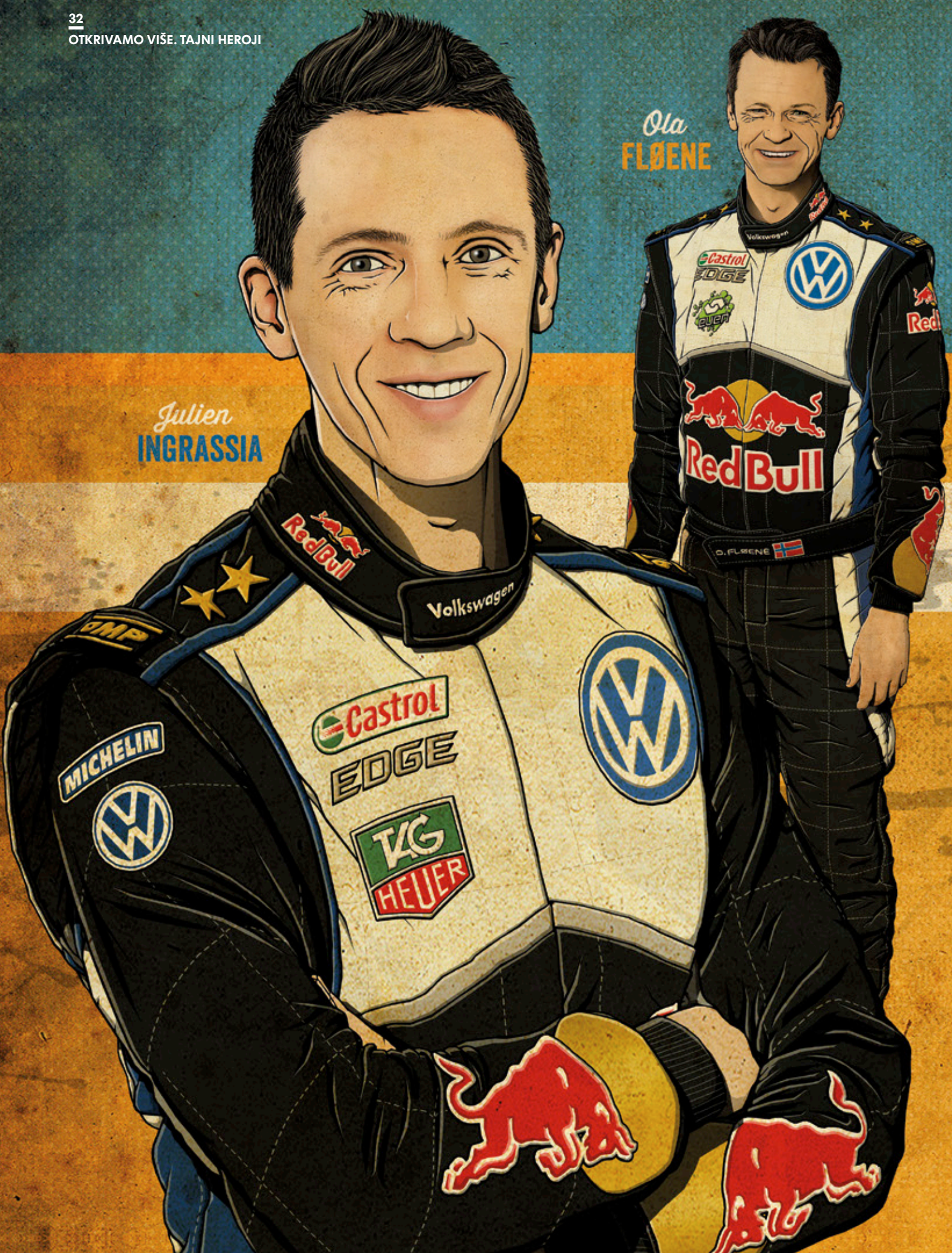


Julien
INGRASSIA

Ola
FLØENE



Miikka
ANTTILA

Tri muškarca, jedan “molitvenik”.

Oni su tajni heroji ekipnog uspjeha marke Volkswagen na Svjetskom prvenstvu u reliju. Tri kopilota Julien Ingrassia, Miikka Anttila i Ola Fløene objasnili su nam što je bitno kada ste suvozač. I što jedan dobar “molitvenik” mora imati.

