

# MOJA NAJVÄČŠIA PREHRA

VZOSTUPY A PÁDY NAJSLÁVNEJŠÍCH  
HRDINOV MOTOŠPORTU



WILL BUXTON  
ILUSTRÁCIE GIUSEPPE CAMUNCOLI

m a m  
m a i

m a m  
m a us



**Will Buxton**

# **MOJA NAJVÄČŠIA PREHRA**

**Vzostupy a pády  
najslavnějších hrdinů  
motošportu**

Z angličtiny preložil  
Tomáš Mrva

m a m  
m a s

**Will Buxton**  
**Moja najväčšia prehra**  
**Vzostupy a pády najslávnejších hrdinov motošportu**

Prvé vydanie

Originally published in English by Evro Publishing under the title:  
My Greatest Defeat

Text © Will Buxton 2019

Artwork © Giuseppe Camuncoli 2019

Slovak edition © Vydavateľstvo MAMAŠ 2024  
All rights reserved

**ISBN 978-80-8268-114-0**

Venované otcovi.  
„Nenechaj sa rozhodit' tými hajzlami.“



## 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

<b>ALAIN PROST</b>	19
<b>ALEX ZANARDI</b>	33
<b>ARI VATANEN</b>	55
<b>BOBBY UNSER</b>	77
<b>CARLOS SAINZ</b>	93
<b>DAMON HILL</b>	105
<b>DARIO FRANCHITTI</b>	123
<b>DEREK BELL</b>	143
<b>EMANUELE PIRRO</b>	163
<b>EMERSON FITTIPALDI</b>	183
<b>FELIPE MASSA</b>	195
<b>JACKIE STEWART</b>	209
<b>JEFF GORDON</b>	225
<b>JIMMIE JOHNSON</b>	241
<b>MARIO ANDRETTI</b>	255
<b>MIKA HÄKKINEN</b>	275
<b>NIKI LAUDA</b>	287
<b>RICK MEARS</b>	299
<b>SÉBASTIEN LOEB</b>	323
<b>TOM KRISTENSEN</b>	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 skrslí 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 velikáni. Zdvihnúť sa, oprášiť sa a začať odznova. Vrátiť sa silnejší. O tom je motoristický šport... A popravde, 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 sebalúlosti. 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.).

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 zaujímal. Tieto príbehy reality života v surreálnom svete. Chvíle 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 medziľudské vzťahy. V tomto svete, kde nič nie je skutočné, je prvoradá sebeckosť.

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 prejavovať.

Pozera sa dopredu, priesor 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 nepremožiteľných mačov a symboly mužnosti, ulavovali 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 nájsť 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.

