

12/9 2008

Ferrari International Assistance – dumt påhitt eller tragisk sanning?

Så var det då äntligen dags för en ny krönika! Jag har av olika anledningar haft en hel del att göra under året och har därför mer eller mindre tvingats att lägga den här typen av författande åt sidan – men nu kan jag inte hålla mig längre. Kärleken till motorsport i allmänhet och Formel 1 i synnerhet är svårt att beskriva, och jag har svårt att se ett liv utan den framför mig. Det tar mig därför mycket emot att säga att jag efter föregående helgs händelser på Spa Francorchamps i allra högsta grad – för första gången – på allvar måste ifrågasätta sportens rent idrottsliga identitet och betona vikten av det så alienerande politiska maktspelet. Det har pratats mycket om det domslut som omkring 2,5 timmar efter målgång i söndag eftermiddags framtog Lewis Hamilton hans antagligen största seger hittills i karriären. Efter att ha bjudit på några av de mäktigaste varven i modern tid i sin kamp mot Kimi Räikkönen (som också körde ett briljant lopp) skar Hamilton mållinjen först av alla efter ett magiskt race där allt som gör Formel 1 så fantastiskt fanns representerat: duellerna, farten, krascherna och känslorna – bara för att sedan brutalt krossas i en handvändning av vad som i min mening är en av tidernas mest oförsvarbara bestraffningar. Jag har följt debatten om vad som var rätt och vad som var fel på en mängd forum och i andra medier under de senaste dagarna – utan att säga ett ord. Nu är det dags. Här är min version av händelserna i Belgiens Grand Prix 2008...

Det finns de som länge har hävdat att vissa team – framför allt McLaren – alltid råkar mer illa ut än andra när det gäller det internationella Bilsportförbundet, FIA:s, bedömningar av olika till synes tveksamma situationer på och vid sidan av banan. Många hävdar att det är det brittiska stallets position som titelutmanare till Ferrari som försatt dem i många svåra lägen – de rödklädda från Maranello i Italien sägs stå FIA närmre än några andra. Konspirationsteorierna har haglat ända sedan den första tävlingen för Formel 1 kördes år 1950, men intensifierades kraftigt under det senaste decenniet samtidigt som vissa teams politiska makt har blivit mer och mer tydlig. Personligen har jag aldrig övertygats av dessa påståenden, även om det har varit uppenbart att särbehandling av olika anledningar har förekommit. För resten av den här krönikans trovärdighet är det viktigt att understryka att jag är tillräckligt gammal (hela 20 år nu, faktiskt!) för att kunna anta ett helt objektivt förhållningssätt i min argumentation, och jag belyser helt enkelt en incident som jag anser är grovt prejudicerande för racingen som helhet. Man vill gärna tro att de instanser som reglerar sporten agerar helt oberoende av utomstående influenser och är tillräckligt fristående för att kunna fatta rättvisa och korrekta beslut. Fallet med Lewis Hamilton och Kimi Räikkönen på Spa är dock minst sagt alarmerande; jag har aldrig någonsin varit med om ett mer rent ut sagt löjeväckande domslut och ställer mig nu frågan om huruvida Ferrari faktiskt deltar efter helt andra spelregler än sina konkurrenter?

Lewis Hamilton var avsevärt mycket snabbare än Räikkönen när regnet började falla i tävlingens slutskede, och vid den numera så omtalade attacken in i Bus Stop bromsade Kimi betydligt tidigare än vanligt från det regnhala innerspåret. Hamilton valde då att från ideallinjen försöka sig på en omkörning på yttern, och var faktiskt under en kort stund före finländaren på väg in i kurvan. Det finns dem som argumenterar för att Hamilton endast var före Kimi därför att han senare inte klarade av att ta kurvan, men det känns som ett ganska lösryckt argument som brister efter bara en titt på reprisbilderna. När förarna går jämsides in i kurvan (och jag upprepar: JÄMSIDES in i kurvan) är jag övertygad om att ett psykiskt element ligger till grund för det efterföljande händelseförloppet. Det är oerhört viktigt att komma ihåg hur Räikkönens senaste tävlingar har sett ut, med skjutna motorer, trasiga avgasrör och allmänt dålig fart. Senaste segern kom i Spaniens Grand Prix i april och teamkamraten Felipe Massa hade varit den klart starkare av de två under de senaste racen (ett exempel på det är segern i Valencia, som brasilianaren för övrigt fick behålla trots att Ferrari på ett mycket farligt sätt släppt ut honom från sitt sista depåstopp mitt framför Force Indias Adrian Sutil som redan befann sig i depågatans snabba fil). Kimi har efter tävlingen i Belgien själv bekräftat att endast en seger var tillräckligt bra för honom och att han inte skulle acceptera en andraplats, och jag tror att det är en viktig del av förklaringen till vad som hände när Hamilton tvingades gena i chikanen för att undvika en kollision. Kimi hade bestämt sig för att Lewis helt enkelt inte skulle få passera, även om det resulterade i en smäll. Det har i några enstaka fall förekommit att

