

OSKARI SAARI

AKI HINTSA

VOITTAMISEN ANATOMIA



10v

JUHLAPAINOS

**UUTTA
SISÄLTÖÄ**

WSOY

OSKARI SAARI

AKI HINTSA

VOITTAMISEN ANATOMIA

WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ - HELSINKI



TÄMÄN KIRJAN KIRJOITUSTYÖHÖN ON SAATU TUKEA
WSOY:N KIRJALLISUUSSÄÄTIÖLTÄ.

TEOKSEN ALKUPERÄINEN LAITOS ILMESTYI VUONNA 2015.

LUVUSSA MIKA - OSA I OLEVAT KURSIVOIDUT REPLIIKIT OVAT
KEIJO LEPPÄSEN KIRJASTA *MIKA HÄKKINEN - MESTARIN PALUU*.

ENSIMMÄINEN PAINOS
© OSKARI SAARI JA WSOY 2025
WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ
LÖNNROTINKATU 18 A, 00120 HELSINKI
ISBN 978-951-0-51889-2

PAINETTU EU:SSA.
TUOTETURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT TIEDUSTELUT:
TUOTEVASTUUS@WSOY.FI

SISÄLLYS

ALKUSANAT	5
ESIPUHE	7
LÄHTÖLASKENTOJA	13
AKI	21
OIVALLUS	44
HAILE	54
MENESTYKSEN YMPYRÄ	72
MIKA - OSA 1	76
CORE	87
YLEINEN TERVEYS	107
UNI JA PALAUTUMINEN	118
AIKAERO JA VUOROTYÖ	132
RAVINTO	143
RISKIRAJOILLA	162
AKTIIVISUUS	174
HIEN MÄÄRÄ	185
BIOMEKANIikka	201
HENKINEN ENERGIA	213
MIKA - OSA 2	228
KIMI	235
TUHO JA UUSI ALKU	253
SEBASTIAN	262
TOMMI	294
ADRIAN	304
CHRIS	314
ERIC	324
MARKO	333
SANNI	340
VALINTA	356
LUKE	365
EPILOGI	379

ALKUSANAT

Kun kauden 2013 viimeisen F1-osakilpailun alla ehdotin Aki Hintsalle, että tekisin hänestä kirjan, en tiennyt alkuunkaan, mihin ryhdyin. Ensinnäkään en tarkalleen tiennyt, millainen kirjasta tulisi, mutta en missään nimessä voinut aavistaaakaan, millaisen suosion se saavuttaisi. Ei käynyt mielessänikään, että se olisi jonain päivänä yksi kaikkien aikojen myydyimmistä suomalaisista kirjoista ja että siitä tehtäisiin kymmenen vuotta ilmestymisensä jälkeen juhlapainos.

On perusteltua olettaa, että tämän juhlapainoksen tullessa ulos moni tietää jo, mistä on kyse: lääkäri Aki Hintsan kehittämästä hyvinvointimallista ja sen käytännön soveltamisesta. Entä mistä on kyse tämän juhlapainoksen kohdalla?

Siinä missä Hintsan tarina ja hänen mallinsa keskeinen ajatus ovat ennallaan, kymmenessä vuodessa moni asia on muuttunut ja tie on kehittynyt. On tullut uusia tutkimustuloksia, ja käytettävissä on entistä enemmän tietoa. Tähän juhlapainokseen kirjan tiedeosuutta on päivitetty Hintsan mallin kannalta oleellisilta osin, ja mukaan on tuotu myös uusia näkökulmia. Kokonaan uutta ovat Sannin ja Luke Bennettin tarinat sekä Mika Häkkisen esipuhe. Kiitos Sanni, Luke ja Mika!

Kirjan rakenne on ennallaan, se jakautuu karkeasti kolmeen osaan. Hintsan vuodet Etiopiassa kertovat, kuinka hä-

nen oivalluksensa syntyi. Kirjan keskeisin osa kuvaa hänen hyvinvointimallinsa sisältöä, ja kolmannessa osassa kerrotaan esimerkkitapausten avulla, kuinka mallia on sovellettu käytännössä. Kyseessä on eräänlainen johdanto Hintsan ajattelun – hyvinvoinnin lyhyt oppimäärä.

Kirjan nimi on Voittamisen anatomia. Voittamisen määritelmä ei ole yksiselitteinen. Kaikkein ilmeisintä voittamista Hintsan sai todistaa urheilija-asiakkaidensa menestyessä, mutta hänen filosofiansa on auttanut lukemattomia muitakin ihmisiä paljon F1-mestaruutta tärkeämpiin voittoihin: saavuttamaan paremman elämän, voimaan tänään paremmin kuin eilen.

On surullista, että Aki ei itse saanut nauttia haaveilemastaan paremmasta elämästä pitkään. Hintsan vetäydyttyä F1-sirkuksesta hänellä todettiin pitkälle edennyt haimasyöpä. Syöpä vei voiton marraskuussa 2016. Koen, että kirja piti päivittää ajan tasalle Akin työn jatkamiseksi. Omistankin tämän päivitetyn painoksen ystäväni Akin muistolle ja hänen elämäntyölleen.