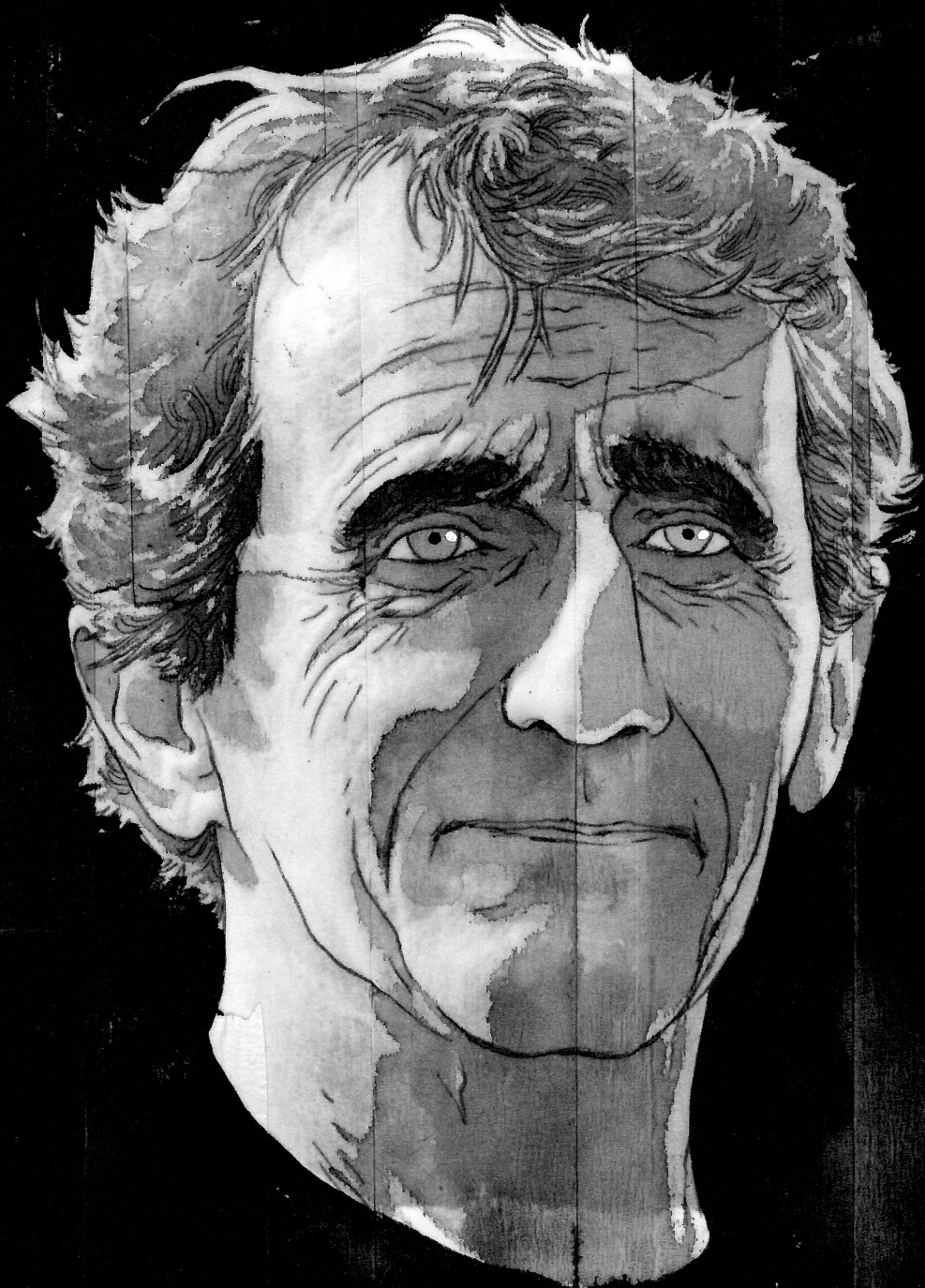
Sú to ich príbehy. Ich slová. Ich pravda.

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.“***

**A**lain Prost je jeden z najúspešnejších jazdcov v histórii Formuly 1. Má ohromujúcu štatistiku: 51 víťazstiev z 200 pretekov v kariére. Vyhral 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. Vybuodoval 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.

Tento Francúz sa však vždy riadil prísnyim morálnym kompasom a krivdu si bral k srdcu. Keď Prost bojoval v roku 1982 o titul majstra sveta, v tíme Renault uzavreli dohodu, podľa ktorej mu mal jeho tímový kolega René Arnoux, ak sa ocitne pred ním, v záujme získania titulu prepustiť svoju pozíciu. Keď to Arnoux na Veľkej cene Francúzska neurobil a zvíťazil, Prost bol viditeľne nahnevaný. Na stupňoch víťazov dokonca svojmu kolegovi a krajanovi ani nezablahoželal.

Takáto zjavná urážka sa zopakovala o sedem rokov neskôr, keď v McLarene platila dohoda, že ktokoľvek z dvojice Senna a Prost sa ako prvý dostane do prvej zákruty, bude môcť kontrolovať preteky bez útokov tímového kolegu. Na Veľkej cene San Marína v roku 1989 Senna zvíťazil v súboji o prvú zákrutu a Prost sa primerane zariadil. Keď však boli preteky prerušené a reštartovali sa z pevných pozícií na rošte, Prost usúdil, že tak ako preteky, aj dohoda platí odznova, a opäť sa bude bojovať o prvú zákrutu. Senna si naopak myslel, že po pôvodnom štarte mu patrí prvé miesto a tímový kolega ho nemôže ohroziť. A tak, keď sa Prostovi vydaril reštart a ujal sa vedenia v prvej zákrute, ale Senna ho predbehol hneď v druhej, Francúz mal pocit, že Brazílčan porušil dohodu.

