

Will Buxton

MOJE NEJVĚTŠÍ PROHRA

**Vzestupy a pády
nejslavnějších hrdinů
motosportu**

Překlad
František Prokop

m a m
m a š

WILL BUXTON

Motoristický novinář, komentátor a moderátor Will Buxton si velkou část posledních dvaceti let mohl užívat vzácný luxus – přeměnit svoji velkou životní vášeň na něco, co připomíná práci.

První velkou příležitost dostal, když v roce 2001 psal pro portál *GrandPrix.com*. Potom se v roce 2002 stal redaktorem časopisu *Official Formule 1 Magazine* na plný úvazek. Po zániku tohoto periodika v roce 2004 Buxton s karavanem objížděl evropské závody Formule 1. Jeho reportáží si všimla nová série GP2 a v následujících třech letech se stal jejím ředitelem komunikace.

V roce 2008 se vrátil ke psaní o Formuli 1 jako šéfredaktor časopisu *GPWeek*. Zároveň udělal i první komentátorské kroky. Svým stylem a zanícením si probil cestu do americké televizní stanice *SPEED*. Stal se jejím reportérem v boxové uličce Formule 1. V roce 2013, po změně držitele vysílacích práv, přešel do stanice *NBC*. V roce 2018 se stal prvním moderátorem Formule 1 pro digitální platformy. Tím se kruh uzavřel a Will se vrátil k práci pro oficiální platformu rodiny Formule 1. V tom samém roce pokrýval svoje 200. závody Formule 1 a 500. závody v kariéře.

Buxton žije v anglickém hrabství Oxfordshire se svou manželkou Victorií. Toto je jeho první kniha.

GIUSEPPE CAMUNCOLI

Jeden z nejuznávanějších umělců v oblasti moderního komiksového designu Giuseppe Camuncoli, přezdívaný Cammo, je známý svým temným, hloubavým stylem, který z něho udělal stálíci vydavatelství Vertigo, DC a Marvel.

Svou kariéru začal nabízením svých děl na veletrzích. Poprvé prorazil ve Vertigu. Brzy si jeho talentu všimlo vydavatelství DC Comics a nabídlo mu práci na seriálech *Swamp Thing (Bažináč)* a *Hellblazer*, díky kterým si získal jméno.

Nejvíce se však proslavil prací pro Marvel, pro který nakreslil knihy jako *Wolverine*, *Spider-Man* či *Darth Vader*.

Cammo je hrdý Ital a žije půl hodiny od továrny týmu Formule 1 Ferrari v Maranellu.