Tämän kirjan ja käsillä olevan juhlapainoksen tekemiseen on osallistunut vuosien aikana niin monta ihmistä, että olisi mahdotonta kiittää heitä kaikkia erikseen unohtamatta ketään. Joten teille kaikille yhteisesti sydämellinen ja lämmin kiitos! Ilman apuanne kirja ei olisi koskaan ilmestynyt.

Antoisia lukuhetkiä!

Espoossa 31.5.2025

Oskari Saari

ESIPUHE

Ennen kuin tapasin Aki Hintsan ensimmäistä kertaa, minulla oli jo paljon kokemusta kilpa-autoilusta. Olin ajanut kilpaa kuusivuotiaasta saakka ja tiesin olevani lahjakas kuljettaja. Kiitos vanhempieni, olin pikkupojasta saakka saanut keskittyä siihen, mitä rakastan: opiskella ja oppia kaikkea sitä, mikä tekee minusta paremman kilpa-autoilijan ja miten kehitän lahjakkuuttani eteenpäin. Oli paljon asioita, joita jo osasin niin auton sisällä kuin sen ulkopuolella. Jossakin vaiheessa ymmärsin, että kun vuosia kertyy lisää, täytyy kehittyä ja kasvaa myös ihmisenä. Tajusin, että kehitystä pitää tapahtua myös radan ulkopuolella ja että on monta asiaa, jotka eivät näennäisesti liity auton ajamiseen mutta joissa pitää siitä huolimatta olla ammattilainen – paras.

Kuskin maailma on itsekeskeinen. Kaikki pyörii oman navan ympärillä, sillä huippusuoritus vaatii sitä. Se vaatii mielettömän määrän huolenpitoa ja ison tiimin ammattilaisia, jotka antavat kaiken mahdollisen tuen kuskin onnistumisen eteen. Minulla oli ympärilläni jo hirvittävä määrä osaamista, lukemattomia omien erityisalojensa huippuosaajia. Oli lahjakkaita autosuunnittelijoita, tallipäälliköitä, mekaanikkoja ja markkinointi-ihmisiä sekä yhtiön johtajia. Ja tietenkin tunsin lukuisia lääkäreitä ja kuntovalmentajia, jotka auttoivat minua eteenpäin. Olin

tavannut valtavan määrän ihmisiä, joilta opin paljon, mutta silti minua kiusasi tunne siitä, että edelleen jotain puuttuu. En osannut edes sanoa, mikä se puuttuva palanen oli tai mihin kohtaan palapeliä se kuului. Sisimmässäni vain tunsin, etten pysty keskittymään aivan täysillä, etten pysty olemaan täysin läsnä ja etten vieläkään saa itsestäni irti sitä, mitä voisin olla.

Kerron Akin ja minun tarinan tarkemmin myöhemmin tässä kirjassa, mutta kun tapasin hänet ensimmäisen kerran vuoden 1997 paikkeilla, huomasin välittömästi, että tässäpä on rautainen kundi! Aina kun oli jokin ongelma, Akilla oli ratkaisu. Eikä hän väittänyt tietävänsä kaikkea itse vaan löysi verkostostaan aina parhaan asiantuntijan ja sanoi, että menehän juttelemaan tuon ja tuon kanssa, niin asia hoituu. Ja niin aina myös kävi. Se oli uskomattoman merkittävä juttu.

Ymmärsin nopeasti, että Aki oli se puuttuva palanen, joka pystyi täydentämään tiimini. Oli kyse sitten henkisestä, fyysisestä tai lääketieteellisestä puolesta, sain aina tarvitsemani avun, ja sen seurauksena pystyin rentoutumaan. Tiesin, että nyt minun ei tarvitse itse kantaa huolta kuin ajamisesta, ja se auttoi minua olemaan täydellisesti läsnä.

Siihen aikaan kun tapasimme, Aki oli kilpa-autoiluun liittyen vielä täysi amatööri. Niinpä hänen intresseissään oli myös yrittää ymmärtää, mikä tällainen kilpa-autoilija oikein on, mitä sen päässä pyörii ja mitä se tarvitsee. Aki teki samanlaisen liikkeen kuin Ron Dennis aikoinaan. Kun saavuin Ron Dennisin McLaren-talliin vuonna 1993, Ron kutsui minut kotiinsa. Hänellä oli talo Cannesin lähellä Mouginsissa. Asuin itse Monacossa, neljänkymmenenviiden minuutin ajomatkan päässä Ron Dennisin kotoa. En ihan ymmärtänyt, miksi minun piti lähteä sinne asti tapaamaan Ronia. Olisi ollut kiva treenata ja tehdä omia juttuja Monacossa, mutta olihan se mentävä, kun pomo kutsui. Siellä sitten pelasin Ronin kanssa golfia ja kuuntelin hä-

nen tarinoitaan. Tajusin kunnolla vasta vuosien päästä, miten tärkeä tuo vierailu oli. Ron ymmärsi, että kun hän sijoittaa paljon rahaa suomalaiseen kuskiin, joka ei pahemmin puhu eikä pukahda, on tärkeää yrittää ymmärtää, mitä hänen päässään liikkuu, mitä juuri hän tarvitsee ja vaatii. Näin hänelle osattaisiin luoda paras mahdollinen voittamista tukeva ympäristö. Ajan viettäminen yhdessä oli Ronille sijoituksesta huolehtimista.

