

**HENRI
NYHOLM**

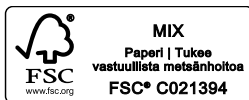
WSOY



**F1 SUURET
TUNTEET,
RATKAISEVAT
HETKET** RADALLA,
VARIKOLLA JA
KULISSEISSA

**HENRI
NYHOLM**

F1 **SUURET
TUNTEET,
RATKAISEVAT
HETKET** **RADALLA,
VARIKOLLA JA
KULISSEISSA**



© HENRI NYHOLM JA WSOY 2023
WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ
ISBN 978-951-0-49739-5
PAINETTU EU:SSA

Tämä teos ja sen tekijä on omistettu Eeville

Sisällys

Esipuhe	9
Vihollisista parhaat	13
Maailman nopein kansa	34
Täydellinen FIASCO	52
Netflix and Thrill	72
Mr. Stepneyn tapaus	91
Musta viikonloppu	111
Maailman suurin kiertävä sirkus	147
Raha pyörittää maailmaa	166
Hyvät, pahat ja rumat	187
Ruutulipun jälkeen	212
Kiitokset	231
Lähteet	233

Esipuhe

Muistan ikuisesti, miten Kimi Räikkönen voitti ainoan maailmanmestaruutensa Ferrarin ratissa vuonna 2007. Kauden päätöskilpailu Interlagosin radalla ja Räikkösen nousu altavastaajan asemasta voittoon oli jo itsessään ikimuistoinen suoritus, mutta omiin muistoihini hetki on tallentunut pääosin muista syistä. Espoolaisen Jäämiehen juhliessa mestaruuttaan kaukana Brasiliassa makasin itse 16-vuotiaana nuorukaisena egyptiläisessä sairaalassa.

Olin päätynyt sairaalaan varsin räikkösmäisen tapah-
tumakulun kautta: illanvietto ystäväni kanssa oli venäh-
tänyt pitkäksi ja olin syystä tai toisesta päätynyt viettä-
mään yöni hotellihuoneemme terassin parveketuolissa. Aamulla herätessäni huomasin yläruumiini täyttyneen punertavista pilkuista, ja pian myös hengittäminen alkoi käydä vaikeaksi. Hotellin ystävällinen henkilökunta ohjasi minut läheiseen sairaalaan, jossa minut komennettiin vuodeosastolle määrittelemättömäksi ajaksi.

Olin reissussa ystäväni perheen kanssa, ilman omia vanhempiani. Olin kenties omasta mielestäni riittävän vanha juhlimaan Egyptin yössä, mutta varsin nopeasti ymmärsin, että olin aivan liian nuori makaamaan yksin sairaalavuoteessa vieraassa maassa. Olin peloissani ja yksinäinen, huolissani terveydestäni ja ahdistunut kieli-
muurista sekä sikäläisistä omalaatuista sairaalakäytän-

teistä. Häpesin käytöstäni ja ystäväni loman pilaamista. Ne eivät olleet loisteliaita hetkiä.

Vietettyäni muutaman yön sairaalassa koitti sunnuntai 21. lokakuuta. Lapsena olin ollut intohimoinen F1-seuraaaja, mutta tuossa vaiheessa elämäni olin iässä, jossa ystävät, tytöt ja juhliminen veivät suurimman osan viikonlopuistani. Niinpä en ollut seurannut F1-sarjan kautta 2007 lainkaan yhtä tarkasti kuin vaikkapa Mika Häkkisen mestaruuskausia vuosituhannen vaihteessa. Satunnaisen mediaseurannan perusteella tiesin kuitenkin Kimi Räikkösen olevan vielä kauden päätöskilpailussa mukana mestaruustaistossa. Sairaalassa päivät kuluivat hitaanlaisesti, joten päätin seurata osakilpailua ja entisen suosikkikuljettajani edesottamuksia. Elettiin aikaa ennen laillisia tai laittomia nettistriimejä, joten jouduin turvautumaan suomalaisen iltapäivälehdessä live-seurannan lukemiseen.

