

Írta:

2011. augusztus 09. kedd, 08:49



Méhes Károly író, újságíró, és immár két évtizede a száguldó cirkusz futamain ül és tudósít róluk

Több szakkönyv után most a Forma-1 nagy neveitől gyűjtött össze egy szép nagy csokorra való dumát. □ Ennek apropóján beszélgettem a szerzővel ennek a nagyon zárt világnak a kulisszatitkairól.

Honnét jött az ötlet, hogy készít egy ilyen könnyed gyűjteményt? Személyes találkozások elszólásait gyűjtötte csokorba, vagy pedig egyéb forrásokból dolgozott?

- Is-is. Az ötlet egyszerűen csak jött. Eszembe jutott, hogy annyi jó szöveg van, ami kering már szállóigeként is a Forma-1-esek között, meg időről időre születnek is újak, ahogy haladunk az egyes szezonokban előre, a pillanat mindig szül egy-egy poént, egy bon mot szerű mondást. Az összegyűjtés úgy folyt, hogy volt a fejemben egy csomó, meg amiket én magam hallottam. Nyilván a régebbiekhez szakirodalomból jutottam, az 50-es, 60-as években keletkezettekre értelemszerűen nem emlékezhetek.

Írta:

2011. augusztus 09. kedd, 08:49

Mikorra datálódik az első duma?

- A legrégebbi szövegek talán az Enzo Ferraritól valók, tehát az 50-es évekről beszélünk, de vannak a korábbi világbajnokoktól is rövid idézetek: Jochen Rindtől, Jim Clarktól, Graham Hill-től, Fangio-tól...

Személyes találkozások során is gyűlte tehát szövegek...

- Igen, én 1990-ben óta tudósítok a Forma 1-ről és 1993 óta járok különböző külföldi futamokra. Szerencsére minden alkalommal van egy-egy olyan lehetőség, hogy közelebb kerüljünk egy-egy versenyzőhöz vagy bele tudunk hallgatni interjúkba. Manapság a pilótákon ha megnyomnak egy gombot, akkor ugyanazt visszaszajkózzák, amit mondjuk előző délután, de ha valakiben van épp egy kis adrenalin, vagy mérges, vagy eleve a versenyház még beszél belőle, akkor csak kijön egy-egy jópofa mondás.

Egyébként lehet egyéni interjúkat csinálni a pilótákkal, vagy ez a lehetetlen határát súrolja?

- Nagyon nehéz. Hónapokkal előre egyeztetni kell. Tehát ha most kitalálja valaki, hogy akar egy interjút Alonsoval, akkor lehet, hogy azt fogják neki mondani, hogy a Szingapúri Nagydíj csütörtök délutánján 15:15-kor jelenjen meg és lesz öt perce. Egy nagyon nagy lapnál, mint a Daily Mail vagy a Frankfurter Allgemeine Zeitung is maximum 15 percet lehet kérni. Amikor én elkezdtem, akár fél órát is elbeszélgethettem Barrichello-val, vagy Damon Hill-lel, akik akkor újoncnak számítottak.

Sok gyereknek álma, hogy a Forma 1-gyel bármilyen szinten kapcsolatba kerüljön, Ön pedig nem lelkes rajongóként, hanem tudósítóként is részt vesz immár húsz éve a futamokon. Hogyan sikerült bekerülni ebbe a zárt világba?

- Ez a része kis szerencsén is múlt, mert amikor a Dunántúli Naplóhoz kerültem, akkor volt egy kolléga, aki a Forma-1-gyel foglalkozott. Ekkor volt a rendszerváltás éve, egy cég átvette a lapot és szerveztek egy nyári tanfolyamot a vezető beosztásban levő munkatársaknak. Neki is mennie kellett, ezért az aktuális Forma-1 futamon nem tudott részt venni. Én pedig lelkes kezdőként beajánlkoztam, hogy szívesen elmennék helyette. Ennek nagyon örült, mondta, hogy látja, hogy nekem tetszik a dolog, csináljam én, mert neki már fárasztó, főleg a sok futamra való kiutazás.

Hány futamon vett részt?

- Hozzávetőleg 70 versenyen voltam. Az utóbbi egy-két évben azonban nem jutottam el nagyon külföldre. Nem egy olcsó szórakozás, az utazás része sem. Amikor volt egy-két

Írta:

2011. augusztus 09. kedd, 08:49

szponzor, ami erre áldozott - és ez főleg válság előtt volt – akkor könnyebb volt elutazni Kanadába, Törökországba, esetleg Spanyolországba. Manapság egyre nehezebb. Mivel a környező futamok - az imolai, illetve a Graz melletti zeltwegi futam – megszűntek, a legközelebbi nagydíj helyszíne a Milano melletti Monza, vagy ugye Nürburgringen, a Német Nagydíj.

Azonban július 31-én túl sokat nem kellett utazni...Hogyan értékeli a 26. Magyar Nagydíjat?