sympatisörer försvarat Kimis något ojusta körning med argumentet att Bus Stop är en tight chikan där naturlagen helt enkelt gör det omöjligt för honom att ge mer plats åt Lewis efter turn-in, och att britten borde ha varit införstådd med detta faktum och bromsat. Jag kan naturligtvis inte garantera att det jag säger är 100 % säkert, men jag vet ingen som kan få mig att köpa den inställningen: alla kameravinklar har studerats åtskilliga gånger, och samtliga bekräftar min åsikt att Kimi medvetet tränger Hamilton av banan... Psykologi är viktigt och alla Grand Prix-förare har idag egna mentala coacher (inklusive Kimi som redan på McLaren-tiden arbetade med Mark Arnall, som nu är såväl fysisk som mental tränare åt "The Iceman" i Ferrari), och jag är övertygad om att Kimi inte hade gjort det lika svårt för Hamilton om han t.ex. hade kommit till Spa i mästerskapsledning.

Om vi ska fortsätta att avhandla incidenten är nästa moment ytterst viktigt. Kimi, som var kvar på banan och nu gav full gas i sin Ferrari (bortsett från det hjulspinn som framkallades av greppbortfallet på den regnvåta banan och den skarpa utgången av Bus Stop), kom ut på start- och målrakan några meter bakom Hamilton som tagit en kortare väg genom chikanen. McLaren-föraren lyfte dock av tillräckligt mycket för att låta finländaren återta sin förstaplats, och fick vid två tillfällen uttryckligen bekräftat för sig från domarrummet att förbisläppningen var helt korrekt och inte skulle rendera i några problem för vare sig teamet eller honom själv. Ni anar säkert vart jag vill komma... Ren, kall data visar att Lewis passerade start- och mållinjen 6,7 km/h långsammare än Räikkönen, och det är enkelt att förstå att han omöjligt kan ha tjänat något på genvägen eftersom att han var jämsides med (och tidvis också före) Ferrari-chauffören in i Bus Stop, och efter honom ut. "Gaining an unfair advantage"? Hur då? Detta kan också jämföras med tidigare händelser av liknande karaktär. Så sent som i Ungern 2006 slogs dåvarande Ferrari-föraren Michael Schumacher med McLarens Pedro de la Rosa när de båda närmade sig chikanen på banans baksida. De la Rosa var flera sekunder per varv snabbare än "Schumi" som hade gjort ett strategiskt misstag och låg ute på fullkomligt förstörda däck när spanjoren satte in en attack och var uppe jämsides med Ferrarin. Schumacher vägrade dock att ge sig, genade över chikanen (känns det igen?) och behöll en position som han annars inte hade haft en chans att hålla sig kvar vid. Straffet: Absolut ingenting...

Belackarna av mitt resonemang – för det här är antagligen den mest kontroversiella krönikan jag har skrivit – återoppar troligtvis betydelsen av slipstreaming (effekten av att följa bilen framför och därmed dra fördel av reducerat luftmotstånd) nedför den efterföljande raksträckan och skulle säkert påstå att Hamilton i slutändan ändå fick en bättre chans att köra om Räikkönen in i La Source (första kurvan) tack vare denna aerodynamiska faktor. Till att börja med så gör sig slipstreaming inte påmint mer än i ytterst begränsad utsträckning i låga farter. Utgångshastigheten ur Bus Stop ligger uppskattningsvis på runt 100 km/h och det är definitivt inte tal om några toppfartsnoteringar vid slutet av den förhållandevis korta start- och målrakan på Spa. Under häftig acceleration betyder motorstyrka och traction betydligt mer än aerodynamisk effektivitet, särskilt om man så sent som halvvägs är 6,7 km/h långsammare än sin rival. Hamiltons omkörning strax efter att han släppte förbi Räikkönen möjliggjordes endast av att Kimi bromsade så mycket tidigare än sin motståndare att Lewis - trots en snabb reaktion som rubbade den dynamiska balansen i ett kritiskt skede precis inför insvängningen i kurvan – inte hade några som helst problem att ta sig igenom den skarpa hårnålen utan vare sig kast eller överstyrningstendenser. I själva inbromsningszonen var det faktiskt Räikkönen som betedde sig tveksamt, då han de facto bytte spår vid mer än ett tillfälle för att hindra Hamilton från att ta sig förbi. Lägg därtill finländarens yviga körning i Bus Stop 10 sekunder tidigare, och man börjar fundera på varför domarna inte ens övervägde att straffa den regerande världsmästaren när Hamilton – som gjorde allt för att undvika en sammanstötning – fick 25 sekunders tidstillägg och förlorade sitt livs seger?