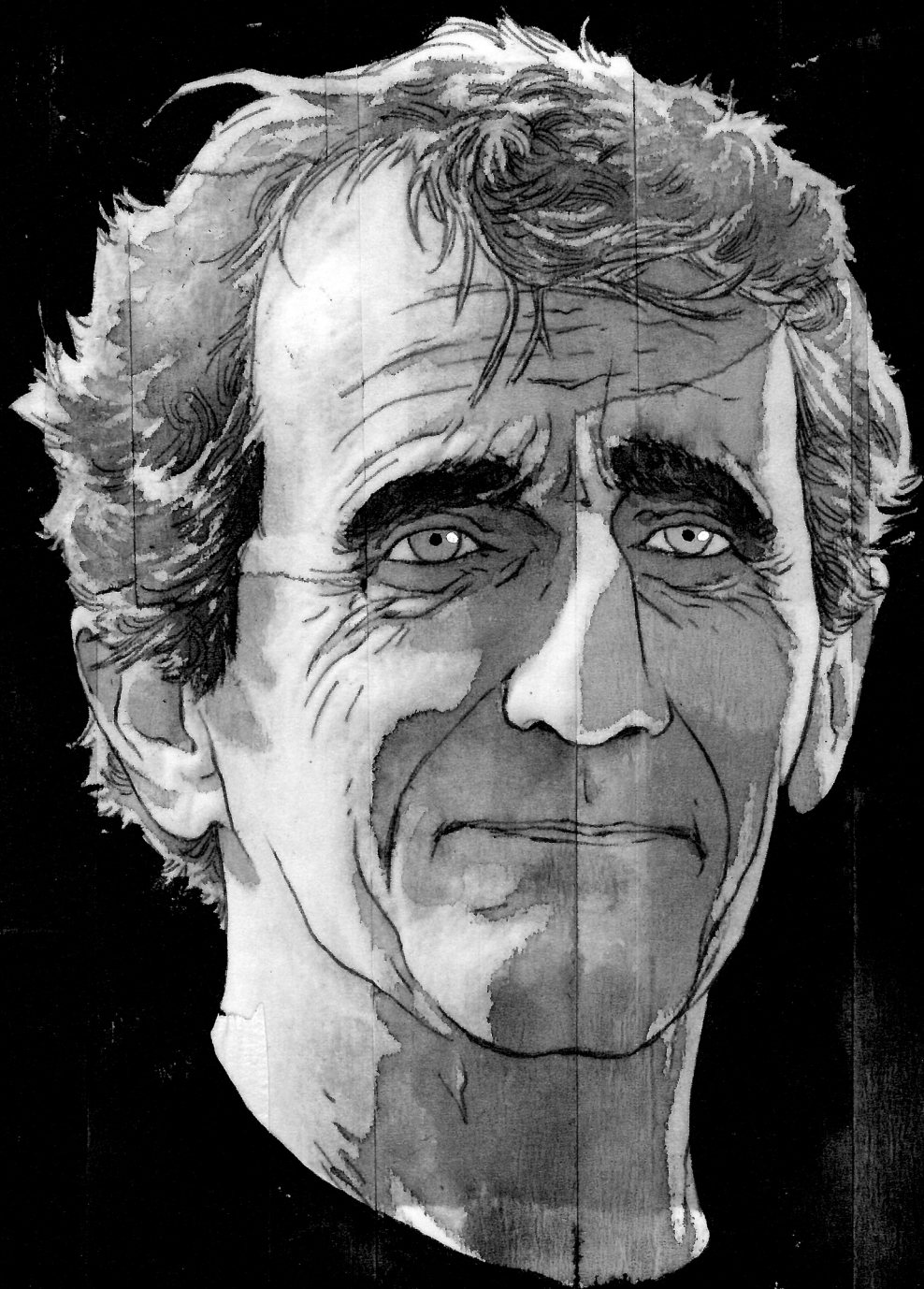
OBSAH

ÚVOD 11

ALAIN PROST	19
ALEX ZANARDI	31
ARI VATANEN	53
BOBBY UNSER	75
CARLOS SAINZ	91
DAMON HILL	103
DARIO FRANCHITTI	121
DEREK BELL	141
EMANUELE PIRRO	161
EMERSON FITTIPALDI	179
FELIPE MASSA	191
JACKIE STEWART	205
JEFF GORDON	221
JIMMIE JOHNSON	237
MARIO ANDRETTI	251
MIKA HÄKKINEN	269
NIKI LAUDA	279
RICK MEARS	291
SÉBASTIEN LOEB	315
TOM KRISTENSEN	327

PODĚKOVÁNÍ 339

ALAIN PROST



„Jsem automobilový závodník a pilot Formule 1, který udělá přesně to, co sám chce. Pokud to akceptuješ, nastoupím zpět do auta. Pokud mi řekneš, že to neakceptuješ, půjdu domů.“

Alain Prost je jeden z nejúspěšnějších jezdců v historii Formule 1. Má ohromující statistiku: 51 vítězství z 200 závodů v kariéře. Vyhrál tedy každý čtvrtý závod. Čtyřikrát ho korunovali mistrem světa. V té době měl víc titulů jen velký Juan Manuel Fangio. Kromě toho byl čtyřikrát vicemistrem světa. Na stupně vítězů vystoupil 106krát, čili ve více než polovině velkých cen, kterých se zúčastnil.

