



MARC „ELVIS“ PRIESTLEY

# W E C E M A R K



VZRUŠUJÍCÍ SVĚT  
ZÁKULISÍ F1

Předmluva David Coulthard & Števo Eisele

m a  
m a  
e



vodafone

m a m  
m a m



MARC „ELVIS“ PRIESTLEY

# MECHANIK

Vzrušující svět zákulisí F1

překlad  
Michal Ač

m a m  
m a ě



*Clare, Lexi, Leovi, Rexovi a Ginger*

# OBSAH

<b>PŘEDMLUVA ŠTEVO EISELE</b>	9
<b>PŘEDMLUVA DAVID COULTHARD</b>	10
<b>1. V PRÁCI</b>	13
<b>2. PRVNÍ KROK BÝVÁ NEJTĚŽŠÍ</b>	21
<b>3. PARANOIA A PLEJBOJOVÉ</b>	35
<b>4. DOMA U RONA</b>	51
<b>5. NETRADIČNÍ VĚDA</b>	63
<b>6. TESTOVÁNÍ HRANIC</b>	73
<b>7. CENA ZA DOKONALOST</b>	85
<b>8. LEDOVÝ MUŽ PŘICHÁZÍ</b>	91
<b>9. HONBA ZA SLÁVOU</b>	103
<b>10. PRAVIDLA, PRAVIDLA, PRAVIDLA</b>	111

<b>11. F1 JE PĚKNÁ PRASÁRNA</b>	123
<b>12. MODRÉ RUCE</b>	131
<b>13. KIMIHO POMSTA</b>	145
<b>14. ZÁZRAČNÉ DÍTĚ</b>	151
<b>15. PŘESILOVKA</b>	163
<b>16. JAK SE KUPUJE LOAJALITA</b>	173
<b>17. ŠPIONÁŽNÍ AFÉRA</b>	187
<b>18. ZLOM</b>	199
<b>19. VELKÝ VÝBUCH</b>	209
<b>20. NOVÁ ÉRA</b>	217
<b>21. SLÁVA</b>	229
<b>POĎĚKOVÁNÍ</b>	242
<b>O AUTOROVĚ</b>	243





## PŘEDMLUVA ŠTEVA EISELEHO

Formule, sex a rokenrol. Nic nevystihuje tuto skvostnou knihu lépe než parafráze známého sloganu. V době politické korektnosti a škrobených PR odpovědí jsou vzpomínky bývalého mechanika týmu McLaren balzámem na duši každého fanouška motoristického sportu.

A tak se doslova z první ruky dozvíte – kromě jiného – také o bujarých párty s Kimim Räikkönenem, svérázně přísném šéfovi Ronu Dennisovi či nelítostné interní válce mezi Fernandem Alonsem a nováčkem Lewisem Hamiltonem. Mnohé do té doby nepublikované historky totiž zvedly i moje komentátorské obočí, protože odhalily skutečnou, a přitom o to více překvapivou pravdu některých známých kauz.

Mechanik s přezdívkou „Elvis“ je dnes známým motivačním spílkem a odborníkem na F1. A právě lidskost a často syrový, hovorový jazyk patří k nejsilnějším stránkám jeho vzpomínek.

Jak se z tuctového pomocníka při testech stala důležitá součást každého pit stopu a později i tak trochu vyhořelý rebel? Stát se mechanikem týmu Formule 1 je snem mnoha lidí. Tuhle často navenek neviditelnou dřinu spojenou s nekonečným přesouváním po celé planetě však zvládnou pouze ti nejodolnější. Koneckonců, Markův příběh je toho nejlepším důkazem.

Formule 1 není jen o pilotech a individuálních šampiónech. Je to skutečný týmový sport. Na cestě za titulem musí každý „hráč“ podat špičkový výkon. A právě zákulisí tohoto boje, se vším, co k tomu patří, dělá z této knihy povinnou, a přitom mimořádně poutavou četbu.

Úplně vám závidím, že vás to teprve čeká. Tak směle do toho!