Reilun kahden tunnin ajan tuijotin puhelimeni näyttöä herkeämättä ja seurasin dramaattisen osakilpailun edistymistä tekstimuodossa. Nuo tunnit tarjosivat minulle sen, mitä niin monet penkkiurheilijat suomalaiset ja ihmiset ympäri maailmaa urheilusta etsivät: hetkellisen pakopaikan ympärillämme vallitsevasta todellisuudesta. Kun luin puhelimeni ruudulta Räikkösen mestaruuden varmistuneen, huomasin kyynelten virtaavan poskillani. Se oli vilpitöntä onnea. Olin tyystin unohtanut senhetkisen kiipelini.

Minä ja Kimi Räikkönen jaamme ainoastaan kansallisuuden, sattumanvaraisen syntymäpaikan. Emme ole koskaan tavanneet, ja satoja miljoonia euroja urallaan tienannut Räikkönen elää todistettavasti varsin toisenlaisia elämää kuin minä, haalean keskiluokkainen

nuori tamperelainen perheenisä. En tiedä mitään hänen arvoistaan tai yhteiskunnallisista mielipiteistään. En tiedä, ymmärtääkö hän The Beatlesin, *Kummisedän* tai Saku Koivun suuruutta. Kenties näin on parempi. Ehkä Räikkönen suosii Rolling Stonesia, *Mafiaveljiä* ja Teemu Selännettä. Kenties emme lainkaan pitäisi toisistamme.

Mutta olen varma, että me molemmat tulemme muistamaan tuon lokakuisen sunnuntai-illan ikuisesti.

Vajaan viikon sairaalassa vietettyäni lääkärit totesivat oireideni johtuvan allergisesta reaktiosta, joka oli todennäköisesti aiheutunut paikallisen hyttynen tai muun hyönteisen puremasta. Näin ollen en joutunut maksamaan hölmöilystäni pilalle mennyttä lomamatkaa merkittävämpää hintaa. Ystäväni nautti Punaisenmeren aalloista ilman minua ja päätyi myöhemmin bestmaniksi häihini, joten mitään pysyvää vahinkoa tuo tapaus ei aiheuttanut.

Toisin kuin pohjoisafrikkalaiset hyttysset, F1-sarja on näytellyt isoa roolia elämässäni myös ennen ja jälkeen vuoden 2007. Kuten todettua, Räikkösen mestaruusvuosi osui elämässäni aikaan, jolloin F1-innostukseni oli oikeastaan pienimmillään. Pikkulapsena vietin kisasunnuntait uskollisesti TV-ruudun ääressä ja myöhemmin aikuisiällä huomasin palaavani lajin pariin samaa tahtia omalta sapattivapaaltaan palanneen Räikkösen kanssa.

Kun minä ja Räikkönen palasimme F1-varikolle vuonna 2012 – hän konkreettisesti ja minä TV:n välityksellä – huomasin muuttuneeni F1-katsojana. Opiskelin yliopistossa, pohdin lähestyvää työelämää ja olin vähintäänkin hitusen kypsempi kuin vuonna 2007. Varhaisaikuisuuden vuosina olin alkanut muodostaa mielipiteitä,

vahvojakin sellaisia, maailmasta, yhteiskunnasta ja elämästä ylipäättään. Sain nopeasti huomata, että juuri mikään niistä ei osunut yksiin F1-sarjan edustaman maailmankuvan kanssa. Miksi silti heittäydyin jälleen kerran lajin vietäväksi?

Yritän elämässäni parhaani mukaan huomioida ympäristöasioita ja vastustaa korruptiota. F1-sarjan perusolemus on päinvastainen, huolimatta siitä, mitä sarjan verkkosivuilla lukee. En ymmärrä autoista oikeastaan mitään. Jos Seat Ibizaani päättää sytyttää jonkin merkkivalon, joudun poikkeuksetta kääntymään appiukkonni puoleen. Satunnaisia polttarireissujen karting-kokeiluja lukuun ottamatta en ole koskaan harrastanut autourheilua. Kukaan läheisimmistä ystäväistäni ei ole kiinnostunut formuloista, joten lajin seuraaminen ei edes ole erityisen sosiaalinen kokemus.

Ja kuitenkin välitän niin paljon, että kun Kimi Räikkönen vuonna 2018 saavutti uransa viimeisen osakilpailuvoiton Yhdysvaltain Austinissa, huomasin jälleen kyynelten vierivän poskillani. Miksi ihmeessä?