Akillä oli samanlainen ajatus. Hän halusi viettää aikaa minun kanssani ymmärtääkseen minua ihmisenä. Hän ei halunnut, että meillä on asiakkuus- tai potilas-lääkärisuhde vaan ihmissuhde, ja sellainen siitä tuli. Sen avulla Aki pystyi rakentamaan konseptinsa ensimmäisen version minun ympärilleni: tätä kilpa-autoilija tarvitsee.

Aki näki nopeasti vahvuuteni ja heikkouteni, mutta ei hän niistä minulle juurikaan puhunut. Hän rakensi tiimin vahvistamaan heikkouksiani ja kehittämään vahvuuksiani entisestään.

Vuosien myötä suhteemme syveni ystävyudeksi. Aki oppi ymmärtämään minua koko ajan paremmin, eivätkä kaikki löydökset tietenkään olleet kivoja asioita. Jos tavoitteena on kehittyminen, ihmisestä löytyy älyttömästi laiskuutta. Ei ole tarpeeksi itsekuria, vaikka omasta mielestä sitä tietenkin on hirtittävän paljon.

Kokemukseni mukaan jo vähän menestyneen ihmisen kehityksessä törmätään usein etenkin yhteen ongelmaan: lahjakkuuteen. Jos ihminen on lahjakas, hänen itsekurinsa saattaa helposti löystyä. Lahjakas ihminen voi nimittäin tottua siihen, että vähemmälläkin yrittämisellä pärjää. Muun muassa tämän asian parissa teimme Akin kanssa paljon töitä.

Akillä oli loistava huumorintaju, ja se on mielestäni todella tärkeää niin urheilussa kuin elämässä yleisemmin. Urheilussa on niin paljon häviämistä, että jos ei ole huumorintajua, on todella vaikea pärjätä. Moni ei tule ajatelleeksi, että jokaisen

menestyjänkin uralla häviäminen on yleisempää kuin voittaminen. Vaikeiden hetkien käsittelemisessä ja niistä yli pääsemissä huumori oli itselleni aina mielettömän tärkeää. Akin kanssa huumorintajumme kävivät hyvin yksiin, mutta silloin kun puhuttiin vakavasti, huumori oli kaukana. Silmiin katsottiin ja asiat sanottiin niin kuin ne olivat. Eikä Akillle voinut skoijata mitään. Hän tiesi aina tasan tarkkaan, missä mennään. Jos yritin kertoa vähän muunneltua totuutta vaikka harjoittelemisestani, hän saattoi vain katsoa silmiin ja olla hiljaa – ja joka kerta totuus paljastui. Aki vain törötti ja katsoi suoraan silmiin. Silloin tiesin heti, että perkele, nyt jäin kiinni, turha yrittää selittää. Sen takia Akillle oli myös erittäin helppo olla rehellinen. Eikä hän tuominnut. Asiat käytiin läpi niin kuin ne olivat, ja se oli hirveän tärkeää.

Olen aina ollut aika herkkä ihminen ja uskon siihen, että so-
vussa ja rauhallisesti tehdyt ratkaisut tuovat parhaan tuloksen. Siksi yhteistyö Akin kanssa toimi täydellisesti. Pitkälti Akin ansiosta ymmärsin itsestäni myös sen, että herkkyyteni ei ole ristiriidassa kilpailijaluonteeni kanssa. Kun kypärä pannaan päähän ja mennään radalle, niin kyynärpäät pitää työntää ulos. Ei siellä anneta periksi. Radalla pitää olla kova jätkä, mutta se on radalla, se on eri juttu. Kun sieltä tullaan pois, voidaan olla ihan normaaleita ihmisiä.

Aki oli taitava operoimaan kaltaiseni herkän jästipään kanssa. En halunnut myöntää heikkouksiani millään, vaikka tietenkin on selvää, että niitä oli. Siihen aikaan ei vielä ollut niin paljon tietotaitoa ja osaamista kuin nykyään eikä sitä ollut yhtä helposti saatavilla, mutta vaikka Aki ei ollut varsinaisesti urheilu- tai kuntovalmentaja, hän onnistui rakentamaan asian-
tuntijoiden tiimin, johon saatoin luottaa.