*Števo Eisele, komentátor F1*



## PŘEDMLUVA DAVIDA COULTHARDA

Marc Priestley neboli Elvis, jak ho znám, je dokonalým příkladem evoluce talentu.

Ruce si začal špinit jako mechanik ve Formuli Ford a Britské Formuli 3 a postupně se propracoval až do úplné špičky motoristického sportu, kde jsme se poprvé potkali. Oba jsme pracovali pro tým Formule 1 McLaren. Formule 1 láká mnohé, ale jen někteří dokážou vydržet tamní neobyčejně ostrou konkurenční atmosféru, v níž jedinou správnou odpovědí je: „Ano, provedu.“ Nekonečný boj o malá vítězství ve jménu velkých výsledků, ponocování a ranní vstávání by obyčejného smrtelníka zničily, Elvis je však vrcholným ztělesněním lidské touhy neúnavně ze sebe dolovat to nejlepší.

Žádný sport se nespolehá na lidi v pozadí tak, jako je to ve Formuli 1. Samozřejmě, fotbalové kluby mají své fyzioterapeuty a kouče, tenisté své psychology a trenéry, golfisté mají své nosiče holí, kteří je doprovázejí na turnajových greenech. Ale při tak těsných rozdílech, jaké bývají na Velkých cenách, mohou lidé v boxech fyzicky a v rozhodující míře zvrátit průběh závodů. A to nejen svou prací v přípravě, ale i konzistentností svého výkonu. Zbytečně odvedete svou práci při třech zastávkách v boxech ze čtyř, když čtvrtá se změnila v katastrofu. I ta nejmenší maličkost může zabránit jezdcům ve vítězství, proto jsou lidé v boxech stejně důležití jako muži za volantem.

Rozsah toho, jak rozumějí monopostům a jejich konstrukci, a také to, do jaké míry jsem na ně spoléhal i já sám, se zřetelně ukázal v okamžiku, kdy se mi těsně před startem jednoho závodu přihodila bizarní technická nepříjemnost. Bylo to na Velké ceně Kanady v roce 2001. Vzpomínám si, že jsem právě vyrážel z roštu na zahřívací kolo před samotným startem, když jsem najednou zaslechl v kokpitu nějaký zvuk. Nemohl jsem se podívat pod nohy, protože jsem byl pevně připoutaný, ale když jsem se zastavil na svém startovním místě, využil jsem aspoň tu minimální možnost

pohnout se, abych zjistil, jaká záhada se mi povaluje pod nohama na podlaze. Bylo to něco, co vypadalo jako velmi velká a velmi důležitá zlatá matice.

Okamžitě jsem hlásil do rádia: „Hej, hoši, něco se mi tady povaluje pod nohama. Vypadá to jako velký zlatý kotouč.“

V boxech to nejdříve nepochopili. Mechanici a inženýři netušili, co by to mohlo být, a tak jsem svůj nepřilíš technický popis zopakoval.

„Jaký zlatý kotouč? Co tím myslíš? Můžeš to popsat přesněji?“

„Je to fakt velké, více než šest centimetrů v průměru, okrouhlé, zlaté a má to malé dírky po celém vnějším obvodu. Uvnitř je jemný závit... a velká prasklina uprostřed!“ odpovídal jsem, zatímco se ostatní monoposty s rachotem řadily kousek ode mne.

Zatímco se mechanici a inženýři snažili na záložním monopostu dopátrat, co by to mohlo být, kdosi mi navrhl, abych celou tu věc vyhodil z kokpitu přes zídku v boxu vedle mého startovního místa.

Skoro jsem omdlel. Měl jsem se připravovat na start Velké ceny a vyhodit přitom z kokpitu něco, o čemž jsem mohl jenom doufat, že nejde o důležitou součást mechaniky mého monopostu. Bylo to absurdní i bez toho, že jsem byl prakticky přikovaný ke svému sedadlu a v podstatě jsem nebyl schopný ani pořádně zvednout ruku nad hranu kokpitu. Při pohledu zvenčí to musela být zábava. Vyhodil jsem tu věc ven celou silou, jak jen mi to moje ruka dovolila.

