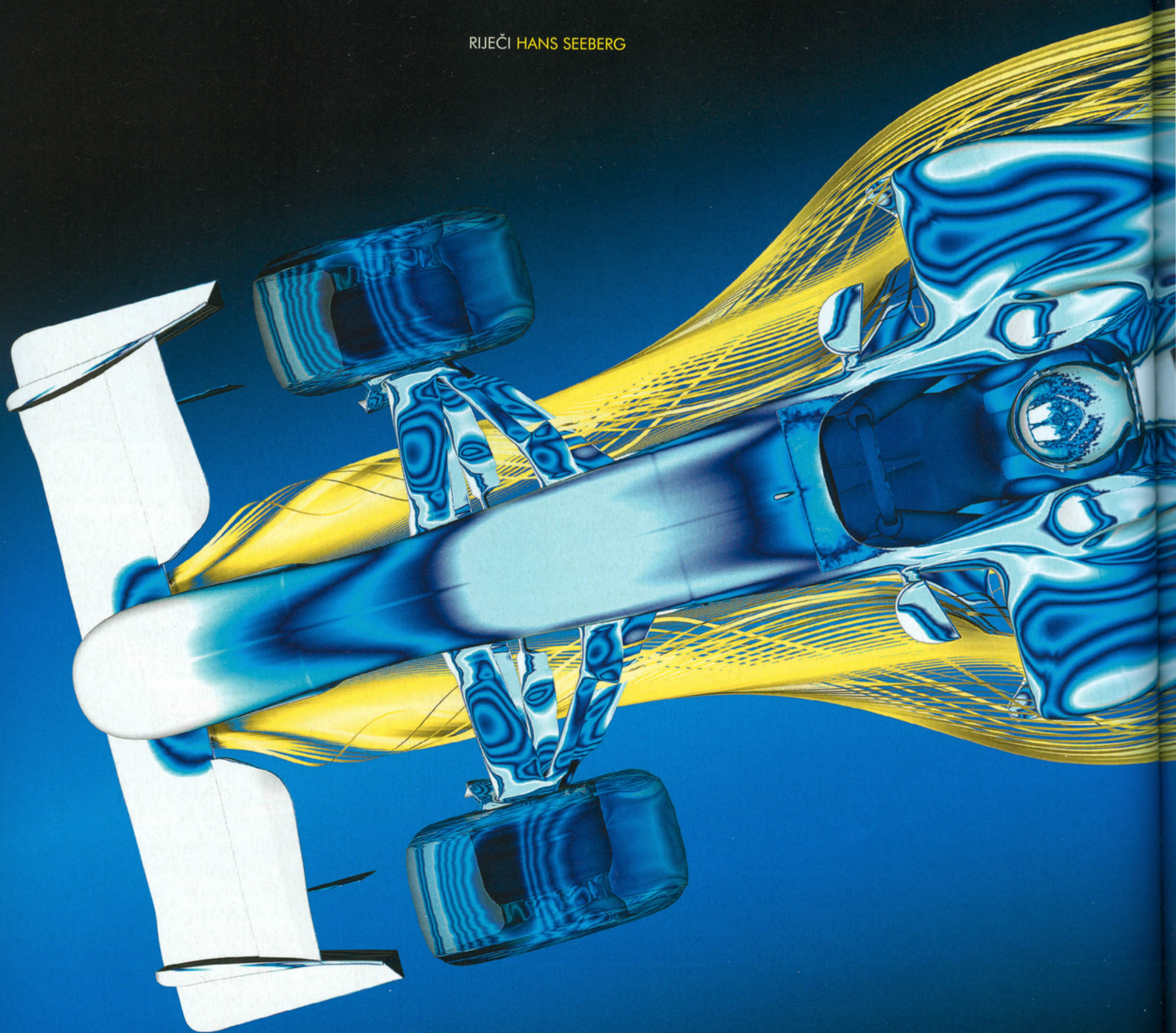
KERS je možda izgubljen za 2010., ali zasigurno neće pasti u zaborav.

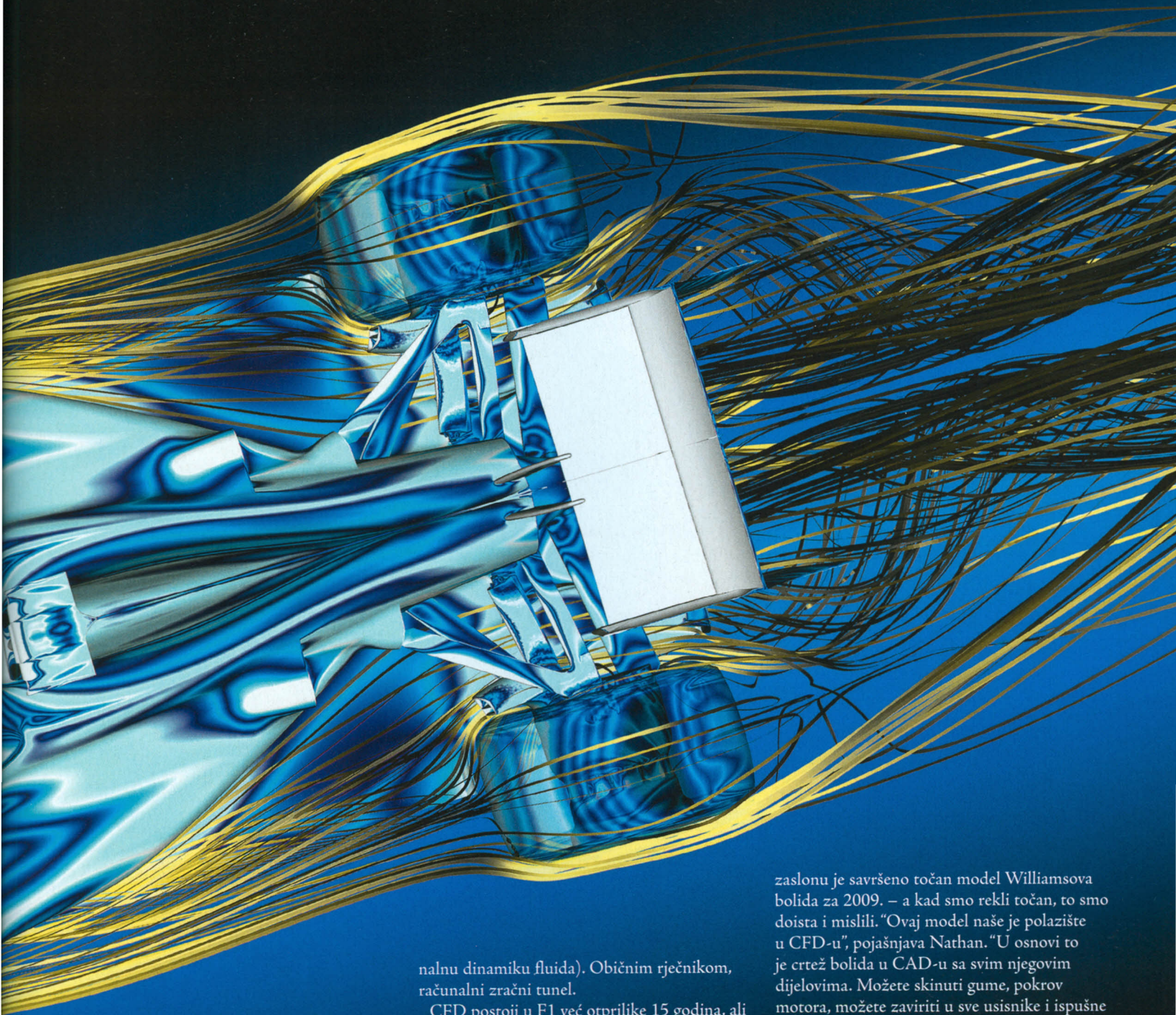
"Godine 2009. zbog pravila nije bilo lako postići učinkovitu postavku KERS-a"
Tony Purnell