Olin onnekas saadessani tehdä kuntopuolella töitä Mark Arnallin kanssa, joka puolestaan teki hyvää yhteistyötä Akin

kanssa. Mark osasi vedellä oikeista naruista. Hän oli todella diplomaattinen ja lähestyi heikkouksieni vahvistamista aina positiivisella tavalla. Hän ei koskaan puhunut, että sinulla on Mika tässä tai tässä asiassa kauhea heikkous, vaan asiat esitettiin aina niin, että ymmärsin harjoittelemisen tekevän minusta paremman kuskin. Kaikkea kehitettiin pitkällä tähtäimellä. Jos ihmisellä on heikkouksia vaikkapa lihaksistossa, voi asian kuntoon saamisessa mennä vuosia. Mitään kestävää ei tapahdu viikossa tai kuukaudessa. Pelkästään sen ymmärtäminen vei aikaa. Eikä harjoittelu aina ollut kivaa, se oli pirun rankkaa. Haastavuutta lisäsi sekin, että omaan aktiiviaikaani kuskien hyvinvointi ei ollut autojen suunnittelussa prioriteetti. Autot olivat ahtaita. Ne rakennettiin suunnittelijan mielen mukaan, eikä suunnitelmissa koskaan otettu huomioon sitä, että kuski voisi istua autossa niin, että hän pystyisi tekemään oman työnsä ja siihen liittyvän urheilusuorituksen mahdollisimman hyvin. Pelkästään tämä aiheutti kuskeille todella paljon fyysisiä oireita ja ongelmia. Nykyäänhän autot ovat sisältä niin isoja, että en liioittele paljon kun sanon, että ohjaamoon mahtuisi melkein kaksi kuskia.

Lahjakkuuden tuoman laiskuuden lisäksi koin voittamisen haasteena kehittymisen kannalta. Häviäminenhän on tavallaan hyvä ja helppo asia, koska häviäminen tarjoaa helpon mahdollisuuden oppia omista virheistään. Mutta kun voitat, vaatii sama prosessi todella paljon enemmän. Miksi nähdä vaivaa kehittymisen eteen, jos tämäkin riittää? Myöhemmin olen huomannut, että tämä on iso haaste myös monille menestyneille firmoille: kuinka pitää draivi ja vaatimustaso yllä silloinkin kun menestytään, silloinkin kun olisi helppoa tyytyä vähempään. On ollut hienoa seurata sivusta, kuinka Hintsa Performance pystyy auttamaan esimerkiksi tällaisia yrityksiä eteenpäin. Akin perintö elää, ja tunnen ylpeyttä siitä, että olen saanut omalla panoksellani olla mukana Akin metodin ja filosofian kehitystyössä.

Oma tyttäreni Ella ja poikani Daniel ajavat nykyään kilpaa, ja heidän myötäään on ollut todella mielenkiintoista nähdä kuinka Hints Performance opettaa nuoria kuljettajia. Kuinka löytää henkinen tasapaino ja kuinka saada kuljettaja ymmärtämään, mitä voittaminen vaatii muun muassa fysiikan, ruokavalion ja nukkumisen osalta. Se on pitkäjänteistä työtä. Siellä opetellaan ihan samoja asioita, joita me kävimme Akin kanssa läpi. Nykyinen tietotaito ja osaaminen on vain viety aivan uudelle tasolle – kiitos tieteen ja Aki Hintsan.

Akin perintö elää Hints Performancen tekemän työn sekä muun muassa tämän kirjan muodossa, mutta vielä enemmän koen, että se elää meissä ihmisissä. En kilpaurani aikana ymmärtänyt, miten paljon hyötyä Akin kanssa tehdystä yhteistyöstä minulle olisi urani jälkeen. En kehittynyt vain urheilijana tai kuskina vaan myös ja ennen kaikkea ihmisenä. Oivalsin esimerkiksi sen, miten tärkeää on, että elämässä on rytmi ja tavoitteita. Elämän pitää tuntua merkitykselliseltä, ja tietty tavoitteellisuus auttaa ainakin minua. Olisi helppoa jäädä kellumaan ikuiseen vapaapäivään, mutta olen varma, että se ei olisi minulle hyväksi. Muun muassa tämän ja tuhat muuta asiaa sain Akin kanssa tehdystä yhteistyöstä ja ennen kaikkea ystävydestämme.

Akin poismenosta on jo pitkä aika, mutta minulla on häntä ikävä vielä tänäkin päivänä. Minulla on ikävä Akia ihmisenä ja sitä, millä sitoutumisella hän panosti omaa aikaansa ja osaamistaan muiden ihmisten auttamiseen. Se ei unohdu koskaan. Kiitos Aki, kaikesta!

Monacossa, huhtikuussa 2025

Mika Häkkinen

LÄHTÖLASKENTOJA

Aki Hintsa ei tiennyt, kumpi suututti enemmän: yritys puuttua hänen lääkärintyöhönsä vai se, ettei Martin Whitmarsh uskaltanut itse sanoa asiaansa.