Tieto okamihy podčiarknuté Prostovým neúprosným a zdanlivo chladným vystupovaním formovali nielen Francúzovu kariéru, ale aj spôsob, akým mnohí v médiách, padoku a na celom svete vnímali jedného z najtalentovanejších, a predsa jedného z najznevažovanejších jazdcov v dejinách Formuly 1.

---

**U**rčite som zažil vo svojej kariére mnoho, mnoho ťažkých chvíľ. Mal som zopár nepríjemných momentov, napríklad veľké a tvrdé nehody, o ktorých vám môžem porozprávať. Mal som však dve veľmi ťažké chvíle, ktoré ma zasiahli osobne. Prvou bola Veľká cena Francúzska v roku 1982 a príbeh s Reném Arnouxom a druhou Imola v roku 1989, keď sa viac-menej tá istá situácia zopakovala s Ayrtonom Sennom.

Podobali sa v tom, ako ma zasiahli.

Ten prvý prípad bol veľmi nepríjemný, pretože vtedy som niečo také zažil možno prvýkrát. V Renaulte sme mali dohodu s Reném, hoci vtedy som o nič také nežiadal. Tím dal do jeho monopostu silnejšie turbo, aby vytvoril tlak na Brabham, lebo sme vedeli, že ich motor BMW nebol príliš spoľahlivý. Tím povedal: „Zvýšime plnenie v Reného turbe, ale ak budeme mať prvé dve miesta, Alain by mal vyhrať, lebo má menší výkon a je vyššie v šampionáte.“ Počas pretekov sme sa v takej situácii ocitli a on mi neprepustil miesto. Takto to viac-menej vyzeralo z môjho pohľadu.

Pre mňa bolo kľúčové, ako sa to odvíjalo po ľudskej stránke. Ak sa ocitnete v takejto situácii, musia vás podporiť aj tí, ktorí si také rozhodnutie vymysleli. Lenže oni nedodržali slovo a nezastali sa ma. Jednoducho si pomysleli: „Vyhrali sme preteky, René je víťaz a nebudeme o tom hovoriť.“ Necháпали, že pre mňa osobne to nebolo vôbec dobré. Mohli povedať: „Rozhodli sme sa, ale on to nerešpektoval,“ a potom situáciu nejako riešiť. Urobili to však až oveľa neskôr. Ma vnímanie mojej osoby verejnosťou a fanúšikmi to však malo obrovský vplyv.

Pripomínam, že to bol francúzsky tím, ja som Francúz a stalo sa to na Veľkej cene Francúzska. Keďže som bol po pretekoch taký nahnevaný a nedokázal som to zakryť, stal som sa nepriateľom. Neuveríte, aký vplyv to malo na môj osobný život. Z domu mi ukradli autá, ďalšie auto mi zapálili, na odkazovači mi ľudia nechávali správy. Kto to nezažije, ten nepochopí. Pravda, ľudia môžu byť sklamaní, ale bolo to oveľa horšie, než si dokážete predstaviť. Následne som sa rozhodol opustiť Francúzsko. Po niekoľkých týždňoch či mesiacoch som si povedal, že sa musím odsťahovať. Tie následky boli také veľké.

Udalosť v roku 1989 bola veľmi podobným nedodrzaným sľubom, ale v prvom rade som si uvedomil, ako sa Ayrton správa v takýchto situáciách. Bol presvedčený, že to ja som porušil dohodu, keď som ho predbehol. On nič neporušil, aj keď jeho predbiehači manéver videlo v televízii 700 miliónov ľudí.

