





FÖRORD

AV ROSS BRAWN

Sedan jag började arbeta inom Formel 1 har ställen blivit mycket mer professionella och fått enorma resurser. Det blev särskilt tydligt för mig vid ett evenemang i Kanada för en tid sedan. Jag deltog i ett samtal där man visade foton från olika skeden av min karriär. En bild från mitt första jobb inom Formel 1 gjorde särskilt starkt intryck på mig. Jag arbetade som maskinmekaniker för det nybildade Wolf-stallet 1977, och på gruppbilden var vi omkring 15 personer. Vi hade ett par mekaniker, en eller två plåtslagare och några allt-i-allo. Det var hela stallet och ändå vann Wolf sitt allra första Grand Prix-lopp det året!

Det känns nästan ofattbart idag. 15 personer räcker knappt för att sköta catering åt ett Formel 1-stall numera! Det är den största förändring jag har upplevt. På sitt sätt är det ett bevis på Formel 1:s framgångar. Ett toppstall som Mercedes, inklusive motordivisionen, har idag omkring 1 400 personer involverade. Det säger mycket om sportens kommersiella tillväxt och utveckling.

När jag ser tillbaka inser jag hur lyckligt lottad jag var som kom in i sporten när teamen fortfarande var små. När man bara är 15 personer får man göra allt: sopa golv, köra lastbil, tillverka delar och montera dem på bilen. Det gav mig en fantastisk praktisk utbildning i Formel 1. Sedan gick utvecklingen snabbt. När jag lämnade Wolf för Williams höll Frank Williams fortfarande på att bygga upp sitt stall, som då var ganska litet. Men när jag lämnade i mitten av 1980-talet hade han redan vunnit två VM-titlar och hade 200 anställda.

En annan dramatisk förändring jag har upplevt gäller säkerheten inom Formel 1. Förarna under de tidiga epokerna behövde vara oerhört modiga.

Teamen var helt fokuserade på prestanda och ägnade mycket liten uppmärksamhet åt förarnas säkerhet. Alla försökte naturligtvis vara förnuftiga, men problemet var att säkerhetskraven inte var obligatoriska. Bilarna byggdes så lätta som möjligt, och dessutom talar vi om en tid då förarens ben stack ut framför framaxeln och in i bilens nos. En frontalkollision innebar brutna ben eller något ännu värre.

Införandet av obligatoriska säkerhetsstandarder var en av de största förändringarna både i Formel 1:s historia och i min karriär. Jag är stolt över alla ingenjörer som engagerade sig i arbetet. Det innebar krocktester, hållfasthetsprov och omfattande forskning kring hur bilar beter sig vid kollisioner. Idag



Höger: Ross Brawn blev teknisk chef hos Benetton 1991.

Vänster: Ross Brawn bidrar med sin enorma erfarenhet i rollen som verkställande direktör och teknisk chef för Formel 1.

Höger: Brawn inledde sitt framgångsrika samarbete med Michael Schumacher i Benetton 1991.



är bilarna förhållandevis säkra, även om de aldrig kan bli 100-procentiga med tanke på sportens natur. Ändå är de tekniska mästerverk.

Det skyddande chassit runt föraren blev en verklig milstolpe i Formel 1:s historia. Den utvecklingen gick hand i hand med arbetet som utfördes av personer som professor Sid Watkins, som uppmärksammade bristerna i säkerheten och den medicinska beredskapen på banorna. Charlie Whiting, F1:s tävlingsledare under många år, spelade också en avgörande roll. De förde vidare det arbete som Jackie Stewart inlett. Han var inte rädd för att göra sig impopulär när han under 1960- och det tidiga 1970-talet drev frågan om förbättrad säkerhet. Idag tar vi mycket av detta för givet, men för 30–40 år sedan var det annorlunda. Man kunde komma till en bana för att testköra utan att det fanns någon ambulanshelikopter på plats. Ändå genomfördes testet. Det vore otänkbart idag.

Utvecklingen har fortsatt under senare år genom införandet av en rad obligatoriska säkerhetskomponenter, som Halo-skyddet. När det introducerades väckte det stor debatt, men idag är det en självklar del av varje Formel 1-bil, och ingen ägnar det längre en tanke, trots att många var ganska upprörda när det infördes. Sanningen är väl att ingen egentligen tycker om förändringar om de inte uppenbart gynnar en själv.