Ovu neobičnu sliku proizvelo je superračunalo vrijedno više od 10 milijuna eura. *Točno* prikazuje aerodinamiku bolida. Ni jedna F1 momčad ne može bez toga.

DOBRODOŠLI U SVIJET CFD-A

RIJEČI HANS SEEBERG





Prije četrdeset godina Tyrrell je naslov u natjecanju konstruktora osvojio bolídom sklepanim u garaži. Što bi tek učinili da su na raspolaganju imali ovu Williamsovu prostoriju? Unutra se nalazi nešto nalik na desetak škrinja u nizu sa zujećim ventilatorima koji ih hlade da se ne pregriju i eksplodiraju – a tako i mora biti kad obavljáš oko trilijun operacija u sekundi. Ovo je momčadsko superračunalo – više od deset milijuna eura vrijedna najnovija tehnološka naprava koja pokreće najčudesniju i najsluženiju ključnu stvar u F1: CFD (raču-

nalnu dinamiku fluida). Običnim rječnikom, računalni zračni tunel.

CFD postoji u F1 već otprilike 15 godina, ali nemilosrdni računalni napredak pretvorio ga je iz velikih kutija veličine garaže u superbrza mala računala koja mogu učiniti više za mnogo kraće vrijeme. Nathan Eagles, Williamsov šef CFD-a, pojašnjava: "U isto vrijeme otprilike možemo obaviti sto puta više posla nego prije desetak godina kad smo započeli s CFD-om", kaže. A što je zapravo CFD? Kako radi? I što može učiniti? Za svaki slučaj uzmite šalicu čaja i aspirin, jer stiže znanost...

Nathan Eagles u svom Williamsovu uredu sjedi za računalom – neuglednim PC-om kakav možete naći u svakome domu. Ali, na

zaslonu je savršeno točan model Williamsova bolida za 2009. – a kad smo rekli točan, to smo doista i mislili. "Ovaj model naše je polazište u CFD-u", pojašnjava Nathan. "U osnovi to je crtež bolida u CAD-u sa svim njegovim dijelovima. Možete skinuti gume, pokrov motora, možete zaviriti u sve usisnike i ispušne panele – vidjeti svaki vijak i maticu ako želite." Nathan nam to i pokazuje, okreće bolid na sve strane, skida prednju lijevu gumu kako bi nakratko pregledao kočne vodove i potkrijepio svoje tvrdnje. Koliko je potrebno vremena za izradu ovog svemirskog modela? Dvojici ljudi otprilike tri tjedna.

Ovdje zapravo počinje čarolija CFD-a. Cilj je simulirati aerodinamičke performanse F1 bolida tako da točno možete vidjeti kako pojedinačni dijelovi reagiraju na zračna strujanja, odnosno je li sve kako treba biti ili su nužna poboljšanja. Međutim, ni ova tehnologija još nije dovoljno profinjena i ne može dati točan



“Na PC-u bi za ove izračune trebali mjeseci”

odgovor samo s nekoliko klikova mišem i udarca po tipki “enter”. I zato Nathan i svi ostali šefovi CFD-a moraju proći kroz mukotrpan postupak koji zovu “premrežavanje”. Bit će bolje da on to pojasni:

“F1 bolid samo je geometrijsko tijelo s ploha-ma koje imaju određena svojstva poput zakrivljenosti ili dodirnih točaka. Sve to zajedno određuje način na koji aerodinamika djeluje, pa kao stručnjak za CFD aerodinamiku morate računalo nahraniti geometrijskim podacima koje ono razumije. To je premrežavanje.” Dakle, zamislite veliku ribarsku mrežu s tisućama malih kvadratičnih oka rastegnutu preko F1 bolida. Zatim zamislite da je svaki kvadrat dijagonalno podijeljen tako da je površina bolida podijeljena na tisuće trokuta. CFD zapravo prikazuje kako se zrak kreće preko tih trokuta.

“Da, baš tako. Zatim ćemo saznati kako se zrak kreće preko svakog od tih trokuta – iskazano jedinicama poput brzine, tlaka i temperature. Možemo proučiti i termalne struje kad želimo vidjeti kako ispušni plinovi izlaze iz motora i prelaze li preko ovjesa i stražnjeg krila. Možemo također provjeriti ometaju li zračne struje ili pale bilo koji dio karoserije.” U Tyrrellovo vrijeme takvi podaci mogli su se

dobiti samo nakon izazivanja manjeg požara u pitlancu.

