

Lever ut drøm

Pål Varhaug er skoleelev og profesjonell formel-pilot. Vi ble med 16-åringen til Italia.

Erling Eknes ::: tekst og foto
erling.eknes@gjesdalbuen.no

Vi er på vei til Italia. Pål Varhaug og team Jenzer Motorsport skal slåss med italienerne og piloter fra åtte andre nasjoner i årets tredje runde i det åpne sveitsiske mesterskapet i formel Renault 2000.

Pål har ikke vært på Varanobanen før, men har vært mange ganger i Italia og kjørt gokart. Han kjenner det internasjonale gokart-miljøet godt, og vet det er tøft. Men farten, bilen og hestekreftene er større og flere i formel Renault 2000, så tøffere blir det. Pål er den eneste fra Norden som deltar i dette sirkuset.

– Jeg både gleder og gruer meg. For fjorten dager siden var jeg på topp da jeg vant det ene løpet. Jeg kjenner ikke Varanobanen, men har hørt den er veldig smal og svingete. Dessuten er italienerne litt "rare", de lager regler etter hvert. Men jeg tror jeg vil like meg uansett, mener Pål, på vei til flyplassen på Sola.

Varmen en utfordring

Det er tydelig at han tenker mer på det som skal skje enn han forteller oss. Teamene i Italia vet Pål er en god pilot, det er jo

Teste, teste og teste

Klokka er åtte om morgenen, to dager før første løp, når teamsjef Andy Welch (UK), mekaniker Didier Josserson (Fr), dataingeniør Manuell Benz (Su) og Pål Varhaug møtes. Endelig kan han sette seg i bilen, og gjøre det han har tenkt på de to siste ukene. Dagen vil gå i trening på sporvalgene han har tenkt ut. Banen er tre - fire meter smalere enn Formel 1-banene Pål tidligere har kjørt på, og litt over 2300 meter lang. En stor gokartbane.

– Banen ser veldig vanskelig ut. Skal bli kjekt å komme i gang. Nå skal vi teste, teste og teste. Mellom hver gang vi kjører, skal ting på bilen enten prøves ut, eller justeres. Dette er spennende, forteller Pål.

Den 16 år gamle ålgårdsgutten er blitt profesjonell pilot med mange dyktige folk rundt seg, og alle er på lag med pilot Pål.

Etter de første 15 run-

banen, som er så svingete, klarer de beste førerne godt 200 kilometer i timen.

– Jeg slår meg i albuen hele tiden når jeg girer, sier Pål og viser fram armen: En blå kul.

– Banen er fryktelig humpete og har uvanlig mange svinger. Her blir vingene på bilen viktige. De presser bilen ned når jeg skal bremse hardt opp, forklarer Pål og går bort til mekaniker Didier. Han forklarer hva som er vanskelig med banen, og bilen settes opp på ny.

For hver runde bilene kjører, logges rundetidene ned med minutter og helt til tusendeler. Derfor vet alle i Jenzer-teamet

når justeringene på bilen nærmer seg det perfekte.

Stort potensiale

Vi vil vite mer om Pål, og snakker derfor med teamsjef Andy Welch. Sjefen snakker om han som om det skulle være sønnen. Hva Pål vil med Formel Renault 2000 og om planene de har. Teamsjefen har kjent den unge piloten i snart ett år, og lovordene kommer helt uoppfordret.

– Pål er en veldig dyktig pilot, og han har potensiale til å bli den beste i dette sirkuset. Pål har kommet så langt på et halvt år som andre bruker to til tre år på å lære, og jeg er sikker på at han innen få år er pilot på en Formel 1 bil, konkluderer Welch.

– Dette er også den store drømmen for ungdommen fra Ålgård.

Vi ser at Pål setter beste rundetid i testløp, og vi ser bilen hans bli hentet av kranbil ute i grusen. Prøving og feiling er lov, i alle



Dataingeniør Manuell Benz og Pål ser på datagrafikken hvordan Pål kjørte denne gangen. Alle rundetider, når han girer, gir gass eller bremser blir lagret i bilen som Manuell deretter tar ut og viser piloten.

derfor han har kontrakt med Jenzer Motorsport i Sveits. Pål Varhaug har allerede fått et navn i internasjonal bilsport. Nå skal han forsvare tredjeplassen sin sammenlagt.

I Italia er det varmt på denne årstida. Etter noen kalde dager hjemme, er det litt av en utfordring å takle varme opp mot 30 grader. Pål gleder seg veldig til å treffe lagkamerater og teamfolkene, men gruer seg til svettingen. Når han skal kjøre, selv i trening, må utstyret være godt og riktig. Ull under en tykk kjøredress, sier loven det skal være.

