

MICHAEL SCHUMACHER

DINCOLO DE MĂREȚIE

James Allen



PREDA PUBLISHING
DISCOVER THE STORY

Cuprins

Introducere	1
1 Monaco, 27 mai 2006	5
2 Dorința de a fi competitiv	19
3 Anii de încercări	29
4 Drumul mai puțin umblat	41
5 Geniul lui Michael Schumacher	50
6 Strategia lui Schumacher	65
7 Obstacolele mici și dese	79
8 Punct ochit, punct lovit	92
9 Confruntările cu Ayrton Senna	104
10 Moartea lui Ayrton Senna	118
11 Schummel Schumi	130
12 Made in Italy	141
13 Celălalt Schumacher	152
14 Jerez și căderea în dizgrație	161
15 Omul Renașterii	176
16 Agonie și extaz	186
17 Misiune îndeplinită	197
18 Schumacher în intimitate	211
19 Anii de glorie	219
20 Ultimul tur de pistă	229
Statistici carieră	249

Monaco, 27 mai 2006

Avea părerea asta, că este o branșă dură, că trebuie să dai totul și să nu lași nimic de la tine. Asta era atitudinea lui pe pistă și uneori trecea de limită. Era conștient că depășise limita, că spiritul său competitiv pusese stăpânire pe el.

**Ross Brawn, Director Tehnic Ferrari
(1997 - 2006)**

Mașina roșie scrâșnește pe linia coastei, se înclină spre stânga în virajul Tabac, ratând bariera din interior cu câțiva milimetri. Gonește către șicana¹ de la piscină, huruind atunci când atinge bordurile care delimitează linia pistei, un nor de praf galben ieșind din placa de siguranță de sub mașină², în timp ce podeaua se târăște pe pistă. Împrejmuită de bariere pe ambele părți, mașina gonește cu 195 km pe oră într-un spațiu de lățimea unui teren de tenis. Imaginea creată de viteză este incredibilă. Pentru persoanele care privesc din tribuna oficială și de pe iahturile din port, viteza pare uimitoare, dar nu este suficientă. În duelul pentru pole-position, o zecime de secundă poate fi imposibil de sesizat, dar aparatele o măsoară cu ușurință și aceasta face diferența dintre câștigător și perdanți.

Ferrari-ul iese din complexul cu piscina și se îndreaptă către Rascasse, cronometrul digital de pe volan spunându-i lui Michael Schumacher ceva ce nu vrea să știe: nu și-a îmbunătățit timpul. În spatele lui pe pistă, Fernando Alonso, tânărul pe care l-a identificat în urmă cu patru ani ca fiind cel mai probabil inamic al său, este cu siguranță mai rapid. Se pare că intuiția lui Schumacher în legătură cu Alonso a fost corectă, acesta este acum rivalul său la titlul de campion. Pilotul mai în vârstă își recunoaște multe dintre calități în Alonso și știe și că, din multe puncte de vedere, puștiul de 24 de ani îi este acum superior.

¹ Serie de obstacole dispuse pe un drum (de curse automobilistice) pentru a impune un parcurs în zigzag. (Marele dicționar de neologisme, 2000)

² (În engleză *skid block*) Placă obligatorie instalată pe partea exterioară a podelei unei mașini de curse pentru a impune o gardă la sol minimă și pentru a limita contactul cu solul.

Schumacher este conștient că la 37 de ani ai săi, puterile îi sunt în declin. Efortul colosal pe care l-a depus în timpul testărilor dinainte de startul sezonului pentru a-și ridica la viteza cuvenită Ferrari-ul nu s-a dovedit suficient pentru a-i asigura superioritatea în fața spaniolului, care s-a transformat într-un competitor excepțional. E la distanță de 15 puncte în spatele lui Alonso în clasamentul mondial și s-a scurs deja o treime din sezon. Este un sezon pe care își dorește cu disperare să-l câștige deoarece, cu Alonso pe o pantă ascendentă și Kimi Raikkonen, care tocmai a semnat cu Ferrari pentru sezonul 2007, Schumacher a decis deja că acesta va fi ultimul său an în Formula 1.