Lyhyt ja yksinkertaistettu vastaus on »kymmenen sekuntia». Suurin piirtein sen verran F1-autoilla kestää punaisten valojen sammuttua kiihdyttää lähtöruudusta radan ensimmäiseen mutkaan. Ne ovat kaoottisia sekunteja, erilaisia kuin missään muussa urheilussa. Niiden aikana voi tapahtua mitä vain. Ne ovat hyviä sekunteja – niin hyviä, että vaikka niitä seuraavina kahdena tuntina ei usein tapahdu paljoakaan, ne tekevät lajista silti seuraamisen arvoisen.

Pidemmän vastauksen kysymykseeni, miksi ihmeessä välitän, löydät tämän kirjan sivuilta. Toivottavasti löydät kirjan avulla muitakin vastauksia – tai edes kysymyksiä.

Vihollisista parhaat

*En kannan mukaanani huonoja muistoja hänestä.
Kun lopetin urani Australiassa,
hän oli muutamassa sekunnissa
kuin eri ihminen. Muistelen hänen elämänsä
viimeistä kuutta kuukautta. Silloin tunsin
Ayrtonin paremmin kuin koskaan aiemmin.*

– ALAIN PROST

Saapuessaan F1-sarjaan vuonna 1984 Ayrton Senna odotti innolla tutustavansa sarjassa jo muutaman kauden ajaneeseen huippulupaavaan Alain Prostiin. Heidän päätyessään toistensa tallitovereiksi McLarenille vuonna 1988 Prost oli jo kaksinkertainen maailmanmestari, ja lähtöruudukon lupaavimmaksi kuljettajaksi ensimmäisillä kausillaan noussut Ayrton Senna kunioitti Prostia suuresti. Kaksi vuotta myöhemmin Ayrton Senna ei voinut lainkaan sietää Alain Prostiä, ja tunne oli molemminpuolinen.

Kun kummankin kuljettajan ura – ja Sennan osalta murheellisesti myös elämä – muutamia vuosia myöhemmin päättyi, he olivat saavuttaneet kuolemattoman aseman lajin historian suurimpina legendoina. Nämä kaksi mestaria olivat äärimmäisen erilaisia, mutta kummankaan tarinaa ei voi kertoa mainitsematta toista. Heidän uransa ja elämänsä kietoutuivat yhteen tavalla, joka on F1-historiassa harvinaista.

Ranskan Saint-Chamondin pienestä kylästä maailmalle ponnistanut Alain Prost sai F1-varikolla nopeasti lempinimekseen Professori. Hän oli kilparadalla millintarkka ja laskelmoiva suorittaja ja kulisseissa erittäin taitava autonkehittäjä. Nämä ominaisuudet tekivät hänestä uransa loppuun mennessä nelinkertaisen maailmanmestarin ja silloin ennätyksellisen 51 osakilpailun voittajan. »Kukaan ei ole koskaan ajanut F1-autoa niin kuin Prost», sanoivat silloin yhdet.

Ayrton Sennan matka kohti maailmanmestaruuksia alkoi Brazilian São Paulon miljoonakaupungista. Senna oli autonkäsittelijänä luonnonlahjakkuus ja hallitsi kaikkein vaikeimmat radat ja haastavimmat olosuhteet muita paremmin. Senna oli yksinkertaisesti käsittämättömän nopea. Nämä ominaisuudet tekivät hänestä kuollessaan kolminkertaisen maailmanmestarin ja silloin ennätyksellisen 41 paalupaikan voittajan. »Kukaan ei ole koskaan ajanut F1-autoa niin kuin Senna», sanoivat silloin toiset.

Molemmat olivat oikeassa.

Ayrton Senna ja Alain Prost olivat persooniltaan, filosofiselta suhtautumiseltaan autourheiluun ja ajotyyleiltään kuin yö ja päivä, joten kumpikin heistä oli omalla tavallaan kaikkien aikojen paras. Kausilla 1988 ja 1989 päästiin vertailemaan, kumpi on nopeampi, jos heidän allaan on identtiset autot.