När det gäller prestanda granskar Formel 1-ingenjörerna varje regel i detalj och försöker

först få ut maximal effekt inom den konventionella tolkningen av regelverket. Därefter börjar de leta efter alternativa tolkningar. Av egen erfarenhet vet jag att det finns en särskild känsla när man hittar en helt ny, men fullt giltig, tolkning som ingen annan har tänkt på och plötsligt sitter man där med det man hoppas ska bli ett avgörande prestandaövertag. Om jag ser tillbaka på de bilar jag varit med och utvecklat är Benetton-bilen som Michael Schumacher vann VM-titeln med 1994 ett utmärkt exempel. Den blev en mästarbil tack vare ett oerhört noggrant och metodiskt arbete med regelverket, in i minsta detalj.

Med F1:s tekniska komplexitet och omfattning råder det ingen tvekan om att ett välorganiserat stort stall alltid besegrar ett välorganiserat litet team. De stora stallen kan göra allting mer effektivt. Ett mindre team måste hoppas på en revolutionerande lösning. De kan inte vinna genom stegvisa förbättringar eftersom de stora stallen utvecklar sina bilar betydligt snabbare och mer systematiskt. Varje dag arbetar de med att hitta bättre material, smartare sätt att använda dem och effektivare konstruktionslösningar.

Med det sagt är kompetenta mindre stall mycket viktiga för Formel 1. Om jag hade en ambition idag skulle det vara att bygga ett starkt "mittenstall" som regelbundet tar poäng, står på prispallen, kanske vinner ett lopp och samtidigt går med vinst. När man lyckas med det har man skapat en hållbar verksamhet. Då finns det ett kommersiellt skäl att



Längst till vänster: Brawn (tillsammans med Jean Todt och Rubens Barrichello) var hjärnorna bakom Ferraris imponerande tekniska återkomst.

Vänster: Drev sitt eget stall 2009.

äga ett F1-team, utöver den passion som driver de flesta "mittenstall". Vi har tur som har ägare med ett sådant engagemang och sådan ambition eftersom det är svårt för de mindre teamen att få ekonomin att gå ihop. Personer som Lawrence Stroll, Finn Rausing och Gene Haas drivs av en genuin kärlek till sporten. Men Formel 1 kan inte bygga enbart på passion, teamen måste också gå med vinst.

När det gäller mästerskapen varierar prioriteringarna mellan förare och team. Stallen själva värdesätter i regel konstruktörmästerskapet högst, men ur ett utifrånperspektiv. Nu när jag själv arbetar på den andra sidan av sporten är det tydligt att förarmästerskapet har störst genomslag. Folk talar om att Lewis Hamilton har sex VM-titlar. De vet hur många lopp han har vunnit och känner till att Michael Schumacher har sju VM-titlar. Våra undersökningar visar att det är sådant människor kommer ihåg och använder som måttstock.

På den kommersiella sidan av Formel 1 har en stor förändring skett sedan Liberty Media tog över ägarskapet. Dessförinnan gjorde Bernie Ecclestone ett enastående arbete med att samla sporten eftersom Formel 1-stallen tidigare var en ganska splittrad grupp. Bernie såg dock potentialen. Han var arkitekten bakom den kommersiella plattform som Formel 1 har levt och blomstrat på under de senaste 30–40 åren. Men tiden blev då mogen

för en ny era. Bernies ledarstil hade varit mycket framgångsrik men också ganska konfrontativ. Stall ställdes mot stall, och han var skicklig på att inse att motsättningar faktiskt gjorde sporten lättare för honom att styra. Han var aldrig sen att uppmuntra till konflikt mellan stallen.

Nu befinner vi oss i en ny tid med en annan filosofi. Grundtanken är att vi alla ska arbeta tillsammans för att lyfta sporten till högsta möjliga nivå. Sportens integritet är helt avgörande. Formel 1 är en tävling mellan förare och mellan team, och tävlingens trovärdighet måste vara okränkbar. Annars förlorar sporten sitt värde.