Bolo to však inak. Bol to Senna, kto nerešpektoval dohodu.

Takéto veci sa môžu stať, takže človek môže byť šokovaný, ale všetky médiá a opäť aj verejnosť sa vždy postavili na jeho stranu.



Musíte pochopiť, čo to znamená – vo francúzštine to nazývame *la parole donnée* –, keď v živote dáte svoj sľub a slovo, že budete čestný a úprimný. Vo svojej krajine som nadobudol vzdelanie a výchovu, ktoré ma naučili, že tieto veci sú dôležité. V takejto situácii vám napadne len: „Doriti!“ V tomto prostredí nie je pre ľudí dôležité niečo, čo je podľa mňa základnou ľudskou vlastnosťou. Chápete, ich zaujímal len výsledok, nie spôsob, ako ho dosiahli.

To bolo pre mňa z ľudského hľadiska veľmi ťažké.

Keď sa mám vrátiť k pôvodnej otázke, vo svojej kariére som zažil tri alebo štyri veľmi náročné chvíle súvisiace s nehodami. Prvou bola havária Claya Regazzoniho v roku 1980. Nebol mojím dobrým priateľom, ale poznal som ho z padoku a zdieľali sme spoločný svet motošportu. V ten víkend som si zlomil zápästie, a tak som preteky v Long Beach komentoval. Po nehode som ho išiel pozrieť do nemocnice a prvýkrát v živote som zažil naozaj veľký šok, keďže robím tú istú prácu a ten istý šport.

Mal som veľa takých momentov, ale sezóna 1982 bola pre mňa kľúčová. Samozrejme, v roku 1980 sme prišli o Patricka Depaillera, ale ja som si bol veľmi blízky hlavne s Didierom Pironim. V tom roku došlo k dvom veľkým nehodám, ktoré ma veľmi zasiahli, ale obzvlášť tá Didierova, lebo sa zrazil so mnou. Keď sa vás to tak blízko dotýka, keď sa sami zapletiete do nehody, keď to vidíte na vlastné oči – ten výjav budem mať navždy v hlave –, tak tej spomienke nedokážete uniknúť. Stále mám pred očami ten pohľad naňho v kokpíte... nemôžete tomu uveriť. Zastavíte, bežíte k jeho autu a nevíete, čo robiť. Bolo to naozaj, naozaj hrozné.

Rovnaké to bolo aj s nehodou, ktorá sa v tom istom roku stala osudnou Gillesovi Villeneuvevi. Prešiel som okolo toho miesta. Videl som ho v sedadle na kraji trate. Je to pohľad, ktorý sa nedá opísať, pretože niečo také nechcete vidieť. Viete, že sa to môže stať, ale keď to vidíte na vlastné oči, je to naozaj príšerné. Prišiel som do boxov a s manažérom tímu Gérardom Larrousseom sme sa uchýlili do nášho tímového motorhomu, kde mi povedal: „Musíš sa čo najskôr vrátiť do auta.“ Povedal som mu, aby ma na desať minút nechal osamote.

Keď sa vrátil, povedal som mu: „Počúvaj, Gérard, odteraz som 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.“

To bolo v roku 1982. Ľudia občas nechápu, aké je to jazdiť v daždi pri veľmi zlej viditeľnosti a hrozbe akvaplaningu, ktorý nedokážete nijak ovplyvniť. Nechápu, že ide o váš život a je to vaše rozhodnutie. Preto som povedal: „Doriti! Budem robiť, čo chcem ja a čo ja považujem za správne.“ Tento môj postoj vyplynul z roku 1982, keď som na vlastné oči videl, čo sa stalo Patrickovi, Gillesovi a Didierovi.

Samozrejme, Ayrtonova smrť v roku 1994 bola veľký šok.

Jeho nehodu dokážem vidieť tak jasne preto, že naše životy, naše kariéry a všetko sa takmer prelínali, akoby tvorili jeden celok. Vidím ju teda veľmi jasne.