Oli syyskuun 21. päivä vuonna 2013. Singaporen ilta oli lämmin, kuten aina. Lämpötila painui vaivoin alle kolmenkymmenen asteen. Aurinko oli laskenut yli kolme tuntia sitten, minuutti sen jälkeen kun Singaporen GP:n kolmannet vapaat harjoitukset olivat loppuneet. Tuulenvire teki kosteasta kelistä miellyttävän. Hintsa oli kuitenkin tukahtua kiukkuunsa, ja hänen päässään kohisi.

Aiemmin samana päivänä Lotuksen suomalaiskuski Kimi Räikkönen oli rysäyttänyt harjoituksissa autollaan kanttikiven päältä niin rajusti, että hänen henkensä oli salpautunut. Formula ykkösissä kuskin pakarat viistävät jatkuvasti alle viiden senttimetrin päässä asfaltista, joten tilanne ei sinänsä ollut mitenkään poikkeuksellinen. Näissä hommissa aina välillä tärähtää, eikä Räikkönen ollut ajatellut asiaa aluksi sen enempää.

Harjoitusten jälkeen Räikköseen oli kuitenkin iskenyt lamauttava kipu. Tuska äityi niin kovaksi, ettei hän pystynyt edes hengittämään kunnolla. Tallin hälyttämät lääkärit olivat jo käyneet tutkimassa Räikköstä. He eivät olleet uskaltaneet ehdottaa toimenpiteitä vaan olivat ainoastaan todenneet, ettei Räik-

kösellä todennäköisesti olisi mitään asiaa alle kahden tunnin päästä alkavaan aika-ajoon.

Lopulta paikalle hälytettiin Aki Hintsaa, jonka Räikkönen oli tuntenut jo kymmenen vuotta. McLarenin lääkärin pyytämisen hoitamaan Lotuksen kuljettajaa oli viimeinen keino. Formula ykkösten äärimmäisen kilpailullisessa maailmassa toisen tallin edustajan kutsuminen apuun oli poikkeuksellinen ratkaisu. Kollegoidensa tavoin Hintsaa totesi Räikkösen tilanteen vaikeuden.

– On pakko puuduttaa, mutta paikka on hankala. En voi lupata, että se auttaa, Hintsaa sanoi.

Räikkönen tiesi, että ilman puudutusta hänen viikonloppunsa olisi ohi, ja antoi luvan. Tuskat olivat valtavat.

– Tee ihan mitä tahansa.

Hintsaa puudutti Räikkösen selän ja antoi hänelle särkylääkettä. Enempää ei ollut tehtävissä. Aika-ajon alettua Hintsaa oli seissyt tutulla paikallaan McLarenin autotallissa ja pannut tyytyväisenä merkille, että musta Lotus numero seitsemän oli kurvannut radalle. Räikkösen sijoitus oli lopulta vaisu kolmas-toista, mutta hän pääsi sentään mukaan kisaan.

Aika-ajon jälkeen Hintsaa huomasi puhelimestaan, että jokin oli vialla. Häntä oli yritetty tavoitella epätavallisen paljon. McLarenin tekninen johtaja Sam Michael tarttui Hintsaa hihasta.

– Aki, annoitko Kimille jotain lääkettä tänään?

– Annoin, koska...

– Teitkö jotain muuta?

– Puudutin Kimin selän.

– Martin on vihainen. Hän ei tykännyt siitä, että autoit Kimiä.

Hintsan kierroslukumittari löi punaiselle.

– Anna olla, Sam. Jos Martinilla on jotain asiaa, niin puhun suoraan hänelle, Hintsaa sanoi ja oli jo kesken lauseen liikkeellä.

Tallipäällikkö Martin Whitmarsh löytyi insinöörien huoneesta.

- Martin, onko sinulla hetki aikaa?
- Ei nyt, meillä on palaveri.
- No sitten puhutaan tässä!

Parikymmentä McLarenin insinööriä tuijotti Hintsaa hölmistyneenä. Whitmarsh nousi tuoliltaan ja ohjasi Hintsan viereiseen huoneeseen. Tavallisesti pitkäpuheinen Whitmarsh ei tässä palaverissa saanut suunvuoroa. Äänessä oli Hintsaa.

– Martin, sinä et voi tulla sanelemaan, ketä minä saan hoitaa ja ketä en! Miten minä voisin lääkärinä jättää auttamatta ihmistä, jolla on hirveät kivut? Sano, Martin!

– Kimi on kilpailevan tallin kuski!

– Jos se on sinulle ongelma, on parasta, että annat minulle potkut nyt, koska teen kyllä saman uudestaan! Minä olen lääkäri, ja minun tehtäväni on auttaa ihmisiä. Sillä ei ole mitään merkitystä, minkä värinen paita kenelläkin on päällä!

Ennen kuin Whitmarsh ehti väliin, Hintsaa jatkoi:

– Vaikka me olisimme joskus eri leireissä tai vihamiehiä, hoidaisin silti sinuakin vastaavassa tilanteessa.