Povratak podataka dobivenih premrežavanjem ono je što Nathan zapravo traži i tu superračunalo zarađuje za svoje postojanje. “Poželite li vidjeti kako će, primjerice, raditi novo prednje krilo, onda načinite mrežu temeljem koje računalo obavi niz proračuna. Vidite, nisu to jednostavni proračuni, poput $1+1=2$. Sličnije je $1+1=2$ + određena pogreška. Sljedeći put kad obavlja proračun računalo malo smanjuje pogrešku i nastavlja tako sve dok niste zadovoljni s veličinom pogreške.”

Sve je to pomalo zagonetno za nas koji smo jedva dobili trojku na ispitu iz matematike. “Pa, riječ je o nevjerojatno složenim parcijalnim diferencijalnim jednadžbama za izračun nagiba”, nastavlja Nathan. “Recimo da imate mrežu s milijun ćelija (misli na trokute). Na kraju izračuna dobit ćete podatke o tlaku, brzini, temperaturi i turbulencijama za svaku od tih milijun ćelija.

Dakle, imat ćete oko 800 milijuna djelića pojedinih podataka za prednje krilo i način na koji utječu na svaki dio bolida, ali dok ne dođe do tog broja, računalo mora obaviti oko deset milijuna matematičkih operacija.”

Je li 800 milijuna podataka dovoljno? Pitanje zvuči pomalo glupo, ali ga Nathan shvaća vrlo ozbiljno. “Dovoljno je, ali uvijek može bolje. Primjerice, jedna od većih aproksimacija koje radimo odnosi se na turbulencije. Dakle, želite li CFD-om fizikalno simulirati turbulenciju, morat ćete prijeći na ‘premrežavanje modela’, što je otprilike stotinjak puta opsežnije od ovoga što sada radimo.

Trebat će vam i sto puta jače računalo. Takva računala postoje – to su meteorološka računala

za predviđanje vremenskih prilika ili bankarska za analize tržišta kapitala – međutim, sve je to pitanje rentabilnosti ulaganja.

Današnja računala stotinu su puta jača od onih koje smo rabili prije pet godina ali, kako danas stvari stoje, još uvijek neću kupiti sto puta jače računalo. Uloženi novac ne bi opravdao takvu investiciju.” Hvala bogu – zasad nam je dovoljno računalo od desetak milijuna eura. Tko je ono rekao da je F1 odvojen od realnosti?

S 800 milijuna podataka u Nathanovim rukama, CFD pokazuje koliko je nezamjenjiv u suvremenoj F1 momčadi – kao razvojni alat, ali i uređaj kojim se štedi vrijeme. “Navest ću samo jedan primjer”, rekao je Nathan lupkajući po tipkovnici kako bi upecao dokaz kojim bi potkrijepio sljedeću priču.

“Jedan od naših bolida imao je prije nekoliko godina deflektore – bio je to dobar dio i s njim je bolid pristojno radio. Ali kad smo ga provjerili CFD-om pronašli smo područje preko kojeg zrak nije strujao baš dobro.” Nathan nam je odmah pokazao sliku na kojoj su prikazane glatke crte kako prelaze preko deflektora, s iznimkom male skupine zapletenih.

“Ovo često vidimo na CFD-u, što dokazuje da možemo dobiti mnogo bolju predodžbu načina na koji pojedini dijelovi rade. Da se ovo događa danas, deflektor se ne bi ni našao na bolidu. Osim toga, u zračnom bi tunelu bilo preteško i preskupo postići tu razinu detalja.”



Ah, da, a što je s pravim zračnim tunelom? Znači, onim golemim, pravim od 25 milijuna eura? Pokazalo se da unatoč najavama iz Manora kako će sljedeće godine svoj bolid testirati samo s CFD-om, većina momčadi ipak neće zračne tunele zamijeniti računalnim.

“Može se bolid projektirati samo uz uporabu zračnog tunela, a može i samo pomoću CFD-a, ali ako ih usporedo koristite dobit ćete najbolji rezultat – tako radi velika većina F1 momčadi”, kaže Nathan.

“Zračni tunel je bolji za neke stvari, a CFD za druge. CFD obavi na bilijune operacija i to uglavnom noću. U zračnom tunelu do nekih podataka možete doći za nekoliko minuta. A opet, zamjena dijelova CFD modela traje nekoliko sati, dok je za zamjenu dijelova zračnog tunela potrebno nekoliko dana.

Ključna prednost CFD-a su dodatne dimenzije, uvid u ponašanje određenih dijelova i njihovo djelovanje na druge dijelove, kao i uvid u uzroke nekih pojava – usto neke probleme možete ranije uočiti.” Stani, Nathane, daj da predahnemo... rekao si da računalo sve te operacije obavi preko noći? I košta desetak milijuna eura? Zacijelo se želiš vratiti u svijet PC-ja? “Kad bi ove programe instalirao na kućno računalo i poželio načiniti neke izmjene na prednjem krilu, posao bi završio za otprilike četiri mjeseca. Naše to isto obavi preko noći. Ako trebaš brz odgovor, dobit ćeš ga za par sati. Katkad poželimo pronaći odgovor za 20 problema odjednom, ali to ide malo spo-

E, OVO JE SUPERRAČUNALO

STROJ PREMA KOJEM WILLIAMSOVO SUPERRAČUNALO IZGLEDA POPUT COMMODOREA 64

Ovo je BMW-ov Roadrunner: službeno najveće superračunalo na svijetu. Zauzima 560 m² (otprilike površinu dvaju teniskih igrališta) i teži dobrih 227 tona (kao 375 F1 bolida ili nešto više od praznog Boeinga 747). Prošle je godine oborilo svjetski računalni rekord kao prva zvijer koja je u sekundi obradila 1026 trilijuna operacija, dakle njih više od kvadrilijun. U samo jednom tjednu može obaviti toliko operacija za koliko bi deset godina starom superračunalu trebalo 20 godina. U njemu je više od 90 km kablova, 12.960 procesora i troši 3,9 MW električne energije. Vrlo dojmljivo, doista.



rije. Zato ostavimo superračunalo da radi preko noći. Kad se ujutro vratimo na posao, sve je gotovo.”