Snažil jsem se napanikařit. Téměř okamžitě mě lidé z týmu uklidnili, že prasklá matice nepředstavuje bezpečnostní riziko a mám se soustředit na start jako obvykle.

Zřejmě šlo o upevňovací matici, která měla držet přední vahadla, což byla velká součást vnitřního závěsu, uložená hluboko v přední části podvozku, ale hoši mě ubezpečili, rychle a srozumitelně, že hlavní úlohou této matice je držet vahadla během technické přípravy monopostu nebo když je v depu na zdvihácích. Dynamická zátěž na trati prochází přes zavěšení tak, že se nic nemůže rozpadnout.

Musel jsem se jako vždy spolehnout na to, že chlapci znají monopost od A až po Z. Když se na startovacím semaforu začalo rozsvěcovat jedno po druhém pět startovních červených světel, do boxů jsem potvrdil, že jsem v pohodě a všechny obavy jsem vyhodil z hlavy. Absolutně jsem důvěřoval svému týmu.



Několik prvních kol bylo vše v pořádku. Jak se potvrdilo, zavěšení bylo strukturálně v pořádku, i když mi vyváženost monopostu připadala trochu zvláštní. Ale v polovině závodu mi vybuchl motor, což se tehdy občas stávalo, když jsme na něj zatlačili až nadoraz. Byl to konec nadějí na pódiové umístění.

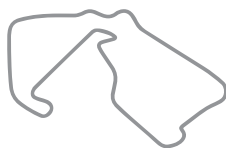
S tou maticí to nemělo nic společného, ale je to příklad toho, jak stresující a chaotický život v té době v F1 vládl a jak dramatická může být práce mechaniků, kteří se starají o tak technicky složitý stroj, jakým je závodní monopost.

Během všech těch chaotických roků byl Elvis spolehlivým, osvědčeným fachmanem se skvělou povahou.

Když Lewis Hamilton získal svůj první titul mistra světa, vůbec mě nepřekvapilo, že se Elvis, který v tom sehrál svou úlohu, rozhodl změnit svůj život. Samozřejmě zůstal v prostředí špičkových automobilů, nyní však už v úloze televizního komentátora. Díky svému lehkému, uvolněnému stylu v ní působí tak, jako by objal diváka kolem ramen a vedl ho scénou jednoho z největších sportů na světě. Těší mě, že ho mohu sledovat, jak ustavičně posouvá hranice na tomto poli, a přitom hledá další velkou výzvu svého života.

Doufám, že se vám Elvisova kniha bude líbit a budete ho následovat na jeho cestě.

*David Coulthard*



# 1 V PRÁCI

*Velká cena Británie, Silverstone*

*„Box. Box. Box!“*

Zachytili jsme volání v týmovém rádiu a ve zlomku sekundy se dvacet mechaniků vyřítilo volným pádem do boxové uličky, všichni v protipožárních overalech, kuklách, přilbách a rukavicích; nervy na prasknutí, strach, vzrušení, hrdost. Řev nadšených britských diváků a ohlušující rachot okolních monopostů jsou hrozbou, že se člověk přestane soustředit. Chrapot konverzace mezi jezdcem a týmem dává do pohybu jednu z nejtaktičtějších a adrenalinem nejnadopovanějších choreografií v nejrychlejší show na této planetě: zastávku monopostu F1 v boxech. Nebo – jak jsem to s láskou téměř jedno desetiletí nazýval já – mou práci.

Jsem jedním z téhle tlupy, anonymní osoba pro milióny televizních diváků. Čekáme, kdy se na konci boxové uličky objeví náš monopost. Za ty roky jsem už vystřídal hodně pozicí. Teď právě mám na starosti demontáž upínací matice na zadním kole a její výměnu s pomocí utahovací pistole. Mí kolegové mění kola a pneumatiky. Je to skvěle sehraná rutina, která by neměla trvat déle než několik vteřin, protože se nyní už netankuje. Těchto pár sekund technické preciznosti pod ohromným tlakem se odehrává na každé Velké ceně mnohokrát. Ale právě pod tímto ohromným tlakem s nulovou tolerancí vůči selhání bývá toto přerušení závodu často místem, kde se rodí rozdíl mezi vítězstvím a prohrou.

