

# GILLES VILLENEUVE

Život legendárneho jazdca F1



## GERALD DONALDSON

Preklad Tomáš Mrva

m a m  
m a s

Gerald Donaldson

# **GILLES VILLENEUVE**

## **ŽIVOT LEGENDÁRNEHO JAZDCA F1**

Z angličtiny preložil  
Tomáš Mrva

m a m  
m a š

**Gerald Donaldson**  
**Gilles Villeneuve**  
**Život legendárneho jazdca F1**

Prvé vydanie

Copyright © Gerald Donaldson, 2003  
First published as GILLES VILLENEUVE: THE LIFE OF THE LEGENDARY RACING DRIVER in 2003 by Virgin Books, an imprint of Ebury Publishing. Ebury Publishing is part of the Penguin Random House group of companies.

Slovak edition © Vydavateľstvo MAMAŠ 2024  
All rights reserved

**ISBN 978-80-8268-134-8**

# OBSAH

<b>PROLÓG</b>	<b>6</b>
PRVÁ KAPITOLA: <b>ROKY MLADOSTI: 1950 – 1974</b>	<b>8</b>
DRUHÁ KAPITOLA: <b>ROKY RÝCHLOSTI: 1975 – 1976</b>	<b>38</b>
TRETIA KAPITOLA: <b>ZANECHANIE STOPY: 1977</b>	<b>68</b>
ŠTVRTÁ KAPITOLA: <b>ŽIVOTNÁ ŠANCA: 1977</b>	<b>96</b>
PIATA KAPITOLA: <b>DOBIEHANIE STRATENÉHO ČASU: 1978</b>	<b>126</b>
ŠIESTA KAPITOLA: <b>ŽIVOTNÁ SEZÓNA: 1979</b>	<b>168</b>
SIEDMA KAPITOLA: <b>ČAS SKÚŠOK: 1980</b>	<b>214</b>
ÔSMA KAPITOLA: <b>ČAS LETÍ: 1981</b>	<b>250</b>
DEVIATA KAPITOLA: <b>ČAS VYPRŠAL: 1982</b>	<b>288</b>
<b>EPILOG</b>	<b>318</b>
<b>GILLES VILLENEUVE: ŠTATISTIKY</b>	<b>325</b>
<b>POĎAKOVANIE</b>	<b>333</b>

## PROLÓG

Sobota, 8. mája 1982

Zolder, Belgicko

Borovicové lesy východného Belgicka, 13.52 hod. Do konca kvalifikácie na Veľkú cenu Belgicka zostáva len osem minút. Obloha je po ranných prehánkach jednotvárna a sivá, ale povrch trate je suchý. Jazdci sa snažia vylepšiť si pozíciu na štarte zajtrajších pretekov.

Nikto sa nesnaží viac ako Frankokanaďan v červenom Ferrari s číslom 27. Na plný plyn sa rúti cez šikanu a mizne za kopcom smerom k Terlamenbochtu, jednej z najťažších zákrut na okruhu Zolder. Bude to jeho posledné kolo.

Hluk motorov ustal. Okolo trate dlhej 4,26 kilometra sa rozľahla strašidelná mlčvota. Diváci si nervózne šepkali o neočakávanom tichu. Náhle začal hlásateľ hystericky kričať, že došlo k havárii jedného z monopostov Ferrari.

Pravotočivá zákruta Terlamenbocht sa v okamihu stala dejiskom tragédie a svedectvom ohromného nárazu. Kúsky vraku Ferrari zostali roztrúsené po okruhu do vzdialenosti zhruba dvesto metrov. Uprostred trate sa nachádzalo úplne zničené šasi, ktorému chýbala celá karoséria. Zostalo len pravé zadné koleso. Predok auta bol odrezaný na mieste, kde predtým sedel jazdec.

Za monopostom zamotaným do drôtu ochranného pletiva na vonkajšej strane zákruty stáli vydesení traťoví komisári a od úzkosti zatínali päste. Rýchlo zodvihli zástenu, aby prizerajúcim sa zaclonili výhľad. Ich rozrušenie vzrástlo, keď sa na miesto začal zbíhať dav. Komisári, ku ktorým sa pridali policajti s obuškami, začali divákov odtláčať preč.