Ďalšia veľká nehoda, ktorá ma skutočne zasiahla, sa stala v roku 1986 Eliovi de Angelisovi počas testov na Okruhu Paula Ricarda. Horšie to už byť nemohlo. Bol som na trati a bol som prvý na mieste havárie. Zostal prevrátený v kokpíte, hýbal sa, ale nevedel som mu odopnúť pásy. Všade naokolo horelo, ale nezabil ho oheň. Bol to dym, ktorého sa nadýchal. A keď zažijete niečo také, cítite sa tak príšerne, že začnete všetko spochybňovať. Pýtate sa: „Mal by som pokračovať? Čo by som mal robiť? Ako môžem ďalej jazdiť?“

Vydal som sa priamo do Anglicka. Nevieam, či som hneď išiel za Berniem Ecclestonom (šéfom F1) alebo Maxom Mosleym (neskorším prezidentom FIA), ale zastavili sme testy a zaviedli sa bezpečnostné štandardy pre súkromné testovanie. Na okruhoch po novom museli byť prítomní traťoví maršali, vrtuľník pre transport do nemocnice a zázemie pre poskytnutie zdravotnej starostlivosti. Nič z toho dovtedy nebolo potrebné. Z tragédie musí vyplynúť pozitívna zmena, inak by ste možno okamžite skončili.

**Ked' ste videli toľko nehôd v takom krátkom období, napadlo vám na okamih, že niečo také už nechcete zažiť?**

Úprimne, iba v roku 1982. Nevieam prečo, ale sezóna 1982 bola z viacerých dôvodov veľmi ťažká a občas si uvedomíte, že všetci sme len ľudia. Môžem povedať, že som citlivý. Potvrdia vám to

Ľudia, ktorí ma poznajú. Nikdy som nepovedal, že ma to nezaujímá. Vždy sa o tieto veci zaujímate. Situácia vnútri tímu, havárie mojich priateľov a to veľmi rýchle stretnutie v motorhome však naozaj určilo smerovanie celej mojej kariéry.

### **A to bolo všetko? Musí byť po vašom a hotovo?**

Urobím, čo chcem ja a urobím to po svojom. Viete, či už to bolo v Renaulte, McLarene, vo Ferrari alebo Williamse, vždy som robil veci podľa seba.

### **Myslíte si, že to poznačilo vaše vzťahy vnútri tímov? Vo viacerých stajniach ste totiž zažili náročné chvíle, zvlášť keď sa vaše pôsobenie chýlilo ku koncu.**

To je možno otázka na nich, ale pre mňa to nebolo náročné. Po mojom konci v McLarene v roku 1989 mi každý hovoril, že je to v poriadku, lebo chápali moje dôvody. Vzťah s Ferrari, nuž, len o tom samotnom by sa dala napísať kniha, pretože išlo o niečo naozaj mimoriadne. Bolo by zábavné sa k tomu dnes vrátiť, ale tá situácia nemala absolútne nič spoločné s mojím spôsobom práce, uvažovaním alebo jazdou.

Nikdy nebol problém s tým, ako som pracoval alebo ako sme nastavili monopost. Ľudia to chápali. Dokonca aj pri testovaní bol môj prístup veľmi odlišný a aj keď bolo spočiatku pre ľudí ťažké porozumieť tomu, ja som vedel, akým smerom sa chcem vydať.

Veľmi dobre som však vedel, koľko rizika som ochotný prevziať na svoje plecia. Niektorí ľudia sú iní. Niektorí nechcú hovoriť o nebezpečenstve a riziku. Ak sa napríklad pozriete na Ayrtona, nikdy o tom nechcel príliš rozprávať. Potom si to náhle uvedomil a nakoniec sa dokázal k týmto veciam vyjadriť dva alebo tri mesiace pred svojou smrťou.