Totul e pierdut: a mai rămas doar virajul Rascasse, nicio șansă să recupereze timpul pierdut. E disperat. Este vital să fii în pole-position la Monaco și Alonso o să-i fure poziția. Înțelege foarte bine simbolistica situației: pilotul mai tânăr îl forțează pe cel mai în vârstă să se retragă la fel cum a încercat și el să facă cu Ayrton Senna în urmă cu 12 ani. Unde mai pui că și Mark Webber, Kimi Raikkonen și Giancarlo Fisichella îi amenință poziția – ar putea sfârși pe cel de-al doilea sau al treilea rând al grilei de start, moment în care cursa i-ar scăpa de sub control, iar planurile i s-ar duce pe apa sâmbetei.

Instinctul intră în joc.

Frânele se blochează, un fum albastru iese de sub cauciucuri. Face un viraj dreapta ciudat la Rascasse, mașina deraiază spre stânga și încetinește, urmează o pauză, apoi foarte ușor mașina face un salt spre parapeți. Botul mașinii se oprește la câțiva zeci de centimetri de bariere. Nu are loc niciun contact, dar ofițerii de cursă se ocupă imediat de situație, fluturând steagurile galbene pentru a încetini mașinile care vin, printre care și pe cea a lui Alonso, care tocmai se apropie de Rascasse. Piloții nu au ce altceva să facă decât să se retragă. Turul lui Alonso este ruinat, la fel și al lui Webber, Fisichella sau Raikkonen. Sesiunea de calificare ia sfârșit. Timpul lui Schumacher este cel mai rapid. E în pole-position, dar oare cât îl va costa această victorie pe care și-a dorit-o cu orice preț?

* * *

Pe linia boxelor din Monaco, șeful lui Alonso de la echipa Renault, Flavio Briatore, urlă de furie, căutând fiecare echipă de televiziune pe care o poate găsi pentru a cere penalizarea pilotului.

– Este o rușine, tună și fulgeră el. Joacă la cacealma! Cineva care a câștigat de șape ori campionatul mondial vrea să ne facă să credem că nu a făcut-o dinadins? Povești de adormit copiii. A dat dovadă de lipsă de fair-play și de încălcare a oricărei reguli.

Respect În Formula 1, primii trei piloți din calificări trebuie să se prezinte imediat după sesiune la o conferință de presă organizată de Federația Internațională de Automobilism (FIA). La început are loc un scurt interviu TV transmis în direct peste tot în lume și cele mai multe televiziuni acreditate își continuă transmisia pentru a prezenta și interviul. În această sâmbătă, cu furtuna iscată de acțiunile lui Schumacher, conferința de presă este un eveniment de la care nu trebuie să lipsești.

În mașina care îi duce pe piloți la centrul de presă se aflau Schumacher, Alonso și Webber. Webber își amintește:

În momentul în care am ajuns la Rascasse și am văzut mașina care bloca pista nu am stat să mă gândesc prea mult la asta. M-am oprit la boxe, turul se terminase. Eram în zona de cântărire și Michael mi-a spus „Nu pot să cred că încă mai sunt în pole-position”. Se bucura și sărbătorea cu Sabine Kehm, asistenta lui. Era foarte fericit. Am căzut pe gânduri: „E ciudat, nu e cea mai bună modalitate de a ajunge în pole-position”. Ceva nu ieșea la socoteală.

Ne-am urcat în mașină, Michael, Fernando și eu. Fernando era nervos la culme, Michael era fericit și nu ascundea deloc asta. Atmosfera era glacială. Nimeni nu scotea un cuvânt. Când am sosit, în timp ce Michael ieșea din mașină și o lua la goană pe trepte, Fernando mi-a spus: „S-a oprit pe pistă dinadins, ești conștient de asta, nu?”, la care eu i-am răspuns: „Normal, frate”. Nu văzusem încă nicio reluare a cursei, dar era evident că e ceva ciudat în toată situația asta.

Interviul a început și prima întrebare a fost direct la subiect:

– Michael, ce s-a întâmplat la Rascasse?

– Am blocat roata din față și am virat larg, a răspuns Schumacher deschis și netulburat.