Razgovarao Jochen Förster Ilustracije Helge Jepsen

Oni koji su za upravljačem, uvijek su pod svjetlima pozornice, dok one pored njih rjede vidamo. Pri tome je i njihova uloga jednako presudna za uspjeh - pogotovo u reli sportu. Julien Ingrassia suvozač je dvostrukog WRC svjetskog prvaka Sébastiena Ogiera iz Francuske, dok Finac Miikka Anttila na utrkama sjedi pored viceprvaka svijeta Jari-Mattija Latvale, a Ola Fløene (Norveška) u Polu R WRC svoje mjesto ima pokraj zemljaka Andreasa Mikkelsena, koji je kao trećeplasirani u zadnjoj sezoni kompletirao trostruko pobjedničko slavlje Volkswagenova tima. Ingrassia, Anttila i Fløene su oni koji vozačima pomoću detaljne putne knjige (engleski: pacenotes) tijekom utrke dovikuju što ih očekuje na stazi. Savršena putna knjiga smatra se presudnim faktorom za uspjeh tima, a u branši se ova knjižica s poštovanjem naziva i “molitvenikom”. U časopisu “Das Auto. Magazin” tri najuspješnija timska suvozača suvremenog reli sporta prvi puta zajedno objašnjavaju što je uistinu važno u njihovom poslu.

Gospodine Ingrassia, što je teže - Vaše bilješke o dionici pročitati bez greške tijekom reli utrke ili bungee jumpinga?

Julien Ingrassia (JI): (smije se) Moj pokušaj čitanja za vrijeme slobodnog pada na brani rijeke Verzasca bio je zapravo zabavan izazov za našu web stranicu rallytheworld.com. Ola, Miikka i ja morali smo svladati po jedan izazov za “Pacenote Chronicles”. Ola je trebao izvoditi salta u skuteru, Miikka lupinge u zračnoj jedrilići, dok sam se ja morao suočiti sa švicarskom branom, niz koju je jedrio već i sam James Bond u filmu “Golden Eye”. Pritisak, koji sam osjetio, bio je naravno znatno manji. Kada nastupam na WRC-u, želim svakako odnijeti pobjedu. Svaka najsitnija pogreška može biti presudna za utрку. Za razliku od toga, izazov “Pacenote Chro-

nicles” bio je čista zabava.

Tijekom bungee jumpinga, koji možemo vidjeti na Youtubeu, djelujete kao da Vas uopće nije strah. Jeste li kao suvozač na reli utrkama uistinu tako očvršnuli?

JI: Na ovakvom zabavnom eventu nisam htio izgledati kao netko tko kvari zabavu. I prije toga sam već dva puta skakao - u Grčkoj i na Novom Zelandu. Stoga sam otprilike znao što mogu očekivati. Osim toga, gotovo nisam ni imao vremena za razmišljanje. Tog dana, kada smo bili na brani, pratila nas je cjelodnevna magla. Kada se pokrivač od magle razmaknuo na nekoliko sekundi, odmah sam se morao uputiti na startnu poziciju. To mi je olakšalo situaciju. Kratko sam pogledao prema nebu i jednostavno se prepustio. Slično je i na utrkama WRC-a. Ulaзим u automobil, tri puta kucnem kacigom o sjedalo, kratko pogledam prema nebu, otvorim svoju putnu knjigu i utrka može započeti.

Putna knjiga, dakle zapis bilješki o dionici, smatra se Svetim pismom reli sporta. Svaki tim u tajnosti drži svoje posebne tehnike zapisivanja. Možete li ipak ukratko opisati što točno bilježite u svojim putnim knjigama?

Miikka Anttila (MA): Što se sadržaja tiče, svi radimo vrlo slično. Važno je po mogućnosti precizno prikazati dotični reljef dionice odnosno redoslijed zavoja, zatim dužinu i kut zavoja, udaljenost do sljedećeg zavoja, a katkad i brzinu, s kojom se treba proći kroz zavoj - no u većini slučajeva sâm vozač bira odgovarajuću brzinu. Osim toga, važno je najaviti posebne uvjete kao što su površina ceste, rupe na cesti ili suha dionica. Ali i neočekivane promjene, koje nam naši promatrači dionice uživo dojavljuju. Ono po čemu se razlikujemo je osobni sustav kratica. Primjerice Jari-Matti i ja koristimo jednostavan numerički sustav za kut zavoja. 1 označava vrlo