O 14.03 hod. hlásateľ oznámil, že vrtuľník previezol Gilla Villeneuvea do neďalekej nemocnice. Krátko nato nasledoval ďalší, opatrne naformulovaný, oznam od organizátorov. Najprv ho ohlásili vo flámčine a francúzštine, úradných jazykoch Belgicka, potom v angličtine: „Ľavé predné koleso monopostu číslo 27 narazilo do pravého zadného kolesa monopostu číslo 17. Monopost číslo

27 bol následne vymrštený do vzduchu a po dopade, o niekoľko metrov ďalej, jazdca katapultovalo do ochranného oplotenia. Jazdec je veľmi vážne zranený.“

Tím Ferrari v boxoch zatvoril ocelové dvere svojej garáže. Personál ostatných tímov si vymieňal znepokojené pohľady. Naokolo postávali ľudia v malých hlúčkoch a ticho sa zhovárali. Nieкто, kto videl záznam nehody na televíznom monitore, bez ostychu plakal. Rovnako aj jazdci, ktorí zastavili na mieste nehody.

Zostávajúcich osem minút kvalifikácie sa dokončilo, ale len šesť áut odjazdilo zostávajúce kolá, aj to iba na pol plynu. Tímy si na daný deň zbalili svoje vybavenie. Ferrari naložilo všetko vrátane pokrútených kusov kovu, ktoré predtým tvorili monopost číslo 27, do svojich kamiónov a tím odišiel do Talianska.

Z tlačového strediska v Zolderi novinári posielali informácie nedočkavému svetu. Aktualizovali ich pravidelnými oznamami od lekárov, ktorí sa starali o obeť nehody. O 17.40 hod. oficiálne oznámili, že Gilles Villeneuve je v bezvedomí a utrpel vážne zranenia krku a mozgového kmeňa. Životné funkcie mu udržiavali na jednotke intenzívnej starostlivosti.

Potom Univerzitná nemocnica svätého Rafaela v belgickom Leuvene vydala poslednú správu: „Gilles Villeneuve zomrel o 21.12 hod.“

Zástupcovia medzinárodných médií sa odobrali odoslať posledné správy. Niektorí z nich plakali. Jeden novinársky veterán z Brazílie smutne poznamenal: „Najviac dnes ľutujem, že som Gilla sotva poznal. Rád by som ho spoznal bližšie, no nevedel som ako. Taký som ním bol vždy ohromený, že som sa pri ňom sotva zmohol na slovo....“

## PRVÁ KAPITOLA

# ROKY MLADOSTI: 1950 – 1974

### 1

*„Bol jasný, horúci letný deň, naokolo ani živej duše,  
tak mi otec dovolil šoférovať. Aké vzrušujúce!“*

Gilles Villeneuve

Joseph Gilles Henri Villeneuve sa nenarodil 18. januára 1952, ako sa väčšinou uvádza. Bol o dva roky starší, ale pred verejnosťou to tajil v presvedčení, že jeho skutočný vek môže byť prekážkou v kariérnom postupe. K svojej profesii sa dostal pomerne neskoro, pretože vzhľadom na svoje nezvyčajné začiatky potreboval viac času, aby sa vyvihol medzi pretekársku elitu a dosiahol mimoriadny úspech.

Jeho otec bol podomový ladič klavírov. Seville Villeneuve už ako chlapec prišiel o otca a predčasne odišiel zo školy, aby sa mohol živiť ako nádenník a všestranný majster, ktorý postupne naberal potrebné zručnosti. Ako tínedžera si ho k sebe vzali manželka Montagneovci, ktorí nemali vlastné deti, a Seville ich neskôr považoval za svojich opatrovníkov. Monsieur Montagne, ladič klavírov, zistil, že Seville má hudobný sluch, a tak celé roky spolu cestovali do vzdialených kútov provincie Quebec, aby sa venovali svojmu remeslu.

Ako dvadsaťtiročný sa Seville oženil s Georgette Coupalovou, ktorej rodina vlastnila malú stavebnú firmu. Zosobášili sa 21. júna 1947 v Chambly, Georgettinom bydlisku, ležiacom pri rieke Richelieu asi tridsať kilometrov od Montrealu. Prvý syn Gilles sa manželom narodil v nemocnici Saint-Jean-Sur-Richelieu. Bolo mrazivé ráno a písal sa dátum 18. január 1950. Ďalší syn Jacques sa narodil 4. novembra 1953 a rodina Villeneuveovcov bola kompletná.

Villeneuveovci si boli blízki, ale Georgette pravidelne zostávala na dlhý čas s chlapcami sama, keďže Seville často cestoval stovky



kilometrov za prácou na miesta ako polostrov Gaspé. Manželov príjem bol síce skromný, ale Georgette bola dobrá matka a gazdiná. Tvorili šťastnú domácnosť. Malého Gilla fascinovalo všetko mechanické, obzvlášť stavebné zariadenia, ktoré obsluhovali jeho strýkovia. Jeho obľúbenými hračkami boli buldozéry a kamióny, ale museli byť realistické, s presným počtom kolies a náprav, inak sa s nimi nehral. Rozoberal ich a skladal, bez ohľadu na to, aké zložité boli. Seville mu na dvore postavil pieskovisko a Gilles sa v ňom dokázal zabávať celé hodiny. So svojimi hračkárskymi strojmi svedomito stavala miniatúrne cesty a mosty. Keď boli cesty postavené, hračkárskymi autami prechádzal cez zákruty tak rýchlo, ako sa len dalo. Pri hre napodobňoval burácajúci zvuk motorov na hranici výkonu.