Narodil se ve francouzském městě Lorette v roce 1955. K závodění se dostal poměrně pozdě. Na motokárách začal jezdit jako čtrnáctiletý. Už o desetiletí později – s podporou francouzského ropného gigantu Elf – byl považovaný za největší naději juniorských formulových šampionátů, takže nabídka na posun do Formule 1 byla jen formalitou. Jako 25letý debutoval v roce 1980 ve slavném týmu McLaren. Hned při premiéře bodoval.

Pro svůj důkladný a intelektuální přístup k závodění si vysloužil přezdívku Profesor, ale jeho silná vůle a sobecká cílevědomost z něho udělaly rozporuplnou postavu. Vyhodili ho z Renaultu i Ferrari po tom, co veřejně kritizoval tým i auto. Vybudoval si blízký vztah s kontroverzním Jeanem-Mariou Balestrem, prezidentem řídicího orgánu Formule 1. Někteří si proto mysleli, že u tvůrců pravidel měl protekci. Do dějin motosportu se zapsal dnes už legendární rivalitou s velmi oblíbeným Brazilcem Ayrtonem Sennou. Jejich výbušný vztah definoval celou generaci automobilového sportu a dnes je vnímán jako jeden z nejbouřlivějších a nejnapjatějších sportovních konfliktů všech dob.

Tento Francouz se však vždy řídil přísným morálním kompasem a křivdu si bral k srdci. Když Prost bojoval v roce 1982 o titul

mistra světa, v týmu Renault uzavřeli dohodu, podle které mu měl jeho týmový kolega René Arnoux, pokud se ocitne před ním, v zájmu získání titulu přepustit svoji pozici. Když to Arnoux na Velké ceně Francie neudělal a zvítězil, Prost byl viditelně rozzlobený. Na stupních vítězů dokonce svému kolegovi a krajanovi ani neblahopřál.

Tato zjevná urážka se zopakovala o sedm let později, když v McLarenu platila dohoda, že kdokoliv z dvojice Senna a Prost se jako první dostane do první zatáčky, bude moci kontrolovat závod bez útoků týmového kolegy. Na Velké ceně San Marina v roce 1989 Senna zvítězil v souboji o první zatáčku a Prost se přiměřeně zařídil. Když byl však závod přerušovaný a restartovaný z pevných pozic na roštu, Prost usoudil, že s dalším startem se restartuje i dohoda a opět se bude bojovat o první zatáčku. Senna si naopak myslel, že mu po původním startu patří první místo a týmový kolega ho nemůže ohrozit. Ačkoliv se Prostovi vydařil restart a ujal se v první zatáčce vedení, Senna ho hned ve druhé předjel a Francouz měl tak pocit, že Brazilec porušil dohodu.

Tyto okamžiky podtržené Prostovým neúprosným a zdánlivě chladným vystupováním formovaly nejen Francouzovu kariéru, ale také způsob, jakým mnozí v médiích, paddocku a na celém světě vnímali jednoho z nejtalentovanějších, a přece jednoho z nejvíce znevažovaných jezdců v dějinách Formule 1.

Určitě jsem zažil ve své kariéře mnoho, mnoho těžkých chvil. Měl jsem pár nepříjemných okamžiků, například velké a tvrdé nehody, o kterých vám můžu povyprávět. Měl jsem však dvě velmi těžké chvíle, které mě zasáhly osobně. První byla Velká cena Francie v roce 1982 a příběh s René Arnouxem a druhou Imola v roce 1989, kdy se více méně ta samá situace zopakovala s Ayrtonem Sennou.

Podobaly se v tom, jak mě zasáhly.