Už ho vidím: Lewis Hamilton, očekávaný mistr světa na monopostu McLaren, se objevuje v dohledu a řítí se na nás rychlostí sto



kilometrů za hodinu. Monopost F1 o váze několika set kilogramů se valí ke mně, klečím na značce, kde by se měl zastavit. Zhluboka se nadechnu a potlačím nutkání odskočit do bezpečí. Téměř neovladatelný, rozpálený Lewisův monopost mě mine o pár centimetrů a se skřípotem zastaví.

*A začne boj s časem...*

Sleduji zadní kolo a moje pistole se zapře do matice ještě předtím, než auto zastaví úplně. Je to test důvěry i nervů zároveň. Pokud by to Lewis v boxu neubrzdil, nepochybně by mě odvlekl s sebou. Ale on je jedním z nejlepších a zastaví přesně tam, kde to potřebuji. Pistole odšroubuje matici a snaží se mi při tom ze všech sil vymknout z rukou. Až když jsem už do poloviny hotový, uvědomím si, jak mě dusí vzdychy, zvuky a emoce. Nebezpečí při zastávkách v boxech jsem vždy miloval. Cítil jsem při tom vždy nával adrenalinu, který jsem potřeboval, abych podal špičkový výkon. Riziko však bylo příliš vysoké. Nehoda při tankování se mohla změnit na malé inferno, které by pohltilo mechaniky i jezdce; horko sálající z rozpálených brzd – stovky stupňů, které rozpálí uhlíkové vlákno do červena, by dokázaly okamžitě propálit moje rukavice a uškvařit mi kůži.

*Jedna vteřina...*

Vzrušení rychle stoupá. Zakláním se dozadu, měním rotaci utahovací pistole, zadní kolo je pryč. Vzápětí je nasazeno nové a já se vrhám s pistolí v ruce k němu. Do nozder mi udeří štiplavý zápach spálené gumy, ze staré pneumatiky odkapávají malé kuličky, které na brzdových kotoučích okamžitě roztají, zakouří a shoří.

*Dvě vteřiny...*

Spolu s dalším divokým kvílením ve vysokých tóninách je matice znovu nastřelená. Potom mi u ucha vybuchne šílentý řev, když vidlicový osmiválec při 19 000 otáčkách předvádí svoje svaly. Lewis šlape na plyn a túruje motor až nadoraz, velmi rád by už zařadil a vrátil se na trať. Stojím ani ne metr od ohlušujícího řevu a vibrací. Mám pocit, jako by mi někdo bušil kladivem do kostí, zubů, svalů, jako bych strčil hlavu na odpalovací rampu při startu kosmické rakety. Nehledě na špunty v uších a prilbu jsem jako omráčený. Za pneumatikou vidím stoupající hustý dým, brzdy olizují plameny. Ale není čas něco s tím udělat. Oheň zhasne, když

se auto pohne a obnoví se proudění vzduchu. Instinktivně vám všechno v duchu říká, že takovýto plamen nevěští nic dobrého, ale nemůžete dělat nic, jen se dívat. Vyměnit kola a pneumatiky za tři vteřiny znamená úspěch. Pět vteřin je už pomalu a zaváhání bylo vždy prohrou.

*Tři vteřiny...*

Jako při každé zastávce v boxu odvedu svou práci s nadějí, že vše ostatní dopadlo podle plánu. Ale ne vždy to tak vyjde: při občasných trénincích v boxech, když se nám podařilo poslat monoposty na trať se zkříženou maticí nebo jsme spustili stroj ze zdviháku dříve, než byly matice upevněny, jsem se naučil, že chyby se někdy stávají. Při těchto uvolněných situačních nácvicích jsem si vždy pomyslel: „Sakra, pokud by se tohle stalo ve skutečném závodu, byla by to katastrofa...“ Naštěstí se to stávalo zřídka, protože důvěra, zručnost a nervy byly silnými stránkami mých kolegů. Spoléhal jsem se na to během celé své kariéry.