Varikon pidetyimpiin miehiin lukeutuva Whitmarsh oli hämillään. Hän ei ollut koskaan nähnyt Hintsaa näin määrätietoisena. He olivat ystäviä, eivät läheskään aina samaa mieltä asioista, mutta ystäviä, jotka kunnioittivat toisiaan. Whitmarsh arvosti Hintsan tapaa sanoa mielipiteensä silloinkin, kun oli eri mieltä. Hintsaa puolestaan koki Whitmarshin olevan niitä harvoja, jotka sen kestivät.

Whitmarsh laski kätensä tiimensä lääkärin olkapäälle, katsoi häntä silmiin ja nyökkäsi. Sanoja ei tarvittu. Sopa ja ystävyyttä säilyivät siitäkin huolimatta, että Hintsan puuduttama Räikkönen ajoi seuraavana päivänä kolmannestatoista lähtöruudusta kolmanneksi, neljä sijaa McLarenin Jenson Buttonin

ja viisi sijaa tämän tallikaverin Sergio Pérezin edelle. Yhteentotto sinetöi kuitenkin Hintsan päätöksen – oli tullut aika jättää F1-varikot.

Hintsan työt tallin mukana matkustavana lääkärinä jatkuivat enää noin kaksi kuukautta, kaksi kisaa pidempään kuin Kimi Räikkösen Lotus-pesti, joka päättyi selkäleikkaukseen kesken kauden. Sitä ei tiennyt vielä kukaan. Eikä sitäkään, että Martin Whitmarshin tallipäällikkyyys kestäisi enää kuusi osakilpailua.

Jälkeenpäin Hintsa on ajatellut, että Whitmarshkin saattoi aavistaa, mitä tuleman pitää. Hän oli usein tuuminut, ettei tiedä, kauanko jatkaa – tai saa jatkaa – tallipäällikkönä.

Singaporessa oli jo selvää, että sitten vuoden 1980 perinteikäs brittitalli McLaren oli matkalla kohti ensimmäistä kauttaan ilman yhtään sijoitusta kolmen parhaan joukossa. McLarenin pääjohtaja Ron Dennis ei ollut tyytyväinen tallin tilanteeseen. Dennis oli itse johtanut tallia kahdenkymmenen kahdeksan vuoden ajan, aina vuoteen 2009 asti, jolloin hän virallisesti vetäytyi tallipäällikön tehtävistä ja ryhtyi koko McLaren-ryhmän pääjohtajaksi. Dennis oli tehnyt McLarenista F1-maailman kestomenestyjän. Talli oli yhtä kuin Ron Dennis. Se asia ei ollut muuttunut mitenkään, vaikka hän oli vetäytynyt näkyvästä roolista tallin toiminnassa. McLarenin menestys oli hänelle sydämen asia, ja tappion vuodet olivat olleet vaikeita niellä. Hänen mielestään Whitmarsh oli tehnyt vääriä valintoja.

Esimerkiksi kauden 2008 jälkeen Martin Whitmarsh oli joutunut kovan paineen alle vaatiessaan Heikki Kovalaisen sopimuksen jatkamista vaisun ensimmäisen vuoden jälkeen. Hän sai tahtonsa läpi, mutta suomalaisen toinen kausi tallissa oli surkea. Olisi ollut sivuseikka, jos talli olisi Whitmarshin kaudella muuten menestynyt, mutta McLaren oli kunniakkaista perinteistään ja isoista resursseistaan huolimatta alisuorittanut.

Ron Dennisin kahdenkymmenen kahdeksan vuoden tallipäällikkyyden aikana McLaren oli voittanut kaksitoista kuljettajien ja kahdeksan valmistajien maailmanmestaruutta. Tuona aikana ajetuista 461 kilpailusta McLaren voitti peräti 138. Whitmarshin melko lyhyeksi jääneen tallipäällikkyyden aikana mestaruuksia ei tullut sen paremmin kuskien kuin valmistajienkaan puolella. Ainoastaan kaudella 2010 toinen McLarenin kuljettajista lähti kauden päätösosakilpailuun tilanteessa, jossa hänellä oli vielä mahdollisuus mestaruuteen. Voitettujen kilpailuiden prosentti Whitmarshin aikakaudella oli kaksikymmentäyksi, kun taas Dennisin aikana se oli ollut kolmekymmentä.

Nyt Whitmarsh oli tilanteessa, jossa hänen valitsemansa nuori kuski Sergio Pérez oli saamassa potkut ja sopimusta tarjottiin tanskalaistulokkaalle Kevin Magnussenille, Ron Dennisin valitsemalle nuorelle lupaukselle. Julkisuudessa puhuttiin luottamuspulasta ja Whitmarshin lähtölaskennasta, joka tosiasiassa oli alkanut jo paljon aiemmin. Dennis oli päättänyt tulla takaisin ja vaihtaa ensi töikseen toisen tallin kuljettajista.

