

Will Buxton

MOJA NAJVÄČŠIA PREHRA

**Vzostupy a pády
najslávnejších hrdinov
motošportu**

Z angličtiny preložil
Tomáš Mrva

m a m
m a š

WILL BUXTON

Motoristický novinár, komentátor a moderátor Will Buxton si veľkú časť posledných dvadsiatich rokov mohol užívať vzácny luxus – premeniť svoju veľkú životnú vášeň na niečo, čo pripomína prácu.

Prvú veľkú príležitosť dostal, keď v roku 2001 písal pre portál *GrandPrix.com*. Potom sa v roku 2002 stal redaktorom časopisu *Official Formula 1 Magazine* na plný úväzok. Po zániku tohto periodika v roku 2004 Buxton s karavanom obchádzal európske preteky Formuly 1. Jeho reportáže si všimla nová séria GP2 a na nasledujúce tri roky sa stal jej riaditeľom komunikácie.

V roku 2008 sa vrátil k písaniu o Formule 1 ako šéfredaktor časopisu *GPWeek*. Zároveň urobil aj prvé komentátorské kroky. Svojím štýlom a zanietením si prebil cestu do americkej televíznej stanice *SPEED*. Stal sa jej reportérom v boxovej uličke Formuly 1. V roku 2013, po zmene držiteľa vysielacích práv, prešiel do stanice *NBC*. V roku 2018 sa stal prvým moderátorom Formuly 1 pre digitálne platformy. Tým sa kruh uzavrel a Will sa vrátil k práci pre oficiálnu platformu rodiny Formuly 1. V tom istom roku pokrýval svoje 200. preteky Formuly 1 a 500. preteky v kariére.

Buxton žije v anglickom grófstve Oxfordshire so svojou manželkou Victoriou. Toto je jeho prvá kniha.

GIUSEPPE CAMUNCOLI

Jeden z najuznávanejších umelcov v oblasti moderného komiksového dizajnu Giuseppe Camuncoli, prezývaný Cammo, je známy svojím temným, hlbavým štýlom, ktorý z neho urobil stálicu vydavateľstiev Vertigo, DC a Marvel.

Svoju kariéru začal ponúkaním svojich diel na veľtrhoch. Prvý raz prerazil vo Vertigu. Čoskoro si jeho talent všimlo vydavateľstvo DC Comics a ponúklo mu prácu na seriáloch *Swamp Thing* (*Bažináč*) a *Hellblazer*, vďaka ktorým si získal meno.

Najviac sa však preslávil prácou pre Marvel, pre ktorý nakreslil knihy ako *Wolverine*, *Spider-Man* či *Darth Vader*.

Cammo je hrdý Talian a žije pol hodiny od továrne tímu Formuly 1 Ferrari v Maranelle.

OBSAH

ÚVOD 13

ALAIN PROST	19
ALEX ZANARDI	33
ARI VATANEN	55
BOBBY UNSER	77
CARLOS SAINZ	93
DAMON HILL	105
DARIO FRANCHITTI	123
DEREK BELL	143
EMANUELE PIRRO	163
EMERSON FITTIPALDI	183
FELIPE MASSA	195
JACKIE STEWART	209
JEFF GORDON	225
JIMMIE JOHNSON	241
MARIO ANDRETTI	255
MIKA HÄKKINEN	275
NIKI LAUDA	287
RICK MEARS	299
SÉBASTIEN LOEB	323
TOM KRISTENSEN	337

POĎAKOVANIE 353

ÚVOD

Táto kniha nikdy nemala vyzerat' takto. Pôvodne som dúfal, že napíšem dobrý príbeh, a netušil som, že z toho vznikne niečo tak diametrálne odlišné od prvotnej predstavy. Ak však mám byť úprimný, práve to ma na nej najviac bavilo. Ani sa mi nesnívalo, že sa mi počas písania otvorí toľko dverí a objavím toľko neprebádaných ciest. Zároveň mi to umožnilo postaviť sa zoči-voči tým častiam môjho ja, o ktorých som doteraz netušil, že ich potrebujem, alebo som sa nad tými zákutiami neodvážil uvažovať.

