

RACE TEGEN **DE KLOK**

Het is de race waar het publiek nauwelijks iets van meekrijgt. Met vrachtvliegtuigen, -schepen en -wagens trekt de Formule 1 de wereld rond om voor een paar dagen een ministad op te bouwen en weer af te breken. Ieder jaar wordt de operatie groter en ingewikkelder, met één constante: de klok heeft geen geduld.

 LENNART BLOEMHOF  PETER VAN EGMOND, SUTTON EN DHL





Martin Pople tijdens zijn dienstverband bij BAR, waar hij bleef toen het achtereenvolgens werd omgedoopt in Honda, Brawn en Mercedes.

Dit seizoen worden in acht maanden 21 circuits aangedaan op vijf continenten. Elk van de tien teams legt in één seizoen een afstand af waarmee ze vier keer de wereld kunnen ronden, oftewel ruim 160 duizend kilometer. Op die wereldtournee nemen ze gemiddeld 50 ton aan vracht mee, de topteams wat meer, de kleine teams wat minder. Die vracht loopt uiteen van de kleinste schroefjes tot tien meter hoge teamgebouwen. Daar komen de spullen van autosportbond FIA, Formule 1-eigenaar Liberty Media en de 150.000 kilo aan apparatuur van de televisiestations nog bij. Het moet allemaal op z'n plek staan als het raceweekende begint. De complexiteit, stiptheid en schaal van de logistiek wordt vergeleken met die van een militaire operatie. Martin Pople is de generaal die alles in goede banen moet leiden. Namens transportbedrijf DHL, sinds 2004 partner van de Formule 1, overziet de Brit als *trackside manager* de logistiek op locatie. Bij elke race verplaatst DHL 2000 ton aan vracht. Pople is de man bij wie teams zich melden als een van de 20.000 onderdelen zoek is of als er speciale wensen zijn. Tegelijk houdt hij alles tot op microniveau in de gaten. Niets mag ten koste gaan van de gestroomlijnde operatie. De verplaatsing van Singapore naar Maleisië vorig jaar, een afstand van slechts 300 kilometer, werd met het vliegtuig gedaan om de slechte vrachtwagens en oerwoudwegen te omzeilen.

ANTICIPEREN EN IMPROVISEREN

Elke race kent zijn eigen uitdagingen. Monaco is berucht om zijn krappe haven en smalle straten. In China is op het circuit volop ruimte, maar de afstand van het vliegveld naar het circuit is groot en het land heeft zo zijn eigenaardigheden. Pople: "De trucks en vorkheftrucks zijn er niet standaard. Chauffeurs stoppen soms langs de weg voor een dutje, waardoor je ze uit het oog verliest. En de douaniers werken van acht tot vier uur. Als je buiten dat tijdvak terechtkomt, krijg je niets het land in. Dan moeten de teams wachten op hun spullen en dat kan erg frustrerend zijn. Dat is iets waarmee je rekening moet houden." Pople is het hele jaar bezig met anticiperen en improviseren. Hij werkt met tal van schema's, die onderling verband houden. Eén kink in de kabel is voldoende om de boel te ontregelen. "Ik ben vaak met drie races tegelijk bezig", zegt hij. Er is altijd wel een probleem dat opgelost moet worden. Toch is er maar weinig wat hem van zijn stuk kan brengen. Het is de routine van ruim een kwarteeuw rondlopen in de Formule 1. Pople is al sinds begin jaren negentig van de partij, eerst als vrachtwagenchauffeur van Benetton, de voorloper van het huidige Renault-team, daarna als hoofdchauffeur bij het inmiddels opgeheven Arrows, waar hij zich met de logistieke operatie gaat bemoeien. Het is expertise die hij eind jaren negentig meeneemt naar het dan net opgerichte BAR-team. Daar werkt hij tot 2011 als teamcoördinator, als het team tot Mercedes is omgevormd. In 2016 werkt Pople bij Manor. Na het faillissement van dat team komt DHL op zijn pad. Hij spreekt gepassioneerd over wat er allemaal komt kijken bij de verplaatsing van de Formule 1 over de wereld. En dat



Het is passen en meten voor de vervoerders van DHL.