Ten první případ byl velmi nepříjemný, protože tehdy jsem něco takového zažil možná poprvé. V Renaultu jsme měli doho-



„Když jsem ztratil vědomí, myslel jsem si, že můj život se chýlí ke konci... Nemohl jsem dýchat a měl jsem pocit, že odcházím. Potom jsem však v mysli spatřil svoje děti... A v té chvíli jsem věděl, že jsem stále naživu.“

Emerson Fittipaldi, nebo Emmo, jak ho láskyplně nazývají, byl při zisku svého prvního titulu v roce 1972 nejmladším mistrem světa Formule 1 v historii. Celou dekádu závodil v F1 a vybojoval dva tituly, po kterých se přesunul do Spojených států a seriálu Champ Car, který vyhrál v roce 1989. V tom samém roce vyhrál i 500 mil Indianapolis a opět se mu to podařilo o čtyři roky později. To všechno v jedné z nejvyrovnanějších éř tohoto sportu. Soutěžil až do věku 49 let a naposledy vyhrál jako 48letý, když ovládl Nazareth Indy 225 v roce 1995. V závodech monopostů se stal legendou.

Emmo zdědil lásku k závodění po svém otci Wilsonovi, slavném brazilském novináři a komentátorovi, který pomohl zorganizovat první vytrvalostní závody Mil Milhas v São Paulu. Okouzlili ho totiž slavné italské závody Mille Miglia. Mladý Emerson vyrůstal v domácnosti milovníků motorsportu, ale k soutěžení se dostal, až když jako čtrnáctiletý začal závodit na motocyklech na okruhu Interlagos.

Čekal ho rychlý vzestup. Brzy přesedlal ze dvou kol na čtyři a rok po vítězství v brazilské Formuli Vee se na sezónu 1969 přestěhoval do Anglie, kde získal korunu šampiona britské Formule 3. V následujícím roce uprostřed sezóny ve Formuli 2 jako tovární jezdec Lotusu debutoval ve Formuli 1 v barvách tohoto týmu.

Emmo vstoupil do motorsportu v jednom z nejnebezpečnějších období a rychle zjistil, že jeho milovaný sport dokáže být příšerně krutý. Jako nábožensky založený muž se tento Brazilec opíral o svou víru, aby ho provedla nejtěžšími časy. Tyto chvíle dodnes zasahují tohoto velikána stejně hluboko jako před čtyřiceti roky.

Když jsem v roce 1969 přišel do Anglie, mým snem bylo stát se pilotem Formule 1. Nikdy předtím jsem v Evropě nebyl. Formulí 1 a celou její historii jsem od malička sledoval v Brazílii v televizi. Byl jsem fanouškem Juana Manuela Fangia, kupoval jsem si časopisy a sledoval jsem ho. Po příchodu do Anglie jsem měl sen a také velké štěstí.

S Lotusem jsem vyhrál britskou Formulí 3. Potom mi Colin Chapman* začátkem roku 1970 nabídl místo v jeho týmu ve Formuli 1. Bylo těžké odmítnout takovou příležitost, proto jsem šel do Colinovy kanceláře v Norfolku s roztřesenými koleny.

Řekl jsem: „Pane Chapmane...“

On na to: „Ne, ne, říkej mi Coline.“

Tak jsem řekl: „Dobře, Coline, nejsem připravený na Formulí 1. Nemůžu přijmout tvoji nabídku. Dej mi ještě šest měsíců ve Formulí 2.“ Souhlasil.