Yhteistyön tärkein mittari eli tulokset olivat loistavat. Parivaljakko voitti noiden kahden kauden aikana ajetuista 32 osakilpailusta huikeat 25, ja McLarenin pokasi valmistajien maailmanmestaruuden historiallisen ylivoimaiseen tapaan molemmilla kausilla. Senna voitti uransa ensimmäisen kuljettajien maailmanmestaruus-

den kaudella 1988, ja Prost vastasi voittamalla kolmannen maailmanmestaruutensa kaudella 1989.

Tulostaulukon ulkopuolella sen sijaan mikään ei sujunut hyvin.

F1-sarjassa on vuosittain tallien kulloisenkin lukumäärän mukaan noin 20 kuljettajapaikkaa. Satunnaisia niin sanottuja maksukuskeja lukuun ottamatta kuljettaja, joka saavuttaa yhden näistä himoituista pesteistä, on tyypillisesti ollut kilpa-autoilussa paras koko elämänsä ajan. Hän on kilpaillut lapsena karting-sarjoissa kansallisia ikätovereitaan vastaan – ja voittanut. Hän on siirtynyt pieniin formulaluokkiin, usein poikkeuksellisen nuorena, – ja voittanut. Hän on noussut F1-sarjan ponnahduslautana toimiviin F3- ja F2-luokkiin haastamaan sukupolvensa parhaat erimaalaiset kuljettajat- ja menestynyt niin hyvin, että ovi tarunomaiseen F1-sarjaan on auennut.

Kun ihminen on tottunut lapsesta pitäen olemaan paras autourheilun kaltaisella kilpailullisella alalla, on lähes väistämätöntä, että jatkuva menestys tuo mukanaan suuren egon ja rutkasti itseluottamusta. F1-sarjaan päätyvä kuljettaja on lähes poikkeuksetta tottunut voittamaan kilpailuja, lyömään kilpatoverinsa, olemaan huomion keskipiste ja ihailun kohde.

Mutta F1 on portaikon ylin askelma. Sinne päätyvät kaikki parhaat, ja kilpailussa parhaistakin on löydettävä paras. Jokainen F1-kuljettaja uskoo olevansa sarjan nopein, jos vain saa alleen kilpailukykyisen auton. Se on ymmärrettävä uskomus – kaikki siihenastiset kokemukset heidän elämässään tukevat tätä väitettä. Totta se ei tietenkään ole, sillä vain yksi kerrallaan voi olla kaikista paras.

Vaikka Formula ykköset on päällisin puolin yksilöurheilua, kukaan lajin tunteva ei kuvailisi sitä niin. Kuljettaja istuu kilpailun aikana yksin autossa, mutta hänen tukenaan on satoja, suurimmissa talleissa tuhansia mekaanikkoja, insinöörejä, taktikkoja ja suunnittelijoita. Kuljettaja ei rakenna ajamaansa autoa, eikä paraskaan kuljettaja voi voittaa huonolla autolla.

Niinpä F1-kuljettajien objektiivinen vertaileminen on vaikeaa. Kuljettajan lahjakkuutta ei voi koskaan täysin erotella hänen ajamansa auton laadukkuudesta. Kun internetissä kiistellään, oliko Mika Häkkinen nopeampi kuin Michael Schumacher, tai onko Lewis Hamilton parempi kuin Max Verstappen, ainakin kohtalaisia argumentteja voi esittää molempien kuskien puolesta.

Helpommaksi tehtävä muuttuu, kun vertaillaan tallitovereita keskenään. He ajavat yleensä lähes identtisillä autoilla, joten nopeamman kuljettajan nimeäminen pitäisi olla helppo tehtävä. Aivan niin yksinkertainen asia ei kuitenkaan ole, sillä varsinkin maailmanmestaruudesta kilpailevat tallit valitsevat itselleen usein ykköskuljettajan, jota priorisoidaan strategiassa ja auton päivityksissä ja säästöissä. Kakkoskuljettajan tehtävänä on olla riittävän nopea, jotta talli on kilpailukykyinen valmistajien maailmanmestaruudesta kamppailtaessa, mutta ei niin nopea, että ykköskuljettajan asema ja tallin sisäinen harmonia horjuvat.