Tento tichý, ale dobrodružný chlapec od začiatku preukazoval veľkú odvahu a odhodlanie. Priskoro požiadal otca, aby mu z prvého malého bicykla odmontoval pomocné kolieska, a samozrejme, hneď spadol na zem. Bol však vytrvalý a po niekoľkých pokusoch techniku jazdy na dvoch kolesách zvládol. Na základnej škole, kam nastúpil v roku 1955, mu išlo učenie ľahko. Školu bral veľmi vážne, a hoci naňho rodičia nijako netlačili, mal pocit, že musí byť najlepší. Ak nebol prvý z triedy, domov utekal s plačom.

Nebol predčasne vyspelé dieťa, ale na svoj vek bol veľmi bystrý a nadmerne súťaživý. Hoci mal sklon k samote, úplne sa spoločnosti iných nevyhybal. Zvyčajne sa hrával so staršími deťmi a vyhľadával podnety, ktoré ho nútili pracovať tvrdšie, aby s nimi držal krok. Rodila sa v ňom vytrvalosť, stále sa zlepšoval a rozvíjal potrebné zručnosti. Keď vyzval rýchlejšieho kamaráta na preteky v behu, tešilo ho, keď bol pri každom súboji bližšie k víťazstvu.

Kládol na seba nezvyčajne vysoké nároky a neustále niečo skúšal, akoby hľadal čosi, v čom bude excelovať. Doma mali klavír a s otcovou pomocou mu to za klávesmi celkom išlo. Opojený týmto úspechom sa rozhodol stať sa profesionálnym hudobníkom. Posadnuto sa učil hrať na trúbke. Škola a detské hry išli popri tejto novej vášni na vedľajšiu koľaj. V odhodlaní naučiť sa techniku cvičil päť až šesť hodín denne, až kým sa nestal celkom zdatným hráčom. Keď s hrou o niekoľko rokov prestal, povedal, že to bolo preto, lebo vekom sa mu zmenil tvar hornej pery a pri

hre ho boleli ústa. Vzhľadom na svoj sklon k perfekcionizmu možno odložil trúbku bokom, keď si uvedomil, že nikdy nedosiahne úroveň, akú si predstavoval.

Keď mal Gilles osem rokov, rodina sa presťahovala do Berthierville, kde žili Montagneovci. Tam, približne sedemdesiat kilometrov severovýchodne od Montrealu, pri pokojnom prítoku Rieky svätého Vavrinca, prežil Gilles formatívne roky, ktoré určili jeho budúcnosť. Prví osadníci prišli do tejto časti Nového Francúzska, aby sa na okolitej rovine a úrodnej zemi venovali poľnohospodárstvu. Dnes je Berthier, ako ho Frankokanadania volajú, ospalým mestečkom so zhruba štyritisíc obyvateľmi. Je to presne to miesto, kde obyvatelia zvedavo hľadajú na cudzincov. Panoráme mesta dominujú rímskokatolícky kostol zasvätený svätej Genovée a robustné domy so štvorcovým pôdorysom, v duchu quebeckej tradície vymalované žiarivými farbami.

Villeneuveovci sa nastahovali na starý statok na okraji mesta. Seville sa pustil do prerábania interiéru a Gilles mu s potešením pomáhal a zatĺkal klince. Čím bol starší, tým viac uprednostňoval fyzickú aktivitu pred školskou nudou. Keď ho rodičia zapísali na strednú školu v Joliette vedenú mníchmi, bol doma len cez víkendy a sviatky. Hoci Joliette je vzdialené len dvadsaťpäť kilometrov, Gilles býval na internáte a musel sa stravovať v škole. Neznášal tamojšiu vojenskú disciplínu – a jedlo.