Pôvodná myšlienka vznikla v lietadle. Bola jednou zo stoviek, ktoré mi skrsli počas roka sledovania toho nádherného bláznovstva, ktoré mám to šťastie nazývať prácou. Stalo sa to na polceste cez Atlantik, smerom na Barbados, kam som si uprostred sezóny letel odpočinúť s mojou vtedy ešte len priateľkou Victoriou.

Keď som zistil, že som už videl všetky ponúkané filmy a že všetky seriály, do ktorých som sa ešte neponoril, sa začínajú piatou časťou druhej série (prečo to aerolínie robia?), prepracoval som sa do zložky skrytých pokladov s názvom Dokumentárne filmy. Tam som objavil skvost menom *24 Hour War* (24-hodinová vojna).

Príbeh súbojov Fordu a Ferrari v Le Mans v 60. rokoch si získal moju nepretržitú pozornosť od prvej po poslednú 99. minútu. Prežívanie ságy opakovaných neúspechov a nezlomnosti Fordu na okruhu Circuit de la Sarthe mi pripomenulo starú pravdu, že najlepšie príbehy v našom športe neprinášajú víťazstvá, ale prehry. Takto sa rodia skutoční veľikáni. Zdvihnúť sa, oprášiť sa a začať odznova. Vrátiť sa silnejší. O tom je motoristický šport... A po pravde, o tom je každý šport.

V hlave sa mi zrodil koncept rozhovorov s jazdcami o najhoršom momente v ich pretekárskej kariére; o chvíli, keď sa im to

vymklo z rúk; o dokonalom víkende, keď všetko išlo ako po masle, až kým ich pár metrov pred cieľom neopustilo šťastie; o pretekoch, ktoré im zlomili srdce.

S nápadom som sa zveril niekoľkým pretekárom. Páčil sa im. Všetci mi vedeli presne povedať nielen preteky, ale aj konkrétnu chvíľu, keď sa pretekárski bohovia rozhodli zničiť im dokonalý okamih.

Jednému z nich, ktorého veľmi obdivujem, sa to však ani trochu nepáčilo.

„Obávam sa, že by som vyznel nevďačne a plný sebaľútsosti. Ach, ja chudák, prehral som preteky, bola to najhoršia vec v živote, bla-bla-bla. Pozri, myslím si, že základná myšlienka je dobrá a rád by som sa do toho nejakým spôsobom zapojil. Podľa mňa však zameranie nie je úplne namieste.“

Späť na štart, ale len nakrátko.

Na ďalší deň som mal dohodnutý prvý rozhovor. S Nikim Laudom. Niki vedel byť pre novinára náročný respondent. Nepotreboval poskytovať rozhovory a ani ich nedával obzvlášť rád. Ak si predsa len našiel čas na rozhovor, museli ste si dať sakra záležať, aby išlo o niečo dôležité.

Keďže bolo príliš neskoro, aby som nejak zásadne zmenil koncept a smerovanie knihy, išiel som sa s každým, na koho som si v padoku Formuly 1 spomenul, porozprávať o Nikiho kariére. O jeho vzostupoch aj pádoch. Nielen o *tej** nehode. O všetkom.

Keď už som bol na ceste k nemu s diktafónom v ruke a našponovanými nervami, udičku mi hodil istý novinár, ktorý Nikiho poznal veľmi dlho.

„Vieš čo, možno to vôbec nemusí byť o pretekárskej kariére.“

„Čo máš na mysli?“

„Vieš, že mu spadlo lietadlo, keď viedol Lauda Air. Všetci zahynuli. Nikdy som ho nevidel tak na dne. Možno o tom nebude chcieť hovoriť, ale zasiahlo ho to viac než akákoľvek prehra v pretekoch.“

Prišiel som do pohostinského zariadenia Mercedesu a sadol si naproti trojnásobnému majstrovi sveta Formuly 1. Na hlave mal

* Buxton odkazuje na hrozivú nehodu Nikiho Laudu počas Veľkej ceny Nemecka v roku 1976. Nehodu, ktorú Lauda zázrakom prežil, ale následky popálenín a zranení si niesol po celý zvyšok svojho života (pozn. red.).

ÚVOD

červenú šiltovku, jazvy a rany z nehody v roku 1976 boli stále neprehliadnuteľné. Odpil si z vody a pozrel sa na mňa.