– I solsteiken på en bane med sort asfalt blir det veldig varmt. Svetten renner når jeg sitter i bilen og venter på startsignalet. Slik blir det i dag, tror Pål.

dene på den ukjente banen, kjører Pål inn. Mekanikeren tar over bilen, og vil skru og justere de to neste timene. Bilen settes opp på ny etter hver eneste tur på banen. Hver dag skiftes girolje. Bilen skrus fra hverandre og pusses og stelles. Ingen ting er overlatt til tilfeldighetene. Pål vet det. Han stoler hundre prosent på teknikerne sine; det må han gjøre. Toppfarten på bilen er 250 kilometer i timen. På Varano-



Nrk Rogaland er på tråden kvart på åtte om morgenen, med direktesending. –De spurte om alt mulig løye, sa Pål etterpå.



Pål er kledd og klar for løp. Mekaniker Didier Josserson ser over alt som er viktig en gang til.

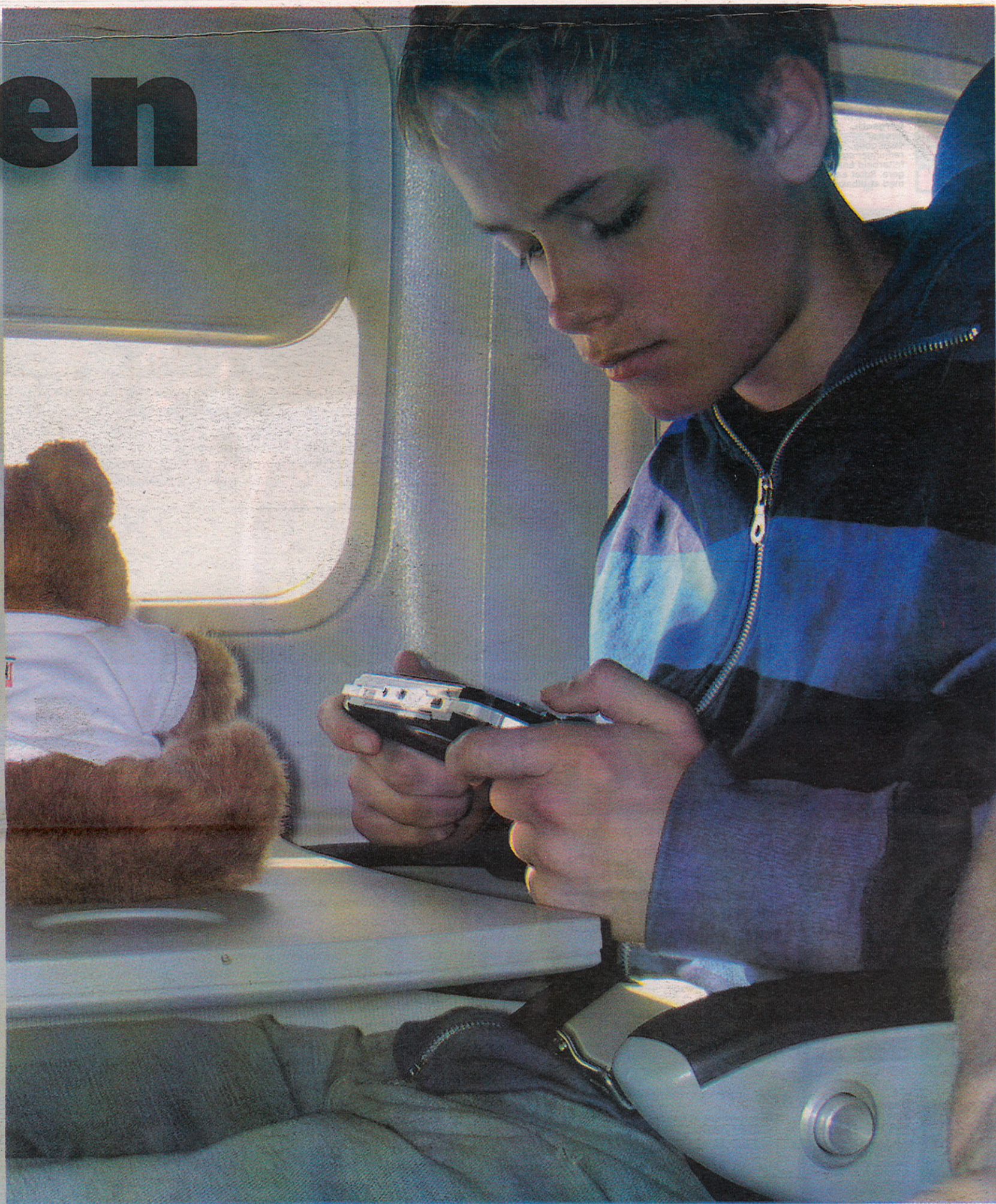


Pål var en smule deprimert etter lørdagens løp, da det ikke gikk hans vei. Det varer ikke lenge, for team rundt ham er flinke til å se positivt på ting som skjer.