U Williamsu su, baš kao i druge momčadi, prilično zatvoreni kada se radi o iznošenju točnih podataka o njihovom superračunalu – to je povjerljiv podatak i ne žele ga iznositi u

javnost. Međutim, priča se da BMW-ov poznati model Albert 2 ima brzinu od 12,7 teraflopa i košta oko 13 milijuna eura – Williamsov model veličine desetak hladnjaka nešto je manji. Ali radi i dan i noć – a tako valjda i treba biti kad se zna da je za podizanje sustava potreban barem jedan sat.

Zacijelo pri ruci moraju imati poprilično velik IT odjel? “Zbilja nam je potrebna dobra IT podrška, jer rabimo nekoliko programa, a svi moraju raditi kako treba”, nasmijsao se Nathan. Sruše li se katkad? “Kvarovi se događaju kao i na kućnim računalima, znate, krepa ventilator ili memorija ima svojih pet minuta ali, s obzirom na veličinu strojne podrške i broj dijelova koji mogu otkazati, kvarovi se događaju vrlo rijetko.” Vrlo dojmljivo: to je sve što u konačnici možemo zaključiti o konceptu CFD-a na superračunalu. U dva desetljeća postojanja zauvijek je unaprijedio shvaćanje načina rada F1 bolida – u usporedbi s CFD-om svakodnevnim programi poput Photoshopa doimaju se poput neolitskih špiljskih crteža. Zahvaljujući nezaustavljivoj plimi računalnog razvoja Nathan se nada da će sveti gral CFD-a uskoro biti dostignut – doći će vrijeme kada će faza premrežavanja biti nepotrebna. Dok se to ne dogodi, Nathan će nastaviti s pedantnim skidanjem desetinki sekunde sa svojih 800 milijuna podataka i desetak ormara, a nostalgični dani sklapanja F1 bolida u garažama s vremenom sve više nalikuju nekom potpuno drukčijem sportu.

Teško je sažeti 800 milijuna podataka.
Ukratko: glatke crte su dobre, a zapletene loše.



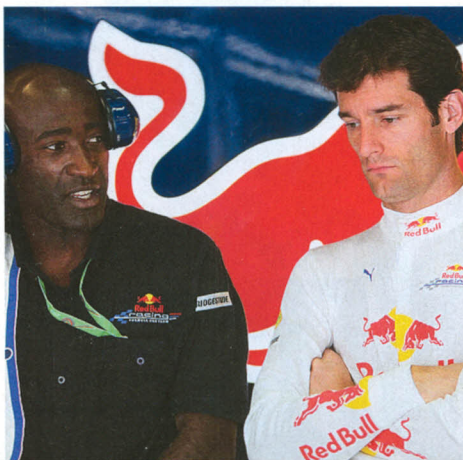
Red Bull

Red Bull

VIŠE OD FIZIOTERAPIJE

Upoznajte Rogera: trenera, pouzdanika, motivatora, navijača s pitwalla i čovjeka koji je pomogao da Mark Webber osvoji veliku nagradu

RIJEČI TOM CLARKSON
SLIKE MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

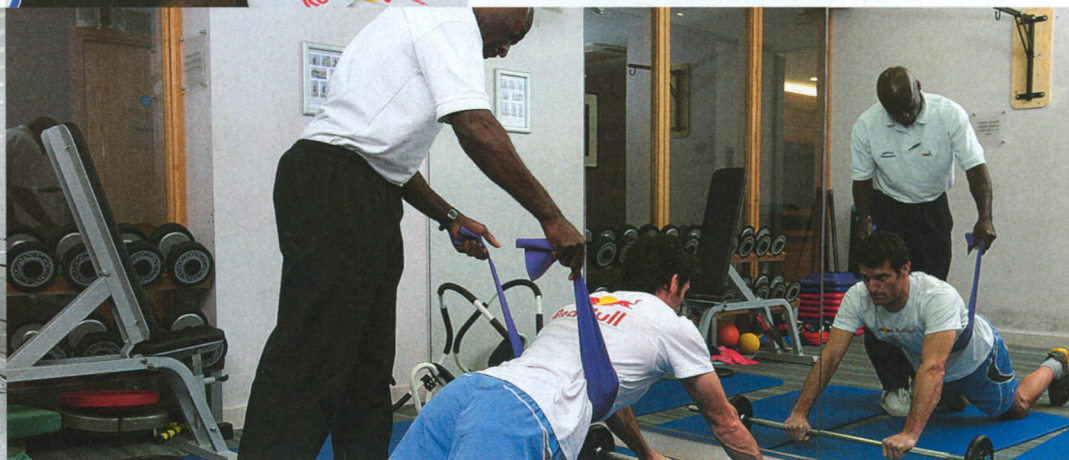
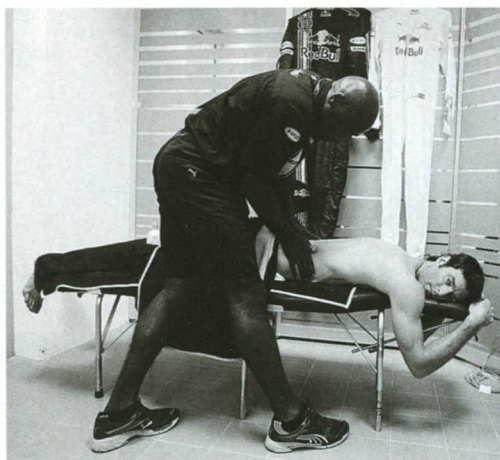


ustanovio da napreduje, postalo mu je mnogo lakše.”

Roger i Mark zajedno su proveli stotine sati, radeći na nozi i usto pokušavali održati Markovu snagu. Mnogo su hodali po bazenima, postavljajući uobičajene ciljeve. Zatim je stigao prvi F1 test u Jerezu 11. veljače.

“Bio je živčan”, kaže Roger, “ali bio sam siguran da će sve biti u redu. On je vrlo odlučan, a već smo odradili i malo kartinga, što vas dobro protrese.”

Mark je na Jerezu odvezio 83 kruga, što ga je naučilo dvije stvari: prvo, vratio se među vozače utrka; i drugo, RB5 je odličan bolid. “Taj prvi



MOŽDA POZNAJETE stisnutu lijevu šaku Rogera Clearyja. Njome često s pitwalla maše Marku Webberu dok vadi pitboard, a taj čin ohrabrenja mnogo objašnjava o njihovom odnosu.