„Dobre, o čom sa budeme zhovárať?“ spýtal sa svojím trhaným, drsným, chrapľavým a predsa vysoko posadeným hlasom s rakúskym prízvukom. Poškodenie hrdla a pľúc z tej desivej nehody sa stále prejavovalo na každom jeho nádychu.

Vysvetlil som mu zámer svojej knihy a povedal som mu, že som sa rozprával s ostatnými novinármi a priateľmi, aby sme sa pokúsili zistiť, čo by mohol byť ten moment, ktorý mu zlomil srdce. Možno Monza v roku 1976, návrat do Ferrari po nehode a zistenie, že tím má zaňho náhradu. Možno zhoršenie vzťahu s tímom v nasledujúcom roku.

Potom som sa však priznal, že som tiež počul, ako ho zasiahlo letecké nešťastie.

„Nuž... oboje boli riadne nahovno!“ oznámil svojím typickým vecným štýlom bez zbytočných okolkov. „Môžeme sa porozprávať o oboch, ak chcete. Je to vaša kniha.“

„Čo vás zasiahlo najviac?“ spýtal som sa a okamžite som mal pocit, že som necitlivý a ešte aj idiot.

„Havária lietadla. Nepochybne.“

„Boli by ste ochotný sa o tom rozprávať?“

A tak sa to začalo.

Vtedy a tam som sa rozhodol, že aj keď sú mojimi respondentmi automobiloví pretekári, nebudem sa usilovať obmedziť túto zbierku príbehov len na pretekanie. Musí to byť o ich útrapách, o chvíľach na dne, nech už to bolo čokoľvek a nech už to malo akýkoľvek dôvod.

Motoristický šport existuje vo zvláštnej bubline, kde akoby nič nie je skutočné. Občas niečo v tomto svete ostro upozorní na realitu. Inokedy skutočný život a skutočný svet predbehnú sebecké naháňanie slávy, ktorú verejnosť považuje za stredobod ich záujmu. Toto ma zaujímalo. Tieto príbehy reality života v surreálnom svete. Chvilie jasnozrivosti, ktoré vznikli uprostred šialenstva a niekedy napriek nemu.

Budem sa rozprávať s veľikánmi v snahe objaviť ich najťažšiu chvíľu. Ten jediný moment ich života, keď naozaj nevedeli, čo si majú počať. Nech už sa týkal športu, alebo nie, chcel som ukázať,

že pod kombinézami a prilbami a za hrdinstvom na trati sú títo novodobí gladiátori omylní a krehkí.

Že sú z mäsa a kostí.

Ľudskí.

Skutoční.

Je to tvár pretekára, ktorú vidíme zriedka. V zápale boja je akýkoľvek prejav slabosti potenciálnou príležitosťou pre súpera, aby ju využil vo svoj prospech. Len málo športov si vyžaduje takú neúprosnú telesnú, duševnú a emocionálnu silu, aká je potrebná v motošporte. Často to ide na úkor všetkého ostatného. Trpia tým medziludské vzťahy. V tomto svete, kde nič nie je skutočné, je prvoradá sebecko.

A predsa ľudia, ktorí hrajú túto hru, cítia bolesť rovnako ako vy a ja. Zápasia so životom, so svojimi rozhodnutiami a vlastnými chybami. Len to nemôžu prejaviť.

Pozera sa dopredu, priezor zavretý, pravá noha tlačí na plyn. Pokračuje v jazde. Všetko ostatné počká na neskôr.

V čase, keď sa azda prvý raz hovorí o tom, že je v poriadku trápiť sa a priznať, keď nezvládame nepriazeň osudu, začínajú tieto príbehy silnejšie rezonovať. Moji respondenti sa mi čoraz častejšie úplne otvorili. Nikdy by som nečakal, že z nich bude sršať taká úprimnosť. Veľkí svetoví šampióni, muži, ktorých som vždy vnímal ako nepremožitelných mačov a symboly mužnosti, uľavovali svojim dušiam.

Moji hrdinovia boli v slzách.

Všetci pochybujeme. Všetci bojujeme o svoje miesto pod slnkom. Prijatie samých seba môže byť najtvrdšou lekciami v živote, v ktorom nemáme inú možnosť, než sa vybrať na cestu bez mapy alebo jasného smerovania. Neexistuje zreteľný cieľ ani termín dokončenia. Nemáme záruku, že nájdeme pokoj v duši, po ktorom všetci túžime ako po dobrom živote s pevnými základmi.