- Viszonylag jó volt. Az eső mindig megteszi a hatását. A legnagyobbak is, akik az élen mentek, mindegyik hibázott. Az nyert, aki gyakorlatilag egy hibát se vétett, Button. Szépen körbement, kihasználta a lehetőségeit és abszolút megérdemelten nyert.

A Forma-1 most már egyértelműen üzleti vállalkozás, vagy még a sportnak is van szerepe?

- Nem lehet a kettőt nagyon szétválasztani. Amikor a verseny folyik, akkor sport, amúgy meg üzlet. Azt látni kell, hogy rengeteg olyan ember mozog az istállókon belül, akikről látszik, hogy csak azért vannak ott, mert pénzük van vagy a cégük valamelyik csapatnál valami miatt fontos. Azonban ha ezek a pénzeszsákok nem lennének, akkor nem lenne Forma-1 sem. Mostanában olyan nagy költségek vannak, hogy még a nagy gyári csapatok sem bírják. Nem véletlen, hogy a BMW, a Honda és a Toyota például az elmúlt három évben már nem vesz részt a versenyeken.



Méhes Károly Alonsót köszönti

Írta:

2011. augusztus 09. kedd, 08:49

Van esetleg kedvenc futama?

- Az egyik legemlékezetesebb, amin még lelkes mezei szurkolóként vettem részt, az 1982-es London melletti Brand Hatch-i futam. Egy nyelvtanfolyamra utaztam ki és pont az egyik hétvégén rendezték meg az Angol Nagydíjat, így nyilvánvaló volt, hogy a pénzemet teljes egészében erre fogom költeni. Ami külön öröm volt számomra, hogy a kedvenc gyerekkori hősöm, Niki Lauda nyerte meg a versenyt. Tudósítóként pedig nyilván a legelső futam a legemlékezetesebb. Emlékszem rá, hogy majd összerogytam az örömtől, mikor bemehettem a csapatokhoz. Mint helyszín, nagyon szerettem a török futamokra járni. Ott háromszor is voltam egymás után. Ott a város és

a közlekedés is megér egy misét...Niki Lauda után

a kedvenc pilóta Gilles Villeneuve volt, úgyhogy nagyon örültem, hogy 2007-ben eljuthattam a róla elnevezett Kanadai Nagydíjra. Monte Carlo azért különleges hely, mert ott tényleg az történik, mint a filmekben. A versenyek után

meghívják minket jachtokra, partikra, és

egy ilyen hétvége után

visszagondolni az eseményekre igen kellemes dolog.

Ön szerint az elmúlt két évtizedben hogyan változott a Forma-1?

- Az, hogy nőtt a profizmusa, nyilván együtt jár bizonyos szigorításokkal. A sport fejlődését nehezebb nyomon követni. Aki nem műszaki beállítottságú ember, nem foglalkozik aerodinamikával, nagyon nehéz lépést tartani a változásokkal. Egész laboratóriumok dolgoznak egy-egy csapatnál. A stáb hozzávetőleg 600-700 ember, amiből 300 a mérnök. Amikor még a BMW volt a Sauber gyára Svájcban, az tényleg olyan volt, mint egy kutatóbázis. Minden tökéletesen tiszta, steril, nagy csöndben, falanszter-szerű körülmények között ültek bent a fejlesztők.

Magyar névre lehet számítani mostanában?

- Van egy fiatal srác, Kis Pál Tamás, aki biztató jeleket mutat. Forma 3-ból már nincs olyan messze a Forma-1, főleg úgy, hogy együtt vannak hétvégéken. Ez nagyon sokat számít, mert a csapattulajdonosok, vagy legalábbis egy-egy emberük rajta tartja a szemét a felnövekvő ifjúságon. Azonban nagyon nehéz kiugrani a sok jó tehetségű fiatal közül. Hozzá kell tenni, hogy az rúg labdába, akinek az anyagi háttere is megfelelően támogatott, nálunk ez nagyon ritka. Persze nem szabad, hogy ez legyen a fő szempont, ugyanis a közelmúltban volt egy japán pilóta, aki mögött ott állt egy nagy gyár, azonban nem ment neki úgy, mint kellett volna, ezért nem is sikerült a bejutás. Ördögi kör. Mert hiába tehetséges, ha nincs meg az a gép

Dumák a száguldó cirkusz világából

Írta:

2011. augusztus 09. kedd, 08:49

hozzá, amivel ezt meg tudja mutatni, akkor sose fog kiderülni a nagy tehetsége.

Köszönöm a beavatást, a beszélgetést! Hol lehet hozzájutni a Forma-1 dumákhoz?

A közeljövőben, stílusosan, a MOL kutaknál lehet kapni, azon kívül az Alexandrában és természetesen nálam (mosolyog).

Méhes Károly: Forma-1 dumák. Verartis Kiadó, 2011