Cleary Marku nije samo fizioterapeut; brine se o svim vidovima tjelesne dobrobiti svog vozača tijekom trkaćeg vikenda, a odgovoran je i za pitboard. “Ne volim koristiti izraz nezamjenjiv”, kaže Mark, “ali Roger je fenomenalan. S njim sam bolji vozač nego bez njega jer me iz tjedna u tjedan dovodi u odličnu formu.”

Webber i Cleary počeli su zajedno raditi na Velikoj nagradi Španjolske 2006. Roger je odmah uklonio neke neugodnosti koje su do tada ometale Markovu karijeru, a njegova dijagnostička vještina bila je iznimno korisna prošle zime tijekom Markova oporavka od loma noge i ramena.

Na utrci Roger provodi više vremena s Markom od bilo koga drugog. Nadgleda Webberov unos tekućine i prehranu te mu priprema tijelo za zahtjevnu vožnju F1 bolida. “Devedeset posto mog posla je prevencija”, kaže Roger.

Stalno nadzirem Marka, tražim sve poteškoće prije nego što postanu problemi, brinem se da



Bez obzira nije li Webbera na elastičnoj vrpci ili mu u bolid dodaje piće, Roger je uvijek blizu

Spoznaja da je RB5 odličan bolid bila je veliki izvor motivacije za oporavak od ozljede noge

uzima ispravnu hranu i tekućine. No, da budem iskren, on je profesionalac: sve mu morate reći samo jednom.” Rogerov opis posla tek se nedavno vratio u normalu: prvih šest mjeseci godine pomagao je u Webberovu oporavku od biciklističke nesreće. “Vozači utrka ne ozljeđuju se često”, kaže Roger, “zato je za Marka bila velika stvar pretrpjeti tako veliku traumu. Nogo-metaši su navikli na ozljede, ali on je vozač utrka. Prvi tjedni su mu bili vrlo teški, ali kad je

dan bio je izvor motivacije”, kaže Roger. “Nakon toga nestale su sumnje o njegovoj tjelesnoj spremi.”

Prebacimo se na Nürburgring, gdje je nakon mnogo mahanja s pitwalla Mark osvojio svoju prvu Veliku nagradu. Kada se vratio u Red Bull Energy Station, zatekao je Rogera kako priprema obrok nakon utrke. “Uspjeli smo stari”, rekao je. “Uspjeli smo.”

On je više od fizioterapeuta, on je Roger. **FO**

“Naš je bolid bio sve brži. Bio je to nevjerojatan osjećaj. Konkurencija je samo zurila u svoje štoperice...”

“NIKAD NEĆU ZABORAVITI OČAJ NA NJIHOVIM LICIMA”

Frank Williams i njegovi inženjeri htjeli su u ljeto 1979. samo “srediti” legendarni bolid FW07, no jednostavno poboljšanje učinilo je bolid dominantnim te sezone. A kad je počeo pobjeđivati, više ga se nije moglo zaustaviti...

RIJEČI MAURICE HAMILTON SLIKE LAT ARCHIVE

Willamsov bolid FW07 prvi je put javno predstavljen na utrci ali u njoj nije vozio. Naime, bio je s ugašenim motorom parkiran u pitlaneu Long Beacha, a konkurenti su ručni rad Patricka Heada gledali s pristojne daljine. Tako je to bilo 1979. – kad ste imali novi bolid, odmah ste ga krstili u utrci. Usto, premda je to već bila četvrta utrka sezone, Head i Williams su smatrali da bolid još nije spreman za utrkanje.

Vozači Alan Jones i Clay Regazzoni odvozili su utrcu u Long Beachu u starom bolidu FW06,

a Jones je završio na 3. mjestu s minutom zaostatka za pobjedničkim Ferrarijem Gillesa Villeneuvea. Bilo je to 8. travnja, a Jones je u studenome godinu ranije napunio 32 godine i do tada je imao samo jednu pobjedu u karijeri. Dok je hodao pitlaneom nakon dvosatne naporne utrke neravnim ulicama, Jones je dignuo palac gore prema FW07. “Bolje vam je da ovaj bolid bude j***** dobar”, izjavio je.

I bit će dobar – nedvojbeno jedan od najboljih u dugoj liniji natjecateljskih bolida tvrtke Williams Grand Prix Engineering. Ipak, zakasnio je, što je Williamsa i Heada koštalo naslova na

kraju sezone u čijem su drugom dijelu gotovo potpuno dominirali. Zasad, međutim, VN SAD-a Zapad bila je završena i zaboravljena i Williams se mogao usredotočiti na bolid FW07, Headov odgovor na Lotus 79, prvi bolid s aerodinamičkim učinkom tla, kojim je Mario Andretti osvojio vozački i konstruktorski naslov 1978.

“Nisam išao na posljednju utrcu 1978.,” kaže Head. “Tada se momčad doista svodila na minimum osoblja. Neil Oatley nam se pridružio u dizajnerskom uredu i bilo je očito da Lotus 79 fantastično prijanja na podlogu.



Alan je izjavio da se osjeća smiješno kad je Lotus ispred njega. U sporijim zavojima ga je mogao pratiti, čak mu se i približiti, no u brzima je bio jednostavno nevjerovatan. Gotovo kao da su mu gume bile od pet puta mekše smjese od naših. Morala je biti riječ o aerodinamičnom potisku.”

Williams se malo raspitao oko mogućnosti korištenja zračnog tunela (koji su 1978. bili novost) i uskoro im je proučavanje podataka iz tunela Kraljevskog koledža počelo otkrivati tajne aerodinamike.

“U siječnju 1979. pridružio nam se Frank Dernie”, nastavlja Head. “On je pametan momak i zbog njega smo imali vrlo dobre bočne zavjesice. Na žalost, nismo uspjeli pripremiti bolid za početak sezone pa smo iskoristili dva FW06 za koje sam smatrao da su dovoljno dobri za sredinu poretka. No, bilo koji bolid s učinkom tla bio je brži od bolida bez njega i uistinu smo zaostajali.”