Ron Dennisin Formula ykkösiin liittyvää osaamista ja ymmärrystä oli vaikea kiistää. Nyt hän oli päätenyt tulokseen, että tallilla olisi paremmat mahdollisuudet menestyä Magnussenin kuin Pérezin kanssa. Hintsan oli samaa mieltä. Kysyttäessä hän oli myös kertonut näkemyksensä – olihan merkittävä osa hänen työstään arvioida kuljettajien fyysisiä ja henkisiä valmiuksia ja motivaatiota. Hintsan mielestä McLarenilla oli kaksi kuskea, jotka kyllä osallistuivat MM-sarjaan mutta eivät pohjimiltaan olleet siellä voittaakseen. Molemmat olivat erinomaisia kuljettajia, mutta MM-sarjassa oli monta suurin piirtein yhtä lajakasta urheilijaa, joiden voitonjano oli kovempi.

Magnussenin Hintsan tunsu jo kolmen vuoden ajalta. Whitmarsh oli vuonna 2010 luvannut tanskalaiselle testipäivän McLarenilla – Hintsan mielestä palveluksena Kevinin isälle, tallin

entiselle kuskille Jan Magnussenille. Hints ei uskonut Whitmarshin todella haluavan Magnussenia talliinsa, vaikka hän kohteliaasti kannustikin nuorukaista urallaan eteenpäin ja yritti auttaa tanskalaista pääsemään muihin tiimeihin. Varovaisuus oli ymmärrettävää. Nuoren kuljettajan menestys oli ollut alemmissa luokissa vaatimatonta.

Osa Hintsan tehtävää oli arvioida McLarenille tarjolla olevien nuorten kuljettajien mahdollisuuksia menestyä Formula ykköissä. Hints ei ymmärtänyt ajolinjoista tai jarrutuspaikoista mitään mutta oli aistinut tanskalaisessa harvinaista määrätietoisuutta ja vahvaa sitoutumishalua. Nuori mies oli Hintsan mielestä henkisesti yllättävän valmis ja poikkeuksellisen kypsä urheilija. Epätavallista oli hänen asenteensa. Useimmille nuorille kuskeille jo Lontoon lähellä sijaitsevaan Wokingiin McLarenin päämajaan saapuminen olisi riittänyt saamaan polvet veteläksi. Technology Centerin puitteet tuovat mieleen Pentagonin tai avaruusaseman ennemmin kuin kilpatallin toimitilat. Viiden tekojärven kupeeseen viidensadantuhannen neliömetrin alueelle rakennettu futuristinen luomus kätkee sisäänsä McLarenin katu- ja kilpa-autojen rakentamiseen tarvittavat tilat, tuhansien ihmisten työpisteet sekä muun muassa 150 metriä pitkän tuulitunnelin ja huippumodernin F1-simulaattorin. Yleensä Wokingissa ensi kertaa vierailevilla sanat juuttuvat kurkkuun.

Hintsan toimistoon kävellyt tanskalainen ei kuitenkaan ollut moksiskaan. Hän ei edes hymyillyt. Häntä pelotti, mutta syynä eivät olleet puitteet. Hints tivasi Magnussenilta, oliko hän aivan varma, että F1 olisi hänelle oikea paikka. Ja McLaren? Entä millä eväillä? Magnussenin alempien formulaluokkien tulokset eivät olleet vielä kovin vakuuttavia.

Hints piti nuoren miehen asenteesta ja määrätietoisuudesta. Magnussen esitti ensin selkeän analyysin siihenastisesta menestyksen puutteesta ja ilmoitti sen jälkeen ylskantaan, että

hänen elämänsä päätavoite on Formula ykkösten maailmanmestaruuden voittaminen McLarenilla.

– Jos en ole siihen tarpeeksi hyvä, en ansaitse olla Formula ykkösissä ollenkaan, Magnussen lateli.

Hintsa ehdotti Magnussenin ottamista McLarenin junioriohjelmaan, ja Magnussenin kanssa ryhdyttiin tekemään töitä. Simon Reynolds, McLarenin juniorien kehitysohjelman valmentaja, piti Hintsan hyvin informoituna Magnussenin kehityksestä. Muutoksia tehtiin niin ravintoon, tanskalaisen biomekaniikkaan liittyviin seikkoihin kuin fyysiseen harjoitteluun.

Kolmen vuoden yhteistyön aikana Magnussenia kouluttiin fyysisiltä ja psyykkisiltä ominaisuuksiltaan koko ajan lähemmäs F1:n vaatimuksia. Lopulta Hintsa totesi Magnussenin olevan niin valmis kohtaamaan Formula ykkösten haasteet kuin tulokas vain voi olla. Kun tanskalainen voitti Formula Renault-sarjan mestaruuden, Hintsan oli helppo antaa suosituksensa Dennisille. Magnussen sai sopimuksen ja Pérez lähtöpassin.