Zakláním se dozadu, instinktivně zvedám ruku, zadní kolo se zachvěje, zacvakne na svoje místo a monopost dopadne tvrdě na zem. Srdce mi skáče až v hrdle, jsem zmatený a dezorientovaný neskutečným řevem, který se mi zarývá do mozku.

Svoje jsem odvedl.

*Jed! Jed! Jed!*

Lewis mi protočí kola rovnou pod nosem, řev, vibrace a citové vypětí dosahují vrcholu. Ale je znovu ve hře. Ano! Zvládli jsme to! Pláceme si dlaněmi, ťukáme pěstmi a utíkáme zpět do depa sledovat televizi, napumpování adrenalinem, hrudě dmoucí se pýchou. Jsme zvědaví, na jakém místě je Lewis v aktuálním pořadí.

\*

V letech 2000 až 2009 jsem v týmu F1 McLaren zažil mnoho dobrých a mnoho špatných zastávek v boxech. Viděl jsem, jak technické chyby a špatná týmová strategická rozhodnutí připravily jezdce o vítězství na Velké ceně, ba dokonce i o titul mistra světa, což je vrcholem vrcholů každého pilota F1, toužícího dokázat, že patří mezi světovou elitu. Ale byl jsem také svědkem toho, jak naše dobrá rozhodnutí a bleskurychlé myšlení přinesly velký úspěch.





Zúčastnil jsem se mnoha závodů, o jejichž konečném výsledku rozhodl výkon během zastávek monopostů v boxech. Několikrát se stalo, že dva vedoucí týmy odvolaly své jezdce do boxů současně. A řeknu vám, že neexistuje lepší pocit, než když sledujete, jak váš jezdec zastaví v boxech na druhém místě a potom z nich krátce nato vyjíždí s čerstvými pneumatikami jako vedoucí závodník.

Odvrácenou stranou bývají jako vždy kritická selhání. I toho jsem byl během své kariéry svědkem v jednom či dvou případech. Pozorovat jiný tým, jak vám po zvlášť pomalé zastávce dýchá na záda, je vždy těžké. My v McLarenu, všeobecně známém svou profesionalitou a náročností, jsme vždy byli pyšní na to, že jsme byli nejlepší v tom, co jsme dělali. Dopustit se chyby byla bolestivá zkušenost, zejména pokud se potom propírala a analyzovala na veřejnosti. Ten tlak veřejnosti na celém světě dokázal v člověku vyvolat skutečnou úzkost. Když jsem začínal jako mladík, vždy mě ohromila neskutečná povaha mé práce, která mě fascinovala už od dětství. Ale sledování Velké ceny Británie v televizi mě nepřipravilo na nic. A pokud přece jen, tak to ve mně pouze vystupňovalo strach ze selhání, protože jsem si dokázal představit domácí fanoušky, jak z voleje kritizují mechaniky v boxech za chyby, jichž se dopustili, když jezdec bojoval o vítězství.

Naštěstí jsem se rychle naučil tenhle tlak zvládat a dokázal jsem fungovat na nejvyšší úrovni. To bylo dobré, protože za ty roky strávené v McLarenu jsem zažil všechny druhy dramát: vítězství ve Velkých cenách i zdrcující prohry, spory a skandály, podvádění i špionáž. Došlo i na nedbalost způsobenou drogami a alkoholem, okázalé večírky a extravagantní rozhazování peněz. Ocitl jsem se i v přední linii technického vývoje v oblasti, která je hrdá na svou pozici na špičce pokroku a při dosahování rychlostí dovedených až na absolutní hranici. Spolupracoval jsem při tom s nejtalentovanějšími a nejdynamičtějšími jezdci planety. Splnil se mi sen a já jsem plnými doušky hltal vzrušení z tohoto sportu v období, kdy napětí, sázky a odměny byly vysoké, a v éře, kdy jsme díky bezednému sponzorství tabákových společností měli k dispozici zdánlivě nekonečný proud peněz.

