

Julien Ingrassia

Rođen je 1979. godine u francuskom gradu Aix-en-Provence. Svoju karijeru započeo je 2002. godine u klupskoj reli sceni. Od 2006. godine vozi se kao kopilot uz Sébastiena Ogiera. Ova postava 2008. godine postaje juniorski svjetski prvak, a debitirala je u najvišoj klasi WRC-a. Dvojac je 2009. godine osvojio reli u Monte Carlu (IRC), a od 2012. godine nastupa za Volkswagen. Nakon testne sezone u modelu Škoda Fabia Super 2000, Ingrassia i Ogier 2013. i 2014. godine postaju svjetski prvaci u reliju u pojedinačnoj i timskoj konkurenciji u modelu Polo R WRC.

“Vozač mora slijepo vjerovati suvozaču. Obrnuto, suvozač može u škakljivim situacijama pomoći vozaču, koji je pod stresom, da ostane miran.”

smo vrlo malo vremena. Ali vjerujte mi - tako nešto se ne zaboravlja. Činite sve da se to više ne ponovi.

OF: Danas smo, na svu sreću, u stanju u velikoj mjeri isključiti pogreške kod zapisa u putnim knjigama. Nakon svakog obilaska staze, barem dva puta prolazimo kroz naše bilješke te ih pomno uspoređujemo s video snimkama dionica. Naravno da se ponekad događa da sekundu prerano ili prekasno izgovorimo najavu - ali pogrešne najave su, srećom, potpuna iznimka.

Primjećujemo da su Vaši timovi sastavljeni prema nacionalnosti - imamo dva Francuza, dva Finca i dva Norvežana. Koliko je važno u kokpitu govoriti istim materinim jezikom?

OF: To svakako pomaže u jačanju međusobnog povjerenja i neophodno je za uspješan timski rad.

MA: Nije nužno, ali je preporučljivo. Jari-Matti i ja smo na početku naše suradnje koristili engleske bilješke. Jari-Matti mi je u jednom trenutku priznao da mu je takav način vrlo naporan. Nakon što smo prešli na finski jezik, odmah smo se bolje razumjeli.

Svi ručno radite bilješke. Zašto laptopi ili tableti nisu nikakva alternativa?

Jl: Nemaš još dovoljno povjerenja u tehnologiju. Što će se dogoditi ako se moj tablet pokvari za vrijeme utrke? Onda se možemo

ravan zavoj, a 9 maksimalan uspon.

Jl: Mi koristimo kut nagiba - “150” označava vrlo ravan, a “40” vrlo strmi zavoj. Treba nam više vremena da to izgovorimo. Miiikka, to ste znatno jednostavnije riješili nego mi. Već smo razmišljali o tome da preuzmemo sustav od 1 do 9, ali teško je promijeniti dugogodišnje navike tako da ćemo za sada ostati na ovome. Presudno je da se vozač i suvozač odmah razumiju te da se opasnost od nesporazuma svede na minimalnu razinu. Svaki suvozač koristi osobne simbole kako bi što brže shvatio vlastite zapise u putnoj knjizi - primjerice za veliko kamenje ili udubljenja na stazi. Činjenica je da nikako ne bismo mogli u potpunosti shvatiti bilješke onog drugog, a kamoli ih reproducirati.

Što prema Vama kopilot s naslovom svjetskog prvaka mora imati?

Ola Floene (OF): Savršena navigacija je pitanje odabira pravog trenutka. Važno je prije svega učinkovito iskoristiti vrijeme za obilazak staze, kojeg je uvijek premalo. Bitno je dakle precizno prikazati sve relevantne informacije. Morate ostati mirni i biti u stanju precizno raditi i pod velikim vremenskim pritiskom. Kod same utrke važno je vozaču reći točno onoliko koliko je potrebno, i to u pravom trenutku. Naime, svaki čovjek može obraditi određenu količinu informacija. Ako primjerice nakon nekog zavoja slijedi još jedan, važno je unaprijed navesti udaljenost do sljedećeg zavoja prije nego što vozač uđe u prvi zavoj. Moglo bi se

reći da se tajna kopilota s naslovom svjetskog prvaka krije u učinkovitosti njegove komunikacije. Ovdje uvijek postoji manevarski prostor. Ovaj posao radim već otprilike dvadeset godina, ali još učim.

Na kojim utrkama su zapisi u putnim knjigama najzahtjevniji?

MA: Najteže je na asfaltu, jer ovdje automobili imaju najbolje prianjanje te su sukladno tome brži, a katkad se i putna knjiga zna jako tresti. Tu su, osim toga i brojne napomene službe za osiguranje staze o aktualnim svojstvima staze, koje treba dodatno uvažiti. Ovdje je bitno brzo govoriti i točno gledati.

Vi ste profesionalci, ali niste strojevi. Iako Vaša pogrešna najava dionice može imati kobne posljedice - i tako nešto se zna dogoditi.