Det finns en situation till under tävlingen i Belgien som är väl värd att beröra, och som jag frustrerande nog anser har fallit helt i skymundan i jämförelse med Bus Stop-incidenten. Jag befann mig faktiskt på Spa under helgen och vid tidpunkten för själva loppet satt jag på hjälpänn i en kurva som verkligen gör rättvisa åt F1-bilarnas enorma prestanda: Pouhon. Ingångshastigheten i den här dubbelvänstern ligger på omkring 280 km/h, och vid apex går det inte speciellt mycket långsammare. Det är en underbar kurva, som tillsammans med Copse på Silverstone och Eau Rouge (också den på Spa) tillhör de häftigaste jag har

bevittnat. Under varvet efter den omdiskuterade omkörningen på start- och mål tilltog regnet kraftigt, och både Hamilton och Räikkönen (och alla andra också, för den delen) körde av mitt framför mina ögon. Hamilton tog sig snabbt ut på banan igen (Pouhons avåkningszoner är asfalterade), medan Kimi tog längre tid på sig och faktiskt närmade sig sin mästerskapskombattant med ett antal meter tack vare den fart han kunde bära med sig i avåkningsområdet. I Les Fagnes, kurvan som följer därefter, var det gulflagg. Det ska sägas att regnet öste ned, och personligen har jag egentligen inga problem med det jag nu kommer att skriva. Jag vill dock belysa något som jag än en gång tycker påvisar att domarna på Spa antingen agerade oprofessionellt eller – i värsta fall – favoriserade Ferrari.

Hamilton var fortfarande i ledningen, men i ingången till Les Fagnes tvingades han att bromsa för att undvika en närmast stillastående Williams. Räikkönen reagerade blixtnabbt och undvek en potentiell kollision som den världsförare han är, men körde samtidigt om Hamilton och tog hand om ledningen – allt det här alltså under vinkande gulflagg! Trots att Räikkönen strax därefter snurrade och sedermera också bröt tävlingen efter en avåkning i Blanchimont måste man reagera kritiskt på att inte ens en tillstymmelse till utredning kunde urskönjas under en säsong när andra företeelser av samma magnitud har lett till dryga böter (McLaren på Hockenheim) och strukna kvaltider (McLaren i Malaysia).

Belgiens Grand Prix 2008 kan, om McLarens överklagan av domslutet inte accepteras, komma att visa sig avgörande för mästerskapet. Hamilton förlorade fyra värdefulla poäng i kampen mot VM-tvåan Felipe Massa – och man behöver bara vinna med en för att bli mästare. Låt oss hoppas att FIA tar lärdom av den kritik som har riktats mot dem under de senaste fem dagarna, och att bestraffningskulturen i Formel 1 i framtiden blir betydligt mindre inkonsekvent. Ferraris betydelse för Grand Prix-racingens existens får aldrig underskattas, men det är ännu viktigare att den inte leder till en situation där de konkurrerande biltillverkarna i sporten lämnar ett sjunkande skepp i ett hav av dalande tittarsiffror och kommersiella intäkter. FIA:s regelverk har i många år skulpterats för att bli så oberoende av tillverkarteamen som möjligt, men just nu befinner man sig i en oerhört farlig brytpunkt där de mest trogna fansen hotar att överge ett koncept som känns alltför konstgjort. Detta, i kombination med konjunkturen, sätter stor press på FIA att vårda sin relation till de största intressenterna i branschen eftersom att det helt enkelt inte finns någon som kan ta efter dem; och då kan man inte skratta folk rakt upp i ansiktet på samma sätt som man gjorde i Belgien.

FIA = Ferrari International Assistance. Inte en chans! Eller? I helgen kommer Formel 1-cirkusen till legendariska Parco di Monza, 30 år efter Ronnie Petersons tragiska bortgång. Allt är upplagt för en helg i minnenas tecken, men också för en nystart – även om det finns ett problem. Monza ligger i Italien, 20 mil från Maranello... Upp till bevis!

Om du vill kommentera krönikan ovan eller bara höra av dig med något annat meddelande så går det utmärkt att göra det till mattias@scandinavianraceway.se. Ha det bra, så hörs och ses vi förhoppningsvis på en bana nära dig inom kort!