Ze své pozice v depu jsem se podílel na některých z nejdramatičtějších momentů v nedávné historii F1. Spolupracoval jsem

se špičkovými světovými automobilovými jezdci, jako byli Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen a David Coulthard, ale ocitl jsem se i přímo ve víru boje mezi Lewisem Hamiltonem a Fernandem Alonsem, který vypukl v roce 2007. Bylo fascinující sledovat Lewisův vývoj od mladého nováčka k potenciálnímu mistrovi světa a závodní superhvězdě. Jeho potenciál se rozvinul krátce po neblahém konfliktu s Fernandem, který se stal součástí jednoho z největších skandálů v historii F1, známého jako Spygate.

V prvních měsících se však nováček choval mimořádně skromně. V této souvislosti si vzpomínám na jednu marketingovou akci, myslím pro firmu Hugo Boss. Probíhala jednou večer krátce po tom, co se Lewis objevil v F1. Když Lewis dorazil v týmovém Mercedesu, který řídil jeden z našich lidí, a uviděl svou tvář v obrovské projekci na stěně budovy, nechtěl tomu uvěřit a nedokázal potlačit slzy. Potřeboval čas, aby to strávil. Emoce z toho, jak se jeho život jako jezdce F1 změnil, na něj dolehly v plné síle. Málokdy má člověk příležitost být svědkem takovéto reakce ze strany špičkového sportovce, zejména pokud se překvapení nebo zranitelnost často považují v tomto testosteronem nabitým sportovním odvětví za slabost. Ale Lewis byl v té době jen mladým mužem vstupujícím poprvé do cizího nového světa a jeho reakce byla upřímná. V té době jsem to považoval za milou vlastnost.

Věci se však nezbytně změnily ve chvíli, kdy Lewisův kurz začal stoupat a válka mezi ním a Fernandem se dostala do centra pozornosti. Oba byli skvělí jezdci, nepochybně ti nejkomplexnější, s jakými jsem pracoval. Rivalita mezi nimi, nedůvěra a neúcta jednoho vůči druhému v nich však odhalily takové vlastnosti, pro které oba tyto hvězdné jezdce mnozí lidé z týmu přestali mít rádi.

Díky tomu, že jsem měl místo v první řadě, jsem viděl až neuvěřitelné výstupy, které se mezi nimi odehrály a do nichž se někdy zamíchal i ikonický šéf McLarenu Ron Dennis. Ale když se prach usadil a Fernando z týmu odešel, Lewis začal o to víc rozkvétat; v roce 2008, jen po dvou sezónách, jsme oslavovali jeho první titul mistra světa. To byla chvíle, na kterou nikdy nezapomenu.

Nebo když jsem makal na Velké ceně Monaka, kde po účtu zaplaceném v baru každý člověk hned vystřízliví a některé superjachty kotvící v přístavu stály víc než celá ulice domů v Beverly Hills. Viděl



jsem začínající jezdec se skromnými platy, jak se z nich přes noc stávají milionáři, a byl jsem svědkem toho, jak Ron Dennis a jeho tým utrácí celý majetek, aby dosáhli technické dokonalosti. V paměti mi zůstala jedna drobná příhoda, snad nejlépe vystihující finanční bublinu, v níž jsme žili: těsně po tom, co jsem přišel do týmu, si McLaren kvůli jednomu testu objednal helikoptéru v zoufalé snaze *vysušit mokrou trať*.