Satunnaista seuraajaa saattaa hämmästyttää mikseivät Ferrarin, Mercedesen tai Red Bullin kaltaiset huipputallit yksinkertaisesti pyri värväämään kahta mahdollisimman hyvää kuljettajaa. Syy löytyy historiasta, tarkemmin sanottuna tämän luvun päähenkilöistä. Kun kaksi ehdotonta huippua, suurista egoista suurimmat,

kilpailevat toisiaan vastaan samassa tallissa eikä häviäjä voi selittää häviämistään erolla autojen laadussa, seurauksena on helposti totaalinen pyörremyrsky.

Kun Alain Prost suositteli McLaren-päällikkö Ron Dennisille Ayrton Sennan värväämistä hänen tallitoverikseen kaudeksi 1988, kaikki tiesivät Prostin ja Sennan olevan varikon parhaat kuskit. Prost oli voittanut kaksi kolmesta edellisestä kuljettajien maailmanmestaruudesta, ja nuori Senna oli noussut epäluotettavalla Lotuksella sarjan nopeimmaksi aika-ajokuljettajaksi. Avautui harvinainen tilaisuus verrata sukupolvensa suurimpien tähtien edesottamuksia identtisillä autoilla.

Vaikka Prost oli ajanut McLarenilla jo neljä kautta ja voittanut kaksi maailmanmestaruutta, Senna ei saapunut talliin ilman omia vaikutusvaltaisia ystäviään. Viimeisellä Lotus-kaudellaan 1987 Senna oli muodostanut erittäin läheiset suhteet Lotuksen japanilaiseen moottoritoimittajaan Hondaan. Honda siirtyi kaudeksi 1988 McLarenin moottoritoimittajaksi, joten vaikka Prost oli vakiinnuttanut asemansa tallin ykköskuljettajana ja johtajana, Senna oli Hondan johtajien silmissä tähti numero yksi.

McLarenin rakentama auto ja Hondan toimittama moottori maustettuna kahdella tähtikuljettajalla osoitautui heti kauden alussa ennennäkemättömän ylivoimaiseksi yhdistelmäksi. Senna pokkasi paalupaikan kauden kuudessa ensimmäisessä kilpailussa ja voitti niistä kolme ja Prost toiset kolme. Yhteensä McLaren-kuljettajat voittivat kauden kuudestatoista osakilpailusta viisitoista ja hallitsivat samalla tehokkuudella myös aika-ajoja. Ferrarin Gerhard Bergerin voitto Monzassa

ja paalupaikka Silverstonessa olivat ainoat kauneusvirheet McLarenin lähes täydellisessä kaudessa.

McLarenin sisäisessä kamppailussa ensimmäinen erä kääntyi niukasti Sennan nimiin. Hän oli aika-ajoissa historiallisen ylivoimainen yltäessään paalupaikalle peräti kolmetoista kertaa Prostin kahta paalupaikkaa vastaan. Itse kilpailuissa Prost kuitenkin piti puolensa keräten nimiinsä seitsemän osakilpailuvoittoa ja yhtä monta kakkostilaa. Senna pokkasi yhden osakilpailuvoiton enemmän, ja brasilialainen kruunattiin uransa ensimmäistä kertaa maailmanmestariksi kauden päätösosakilpailussa Australiassa.

Kauden alkupuolella Prostin ja Sennan välit olivat vielä päällisin puolin veljelliset. Kaksikon kerättyä McLarenin nimiin jälleen yhden kaksoisvoiton Saksan osakilpailussa, brittiläinen toimittaja tiedusteli tähdiltä, kuinka he aikoivat ratkaista paremmuuden välillään.

»Ehkä hyppäämme autoista ja tappelemme», Prost ehdotti pilke silmäkulmassa.

Ranskalaisen vieressä istunut Senna täydensi Prostin vastausta muutamalla kliseellä siitä, kuinka kausi tulisi muuttumaan vain entistä jännittävämmäksi. Mutta sitten Professori ehdotti jotain, mikä oli kaikkien Sennan periaatteiden vastaista.

»Olisiko mahdollista päätyä tasatilanteeseen, olla yhtä hyviä?», Prost kysyi nauraen.