Niektorí z nás s tým zápasia denne. Pre niektorých sú otázky, očakávania a dusivá hmla neistoty až príliš ťažké. Ťarcha sveta, ktorý od nás očakáva, že budeme silní, sa zdá byť príťažlivým bremenom.

Ak by som vám však mohol ukázať, že títo zbožňovaní športoví hrdinovia vedia byť otvorení, úprimní a pravdiví, azda by to mohlo

ÚVOD

pomôcť tým, ktorí sa trápia najviac, získať nadhľad a rovnováhu. Vidieť, že jedine pádom na najhlbšie dno dokázali tieto legendy najst' silu odraziť sa, znovu sa zdvihnúť a dosiahnuť najvyšší vrchol.

Vidieť, že v konečnom dôsledku sloboda spočíva v krehkosti a zlyhaní.

Nasledujú teda rozhovory, ktoré som mal to šťastie viesť s podľa mňa najväčšími žijúcimi jazdcami Formuly 1, IndyCar, NASCAR, vytrvalostných pretekov či rely. Dúfam, že niektoré z ich príbehov vo vás zarezonujú. Niektoré možno nie. Skutočne však verím, že každý z nás niekde na týchto stránkach nájde niečo, čo ho privedie bližšie k pochopeniu skutočných ľudí pod priezormi pretekárskych prilieb, ale aj k pochopeniu seba samých.

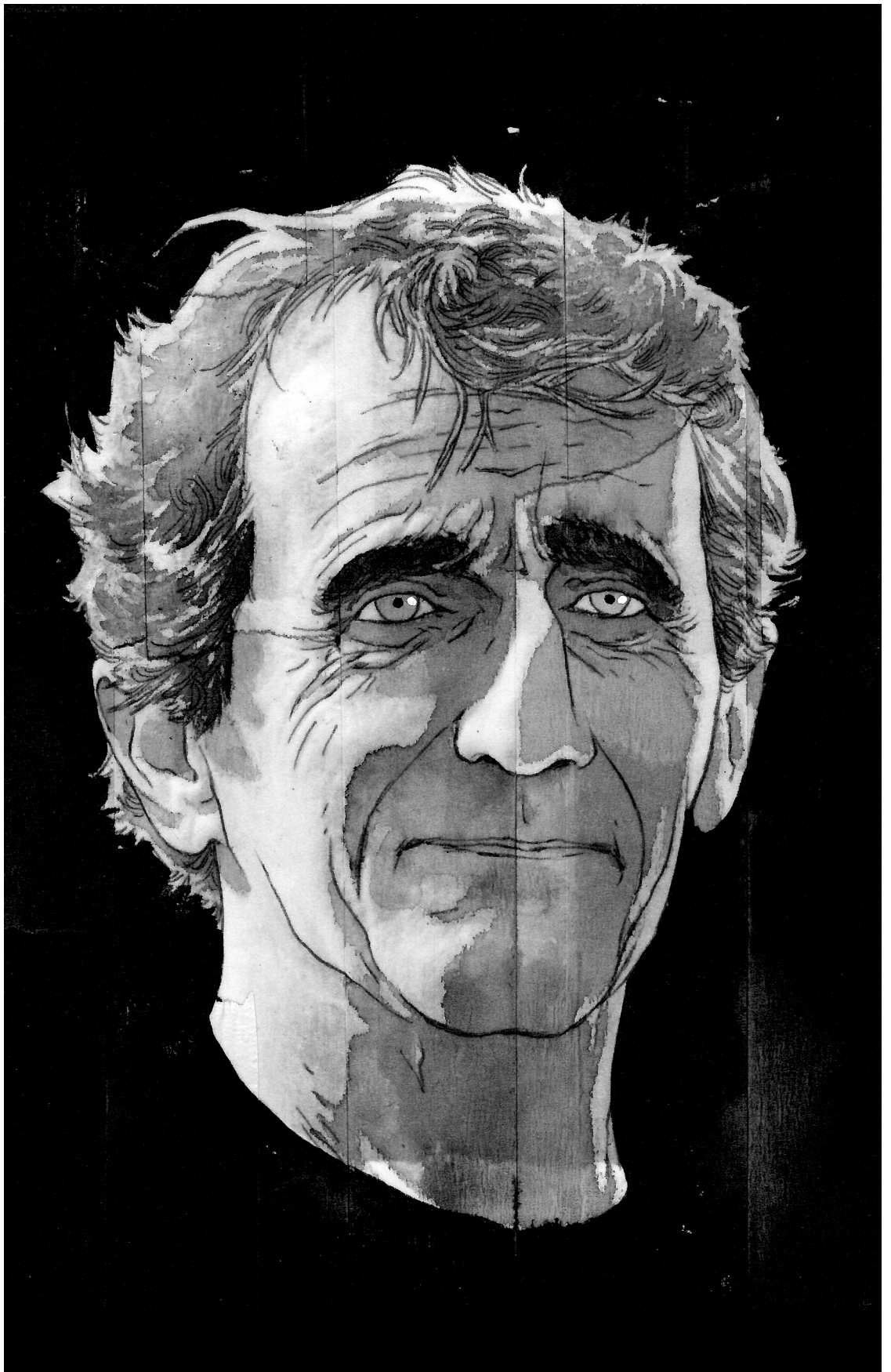
Rozhodol som sa, že jednotlivé kapitoly nenapíšem ako samostatné články. Ani sa nepokúsim pridať svoje vlastné vysvetlenia k slovám svojich respondentov. Na nasledujúcich stranách sa nachádzajú konverzácie, ktoré som prepísal tak, ako sa odvíjali. Gramatiku a štylistiku som ponechal nedokonalú v nádeji, že pri čítaní slov pretekárov budete počuť ich hlas.