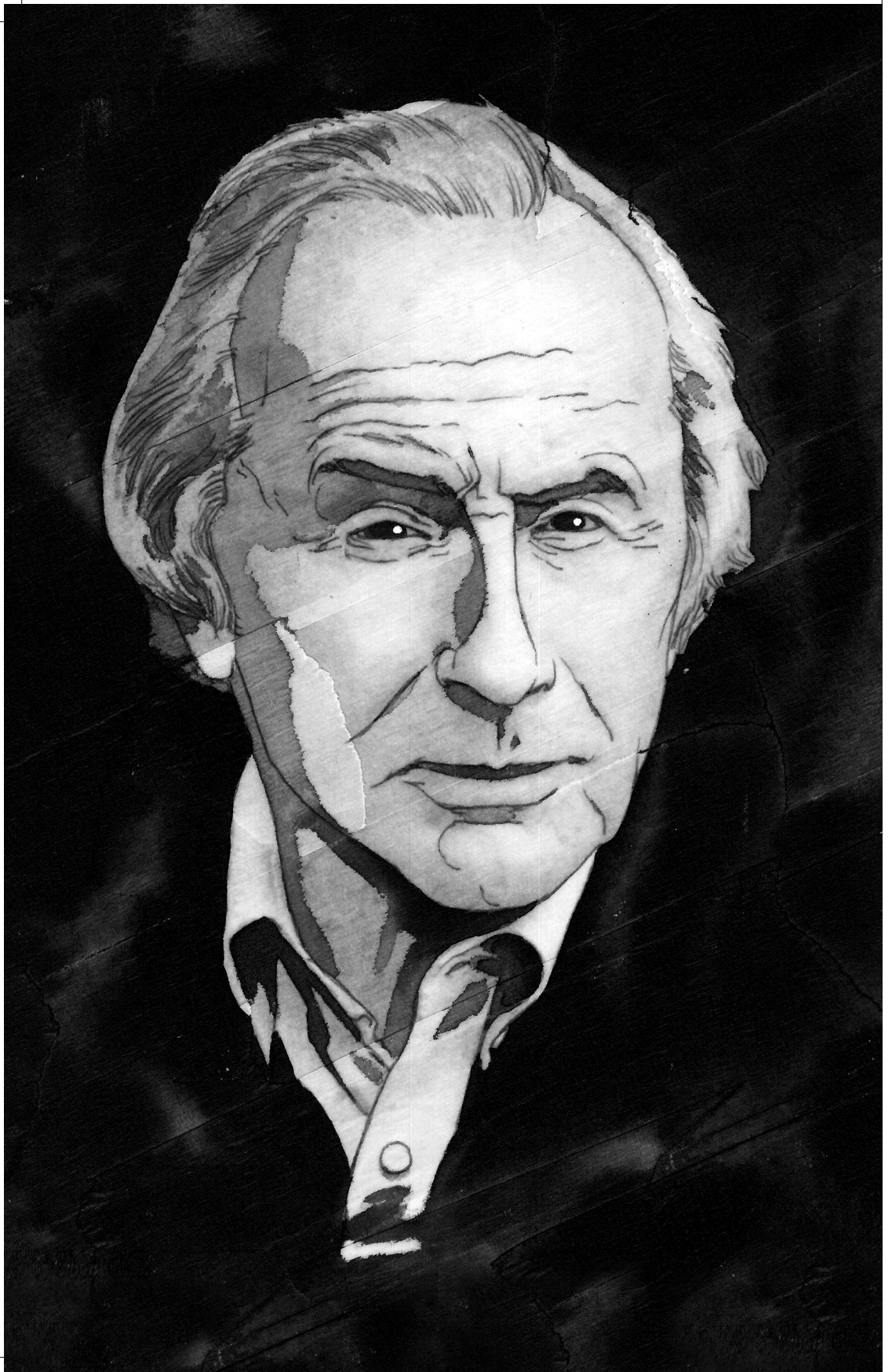
Do Anglie jsem přišel v únoru 1969 a v roce 1970 jsem jezdil Formulí 2. Je neuvěřitelné, že ještě v tom samém roce jsem stál na startu svého prvního závodu Formule 1, Velké ceny Británie v Brands Hatch. Byl to pro mě splněný sen.

A potom... přemáhají mě emoce... promiňte.

Víte, jedním z mých hrdinů byl Jochen Rindt. Jel jsem do Monzy. Dali jsme si spolu snídani. Řekl: „Chci, abys mě příští rok nahradil, protože už nechci jezdit Formulí 2.“ Měl tým s Berniem Ecclestonem a Royem Winkelmannem a řekl: „Nestarej se o kontrakty. Bernie všechno zařídí.“ Řekl jsem, že mi bude ctí ho nahradit a jezdit pro něj.