Lângă el stătea Alonso, care a păstrat o atitudine de demnitate liniștită în următoarea jumătate de oră. Dar pe fața lui puteai citi foarte clar furia. De cealaltă parte a lui Schumacher era Webber.

– Nu eram sigur de ce se va întâmpla după asta, având în vedere poziționarea mașinilor și tot restul, habar nu aveam. Când în sfârșit am verificat cu băieții care este situația, la ce s-a ajuns – pentru că nu mă așteptam să fiu aici, acum, pe acest loc – și ei au spus Locul 1, am fost mulțumit având în vedere tot ce se întâmplase.

Nu era tocmai engleza cizelată cu care Schumacher îi obișnuise pe ascultători când dădea astfel de interviuri. O mulțime de idei și gânduri contradictorii umblau prin mintea lui în acel moment. Își pierduse fluenta. Știa prea bine ce era în mintea tuturor. Doar el știa dacă parcase mașina dinadins în mijlocul drumului pentru a-l

opri pe Alonso să i-o ia înainte. Dar dacă o făcuse, nu avea de gând să recunoască sau să-și ceară scuze pentru asta. Nu-i stătea în caracter să facă una ca asta.

A fost întrebat dacă i s-a oprit motorul.

– Nu, la început nu. Am încercat să intru în marșarier dar nu a mers și nu voiam să dau în spate fără să știu dacă vine ceva. Într-un final s-a oprit. Trebuie să verific de ce s-a oprit motorul pentru că nu ar fi trebuit să o facă, dar cred că după un anumit timp în care un motor rulează astfel, se oprește singur. Presupun că asta s-a întâmplat.

Cei trei piloți au mers apoi spre centrul principal mass-media pentru conferința generală de presă. În fața lor stăteau 150 de jurnaliști. Schumacher fusese în situația aceasta de nenumărate ori în carieră, dar nu se simțise niciodată în largul lui, după cum va mărturisi mai târziu:

– Jocul acesta cu presa mi s-a părut foarte dificil. O conferință de presă de o jumătate de oră mă solicita mai mult decât o cursă întreagă. Pur și simplu nu mă regăsesc în situația aceasta. Nu am abilități actricești și toată lumea încearcă în mod constant să citească prin tine. Nu pot să simt ceva ca și cum aș apăsa pe un buton. Nu vreau.

Și de această dată a părut mai nelalocul lui ca niciodată. Acum totul se reducea la cine va deschide ostilitățile. După 10 minute de suspans prefăcut, a fost aruncată prima grenadă, deși cu blândețe, de către Anne Giuntini, franțuzoaica minionă care se ocupa de ani întregi de Formula 1 pentru prestigiosul cotidian sportiv *L'Equipe*.

În 1996, aceasta îi luase un lung interviu lui Schumacher în care acesta se deschisese mai mult decât în oricare alt interviu. Își lăsase garda jos și vorbise deschis despre multe subiecte. În mod ironic, Giuntini era și partenera lui Denis Chevrier, tipul care se ocupa de motorul mașinii lui Alonso.

– Am stat de vorbă cu câțiva piloți care spun că ce s-a întâmplat azi bate prea mult la ochi ca să fie credibil. E chiar puțin rușinos dacă este adevărat, a spus ea.

Schumacher a privit-o ușor surprins, dar și-a păstrat calmul.

– Ar fi rușinos dacă ar fi adevărat, categoric, dar cred că nu este cu nimic diferit față de cum se întâmplă de obicei. Dușmanii tăi cred una și cei care te susțin cred alta și la asta se rezumă sportul acesta.

– Aici nu este vorba de prieteni sau de dușmani, ci de sport în sine, a răspuns Giuntini cu răceală.

– Ți-am explicat ce s-a întâmplat cu adevărat și dacă vrei să crezi asta, o faci. Unii s-ar putea să nu creadă, dar din păcate asta e lumea în care trăim.

Apoi Schumacher a fost întrebat direct dacă a trișat. Fața i s-a înăsprit.

– Nu și nu știu de ce îmi pui o întrebare atât de răutăcioasă. Cred că este chiar dură. Dacă ai pilota aici, în Monaco, probabil nu m-ai întreba asta.