Závisí to od toho, čo zažijete, čo vidíte a ako to vidíte. Je to veľmi zvláštne, ale je to ľudské. Ak máte nehodu alebo ak sa dozviete, že niekto mal nehodu, je to jedna vec, ale ak sa zapletiete do nehody s tou osobou, reagujete inak. Keď na niekom vidíte krv alebo keď cítite bolesť, je to naozaj úplne iné. Jazdci dnešnej generácie to

možno nechápu. Samozrejme, pamätáme si hroznú nehodu Julesa Bianchiho (počas Veľkej ceny Japonska v roku 2014), ale inak sa dnes takéto veci príliš často nestávajú.

**Keď sa pozrieme na rok 1982 a situáciu z Veľkej ceny Francúzska, o ktorej ste hovorili na začiatku, vtedy ste boli vo Formule 1 stále relatívne nový. Bola to len vaša tretia sezóna. Aké ťažké to bolo ocitnúť sa v takejto situácii, cítiť sa podrazený vlastným tímom, zažiť negatívnu reakciu doma? Ako ste sa s tým vyrovnali? Uvažovali ste o konci?**

Áno, uvažoval som o tom. Nemôžem povedať, že by som odpoveď našiel rýchlo. Trvalo to veľmi dlho. Dokonca aj dnes na to často spomínam a premýšľam o tom. Vtedy bolo ťažké vyrovnáť sa s tým, ale máte svoju profesionálnu kariéru a svoj osobný život, to sú dve rozdielne veci. Najhoršie je, keď práca ovplyvňuje vaše súkromie. Ako môžete pokračovať? Nuž, musíte zatvoriť oči a vzísť z toho o niečo silnejší. Bolo to však veľmi náročné.

Skončiť vo Formule 1 len pre reakciu domácich fanúšikov? Nie. To by bol nezmysel. Keď k tomu prirátate situáciu v tíme a tie nehody, je toho priveľa. Môj syn Nicolas mal jeden rok, takže uvažujete o všetkom. Bolo to ťažké, to áno, ale jednoducho som musel pokračovať a ísť svojou cestou.

**Zmenilo to váš názor na Formulu 1?**

Môj názor na ľudí áno, ale nie na Formulu 1. Pretože Formula 1 je súťaž, je to šport, sú to preteky. Myslím si, že to bolo ťažšie mimo okruhu ako na ňom.

**Keď ste zažili ťažkosti a osobnú nespravodlivosť v Renaulte, v akej fáze ste spozorovali, že sa to rozpadá v McLarene a vo vzťahu so Sennom?**

Ak mám byť úprimný, problémy s Ayrtonom sa začali až v roku 1989 po Imole. Predtým to bolo po celý čas veľmi napäté, ale vždy férové.

## **Mali ste však podozrenie, že Honda ho uprednostňuje pred vami?**

Áno, ale to bolo iné. Mimochodom, aj o tom by sa dala napísať kniha. Iste, v rokoch 1988 a 1989 som nebol v tíme veľmi spokojný, preto som koncom sezóny 1988 išiel za šéfom Hondy pánom Kawamotom a on uznal, že to nebolo férové. Sľúbil mi, že sa to v roku 1989 zmení a ja len musím pochopiť, ako to v tom roku 1988 bolo a prečo. Lenže v roku 1989 sa to ešte zhoršilo.

Poviem vám príklad. Keď hovoríme o nutnosti cítiť sa dobre, musíte chápať, že psychika je pre jazdca veľmi dôležitá. Keď som videl, o koľko bližší si boli ľudia z Hondy s Ayrtonom ako so mnou, tak aj keď som nepoznal detaily, človek sa necíti dobre, stráca motiváciu a to mu nepomôže.

Keď vidíte motor a na ňom je napísané „špeciálne pre Ayrtona“ a každý si to všimol, dokonca aj novinári a nebolo to prvý raz... pomyslíte si: „Čo to má znamenať? Robíte to naschvál, aby ste ma zhodili?“ Možno ten motor bol rovnaký, ale nikdy neviete. Niečo také vám neprinesie nič dobré.

Nemôžete sa hnevať, lebo to vám nepomôže zrýchliť. Je to negatívne a navždy to takým ostane. Preto som sa v tíme necítil dobre. Boli to ťažké chvíle. Možno nie najťažšie v mojej pretekárskej kariére, ale boli to ťažké časy.