Pérezin tavoin Magnussen joutui tulokkaana vaikeimpaan mahdolliseen paikkaan. Auto oli huono, ja loistavan avauskisan jälkeen Magnussen hiipui parrasvalojen ulkopuolelle yhdessä koko tallin kanssa. Fernando Alonson siirrettyä McLarenille Magnussen joutui ottamaan vastaan testikuljettajan paikan tavoitteenaan palata kilpajoukkueeksi vuonna 2016. Se ei kuitenkaan onnistunut McLarenilla, vaan tanskalainen vaihtoi ensin Renaultille ja sen jälkeen vuonna 2017 Haasille, jossa hänen F1-uransa myös päättyi kauden 2024 jälkeen. Hänen uransa avauskilpailun kakkossija jäi lopulta 186 kilpailun mittaisen uran parhaaksi sijoitukseksi. Kevin Magnussenista ei koskaan tullut maailmanmestaria, mutta Hintsan kyky nähdä urheilijan henkinen potentiaali oli kuitenkin tehnyt Dennisiin vaikutuksen jo aiemmin. Edellinen Hintsan vahvasti suosittelema kuljettaja oli nimeltään Lewis Hamilton. Hamiltonista oli aikoinaan ollut ais-

tittavissa sama määritietoisuus kuin Magnussenista, halu tarvittaessa mennä vaikka läpi harmaan kiven. Hintsan oli tiennyt Hamiltonin olevan valmis formula ykkösiin jo hänen mestaruuteen päättäneen GP2-kautensa aikana vuonna 2006.

Vuotta aiemmin samassa sarjassa viimeisessä kisassa mestaruuden Nico Rosbergille hävinnyt Heikki Kovalainen debytoi F1-kisakuskina samaan aikaan Hamiltonin kanssa. Kovalainen ei ollut Hintsan asiakas, mutta miehet tunsivat toisensa. Kovalainen oli äärettömän lahjakas kuski, jolle oli syytä povata menestyksestä uraa, mutta toisin kuin Hamilton hän ei ollut Hintsan mielestä valmis.

Hintsan paljasti näkemyksensä yksityisessä keskustelussamme Hamiltonin ja Kovalaisen uran ensimmäisen F1-kilpailun alla Melbournissa vuonna 2007. Hintsan mielestä Kovalaisen kehonkieli ja pälyilevä katse paljastivat epävarmuuden. Kovalainen ei ollut hänen mielestään henkisesti kypsä ottamaan Fernando Alonson paikkaa Renaultilla. Hintsan oli Australiassa näkemyksensä kanssa yksin mutta oikeassa. Kovalainen ajoi urallaan 111 kilpailua ja voitti niistä yhden. Lewis Hamilton sen sijaan on voittanut kevääseen 2025 mennessä seitsemän maailmanmestaruutta ja yli 100 kilpailua. Monet pitävät häntä jopa kaikkien aikojen parhaana F1-kuskina.

Hintsan oli ensimmäisten joukossa, joille Hamilton soitti toisen mestaruutensa ratkettua Abu Dhabissa vuonna 2014. Tunneikkaan puhelun viesti oli selvä: ilman Hintsan apua hän ei olisi tuplamestari.

Hamiltonkin oli Dennisin valinta, mutta Hintsan näkemyksellä oli arvoa. Miesten välille oli syntynyt syvä luottamus. Se juonsi juurensa kahdentoista vuoden takaa, Kimi Räikkösen ensimmäiseltä kaudelta McLarenilla.

» MENESTYS ON HYVINVOINNIN SIVUTUOTE. »

10 -vuotisjuhlapainos, jota on täydennetty muun muassa tuoreimmalla tutkimustiedolla, uudella sisällöllä sekä pääsyllä QR-koodin kautta Hintsan Performancen huippuluokkasiin harjoitusmateriaaleihin.

Aki Hintsan – Voittamisen anatomia on ainutlaatuinen tarina F1-maailman huipulta, jossa lääkäri Aki Hintsan opasti vuosien ajan kuljettajia matkalla menestykseen mutta ennen kaikkea kohti henkistä ja fyysistä hyvinvointia. Kansainväliset huippujohtajat ovat sittemmin ottaneet Hintsan opit käyttöönsä, ja tämä kirja tuo niiden perusteet kaikkien ulottuville.

AKI HINTSA (1958–2016) työskenteli ennalta ehkäisevään terveydenhuoltoon erikoistuneena lääkärinä ja toimi yksitoista vuotta Formula 1:ssä varikkolääkärinä ja valmentajana. Myöhemmin hän perusti erikoisklinikan ja valmennusyrityksen Hintsan Performancen, jonka tavoitteena on parantaa kokonaisvaltaisella ja yksilöllisellä tavalla asiakkaidensa henkistä ja fyysistä suorituskkyä sekä elämänlaatua.

OSKARI SAARI (s. 1975) on toimittaja, tuottaja ja tietokirjailija. Hänen kirjansa *Aki Hintsan – Voittamisen anatomia* on yksi 2000-luvun myydyimpiä suomalaisia kirjoja.