Stând lângă el, Mark Webber a observat o schimbare bruscă în comportamentul lui Schumacher:

– Mâna stângă a lui Schumacher tremura. Nu se simțea deloc în largul lui. În acel moment, era clar că fața i se transformase într-o mască rigidă. Tot ce a urmat a fost teatru, s-a uitat la Sabine de câteva ori. Se simțea ca pe scaunul electric. Atâta timp cât ține lucrurile sub control, masca este grozavă, dar când apar câteva probleme, totul poate lua o întorsătură urâtă pentru el, nu este convingător deloc.

Alonso a spus doar câteva cuvinte în timpul conferinței de presă. La un moment dat a fost întrebat dacă îl desconsideră pe Schumacher pentru ceea ce s-a întâmplat.

– Am părerea mea și nu o s-o spun acum, a fost replica lui tăioasă.

* * *

Atmosfera de la boxe și din padoc a fost încinsă de controversă și de reacțiile ce i-au urmat. Formula 1 modernă nu insistă prea mult pe scandaluri și padocul este un loc în mare măsură redus la tăcere aproape tot timpul. Este mult mai controlat decât în trecut, când caractere puternice precum Ayrton Senna, Alain Prost și Nigel Mansell își făceau rondul, întetind atmosfera în mod obișnuit și creând o zarvă fantastică la boxe.

Piloții și directorii echipelor din zilele noastre parcă merg tiptil pe linia boxelor, țin totul departe de ochii lumii și se confruntă cu scăpările de sub control în spatele ușilor închise. De vină este influența marilor corporații din F1, a producătorilor de mașini, băncilor și companiilor de asigurări care toarnă milioane peste milioane în acest sport. În domeniile lor, le place să coordoneze comunicarea, să impună un anumit control asupra tuturor lucrurilor și au impus aceste valori și în sport. Deși F1 este un sport bazat pe pasiune, rar se întâmplă ca acea pasiune și dramatism să fie expuse în mod public.

Dar în acea sâmbătă din mai 2006, pasiunea țâșnea prin toată fațada aceea de control și ținta era Schumacher. Văzând indignarea crescândă era imposibil să nu îți aduci aminte de Marele Premiu de la Jerez din 1997, cel mai slab moment din lunga carieră a lui Schumacher. Cu titlul mondial în joc, germanul aproape că l-a scos pe Jacques Villeneuve de pe pistă în timpul cursei. Dar Villeneuve a reușit să continue și Schumacher a pierdut cursa și odată cu ea și campionatul. De atunci, el și-a exprimat regretul pentru acel incident, recunoscând în 2003 că:

– Mi-a luat mult timp să realizez ce am făcut, probabil nu am vrut să admit. Dacă e ceva pe care mi-aș dori să-l repet în F1, ar fi să reiau cursa aceea de la Jerez.

Dar să lăsăm trecutul în urmă. A trecut aproape un deceniu de atunci. În 2000, Schumacher și-a îndeplinit misiunea de a aduce în boxa celor de la Ferrari primul campionat mondial după 20 de ani. A continuat și a câștigat cinci titluri consecutiv, lucru pe care nu îl mai făcuse nimeni până atunci. A cunoscut gloria și a făcut ca noul mileniu să devină cu adevărat „era Ferrari”.

Dar acum era implicat în alt incident controversat și Schumacher nu dădea dovadă de nicio urmă de regret. Mulți se întrebau de ce a ales acest moment – atât de târziu în carieră, când Jerez era doar o amintire îndepărtată – pentru a aduce la lumină vechile acuzații de lipsă de sportivitate. Fusesse implicat într-o mulțime de dispute, unele legate de ordinele echipei Ferrari pe care mulți le considerau de nedigerat, altele de câteva tactici dure pe circuit, dar nimic nu provocase nivelul de indignare din acest moment. La fel ca la Jerez în urmă cu 9 ani, Schumacher a fost prins cu pistolul fumegând în mână, ceea ce înseamnă că tocmai va avea loc o judecată publică.