O tři hodiny později zemřel. Bylo hrozné s tím žít. Byly to pro mě nejtěžší chvíle. Jezdit v tom období a ztratit tolik přátel... Ptal jsem se sám sebe, proč jsem si vybral tento sport. Je správné pokračovat?

* Legendární britský konstruktér a zakladatel Lotusu. Jeho tým vyhrál ve Formuli 1 81 závodů, získal 7 konstruktérských a 6 jezdeckých titulů (pozn. red.).



„Bylo to, jako by Bůh řekl: ‚Měl jsi všechno, dosáhl jsi všeho, dostal jsi všechno...‘ a v té chvíli jako by se otočil, luskl prsty a řekl: ‚Ale neopovaz se cokoliv brát jako samozřejmost.“

Sir John Young Stewart je bez nejmenších pochyb jedním z velikánů motoristického sportu. Třikrát se stal mistrem světa Formule 1 a jeho kariérní statistiky jsou neuvěřitelné. Při 99 startech skončil na stupních vítězů ve více než čtyřiceti procentech případů. Vyhrál téměř každý třetí závod. Byl mistrem svého řemesla a králem Formule 1 konce šedesátých a začátku sedmdesátých let.

Narodil se v Miltonu ve skotském hrabství Dunbartonshire v roce 1939, měl dyslexii – v té době nediodagnostikovanou – a jako šestnáctiletý byl nucený odejít ze školy a pracovat v otcově autoservisu jako mechanik. Rodinný přítel mu půjčil první auto, ve kterém závodil, a ve svém prvním soutěžním roce 1961 s ním hned vyhrál čtyři závody. Rychle ho ukořistil tým Ecurie Ecosse a okamžitě si velmi úspěšně počínal v jejich sportovních automobilech.

Ken Tyrrell podepsal se Stewartem v roce 1964 smlouvu do Formule 3 a hned v jeho první sezóně ho korunovali šampionem, když vyhrál všechny závody kromě dvou. Později v tom samém roce postoupil do Formule 2, kde jezdil v Lotusu, a dokonce za tento tým debutoval ve Formuli 1 v Jižní Africe, když na konci sezóny startoval na nemistrovské Velké ceně Randu, do které se kvalifikoval na pole position.

V roce 1965 začal jezdit Formuli 1 na plný úvazek v týmu BRM a v mistrovství světa skončil třetí. Nakonec se vrátil do Tyrrellu a s monopostem Matra-Ford tohoto týmu se v roce 1969 stal mistrem světa. V roce 1971 získal druhý titul s Tyrrellovým vlastním autem a tento kousek zopakoval i v roce 1973. Svůj talent, schopnosti a zejména všestrannost však nedokazoval jen ve Formuli 1, ale také ve vytrvalostních závodech, mezi jinými na 24

hodin Le Mans, v evropském šampionátu cestovních automobilů, severoamerickém poháru sportovních aut Can-Am, či legendárním závodě 500 mil Indianapolis.

Ačkoliv je Stewart známý a uznávaný jako jeden z velikánů své éry, asi stejně je respektovaný za svou neúnavnou práci a agitaci za zlepšení bezpečnosti jezdců. Po hrozivé nehodě na Velké ceně Belgie 1966, když zůstal zaklíněný v kokpitu, přičemž všude kolem unikalo palivo a nablízku nebyl žádný záchranářský tým, který by ho vytáhl z této nebezpečné situace, se Stewart zapřísáhl, že pro zlepšení bezpečnosti udělá všechno, co bude v jeho silách. Nebylo to však vůbec jednoduché. Jeho kampaň se totiž rychle setkala s velkým výsměchem. Tlačil na modernizaci okruhů, instalování bariér a únikových zón, zlepšení zdravotnických zařízení a přítomnost vycvičených, dobře vybavených traťových komisařů. Když bylo třeba, stál v čele jezdeckého bojkotu.