'Chauffeurs stoppen soms voor een dutje, waardoor je ze uit het oog verliest'

is steeds meer, benadrukt hij. "In mijn BAR-tijd namen we misschien 15 ton aan spullen mee per race. Voor een team als Mercedes is dat nu het dubbele, exclusief zeevracht." DHL chartert bij elke overzeese race zes Boeing 747's, die zo'n 600 ton aan luchtvracht kunnen meenemen. De vliegtuigen vervoeren de essentiële zaken, zoals de auto's, onderdelen, kwetsbare en kostbare apparatuur. Red Bull laadt dertien op maat gemaakte dozen in die samen zo'n 32 ton wegen. Door het toenemende aantal overzeese races wordt luchttransport steeds belangrijker. "Twintig jaar geleden mikten de teams wat losse dozen in een vrachtwagen. Die dropten ze op het vliegveld, waarna de vervoerder het zelf kon opstapelen en inladen. Deze puzzel oplossen kostte twee dagen en er viel ook weleens wat van de stapel, wat voor schade zorgde.



Inkijkje in een op maat gemaakt vrachtpakket.



‘Zeker bij overzeese back-to-back-races schreeuwen de teams om hun materiaal’

Bij BAR gingen we in 1999 als eerste vrachtpakketten op maat maken, zodat je die vanuit de vrachtwagen rechtstreeks het vliegtuig in kon rollen. Nu werken alle teams zo.”

MASSA'S DOZEN

Drie jaar later is BAR ook het eerste team dat met zeevracht gaat werken. Het is stukken goedkoper dan luchtvracht en tegenwoordig niet meer weg te denken uit de Formule 1. Gemiddeld gaat er per overzeese race zo'n 1000 ton over zee. Teams stoppen zeecontainers vol zware materialen, zoals gereedschapstrolleys, werkbanken en de meubels voor de hospitality. Enige nadeel: een vrachtschip is stukken trager dan een Boeing. Teams beschikken daarom over vijf sets van drie of vier zeecontainers met identieke inhoud. Die worden in het seizoen kriskras over de wereld gestuurd, meestal zo'n vijf weken voor de race, zo efficiënt mogelijk. Daarom worden de containers na de Grand Prix van Singapore doorgestuurd naar Brazilië en die van Japan gaan naar Abu Dhabi. DHL haalt de containers op uit de haven en plaatst ze in de week voor de Grand Prix voor de teamgarages. Er staan dan zo'n veertig containers in de pitstraat.

Pople is meestal een week voor de race op het circuit om de aankomst en het uitpakken van het materiaal in goede banen te leiden. “Zeker bij overzeese back-to-back-races schreeuwen de teams om hun materiaal. Alles komt bij die races wat later aan dan normaal.” Hij spreekt op circuits eigenlijk alleen met de logistiekcoördinatoren van de teams. “Als ik iemand

Stilte voor de storm: ruim voor de eerste meters gereden worden is het materiaal van de teams ter plekke.



◀ Vol verwachting klopt ons hart: het grote uitpakken op het circuit kan beginnen.



daarboven spreek is er iets misgegaan.” Soms overlegt hij met teambazen over grote lijnen en verbeterpunten. Als het raceweekende is begonnen, is Pople druk met *late freight*: spullen die teams op het laatste moment invliegen. Dat loopt uiteen van een beschadigde bodem die in de fabriek is gerepareerd, een geüpdatete neusvleugel of paddockpassen die nog even gemaakt zijn. “Vooral de topteam hebben meestal nog massa's dozen die binnenkomen”, zegt hij. Kleine onderdelen nemen teamleden zelf mee in hun bagage. Pople krijgt van de teams een lijst met hun *late freight*, zodat hij de douane van het vliegveld kan inlichten.

HONDERDEN VRACHTWAGENS

Bij Europese races maken de vliegtuigen en vrachtschepen plaats voor honderden vrachtwagens. Die pendelen tussen de fabrieken en circuits of direct van baan naar baan als er een week tussen de races zit. Het is de vertrouwde manier waarop de raceklasse al decennialang door bakermat Europa trekt, wat niet wegneemt dat het een operatie van formaat is. Anders dan bij overzeese races nemen de teams hun eigen hospitality mee. Die onderkomens worden elk jaar luxer en groter om indruk te maken op gasten, sponsors en elkaar. Toppunt is de ponton van Red Bull in de jachthaven van Monaco. Het bouwwerk van twee etages, 2.800 vierkante meter vloeroppervlak en een gewicht van 800 ton wordt in drie weken opgebouwd door zeventig mensen. “We noemen ze formeel nog motorhomes, maar eigenlijk zijn het huizen”, zegt Pople over de teamonderkomens. Het Brand Centre van

Duizelingwekkende cijfers

- DHL brengt gemiddeld 2000 ton aan vracht naar circuits.
- Zes Boeing 747's kunnen in totaal 600 ton aan luchtvracht meenemen.
- De teams nemen gemiddeld 30 ton aan luchtvracht mee.
- De teams beschikken over vijf identieke sets van drie zeecontainers.
- Bij overzeese races zijn zo'n veertig zeecontainers goed voor 1000 ton aan vracht.
- Inclusief zeevracht nemen de teams bij elke race 40 tot 50 ton aan spullen mee.
- Elk team neemt 2.500 liter brandstof, 140 liter motorolie, 40 liter versnellingsbakolie en 90 liter koelvloeistof mee.
- Bandenleverancier Pirelli vervoert 1.571 banden per raceweekende.
- Een team legt per seizoen ruim 160.000 kilometer af.
- Het aantal vrachtwagens bij Europese raceweekenden loopt tegen de 300.