Samtidigt finns det gott om utrymme att göra sporten mer engagerande för fansen och mer kommersiellt framgångsrik för alla som deltar. Liberty Medias filosofi är att vi ska gå med vinst men att vi också ska investera för att göra Formel 1 så bra som den kan bli. Vi är inte ett riskkapitalbolag vars enda mål är att maximera vinsten. Vi gör en god vinst, men vi återinvesterar den i sporten. Den organisation vi nu har byggt upp på vårt huvudkontor i London är helt inriktad på Liberty Medias återinvesteringar i F1. Det skapar fantastiska möjligheter och jag tror att de flesta team både förstår och uppskattar det.

Vår kommersiella chef Sean Bratches, numera pensionerad från Formel 1, var en frisk fläkt. Ett av hans favorituttryck var att när tidvattnet stiger lyfts alla båtar. Det är en grundprincip som både

Motstående: Ross Brawn hade stort ansvar när Mercedes etablerades som stall mellan 2010 and 2013.

Höger: Jenson Button blev världsmästare med Brawn under den speciella säsongen 2009.



deltagarna och arrangörerna inom Formel 1 – ja, hela Formel 1-familjen – måste ta till sig. Om vi lyckas med det kan vi lyfta sporten till ännu högre nivåer och då kommer alla att vinna på det, från stallen till fansen.

F1 är en fantastisk och unik sport. Man kan till exempel prata med en förare bara fem minuter innan han ger sig ut för att tävla. Man kan till och med höra honom kommunicera med sitt team under loppet. Så är det knappast i fotboll eller i någon annan sport jag kan komma på. Vi har en fantastisk möjlighet att skapa närhet mellan sporten och fansen, och den möjligheten måste vi ta vara på. Samtidigt måste vi inse vilken unik sport vi har. Mycket av det vi gör inom Formel 1 nu har aldrig gjorts tidigare. Vi har lyckats med det genom att studera våra fans och skaffa oss en djupare förståelse för vilka de är och vad de vill ha. Samtidigt som vi vill locka nya supportrar till sporten får vi inte stöta bort dem som har följt F1 i många år. Vi måste värna om det de uppskattar.

Mitt intresse för Formel 1 började med att pappa tog med mig till tävlingar; han ledde racingavdelningen på en stor däcktillverkare. Jag minns att jag träffade Graham Hill, däremot fick jag tyvärr aldrig möjlighet att träffa Jim Clark. Förarna och alla runt omkring verkade leva ett ganska härligt liv; det fanns mycket glädje och gemenskap i depån. Sporten var långt ifrån så sofistikerad som den är idag. Teamen arbetade från lastbilar parkerade i

grusdepåerna på Silverstone eller Brands Hatch. Det fanns inga husbilar och definitivt ingen stor säkerhetsbevakning. Allt kändes öppet, avslappnat och okomplicerat.

Det var den miljön som väckte mitt intresse för motorsport och fick mig att vilja förstå hur den fungerade. Jag älskade den tekniska sidan och började drömma om att få använda mina ingenjörskunskaper inom racing. Men när jag började trodde jag att det bara skulle bli ett eller två år innan jag skaffade mig ett "riktigt" jobb. Drygt 40 år senare välkomnar jag nu 70-årsjubileet för en sport som har förändrats i grunden, som har förändrat mitt liv lika mycket och som fortfarande är lika fascinerande och utmanande.



Mercedes-Benz

Autonomy

HENRI LLOYD



PETRONAS

POSTBRIEF

BRIDGESTONE



50-tal: EN RIKTIGT KUNGLIG TILL- STÄLLNING

FIA Formula 1:s världsmästerskap™
började storslaget då kung George VI
och drottning Elizabeth närvarade vid
FORMULA 1 BRITISH GRAND PRIX
på Silverstone.







1. EN RIKTIGT KUNGLIG TILLSTÄLLNING

1950 fick FIA:s Formel 1-världsmästerskap en så storslagen start som man kunde önska sig. Kung Georg VI och drottning Elizabeths närvaro på Silverstone gav evenemanget kunglig glans. Men bakom pompan, ståten och dekorationerna var arrangemanget av Storbritanniens Grand Prix, mätt med nästan vilken måttstock som helst, mycket primitivt. Det spelade dock ingen roll. För det anmärkningsvärda var inte hur man lyckades genomföra ett Grand Prix på ett ombyggt flygfält, utan att det överhuvudtaget hölls ett lopp.