»Ei. Voi olla vain yksi voittaja», Senna vastasi salamana.

Jännitteet kahden tähden välillä alkoivatkin kiristyä kauden edetessä ja maailmanmestaruuskamppailun tiivistyessä. Portugalin osakilpailussa kärkipaikalla ajanut Senna blokkasi pääsuoralla Prostin ohitusyrityksen

aggressiivisesti, ja ranskalainen oli vähällä ajautua päin Estorilin radan varikkomuuria. Lopulta Prost voitti kilpailun, mutta normaalisti tyyni kilparatojen professori oli kilpailun jälkeen raivoissaan.

»Jos olisimme törmänneet toisiimme siinä vauhdissa, se olisi ollut kuin lentokoneonnettomuus. Jos Ayrton haluaa mestaruuden näin kovasti, hän saa puolestani voittaa sen», Prost tuhahti kilpailun jälkeen.

Senna pyysi Estorilin-episodia Prostilta anteeksi, ja loppukauden ajan parivaljakko pysyi poissa toistensa kimpusta niin radalla kuin kulisseissa. Prostin mielessä kyti kuitenkin epäily. Hän huomasi kauden aikana, että Honda ei toteuttanut hänen toiveitaan moottorisäätojen osalta. Kauden päätyttyä ranskalaisen epäily Sennan ja Hondan liiankin läheisistä väleistä sai vahvistuksen. Prost tapasi Hondan F1-ohjelman johtajan Nobuhiko Kawamoton geneveläisellä golfklubilla ja kysyi häneltä suoraan, suosiko Hondan henkilöstö Sennaa hänen kustannuksellaan.

Yllättäen Kawamoto myönsi Prostin aavistuksen oikeaksi. Hondan uuden sukupolven insinöörien silmissä Senna oli samurai, Prost tietokone. He pitivät enemmän samuraista.

»Olin erittäin iloinen saatua selityksen. Osa ongelmaa oli se, että Ayrton oli niin hemmetin nopea – oli vaikea erottaa, mikä oli hänen nopeuttaan ja mikä Hondan avustusta. Kawamoton tapaamisen jälkeen tajusin, etten ainakaan ollut typerä. Jotain oli meneillään, ja nyt tiesin tilanteen.»

Kawamoto kertoi Prostille ottavansa asian puheeksi ja lupasi hänelle läpinäkyvyyttä ja tasapuolisen kohtelun kaudeksi 1989.

F1-maailmassa sanat ja teot punnitaan kuitenkin erilisissä vaakakupeissa, ja tämän Prost sai pian huomata.

Kaudella 1989 McLarenin ylivoima ei ollut entisellään, mutta varikon nopeimmista autoista ei silti ollut epäselvyyttä. Senna aloitti kauden paalupaikalla kotikilpailusaan, mutta Sennan jouduttua keskeyttämään avausosakilpailun voitti Ferrarin Nigel Mansell Prostin ehtiessä vasta toiseksi.

Jo kauden toisessa osakilpailussa Imolassa Prostin ja Sennan välit rikkoutuivatkin sitten peruuttamattomasti. Eturivistä lähteneet Senna ja Prost olivat solmineet herrasmiessopimuksen, jonka mukaan paremman lähdön saanut saisi ajaa rauhassa radan avausmutkaan eikä lähdössä toiseksi jäänyt yrittäisi ohittaa häntä. Paalupaikalta lähtenyt Senna sai paremman lähdön, ja Prost jättäytyi sovitusti taustalle. Gerhard Bergerin raju ulosajo aiheutti kuitenkin kilpailun keskeyttämisen ja uusintalähdön.

Tällä kertaa Prost ampaisi liikkeelle ripeämmin ja ehti avausmutkaan ennen Sennaa. Sopimuksen vastaisesti Senna kuitenkin ohitti ranskalaisen myöhemmin avauskierroksella ja ajoi voittoon Prostin jäädessä toiseksi. Kilpailun jälkeen Prost ilmoitti, ettei hän halunnut olla missään tekemisissä brasilialaisen kanssa ja kieltäytyi puhumasta Sennalle. McLarenin tähtikaksikon välit olivat virallisesti katkenneet.