◀ Uitladen is één ding, daarna begint de opbouw die dagen kan duren, zeker bij de motorhomes.

Zodra het einde van het lopende seizoen nadert, is Pople al volop bezig met het volgende. Met nieuwe routes plannen bijvoorbeeld, omdat er regelmatig races op de kalender verschuiven. Hij moet de vliegtuigen reserveren en teams willen weten wat de zeevracht gaat kosten, zodat ze daar rekening mee kunnen houden in hun budget. Pople weet één ding zeker: gemakkelijker zal zijn werk niet worden. Liberty Media denkt hardop na over nog meer races op de kalender, als het kan in de VS en Zuidoost-Azië. Het is dus niet de vraag of maar wanneer teams een extra zeevrachtset moeten aanschaffen. Daar komt bij dat het vertrek van de Britten uit de EU mogelijk verstrekkende gevolgen heeft voor de logistiek. Immers: zeven van de tien teams hebben hun fabriek in Engeland. Als de vrachtwagens voor elke race worden tegengehouden bij de grens, is dat enorm tijdrovend. Toch maakt Pople zich geen zorgen. De Formule 1 vindt zijn weg wel, al sinds 1950. "Als DHL werken we met elk scheep- en luchtvaartbedrijf ter wereld. Overal hebben we mensen. De teams weten wat te doen, wij weten wat te doen. Hoe krap het soms ook lijkt te worden, we redden het altijd." ❖



Elektrisch vervoer

DHL is ook verantwoordelijk voor de logistiek van de Formule E. Met twaalf races verdeeld over vijf continenten is de elektrische klasse net zo mondiaal als de Formule 1, maar de omvang is nog aanzienlijk kleiner. De transportonderneming neemt voor elke Formule E-race zo'n 450 ton aan vracht mee, ongeveer een kwart van de Formule 1. Voor het vervoer heeft DHL genoeg aan twee Boeing 747's en 25 zeecontainers. De kanttekening daarbij is wel dat er in de Formule E niet twintig maar veertig auto's vervoerd moeten worden. De coureurs wisselen in de race immers van auto als de batterij bijna leeg is. Verder pakt DHL elke race twintig oplaadstations en 45 batterijen in.



'De containers waren er pas enkele dagen vóór de race in plaats van enkele weken'

terwijl het in Bakoe acht uur later is dan in Montréal. "Die uren ben je dus al kwijt voordat je bent begonnen", zegt Pople. "Dan ben je voortdurend met een inhaalrace bezig." Enige voordeel: het zijn problemen waarop Pople kan inspelen. Vaak kan dat niet. "Bij luchtvracht gaat het meestal wel goed. Daar betalen we ook extra voor. Bij zeevracht is dat anders. Een orkaan of staking in een haven kan ons zomaar weken kosten. En je bent afhankelijk van mensen die niet alleen met ons schema werken. In China vond de kapitein van het vrachtschip het vorig jaar te druk in de haven van Sjanghai, zodat hij besloot eerst door te varen naar een andere bestemming. De containers waren enkele dagen voor de deadline op het circuit in plaats van enkele weken."



▲ Werken in de Formule 1 is soms een slepende zaak.

McLaren weegt 140 ton, is ruim tien meter hoog en kost drie dagen om op te bouwen. Van de 23 McLaren-vrachtwagens vervoeren er 16 het gebouw.

VERVLOEKTE RACES

De teamvrachtwagens worden bestuurd door minimaal twee chauffeurs, zodat er zo lang mogelijk doorgereden kan worden binnen de Europese wetgeving. McLaren werkt in Europa met een team van zestig chauffeurs. En dan nog is er altijd wel tijdsdruk, zegt Pople. Hij vervloekt de races waarbij hij met zijn ploeg vooraf al met 1-0 achterstaat. Neem de verplaatsing van Canada naar Azerbeidzjan, twee jaar geleden. Er zat slechts een week tussen die races,