Până la un anumit punct, Formula 1 se bazează în mare parte pe discreție, dar este dificil să ții anumite lucruri departe de ochii lumii. Piloții sunt analizați până în cele mai intime detalii de către computere care îi însoțesc pe pistă. Peste 2000 de senzori plasați în vehicul transmit cu precizie armatei de ingineri din garaj ce se întâmplă în fiecare minut. Dacă un pilot frânează cu 10 cm mai târziu decât în turul anterior, ei află asta imediat. Dacă ocupă un alt culoar după un viraj, ei știu de asta. După fiecare ieșire pe pistă, are loc o ședință și dacă a fost vreo greșeală, atunci e imposibil să nu fie sesizată. Computerul îl va trăda întotdeauna pe pilot.

Din nefericire pentru Michael Schumacher, oficialii cursei pot cere și ei datele înregistrate dacă sunt de părere că o anumită problemă necesită o analiză mai atentă. Cu vociferările înmulțindu-se de la minut la minut, oficialii cursei de la Monaco au decis să facă exact acest lucru.

* * *

Sub conducerea lui Jean Todt, echipa de Formula 1 a celor de la Ferrari a suferit multiple transformări. *Era Todt* este de departe cea mai de succes perioadă din istoria de 60 de ani a mărcii auto. Există mai multe motive care stau la baza acestui lucru, dar printre cele mai importante este faptul că echipa nu dă niciodată din casă. Orice aspect ce ține de mașină, construcția ei, tehnicile de cursă, confruntarea cu adversarii și relația cu presa, se supune aceluiași principiu

guvernator: *nu da nimic din casă*. Adversarii iau în derâdere această atitudine implacabilă, dar în sânul echipei a devenit un automatism.

În mod evident, ajutorul reciproc în caz de nevoie este de la sine înțeles. Atunci când Jean Todt i-a ordonat lui Rubens Barrichello să-i lase culoar liber lui Schumacher pentru a câștiga în etapele dinainte de Marele Premiu al Austriei din 2002, decizia a fost întâmpinată cu revoltă de iubitorii sportului. Se întâmpla în etapele preliminare ale unui sezon în care Ferrari dominase totul și nu doar că o asemenea acțiune a părut inutilă, ci chiar contrară ideii de sportivitate. Schumacher nu a fost de acord cu decizia și nu i-a convenit deloc să fie huiduit de public pe podium, mulți crezând că mișcarea fusese ideea lui.

Dar în public a susținut ideea și nu a dezvăluit nimic despre dubiile pe care le-ar fi avut. Acest pattern comportamental s-a derulat pentru atât de mult timp încât a prins rădăcini adânci în mentalul jucătorilor principali ai echipei. Acum instinctul de a strânge rândurile a intrat în acțiune și directorul tehnic de la Ferrari, Ross Brawn, și-a susținut pilotul, oricât de nejustificat i s-ar fi părut ceea ce a făcut Schumacher:

- A pierdut controlul mașinii pe partea dreaptă (virajul care preceda Rascasse). A blocat frânele și a ieșit de pe culoar. Încă trebuie să vorbim cu el și să aflăm exact ce s-a întâmplat. Au fost o mulțime de înjurături la radio. Nu am face niciodată așa ceva în mod deliberat. Michael avusese în mod clar un tur foarte bun și pornise în următorul cu puțin combustibil, așa că nu a fost un gest deliberat.

Într-o discuție privată de mai târziu cu privire la acest incident, Brawn a mărturisit:

- Echipa rămâne echipă la bine și la rău; dacă e să dăm greș, dăm greș împreună. Lucrurile care pot dezbină o echipă ne fac mai puternici. Am analizat problema intern, în mod rațional, iar asta ne-a unit și mai mult. Ca în orice familie, copiii nu sunt perfecți, dar sunt copiii tăi și ai grijă de ei indiferent de ce se întâmplă.

Jean Todt nu a dezvăluit nimic în analiza sa asupra evenimentelor. Ca de obicei, s-a situat ferm alături de Schumacher în aceste momente dificile, referindu-se la relația personală apropiată cu pilotul și sugerând că problema în cazul acesta nu era reprezentată de acțiunile lui Schumacher, ci de faptul că succesul lui uriaș a dat naștere la gelozie, adevăratul factor motivant al criticilor:

- Michael a făcut o greșală care a fost interpretată de majoritatea ca fiind un gest deliberat. Dar nu i s-a acordat prezumția de nevinovăție. Michael are un caracter minunat, cei care vor să-l înțeleagă o vor face. Aceia care nu vor, nu-l vor înțelege niciodată. Am privilegiul de a-l cunoaște bine, știu cine este Michael. Nu

cred că sunt mulți în F1 care se pot lăuda cu o inimă ca a lui. Nu este extraterestru, face și el greșeli ca toți oamenii. Doar că în cazul lui, greșelile au consecințe grave.