## **Keď v Imole došlo pred vašimi očami k porušeniu džentlmenskej dohody, spolu so všetkým, čo sa vtedy dialo za oponou, rozhodli ste sa, že medzi vami a Ayrtonom je koniec?**

Nie, nie, nie. V roku 1989 to bolo veľmi jednoduché. Pokračoval som ďalej, urobil som si svoju robotu, ale od pretekov k pretekom sa to stále zhoršovalo. Potom v júli pred Veľkou cenou Francúzska som zvolal tlačovú konferenciu a oznámil som, že končím. Ron Dennis ma navštívil možno týždeň predtým a povedal, že so mnou chce pokračovať a predĺžiť so mnou zmluvu o ďalšie dva roky. Spýtal som sa ho, prečo by som to mal v mojej situácii podpísať? Len aby som robil prácu za Ayrtona a absolvoval všetky testy, keď je celú zimu v Brazílii?

Nepovedal som vtedy Ronovi všetko, ale možno deň pred tlačovou konferenciou som ho informoval, že v McLarene pokračovať nebudem. Vtedy som prisahal, a prisahám aj teraz, že som nikdy nebol v kontakte so žiadnym iným tímom pred tým, ako som sa rozhodol. Vždy som bol taký. Ako prvé padlo rozhodnutie, že za takéhoto stavu nemôžem pokračovať. Bol som pripravený skončiť. Úplne. Bol som pripravený skončiť s Formulou 1. V tom čase by som uprednostnil úplný koniec, dokonca aj ako jazdec najlepšieho tímu na rošte, pred pokračovaním týmto spôsobom.

**Takto ste teda prekonalí tie ťažké chvíle? Skrz vieru v samého seba, že ste radšej ochotný sa všetkého vzdať a radšej odísť než pokračovať v niečom, čomu neveríte?**

Áno, presne tak. Vedel som, že sa môžem rozhodnúť a bola to moja voľba bez ohľadu na následky. Ľudia ma môžu kritizovať, ale ak vnútorne viem, že to rozhodnutie bolo moje, potom budem šťastný.

**Myslíte si, že história vás súdi nespravodlivo?**

Určite. Ale je to súčasť histórie a príbehu Formuly 1. Veľmi často vidím na sociálnych sieťach, čo ľudia hovoria. Usmievam sa pri tom, pretože takto to chodí. Na druhej strane, možno som neurobil presne to, čo som mal urobiť, možno moja osobnosť a môj charakter neboli vhodné na toto prostredie, možno hrala v môj neprospech moja kultúra alebo národnosť. Ktovie. Dnes je to už minulosť a musíte to akceptovať.

Je to presne rovnaká situácia, ako keď sa ma ľudia pýtajú, prečo som v roku 1988 dovolil Ayrtonovi prísť do tímu, pretože vtedy som mal možnosť ho odmietnuť. Hovoria, že som mohol mať šesť alebo aj viac majstrovských titulov. Nikdy som sa však na to tak nepozeral. Nemal som predpoklady pre dokonalého automobilového pretekára. Všetko som si robil po svojom, aj dnes pracujem v tomto prostredí a musíte poznať celý príbeh, aby ste mu porozumeli.

Videl som mnoho veľmi dobrých a veľmi talentovaných jazdcov, ktorí si zaslúžili byť majstrami sveta a nikdy sa nimi nestali, alebo

majstra sveta, ktorý si to možno zaslúžil menej, ale to všetko je súčasťou histórie nášho športu.

Ak ľudia hovoria, že dejiny sa ku mne stavajú neférovú, tak to rád počujem. Naozaj však nemám žiadny problém so svojou rolou v tomto príbehu. To vám prisahám.

**Takže by ste nič neurobili inak?**

Určite nie. Pretože ak sa rozhodnem, v danej chvíli som to takto chcel urobiť. A nikdy som sa neobzeral späť. Nikdy.