Sú to ich príbehy. Ich slová. Ich pravda.

Pozývam vás, aby ste sa stali tretím hosťom pri stole a boli súčasťou nášho rozhovoru. Aby ste si vytvorili vlastné závery a vzali si z ich príbehov svoje ponaučenia.

Zistíte, že v pretekoch aj v živote sa naše najväčšie triumfy môžu zrodiť z našich najväčších prehier.

ALAIN PROST



„Som automobilový pretekár a pilot Formuly 1, ktorý urobí presne to, čo sám chce. Ak to akceptuješ, nastúpim naspäť do auta. Ak mi povieš, že to neakceptuješ, pôjdem domov.“

Alain Prost je jeden z najúspešnejších jazdcov v histórii Formuly 1. Má ohromujúcu štatistiku: 51 víťazstiev z 200 pretekov v kariére. Vyhrál teda každé štvrté preteky. Štyrikrát ho korunovali majstrom sveta. V tom čase mal viac titulov len veľký Juan Manuel Fangio. Okrem toho bol štyrikrát vicemajstrom sveta. Na stupne víťazov vystúpil 106-krát, čiže vo viac ako polovici veľkých cien, ktorých sa zúčastnil.

Narodil sa vo francúzskom meste Lorette v roku 1955. K pretekaniu sa dostal pomerne neskoro. Na motokárach začal jazdiť ako štrnásťročný. Už o desaťročie neskôr – s podporou francúzskeho ropného giganta Elf – bol považovaný za najväčšiu nádej juniorských formulových šampionátov, takže ponuka na posun do Formuly 1 bola len formalitou. Ako 25-ročný debutoval v roku 1980 v slávnom tíme McLaren. Hneď pri premiére bodoval.

Pre svoj dôkladný a intelektuálny prístup k pretekaniu si vyslúžil prezývku Profesor, ale jeho silná vôľa a sebecká cieľavedomosť z neho urobili rozporuplnú postavu. Vyhodili ho z Renaultu aj Ferrari po tom, čo verejne kritizoval tím aj auto. Vybudoval si blízky vzťah s kontroverzným Jeanom-Mariem Balestrem, prezidentom riadiaceho orgánu Formuly 1. Niektorí si preto mysleli, že u tvorcov pravidiel mal protekciu. Do dejín motošportu sa zapísal dnes už legendárnou rivalitou s veľmi obľúbeným Brazílčanom Ayrtonom Sennom. Ich výbušný vzťah definoval celú generáciu automobilového športu a dnes je vnímaný ako jeden z najbúrlivejších a najnapätejších športových konfliktov všetkých čias.