“Bolid FW07 smo u Long Beach dopremili kako bi ga pogledali neki od arapskih pokrovitelja, a nakon utrke smo ga odvezli na stazu Ontario Motor Speedway. Alan je odvezio tri kruga, ušao u boks, izašao, ugasio motor i rekao: ‘Sad mi je jasno zašto oni prokleti Lotusi imaju takvu prednost. Štoga učinio, ne mogu natjerati bolid da proklizava. Fantastično prijanja.’ Naravno, poslije dodatnih 50 testnih krugova i nakon što je otkrio nove razine prijanjanja, uspio je proklizati bolid. FW07 je od početka bio dobar.” No, na žalost, bolid nije u početku bio pouzdan. Na debiju u Španjolskoj oba su bolida odustala zbog raznih tehničkih problema, ali ne prije nego što je Jones postavio drugo najbrže vrijeme kruga. No FW07 je svoj potencijal počeo dokazivati dva tjedna kasnije u Belgiji, kad je Jones vodio u utrci – prvi put od Frankovih F1 početaka 1969. bolid Williamsove momčadi vodio je u utrci. Međutim, 30 krugova prije kraja motor se ugasio zbog problema s elektronikom. Jones nije bio previše sretan, no znao je da se i njegova momčad jednako osjeća. Nakon 6 od 15 utrka, Ferrari je u poretku kon-

struktora vodio s 45 bodova, a Williams je bio na šestom mjestu, s tričavih četiri boda.

U Monaku se, kad je Jones prokockao treće mjesto zaletjevši se u ogradu, činilo da momčadi ništa ne ide od ruke. Međutim, kad je Regazzoni spasio dan osvojivši drugo mjesto unatoč gubitku drugog stupnja prijenosa, stvari su se počele povoljnije razvijati.

Ali tako to nije vidio Frank Williams nakon što je Renault u Francuskoj prvi put pobijedio, jer je to označilo početak razdoblja turbopunjača. Kako je nakon toga slijedila VN Velike Britanije, Frank je smatrao da će turbopunjači na brzim ravnim potezima Silverstonea uništiti konkurenciju. No, nije računao na domišljati mali aerodinamički dodatak koji nitko nije mogao vidjeti jer se nalazio duboko u bolidu. Renaulti i ostali automobili bit će potpuno nadmašeni.

Poboljšanje performansi bolida bilo je potpuno neproporcionalno jednostavnosti tog aerodinamičkog poboljšanja. Tzv. “trik” nastao je hermetičkim zatvaranjem područja niskog tlaka gdje su se donje ploče bolida spajale s Cosworthovim motorom DFV V8. Naime, zbog rupe u tom području niskog tlaka istjecao je zrak. Tko se zapravo u momčadi sjetio zabrtviti tu rupu ni danas se točno ne zna, no učinak je bio nevjerovatan.

“Mislim da nismo shvaćali koliko će to biti važno”, izjavio je Head. “Krenuli smo na testiranje u Silverstoneu i Alan je za 1,2 sekunde skinuo svoje najbolje vrijeme. Izjavio je: ‘Ušao sam u zavoje Copse i Stowe i nasred zavoja pomislio zašto vozim tako sporo?’ Zapravo, morao se natjerati da ne makne stopalo s gasa.”

Frank Dernie dodatno objašnjava: “Nas trojica smo iz različitih razloga htjeli urediti podnice oko motora. Ja sam postavio oplatnu kako bi protok bio stalan i neprekinut i mislim da je to bilo najbolje poboljšanje koje sam ikad vidio u zračnom tunelu. Bilo je to toliko poboljšanje da sam se odmah vratio iz zračnog tunela i nacrtao ga u planove. Mislim da je testiranje bilo tjedan



prije utrke i zato je u ponedjeljak poboljšanje izgledalo dobro, u utorak sam ga nacrtao, a u četvrtak smo ga već proizvodili u tvornici. Svi smo bili uzbuđeni jer bio je to velik iskorak za momčad.”

Zapravo, tako velik da Frank Williams nije vjerovao očima kad je na štoperici provjeravao rezultate slobodnih treninga. Prisjetio se: “Promjene na bolidu činile su nam se razumne, ali i ništa više od toga. Odjednom je bolid bio mnogo brži i sve se promijenilo iz temelja. Nikad neću zaboraviti taj osjećaj. Također sam provjeravao i vremena konkurenata da se uvjerim kako nisu jednako brzi. Mnogo je ljudi zurilo u svoje štoperice i nikad neću zaboraviti očaj na njihovim licima.”

Patrick Head se prisjeća i sljedećeg koraka: “Alan je krenuo u prvi kvalifikacijski krug i izletio je u Copsu. Nakon toga ušao je u boks sa stražnjim krilom koje je visjelo s bolida. Brzo smo zamijenili krilo i stavili mu nove gume. Prvi krug odvezio je za nevjerovatih 1:11,8, a svi su ostali bili tri sekunde sporiji. Prije toga krug je odvezio za 1:13,6. Doslovno je cijeli pitlane utihnuo – svi su bili zaprepašteni jer nitko nije



Brtvljenje rupe u podnici oko motora omogućilo je Williamsu fantastične rezultate i nadmoć čak i u odnosu na bolide s turbopunjačima. Jones (na fotografiji) je odustao od utrke na Silverstoneu 1979. zbog kvara crpke za vodu, no Regazzoni je ipak Williamsu donio prvu pobjedu



Austin Morris



JAGUAR



Rover



TRIUMPH

“Prvi je krug odvezio za 1:11,8 sekundi. Cijeli je pitlane utihnuo” Patrick Head

mogao ni izbliza odgovoriti Alanovom vremenu. Bilo je očito da smo na konju, osim ako nas ne zadese problemi s pouzdanošću.”

A to je bila slaba točka bolida. Jones nije uspio pobijediti zbog kvara na crpki za vodu. Ali dok je Jonesov bolid šepao kroz pitlane, s druge je strane zida Regazzoni projurio ciljnom ravni- nom i pobijedio. Konačno je Frank pobijedio s bolidom koji je nosio njegovo prezime.