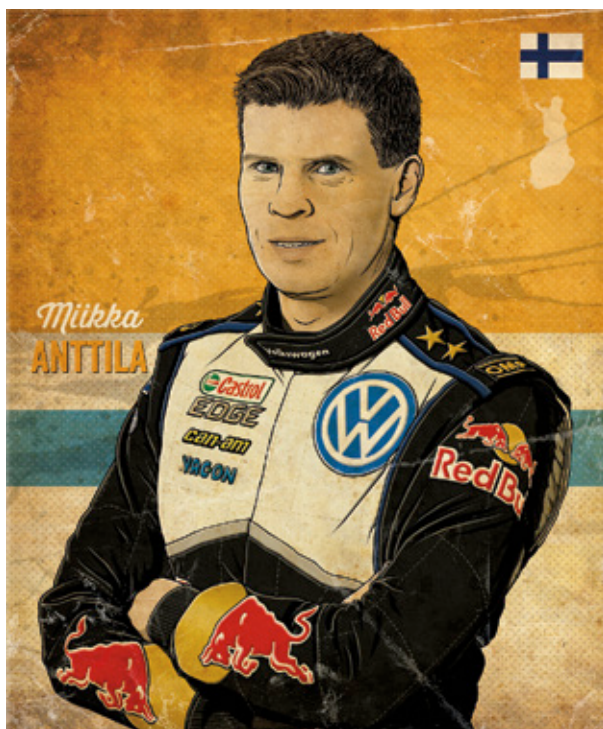
MA: Srećom, vrlo rijetko. Sjećam se situacije kada sam rekao nešto drugo od onog što sam vidio i pročitao. Nemaš pojma zašto se to dogodilo. Bilo je to 2011. godine na Siciliji, neobjašnjivo zamračenje. Rezultat je bila totalna šteta na našem automobilu. Jari-Matti i ja izvukli smo se bez većih ozljeda. Na svu sreću, otada mi se to više nikada nije dogodilo.

Jl: 2009. godine sam na Cipru tijekom obilaska staze previdio raskrižje, na kojem smo trebali skrenuti desno. Na tom mjestu smo na utrci nastavili voziti ravno s otprilike 140 km/h prema kontrolnom vozilu. Srećom Sébastien je bio dovoljno pribran da ga zaobide. Za dlaku. Uspjeli smo se vratiti na stazu i izgubili



Miikka Anttila

Rođen je 1972. godine u fin-
skom gradu Janakkala. Za
kopilota se školovao u sk-
lopu finskog automobilskog
kluba AKK, a debitirao je na
prvenstvu World Rally Cham-
pionship 1999. godine u Fin-
skoj. Prije nego što je 2003.
godine postao stalni kopilot
Jari-Mattija Latvale, asistirao
je trinaestorici finških vozača.
Njih dvojica su 2008. godine
pobijedili na reliju WRC-a
u Švedskoj, a 2010. godine
uslijedio je naslov svjetskog
viceprvaka. U njihovoj debi-
tantskoj sezoni u modelu
Polo R WRC završili su na 3.
mjestu, dok su 2014. godine
u pojedinačnoj konkurenciji
osvojili 2. mjesto te odnijeli
pobjedu u ekipnoj konkurenciji
za Volkswagen Motorsport.



**“Za laike je to teško zamislivo,
ali mi dionicu uopće ne moramo
vidjeti tijekom utrke. Poznata nam
je od obilaska staze.”**

vršenu putnu knjigu na Brailleovom pismu.
Jedno je sigurno: u nekim zavojima i iznad
određene brzine osjećam se poput slijepog
putnika (smije se).

Koliko blizak mora biti odnos između vozača i suvozača da bi bili uspješni?

Jl: Upotrijebit ću istu metaforu: vozač mora
slijepo vjerovati suvozaču. Obrnuto, suvozač
može u škakljivim situacijama pomoći voza-
ču, koji je pod stresom, da ostane miran. Pri
tome jako pomaže poznavanje navika onog
drugoga. Kada i bez riječi osjetite kako se onaj
drugi trenutačno osjeća, kao suvozač možete
reagirati i smiriti situaciju.

OF: Da ne zaboravimo: kao tim skupa pro-
vodimo čak 200 dana u godini. Svi koji se tako
često viđaju, trebali bi se dobro razumjeti jer će
situacija u protivnom postati nepodnošljiva.

pokriti ušima. Moja knjiga uvijek je uz mene,
ne može se razbiti kao primjerice uređaj sa
staklenom površinom i u njoj mogu brzo i
lako dodati ili promijeniti bilješke. A u slučaju
da dvije stranice ipak postanu nečitljive, mogu
nakratko preuzeti bilješke Miikke ili Ole - dvi-
je stranice kasnije nastavljam opet sa svojim
bilješkama. Za razliku od toga, pokvaren ta-
blet se ne može spasiti. A tu su i utjecaji poput
odraza svjetlosti i refleksije, koji otežavaju či-
tanje. Prošle sam godine skoro prešao na iPad,
ali mi se to u konačnici ipak činilo previše ri-
skantnim.