Pronajali jsme si tehdy čistě pro sebe jednu akcelerační rovinku na trati Santa Pod Raceway v Northamptonshire, abychom otestovali úplně nové přední křídlo. Na základě testů ve větrném tunelu a počítačové simulace jsme věděli, že pokud postupujeme správně, získáme výraznou výkonnostní výhodu. Ale jen přímý test v reálných podmínkách při vysoké rychlosti a v kontrolovaném prostředí nám mohl poskytnout takové technické údaje, které by potvrdily naše předpoklady, a na základě toho bychom potom mohli toto řešení nasadit do závodu. Mokrý trať však znamenala nejen komplikované brzdění na konci rovinky (navíc jízda kalužemi v takových rychlostech, jaké jsme potřebovali, byla nebezpečnější), ale vlhkost ovlivňovala strukturu proudění vzduchu kolem daných částí monopostu, které jsme chtěli měřit, což se týkalo také měřících senzorů. Abychom mohli porovnat údaje z tratě s těmi, které se tak skvěle ukazovaly v testech ve větrném tunelu, musely být podmínky stejné, muselo být tedy sucho. Kromě toho byl proti nám i čas. Měli jsme velmi malé okno, pouhých několik hodin, abychom auto otestovali a mohli doufat, že nám potřebné údaje pro křídlo potvrdí. Potom bylo potřebné dané součásti označit, zpracovat, nalakovat, sestavit, sbalit a letecky dopravit týmu, který se už připravoval na víkendovou Velkou cenu. Pokud bychom to nestihli, křídla by nebyla na závod připravena a jejich kritická výkonnostní výhoda by musela počkat až na další závod za dva týdny. A něco takového jsme si nemohli dovolit. Tlak byl tedy značný.

Protože trať neschla a čas běžel, v jedné moudré hlavě se zrodil nápad pronajmout si helikoptéru. Zpočátku jsem si myslel, že jde jen o žert, aby řeč nestála, když už jsme tam jen tak postávali a byli stále nervóznější. Ale potom se jednomu z nejchytřejších inženýrů rozsvítilo a dostal bláznivý nápad požádat pilota helikoptéry, aby přeletěl těsně nad povrchem testovací rovinky, jednou nahoru

a jednou dolů, aby rotující listy vrtule odfoukly vodu z trati. Byli jsme už v takové tísní, abychom dokončili testy načas, plus k tomu bylo k dispozici neomezené množství financí, že nikdo ani okem nemrkl, ani to nezpochybnil. Ukázalo se, že máte-li dost peněz, pronajmout si helikoptéru v takovém šibeničním termínu bylo podobné, jako kdyby si nějaký superboháč objednal Uber. Zakrátko už pobavený pilot poletoval těsně nad tratí a jeho helikoptéra nad ní rozvířila tajfun dešťové vody. Bylo to docela slušné divadlo, až na to, že i když se do vzduchu zdvihlo obrovské množství vody, až 90 % z ní zápětí znovu spadlo na trať... Testy se nám sice dokončit nepodařilo, měli jsme však z toho aspoň docela neobvyklý veselý zážitek.

I po těch letech, co jsem prožil ve světě F1, mi nad příhodami, jako byla tato, zůstává rozum stát. Jako obyčejný chlapec z ulice, i když s vášní pro práci s auty a technikou, jsem prožíval svůj vysněný džob, a přitom jsem občas ochutnal životní styl bohatých a slavných. Život v takovéto bublině dokáže člověka nakazit a občas i dezorientovat. Nával adrenalinu a vzrušení z F1 vláká hodně lidí do pastí. Zdráhají se odejít, a když se tak nakonec stane, často jsou postaveni před problém, čím nahradit emocionální vzepětí a pády. Měl jsem štěstí, že jsem to odvrátil do jisté míry tím, že jsem přešel z uličky v boxu do padoku a odtud v průběhu několika let do televize F1 pro stanice Sky Sports, BBC a jiná média, kde komentuji závody Formule 1 a nyní i Formule E. Vzrušení z přímých televizních přenosů bez druhé šance nebo „druhého záběru“ dokáže být občas stejně velké jako během zastávky v boxech a uzávěrky a požadavky se často vyrovnají tlaku při výměně kola v průběhu klíčové Velké ceny. Navíc mám díky tomu privilegovanou pozici, protože mohu sledovat zblízka změny, kterými ustavičně prochází svět F1, a současně zúročit čas, který jsem strávil v týmu McLaren. Byla to vzrušující, trochu neskutečná a intenzívně náročná jízda, která mi změnila život.