Kauden neljännessä osakilpailussa Meksikossa Prost valitti ensimmäistä kertaa julkisesti, ettei hänen Honda V10 -moottorinsa toiminut samoin kuin Sennan. Ranskalaisen mielestä voittoon ajaneen Sennan McLaren oli radan pääsuoralla epäilyttävän paljon nopeampi kuin

Prostin, vaikka Prost oli valinnut autoonsa pienemmän etu- ja takasiiven, joiden pitäisi teoriassa taata parempi suoranopeus.

Meksikon jälkeen Prostin onni kääntyi. Senna joutui keskeyttämään neljä kilpailua peräkkäin, ja Prost voitti näistä kolme. Ison-Britannian osakilpailun jälkeen Prostin johto pistetaulukossa oli venynyt jo kahteenkymmeneen pisteeseen. Samoihin aikoihin Prost kuitenkin myös ilmoitti jättävänsä McLarenin kauden päätyttyä. Ranskalaisen mielestä työskentely Sennan kanssa oli käynyt mahdottomaksi, ja koska McLarenin sopimukset Sennan ja Hondan kanssa jatkuivat, kun taas Prostin oma sopimus oli katkolla, hän koki jääneensä kakkoskuskin asemaan Hondan lisäksi myös tallipäällikkö Ron Dennisin silmissä.

»Ron tiesi, että tallin tulevaisuus oli Sennan ja Hondan varassa. Hän yritti suostutella minua jäämään, mutta heinäkuussa kerroin hänelle lähdöstäni. Mielestäni hän ei kohdellut minua reilusti tuona kautena. Olemme edelleen hyviä ystäviä, mutta Ron tietää, mitä ajattelen tuosta ajanjaksosta», Prost kertoi vuosia myöhemmin.

Kauden 12. osakilpailu Italian Monzassa päättyi Prostin voittoon Sennan jouduttua jälleen keskeyttämään. Tulos sai tifosi, Italian fanaattiset Ferrari-fanit, riemun valtaan, sillä Prost oli kilpailun alla ilmoittanut siirtyvänsä kauden jälkeen nimenomaan Ferrarille. Palkintopallilla Prost luovutti pokaalinsa tifoseille, mikä sai Ron Dennisin raivon valtaan. Dennis heitti hänelle luovutetun valmistajien palkintopokaalin Prostin jalkeihin ja poistui palkintojenjaosta. Kilpailun jälkeen Prost kertoi lehdistölle, ettei hän pistejohdostaan huolimatta elätellyt suuriakaan toiveita mestaruudesta, sillä

ranskalainen uskoi McLarenin ja Hondan kääntyvän entistä enemmän Sennan kannalle hänen lähtönsä varmistuttua.

»Monzassa Sennan auton ympärillä hääri kaksikymmentä mekaanikkoa. Minun käytössäni oli neljä tai viisi. Harjoituksissa olin lähes kaksi sekuntia häntä hitaampi – kyllä, hän oli minua nopeampi yhden kierroksen kuski, mutta kaksi sekuntia? Se oli vitsi».

Sennan epäonni jatkui Portugalin osakilpailussa, jonka hän joutui keskeyttämään törmättyään Nigel Mansellin kanssa, mutta seuraavan Espanjan osakilpailun brasilialainen voitti. Kauden toiseksi viimeiseen osakilpailuun Japanin Suzukaan saavuttiin Prostien pistejohdossa, ja Sennan oli voitettava, jotta hän säilyttäisi mahdollisuudet mestaruuteen kauden päätöskilpailussa Australiassa.

Suzukan kilpailuista muodostui yksi F1-historian kiistanalaisimmista. Senna oli tapansa mukaan paa- lulla, mutta Prost ohitti lähdössä tallikaverinsa ja säilytti johtonsa läpi kilpailun. Kierroksen 46 lopussa noin sekunnin päässä ollut Senna syöksyi radan viimeiseen hidastemutkaan Prostin rinnalle. Prostien kääntyessä mutkaan McLarenit törmäsivät toisiinsa ja valuivat radan hiekkaesteeseen. Molempien moottorit sammui- vat törmäyksen seurauksena.