Jeho práce a nadace, které založil, za téměř pět desetiletí od ukončení jeho kariéry zachránily životy nespočetnému množství jezdců po celém světě. Navzdory vší jeho práci a úspěchům v oblasti bezpečnosti se však nejkrutější zvrát odehrál během jeho posledního soutěžního víkendu.

Vdubnu 1973 jsem se rozhodl, že na konci sezóny ukončím kariéru. Byl jsem s tím zcela spokojený a rád jsem to udělal, částečně proto, že poslední závod sezóny, Velká cena USA ve Watkins Glen, by byl mým stým v kariéře. Ještě před posledním podnikem jsem si v září v Monze zajistil titul. Když jsem tedy přijel do Ameriky, nikdo nevěděl o mém odchodu. Pouze Ken Tyrrell, skvělý chlapík z Fordu Walter Hayes a další člověk z Fordu John Wardell to věděli. Ale nikdo jiný včetně rodiny, manželky Helen a rodičů. Byl jsem si však jistý, že jsem udělal správné rozhodnutí.

V sobotu během mé sté a poslední velké ceny se před očima nás jezdců zabil můj týmový kolega François Cevert.

K nehodě došlo na velmi rychlém úseku okruhu. Na trati bylo enormní množství úlomků. Tyrrell měl velmi jasné barvy a modrá

byla všude. Pomyslel jsem si: *Panebože, obrovská nehoda*. Objevily se žluté vlajky a všichni museli zastavit, neboť na trati bylo velké množství trosek.

Samozřejmě každý jezdec vystoupil z auta a šel se podívat, jestli může pomoci. Já jsem přijel poslední. Za tým v ten víkend jezdil i Chris Amon, protože Ken nasadil i třetí Tyrrell na poslední závody v Kanadě a Americe. Viděl jsem ho kráčet od vraku a pomyslel jsem si: *Panebože, to havaroval Chris*. Když jsem pomalu projížděl kolem, zeptal jsem se ho z kokpitu, zda je všechno v pořádku. Jen zakroutil hlavou a šel dál.

Vystoupil jsem tedy z auta a šel k vraku. Byl to hrozný pohled a François vypadal strašně. Bylo jasné, že byl na místě mrtvý.

Mistrovská euforie a pomyšlení, že už nikdy nebudu závodit, se v posledním závodě mé kariéry rychle zvrty tím nejhorším možným způsobem.

Byl to nejhorší pohled v mém životě. Na Françoisově těle se závažnost nehody projevila hrozným způsobem. Všichni jsme to viděli a každý byl šokovaný, jak to bylo příšerné.

Vrátil jsem se do auta. Cítil jsem se strašně, že jsem opustil svého přítele Françoise, ale nic se s tím nedalo dělat. Zajel jsem do boxů, abych to řekl Kenu Tyrrellovi.

„Kene, François je mrtvý,“ řekl jsem.

„Jak to víš?“ Ken tomu prostě nemohl uvěřit.

„Kene,“ řekl jsem, „Přísahám, že není naživu.“

„Nemůžeš si být jistý,“ odvětil. A odešel, aby se pokusil vyhledat lékaře.

Bylo to však více než jasné. Nikdo s tím nic nemohl udělat.

François nedělal chyby, jezdil čistě, byl to velmi dobrý závodník a ve skutečnosti se po mém odchodu měl stát týmovou jedničkou. Ken a já jsme se na tom už shodli. Ale, samozřejmě, François nevěděl, že ukončím kariéru.

Krátce předtím jsme spolu strávili deset dní, Helen, on a já, odpočívali jsme, neboť měl v Kanadě lehkou nehodu a zranil si chodidlo a kotník. Bydleli jsme spolu v krásném hotelu na Bermudách. Měli jsme opravdu skvělý vztah.

Ferrari mu nabídl místo, ale říkal jsem mu, aby to nepřijal. François nechápal proč. Věděl, že dokud budu v Tyrrellu, vždy budu