Neil Oatley nam je opisao taj osjećaj: „Te sam godine bio Clayov inženjer i zato je bilo fantastično kad je moj vozač pobijedio. Razum- ljivo, u momčadi su prevladavali različiti osjećaji zbog Jonesova dobrog odnosa s Williamsom i Headom i činjenice da je mnogo pridonio raz- voju momčadi.

Ako je i bilo proslave, ja joj nisam nazočio jer Frank nije osoba za velika slavlja. Usto, utrka je bila u subotu, pa nam je nedjelja bila slobodna, a mnogo je mojih prijatelja došlo na utrku i kam- piralo oko staze.

Nakon završetka utrke otišao sam do njih na nekoliko piva. Bio je to očito vrlo lijep trenutak. U kratkom razdoblju uspio sam se zaposliti u automobilističkoj industriji i završio ovdje,

radeći na bolidu koji je pobijedio na VN Velike Britanije.” Williams je smatrao luksuzom činjenicu da iza boksa ima malu kamp prikolicu, ali nakon utrke on i njegova supruga Virginia otišli su u nju uživati u pobjedi. “Nismo željeli da taj dan završi”, prisjetila se Virginia. “Sjeli smo u tu malu kamp prikolicu i gledali zalazak sunca. Ljudi su odlazili, ali Frank nije želio napustiti stazu. U zraku se osjećalo neobično ozračje. “Pobijedili smo u utrci!”. Bio je to pose- ban trenutak. Nezaboravan.”

Frank se s užitkom pripremao za posljednjih šest utrka. Jones je vodio u svakom krugu u Njemačkoj, u svima osim prva tri u Austriji i u 75 krugova, uključujući i najvažnije, u Nizozem- skoj. Dugo zaustavljanje u boksu zbog promjene akumulatora bilo je samo uvod u tipičnu jurn- javu s kraja poretka do devetog mjesta u Monzi, gdje je Regazzoni osvojio treće mjesto iza dva Ferrarijeva vozača, Jodyja Schecktera i Gillesa Villeneuvea. Nezaboravni dvoboj s Villeneuve- om u Montrealu omogućio je Jonesu još jednu pobjedu. Možda bi pobijedio i u petoj utrci da mu nakon zaustavljanja u boksu nije na posljed- noj utrci sezone u Watkinsu Glenu otpao kotač.

Usto, Williams se uspio dokopati drugog mjesta u poretku konstruktora, no bilo je prekasno.

Neil Oatley je izjavio: “Imali smo sreće u Njemačkoj. Kad smo nakon utrke otišli u parc fermé, jedna od stražnji guma Jonesovog bolida bila je potpuno prazna. A kad smo bolid vratili u tvornicu, odzračnik gumenog međuspremnika goriva bio je gotovo izvrnut. Kako je taj bolid uopće mogao voziti, ne znam. Jones je pobijedio u svakoj utrci u kojoj nije imao tehničkih prob- lema, ali do tada su Ferrariji već previše odmakli u konstruktorskom poretku.”

“Kao što sam rekao, FW07 je bio dobar bolid”, dodao je Head. “U prvom smo dijelu sezone izgubili u previše utrka, ali u drugom smo dijelu ozbiljno zaprijetili.”

I ta se prijetnja nastavila sljedeće sezone. Ovaj je put Williams bio spreman i B-inačica bolida FW07 omogućila je osvajanje prvog vozačkog i konstruktorskog naslova. Usto, isto su umalo ostvarili 1981. s bolidom FW07C, ali je Carlosu Reutemannu nedostajao jedan bod da ponovi Jonesov uspjeh iz 1980.

Williams je tada u svakom pogledu mnogo i vrlo brzo napredovao.

F1

KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

MOSS POBIJEDIO ZAHVALJUJUĆI DUNLOPU

OVIH DANA ORGANIZIRATI snimanje u F1 uopće nije laka zadaća. Među menadžerima vozača i PR-a momčadi razmjenjuju se gomile e-mailova. Jedan SMS potvrđuje mjesto, a drugi vrijeme snimanja. Današnja napredna komunikacijska sredstva jednostavnu zadaću pretvaraju u vrlo zahtjevan posao. No svih tih problema s mobitelima i BlackBerryjima nije bilo u vrijeme održavanja VN Njemačke 1961...

Vozači i šefovi momčadi na ovoj se fotografiji družu u Dunlopuvu boks nürburgrinskog paddocka. Kako će se pokazati, komplet Dunloповih guma imat će veliki utjecaj na rezultat utrke u gorju Eifel.

Sat prije početka utrke kratak je pljusak natjerao momčadi da na bolide montiraju gume za kišu – ali se staza vrlo brzo osušila. Stirling Moss, za vozačem svog tamnomodrog Lotus-Climaxa u vlasništvu Roba Walkera, nije poslušao Dunlopov savjet pa je utrku započeo na "zelenim" gumama za kišu.

U 13 od 15 krugova Stirling je junački zadržavao vodeći položaj pred jačim Ferrarijima Wolfganga von Tripsa i Phila Hilla. Ali baš kad su crveni bolide počeli krug od 22,72 km obilaziti za manje od devet minuta kako bi dostigli vodećeg, pljusak je u završnici pomogao Mossu. Kako je uspio sačuvati gume, na kraju je povećao vodstvo i zabilježio jednu od najdramatичnijih pobjeda svoje karijere. Samo da nam je na Twitteru mogao opisati kako se osjećao...

1 JIM CLARK

S papirnatom propusnicom uzicom zavezanom za hlače, Clark se doima vrlo raspoloženo. No imao je razloga za brigu ranije tijekom vikenda jer mu je otkazao upravljač, pa je u prvom krugu treninga izletio sa staze. Na sreću, nije bio ozlijeđen.

2 JOHN COOPER

S Clarkom i Innesom Irelandom časka šef Coopera. Bio je to važan vikend za momčad iz Surbitona jer su u holidu Jacka Brabhama predstavili novi 1,5-litreni motor Coventry-Climax koji se vrtio do 8600 okretaja i davao 172 KS.

3 JACK BRABHAM

Vladajućem prvaku dopušten je dodatni trening kako bi se navikao na svoj novi V8 motor – zamislite da se to dogodi danas. U prvom je krugu uspio prijeći u vodstvo, ali je naleteo na lokvu i završio u grmlju.