OF: Bit će zanimljivo vidjeti tko će iz elite re-
lija kao prvi uspješno prijeći na tablete. Doći
će i to vrijeme, ali smatram da će to još malo
pričekati.

**“Tajna kopilota s naslovom
svjetskog prvaka krije se
u učinkovitosti njegove
komunikacije. Uvijek postoji
manevarski prostor.”**

Ola Fløene

Rođen je 1969. godine u norveškom
Hamaru. Ubraja se među najiskus-
nije kopilote. Nakon ranih uspjeha kao
vozač motocrossa, 1996. godine postaje
suvozač Mortena Østberga, oca Madsa
Østberga. Od 2006. godine se vozi s
(tada 16-godišnjim) Andreasom Mik-
kelsenom, s kojim 2011. i 2012. godine
pobjeđuje na natjecanju Intercontinental
Rally Challenge (IRC). U njihovoj prvoj
zajedničkoj sezoni WRC-a 2014. godine
odmah dospjevaju na 3. mjesto.

Vaš “molitvenik” je, nakon automobila, najvažnija stvar na reli utrci. Kako se brinete da ostane neoštećen?

MA: Pravilo broj jedan glasi: nitko ne smije
dirati moj “molitvenik”. Zatim se svi pobrine-
mo da za svaki slučaj uvijek imamo digitalno
pohranjene kopije. I kao treće, vrlo točno pa-
zimo na to da putna knjiga ostane suha. Kiša i
snijeg su jedini pravi neprijatelji, kojeg se mo-
ramo bojati. Ali knjiga mora biti jako mokra
da bi se obrisale bilješke. Ne pišemo “normal-
nim” olovkama, već posebnim drvenim olov-
kama, koje ostaju čitljive i kod vlage.

Za putnu knjigu se koristi i izraz “molitvenik”. Vjerojatno zato što se vozač moli da njegov suvozač kaže istinu o sljedećem zavoju?

Jl: Mislim da izraz prije potječe od činjeni-
ce da mi suvozači neprekidno citiramo iz ove
knjige, kao u nekoj vrsti litanije. No osim nas,
zasigurno postoje još neke osobe koje tijekom
utrke upućuju usrdne molitve da zapisi u put-
noj knjizi budu savršeni.

Među najčudnije stvari u reli sportu ubraja se činjenica da Vi kao suvozač sjedite u daleko nižoj poziciji od samog vozača. Rezultat toga je pak da uopće ne možete vlastitim očima vidjeti dionicu, koju opisujete.

MA: Za laike je to teško zamislivo, ali mi di-
onicu uopće ne moramo vidjeti tijekom utrke.
Poznata nam je od obilaska staze. Dionicu i
poziciju jednostavno osjetiš. Zadatak kopilo-
ta ionako nije da opisuje ono što vozač vidi,
već ono što će vozač kao sljedeće vidjeti. Moj
posao bi zapravo mogla obavljati i osoba bez
vida - uz preduvjet da je moguće napraviti sa-

Uz sav stres - kako se opušate izvan relija?

Jl: Najbolje se mogu isključiti u prirodi.
Oduvijek sam rado provodio vrijeme vani, a
na relijima iskorištavam svaki trenutak da uži-
vam u divljini - bilo da smo u Australiji, Fin-
skoj ili Meksiku. Ponekad otkrivam egzotične
životinje. U Argentini sam promatrao velike
pauke, u Australiji rijetke ptice, a u Meksiku
mi je prilikom provjere tlaka u gumama, izme-
đu nogu prošla velika zmija. Volim ovakve tre-
nutke. Ovdje se jako dobro osjećam.

MA: Slab sam na stare automobile. Između
ostalog posjedujem Golf GTI iz 1983. godine
i nekoliko oldtajmera iz '60-ih. U njima juriti
netaknutom Laponijom - ostvarenje sna.

OF: Ljeti vrlo rado odlazim pecati na jezero
Mjosa u mojoj domovini Norveškoj. Zimi se
najradije opuštam kod kuće.

Posljednje, ali ne manje važno pitanje glasi: tko će osvojiti titulu ove godine u svjetskom prvenstvu?

Jl: U reli sportu se ništa ne može predvi-
djeti. Ako ne svladaš samo jedan zavoj, ostat
ćeš na začelju kolone bez mogućnosti da na-
doknadiš zaostatak. Prije toga si mogao deset
puta odvoziti najbolje vrijeme - sve uzalud. K
tome nova pravila omogućuju konkurenciji
nadoknadu zaostatka. Stoga smatram da će
ove sezone biti itekako tijesno u odnosu na
prethodne dvije godine.

OF: Smatram da se za naslov bore samo
Sébastien i Jari-Matti. Andreas ima tek 25 godi-
na, njemu treba još vremena. Ali siguran sam
da će u narednim godinama i on biti spreman.

MA: Bit će teško. Ali nadam se i vjerujem
da će na kraju opet Volkswagen preuzeti vod-
stvo. 