Nimeni nu pornește într-un tur de calificare planificând să blocheze pista și să oprească sesiunea. Schumacher avea un avantaj în fața lui Alonso în sensul că mașina lui era prima pe pistă, motiv pentru care, ipotetic, gestul său a devenit o opțiune atunci când a dat de probleme, dar nimeni nu consideră că ceea ce s-a întâmplat a fost premeditat.

Cu toate acestea, în acea fracțiune de secundă, în acea clipă de panică, știind că propria prestație sportivă lasă de dorit, e posibil ca instinctul să fi dat buzna și să fi preluat frâiele optând pentru trucuri nesportive? Avea ceva experiență în sensul acesta. A mai blocat pista și în alte ocazii după un accident la start, într-o încercare de a opri cursa astfel încât să ia mașina de rezervă la următorul start. Prima oară în Austria, în anul 2000, planul nu i-a mers. Dar i-a reușit în Hockenheim, anul următor, deși nu e cert dacă acea cursă a fost oprită din cauza mașinii lui Schumacher sau din cauza pagubelor aduse celorlalte mașini, cum ar fi monopostul Prost al lui Luciano Burti, care l-a lovit pe Schumacher și a trecut peste capota mașinii sale.

În Formula 1, dacă ai o mașină competitivă, pornești în fiecare cursă așteptându-te să lupți pentru victorie și, în cele din urmă, pentru campionatul mondial. Așa că nu-ți asumi riscuri inutile, fiecare punct este vital. Dar poate că, dacă ești pe punctul de a te retrage la începutul unei curse, tentația de a opri cursa astfel încât să repornești cu mașina de rezervă este prea puternică. Instinctul de a-ți păstra poziția este cel care pimează în această situație și ceea ce s-a întâmplat la Monaco, chiar dacă a fost în calificări și nu în cursă, a fost similar cu acele incidente anterioare. Dar nu orice pilot are un astfel de instinct și chiar dacă ar avea, toți sunt conștienți că sunt urmăriți îndeaproape. În acea sâmbătă, o mulțime de voci s-au trezit și și-au exprimat diverse puncte de vedere referitoare la cele întâmplate. Cel mai înverșunat a fost Keke Rosberg, campionul mondial din 1982, al cărui fiu Nico era la primul său sezon în Formula 1. Rosberg făcea parte din era bombastică a sportului. Ca pilot, era mult sub nivelul lui Schumacher, dar reprezenta o întruchipare colorată a spiritului liber care îi îndeamnă pe bărbați să piloteze mașini.

– Ne crede pe toți proști și tâmpiți? a răcnit el. A fost cel mai ieftin și mai urât lucru pe care l-am văzut vreodată în Formula 1. Ar trebui să părăsească Formula 1 și să se ducă acasă. Sper că este suficient de bărbat încât să se retragă din Grand Prix Drivers Association (GPDA) și să nu mai pronunțe cuvântul siguranță în viața lui. Este un șarlatan fără valoare.



10 mai 2009

BARCELONA, SPANIA: Michael Schumacher, multiplu campion mondial, actualmente consilier al echipei Ferrari, este fotografiat la standul echipei sale de pe Circuit de Catalunya din Montmelo, lângă Barcelona, înainte de startul Grand Prix-ului spaniol.

(Guliver/Getty Images/Manu Fernandez/AFP)



5 octombrie 2012

SUZUKA, JAPONIA: După finalizarea antrenamentului pentru Grand Prix-ul japonez de pe circuitul de la Suzuka, Michael Schumacher, pilot al echipei Mercedes GP, este fotografiat pe trotinetă în standul echipei sale.

(Guliver/Getty Images/Clive Mason)