Detta lopp kördes bara fem år efter slutet på andra världskriget i Europa. Mindre än tre år efter att brittiska motorsportfans motvilligt tvingats acceptera risken att aldrig mer få se ett lopp på hemmaplan, än mindre delta i ett. I maj 1950 fanns det emellertid inte bara ett internationellt evenemang med kungligt beskydd, utan loppet hade dessutom fått den unika äran att inviga ett världsmästerskap. Denna till synes globala status var dock lika skör som Silverstones anspråk på att kunna mäta sig med Monte Carlo och Monza som en stämningsfull motorsportarena. Grand Prix-tävlingar hade redan då funnits i fem decennier. Begreppet "Grand Prix" hade ursprungligen använts för långa tävlingar mellan större städer. Biltillverkare som Renault och Mercedes använde tävlingarna för att visa sina bilar kvalitet medan de kämpade fram på dammiga och gropiga vägar.

När Europa återhämtat sig efter kriget tog det nybildade Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) på sig uppgiften att skapa ordning bland alla tävlingsserier och otydliga mästerskapsdefinitioner. Organisationen införde regelverk för olika klasser: Formula A, Formula B och Formula C (som snart blev

Formel 1, Formel 2 och Formel 3) och skapade ett officiellt världsmästerskap.

Reglerna var tydliga, men mästerskapets namn var mer tveksamt. Alla deltävlingar kördes nämligen i Västeuropa, åtminstone fram till 1953 då Argentina tillkom. För att göra mästerskapet mer "världsomspännande" utsågs därför amerikanska Indianapolis 500 till en VM-deltävling. Denna märkliga lösning skulle bestå i elva år innan man erkände att det 500 miles långa ovalracet, hur färgstarkt och unikt det än var, inte hade någonting med Formel 1 att göra.

Formel 1-världsmästerskapet drog igång på Silverstone den 13 maj 1950. Banområdet

Föregående sidor:

Kung Georg VI hälsar på prins Bira av Thailand strax före starten av Storbritanniens Grand Prix 1950.

Till vänster:

Storbritanniens Grand Prix 1950 startar på Silverstone och därmed inleds ett nytt kapitel i motorsportens historia.

Till höger: Den av Autocar sponsrade resultattavlan visar ställningen efter 56 av de 70 varven i Storbritanniens Grand Prix 1950.





60-TAL

LOTUSEN BLOMMAR UT

Lotusstallet blev den dominanta kraften under 1960-talet. Jim Clark blev föraren alla ville slå. Colin Chapman, ingenjören och design-geniet bakom Lotus, gjorde mycket med konceptet att ha motorn baktill. Vilket revolutionerade sporten och skapade starkare och lättare bilar. Sent 60-tal introducerades även Fords V8-motor. Vilket gjorde F1® mer tillgängligt även för privata deltagare.







Ovan: Jim Clark (vänster) firar segen i det belgiska Grand Prix-loppet 1962, före Graham Hill och Phil Hill (höger).

Vänster: Phil Hills Ferrari 156 hanterar en skumpig och brant doserad kurva på Monza under Italiens Grand Prix 1961.



Ovan: Graham Hill och BRM vann världsmästerskapet 1962 i östra London, efter att Jim Clark dragit sig ur Sydafrikas Grand Prix.

Höger: John Surtees leder före stallkamraten Lorenzo Bandini i Mexikos Grand Prix. Surtees säkrade sin världsmästartitel i det loppet. Deras bilar hade lackats i de amerikanska racingfärgerna blått och vitt, då bilarna var anmälda av ett amerikanskt stall. Ferrari undvek att köra i rött då det var politiskt känsligt på den tiden.



“När jag vann i Sydafrika minns jag särskilt lagerkransen. Den såg mer ut som en häck runt halsen och nådde ända ner till fötterna.”
Graham Hill

Höger: Jim Clark dominerade mästerskapet 1965. Här leder hans Lotus-Climax före Bruce McLarens Cooper-Climax under Mexikos Grand Prix.

Nedan: Jack Brabham skaffade sig ett försprång gentemot konkurrenterna när motorreglementet ändrades 1966, genom att konstruera en bil som drevs av en förhållandevis okomplicerad Repco-V8.