4 STIRLING MOSS

U izglačanom kombinzonu s logotipom BRDC-a i zgodnim "koledžicama", Moss je jedina profesionalno odjevena osoba u skupini. Obratite pozornost na elastičnu manšetu hlača, što znači da vam se nogavice više ne mogu zaplesti za papučice...

5 HUSCHKE VON HANSTEIN

Bivši trkač koji je vozio na Mille Migliji i Targa Floriu prebacio se na vođenje Porscheova trkačkog odjela. Poznat kao "barun trkač" vodio je tvorničku momčad u kojoj su vozili Dan Gurney i Jo Bonnier.



6

7

6 GRAHAM HILL

Hill je bio prvi vozač koji je tijekom treninga krug vozio ispod devet minuta. Ali u prvom se krugu utrke njegov BRM sudario s Gurneyjevim Porscheom. Hill je preko bankine izletio sa staze, preletio preko fotografa i završio u polju.

7 JO BONNIER

S laganim šeširićem i pomodnom bradicom, Jo Bonnier slika je i prilika sika 1961. Švedanin je imao uzbudljivu utrku jer mu se u prvom krugu probušila guma, a četiri kruga kasnije morao je odustati u oblaku bijelog dima iz ispuha.

SLIKE: LAT ARCHIVE

Miki Maus brži od Paje Patka

Kimija i Lewisa ne zanima namještaljka u Singapuru - jesu li i oni navikli na muljaže?

RIJEČI GORAN DIJAKOVIĆ

Sgorkim okusom jurimo prema kraju prvenstva. Povijest će reći svoje, ali se bojim da će Jenson Button biti svjetski prvak u rangu s Damonom Hillom, Jacquesom Villeneuveom, možda Jody Scheckterom, Alanom Jonesom, Dennyem Hulmeom...

Vjerujem da nikome ne odgovara da se u zadnjoj utrci, dva preostala kandidata za naslov prvaka bore za opako sedmo mjesto i još opakija dva boda...

Usput, na stazi na kojoj su Senna i Prost odrađili par najvećih dvoboja u povijesti F1. Naravno, u borbi za vodstvo u utrci, a na što su nas navikle i zadnje generacije. Jenson i Rubens to

sportu i vrhunskoj tehnologiji tako da za ovogodišnju izvedbu Ferrarija, McLarena i Renaulta imamo samo jednu riječ — sramota.

Singapur je bio dosadan do boli, Suzuka pospana i dosadna bez boli. Najzbudljivije stvari su bile požar u jednom od bokseva jer je mehaničar pušio, tučnjava BBB i Torcide u gledalištu te posjet delegacije našeg HEP-a, jer je teško očekivati da dvije milijarde potrošenih luksa može proći bez naših mađioničara...

Nakon Briatoreve svinjarije ništa više neće biti isto. Tko zna koliko su nas puta do sada prevarili? Sad se sumnja u sve.

Force Inda je na dva najslavnija trkališta u Spa i Monzi zamalo pobijedila, a na ostalima, prije

Suzuku (nije bilo japanskih vozača) prijavilo dva milijuna ljudi, a lutrija je odredila kojih će 200 tisuća sretnika prisustvovati utrci. Ovoga puta bilo je praznina u gledalištu...

Priprema za utрку je postala noćna mora. Tko je lagan, a tko ima Kers, tko će na ovim a tko na onim gumama... Navijači Miki Mause likuju jer je na startu pretekao četiri bolida i pokazao da je "pravi", ali fanovi Paje Patka to ne priznaju jer je Miki imao Kers i 20 litara manje benzina na mekanim gumama, a pri temperaturi staze od 40 stupnjeva. "Aaaaa, onda ništa, kao da ništa nije napravio..."

FIA i dalje luta, utrke su dosadne. Sponzori bježe, ne samo iz Renaulta. Novi svjetski prvaci imaju samo jednog jedinog!?

Koliko se god trudio, Kimi je najveće razočaranje godine. Umjesto da je kao Michael Schumacher izgradio Ferrari oko sebe i pobrao još par naslova, skandinavska indolencija bila je jača... Teško mi je vjerovati, ali ako se ne dogovori s McLarenom i odustane od F1, na vječnoj listi svih vremena Kimi će biti parkiran iza Mike Hakkinena...

Massa je jako napredovao, ali on nije prva liga niti će ikada biti. Mislim da će to Fernando lako pokazati slijedeće godine. Prošle se godine za naslov svjetskog prvaka, u ime Ferrarija borio Massa... Molim?

Pitalo svjetske prvake što misle o Briatoreovom kriminalu... Kimi je rekao da se to nije dogodilo u njegovoj momčadi i da on tu ne može ništa promijeniti... (!?). Lewis je kazao da to nije njegov posao... (!?)" **FO**

Nismo navikli da se kandidati za naslov prvaka svijeta u utrci bore za odlično sedmo mjesto...

rade za sedmo mjesto... Uz to, Jenson je prije utrke izjavio da će paziti kako vozi, a Rubens su za vrijeme utrke javili da ništa ne riskira. Zapravo, trebalo im je javiti da obojica stanu, uzmu čamčice na jezeru unutar Suzuke i sutra iz novina saznaju je li netko od njih u međuvremenu možda postao svjetskim prvkom... Ayrton, oprosti nam, gdje god da jesi...

Istina, ova je sezona donijela par situacija u kojima je David opalio pokoji šamar Goli-jatu, što svatko voli vidjeti. No, F1 nije tako zamišljena, jer se radi o vrhunskom svjetskom

i poslije, opet su debelo otraga. I to bi sada kao trebalo biti potpuno normalno!? Čak je i djelo genijalnog Rossa Brawna dovedeno pod znak pitanja... Možda su mu, u potpunom raspadu sistema na početku godine, dozvolili sve i sva...

Da skratim, prevara je dio života i vjerojatno nikada nećemo znati. Neka nam samo daju spektakl i uzbuđenje. Neka se ne događa da, sedam krugova prije kraja u Japanu, redosljed iz sigurnosnog auta bude isti onome na cilju.

Dakle, apsolutno niti jedno jedino preticanje na trkalištu koje za to ima mjesta... Nekad se za