Prost kiipesi ulos autostaan vihaisena mutta uskoak- seen maailmanmestarina. Autoonsa jäänyt Senna puoles- taan viittoi ratavirkailijat luokseen työntämään autoaan. Virkailijoiden avulla Senna sai moottorinsa käyntiin ja jatkoi matkaansa. Sennan täytyi käydä varikolla kor- jauttamassa törmäyksessä hajonnut etusiipensä, mutta brasilialaisen vauhti oli niin raivokasta, että hän ehti

silti kivuta kilpailun voittajaksi. Mestaruuskamppailu oli hengissä. Se jatkui kuitenkin vain muutamia minuutteja. Lähes välittömästi kilpailun jälkeen tuomaristo ilmoitti Sennan hylkäämisestä. Syynä oli se, että Senna oli palannut törmäyksen jälkeen radalle väärää reittiä. Senna oli tuomiosta raivoissaan ja ilmoitti julkisesti, että Kansainvälisen autoliiton FIA:n puheenjohtaja Jean-Marie Balestre, Prostin maanmies, oli päätöksen takana ja että maailmanmestaruuden ratkaisu oli manipuloitu ranskalaisen hyväksi. McLaren jätti protestin, jossa se vaati Sennan palauttamista kilpailun voittajaksi. Dennisin mukaan protesti ei ollut yritys estää Prostin mestaruutta, vaan tavoitteena oli menetetyn osakilpailuvoiton ja siihen sisältyvien sponsoritulojen takaisin saaminen.

Seurasi Sennan ja Balestren välinen sanasota, jossa Balestre jopa uhkasi estää Sennaa kilpailemasta F1-sarjassa seuraavalla kaudella. Lopulta Sennan hylkäys säilyi voimassa, ja Prost sai pitää mestaruutensa. FIA kutsui päätöksessään Sennaa »vaaralliseksi kuljettajaksi» ja langetti hänelle puolen vuoden ehdollisen ajokiellon ja 100 000 dollarin sakon. Panoksetoman Australian päätösosakilpailun jälkeen Senna ilmoitti harkitsevansa uransa lopettamista Balestren toimien vuoksi ja vetäytyi talven ajaksi julkisuudesta.

Kysymys siitä, kuka oli syyppää Suzukan yhteentörmäykseen on vielä nykypäivänäkin mielipidekysymys. Tosiasia on, että Senna oli epätyypillisen kaukana syökyessään ohitusyritykseen. Yhtä lailla totta on, että Prost on myöntänyt nähneensä Sennan nousevan rinnalleen ja ettei hän jättänyt brasilialaiselle juurikaan tilaa ohitukseen. Kääntyessään mutkaan Prost tiesi törmäävänsä Sennaan.

**HARVASSA URHEILULAJISSA PANOKSET OVAT
NIIN KOVAT KUIN FORMULA YKKÖSISSÄ.
ONNISTUMISTA SEURAA PAITSI KUNNIA MYÖS
SATUMAINEN MÄÄRÄ MAMMONAA, KUN TAAS
EPÄONNISTUMINEN VOI TIETÄÄ KUOLEMAA.
EI OLE IHME, ETTÄ SARJAN HISTORIA ON
TÄYNNÄ IKIMUISTOISIA HETKIÄ, JOTKA
NOSTATTAVAT TUNTEET PINTAAN.**

Formula ykkösissä on kautta sarjan historian ajanut valtavalla kilpailuvietillä siunattuja – tai kirottuja – suuria persoonia. Se on johtanut legendaarisiin kaksinkamppailuihin mutta myös törmäyksiin niin radalla kuin sen kulisseissa. Miljardien arvoisen sarjan hallinnasta on käyty raivoisaa väantöä, ja varikolla kilpailu teknisestä paremmuudesta on johtanut jopa laittomuuksiin ja inhimillisiin tragedioihin. Formula ykkösiin kietoutuu loputtomasti vauhtia, valtataistelua ja tunteiden paloa. *F1: suuret tunteet, ratkaisevat hetket* kertoo käännekohdista, jotka ovat muovanneet autourheilun kuninkuusluokan sellaiseksi kuin sen nykyään tunnemme.



9 789510 497395

www.wsoy.fi

79.52

ISBN 978-951-0-49739-5