Pål sitter i bilen i over 30 grader og svetter i timen. Da er det godt at en annen mekaniker hjelper til med på å gjøre seg klar et annet sted for å gi Pål tiden.

men



I fly for hvilken gang, vet ikke Pål, og en liten spillemaskin er godt tidsfordriv. Hver 14. dag i sesongen er han på tur rundt om i Europa, for å kjøre Formel Renault-løp.



Minutter før starten går. Pyllyen, mens Påls mekaniker er under løpet.

team. Hos Jenzer applauderer de nesten slike hendelser.

– Ingen lærer å finne grensene for bilen eller for seg selv hvis de ikke tør. Pål er slik. Han er av og til ute i grusen, men vi ser at han lærer av det. Det er spesielt dette som gjør at han har blitt så dyktig i det han holder på med, forklarer teamsjef Welch.

Rare italienerne

Gjennom de to første dagene setter Pål bedre og bedre rundetider, og er stort sett blant de fem første hele tiden.

Under lørdagens tidkjøring forstår vi hva Pål mente da han sa italienerne er rare. Tidligere denne dagen blir tidkjøringen forandret uten at teamsjefene får beskjed. I alle fall skal ikke Jenzer-teamet ha fått denne denne beskjeden.

Tidkjøringen bestemmer i hvilket spor hver enkelt deltaker skal starte. Den som har best tid i løpet av den oppsatte tidkjøringen, starter i spor en. Nest beste tid i to, og så videre. Pål hadde innen den oppsatte tiden de fikk vite, andre beste rundetid, og ville da startet som nummer to. Men den italienske løpsledelsen hadde bestemt noe annet, at tidkjøringen skulle vare ti minutter lengre. Dermed kunne de tre pilotene fra Italia og to andre piloter kjøre ut da banen neste var tom for dem. Dermed ble det et sjuende spor for Pål. Men han var opptatt av å gjøre en god jobb fra sitt startspor, og deppet ikke spesielt over hendelsen.

Men det ble ikke noe løp for Pål. Under oppvarmingen bråstoppet en italiener,

og dermed braste Pål inn i denne bilen. Italienerens bil ble tatt ut av løpet, mens Pål kjørte inn i depotet og fikk skiftet fronten. Men med to runder bak de andre ble det selvfølgelig en umulig oppgave for unge Varhaug.

– Det er typisk at slike ting skjer i Italia. De gjør alt og ofrer gjerne en av sine egne for å kunne ødelegge for de som er bedre enn dem, var konklusjonen fra teamsjef Andy Welch.

Skuffelse og glede

Mekanikeren har fulgt ålgårdsgutten så lenge Pål har kjørt for Jenzer. Det samme har de andre i teamet gjort. De har et veldig godt samhold i Jenzer-teamet. Det viste tydelig igjen i søndagens tidkjøring og løp. Gleden var stor, og mekanikerens smil gikk fra øre til øre da Pål kjørte inn til tredje beste tid. Bilen ble kjørt til teltet og skrudd fra hverandre, sjekket opp og skrudd sammen igjen i løpet av tre timer.

Det sjette løpet startet og Pål Varhaug

fikk en kanonstart. Han fikk større og større forsprang på dem som lå bak, og de to foran kom sakte men sikker nærmere. Så kom det røde flagget opp. Omstart etter sju runder da en italiensk pilot hadde kjørt ut. Alt ble liksom kaos og førernes fokus forsvant. Omstarten ble også et kaos, da to førere utenom Pål ble presset ut.

– Det ble ikke den helgen jeg hadde tenkt meg. Jeg er skuffet over meg selv, var alt Pål klarte å si. Mekanikeren til Pål satt med hendene i fanget. Han ville ikke snakke med oss.

Da vi var i bilen, vel tilbake på Sola, kom gledesbudskapet. Pål hadde fått tredje plassen. Han lå nemlig på tredje plass da løpet ble stoppet, og når løpet blir stoppet etter at 30 prosent er kjørt, skal den rekkefølgen være det endelige resultatet.

– Klart jeg er kjempeglad, det var jo derfor jeg var med for at jeg skulle gjøre det godt. Teamet mitt blir nok også glade når de får denne beskjeden, flirer Pål.