„Nenávidel som to. Nenávidel som moment, keď zazvonili na jedlo a všetci bežali, aby sa postavili do radu. Nenávidel som predstavu čakania v rade, obzvlášť čakania na to hnusné, nechutné, nestráviteľné jedlo.“ Vždy vynaliezavý a slobodomyselný Gilles vyriešil túto kulinársku katastrofu tak, že si na internát prepašoval jedlo z Georgettinej kuchyne, predovšetkým koláče a poháre s arašidovým maslom. Spomínal, že prežíval na jednom jedle denne – raňajkách. Ukryl drahocenné arašidové maslo pod stolom, a keď sa rádoví bratia nepozerali, potajomky ho nahrubo namazal na krajce hriankov. Keď prišiel domov, napchával sa matkiným jedlom. „Aj tak som však bol priberčivý. Mäso, obzvlášť hamburgery, a kurča so zemiakmi boli v poriadku. Ale ovocie, zelenina a ryby nie. Musel som mamu privádzať do šialenstva. Zvláštne je, že som nikdy nebýval chorý.“

Veľa času trávil na čerstvom vzduchu a pohybo. V lete s kamarátmi jazdil po uliciach Berthieru na bicykli alebo sa hrávali naháňačku či skrývačku, keď bolo na poliach veľa sena. V zime si na zamrzutej rieke urobili klzisko a korčuľovali sa alebo hrávali hokej, prípadne sa na kusoch kartónu spúšťali dole zasneženým brehom. Z drsného podnebia v časti sveta, o ktorej sa hovorí, že rok pozostáva z desiatich mesiacov zimy a dvoch mesiacov zlého sánkovania, vyťažil čo najviac. Dobre strávený čas si predstavoval tak, že sa zababušil a vybehol do fujavice. „Miloval som zimné búrky. Vždy bolo treba niekoho vyhrabať alebo sa prekopať cez záveje, aby som sa dostal do domu starých rodičov. Bolo pre mňa čírym vzrušením a veľkou výzvou, aby som sa dostal na neprípustné miesta, všade tam, kam mi hovorili, že sa nedá ísť. To bolo niečo skutočne vzrušujúce.“

Istý čas Gilla od školskej nudy a rutiny odvádza muzika. Študoval klasickú hudbu a v pochodovej kapele seminára v Joliette hrával na trúbke. Vo voľnom čase hrával na trúbke improvizovaný džez a občas robil diskdžokeja na školských tancovačkách. Čoskoro však jeho život ovládla nová vášeň – autá, obzvlášť tie rýchle. Vášeň pre rýchlu jazdu vznikla celkom prirodzene. Ako pasažier v otcovom aute sa totiž len málokedy viezol pomaly.

Seville Villeneuve bol v mnohom metodický a dôkladný. Na svoju prácu bol hrdý a aj tým najzanedbanejším a najrozladenejším klavírom sa usilovne venoval, až kým nebol spokojný, že sú úplne dokonalé. Keď začal hrať golf, bol zhrozený z toho, ako mu to nešlo, donekonečna nacvičoval švih a celé minúty sa dôkladne staval k loptičke. Hoci bol v snahe o dokonalosť ochotný prejavovať nekonečnú trpezlivosť, za volantom sa Villeneuve starší vždy náhlil a v meste bol známy svojou rýchlou jazdou.

Jacques Villeneuve, ktorý zdedil rodinnú túžbu po rýchlosti, spomína na staré časy na cestách okolo domu. „Náš otec bol veľmi rýchly vodič. Jazdil skutočne veľmi rýchlo, stále predbiehal a neustále sa ponáhlal. Mal zopár ťažkých havárií, napríklad aj pri stošestdesiatkilometrovej rýchlosti. Ťažko povedať, či máme jazdecké schopnosti po otcovi, ale isto máme po ňom vášeň pre rýchlosť a rýchlu jazdu.“ Vekový rozdiel znamenal, že Jacques a Gilles si počas svojich tínedžerských rokov neboli obzvlášť blízki, hoci

Jacques prechádzal podobným vývojom ako jeho starší brat. Neskôr, keď pretekacie ovládlo ich životy, sa stali dobrými priateľmi.

Skôr než chlapci videli cez palubnú dosku rodinného Fordu, Seville im dovolil sedieť za volantom na jeho kolenách. Gilles neskôr hovoril: „Miloval som, keď gummy pištali. Spomínam si, ako som kričal: ‚Rýchlejšie, oci, rýchlejšie!‘ alebo ‚Predbehni ho, predbehni ho!‘ Možno preto ho vždy zastavili za rýchlosť.“

Krátko po presťahovaní do Berthierville Seville a Georgette založili malú firmu Industrie Seville vyrábajúcu dámske oblečenie. Vznikla tak, že Georgette doma šila dámske oblečenie pre miestny priemyselný podnik, ktorý zásoboval väčších výrobcov z Montrealu. Villeneuovci si pracovnú silu vytvorili zo žien zo susedstva, a keďže sa im darilo, Seville sa mohol vo firme pridať k svojej manželke. Jednou z jeho úloh bolo jazdiť do Montrealu po látky, a keď sa ich finančná situácia zlepšila, na prevoz materiálu si kúpil novú dodávku Volkswagen. Práve v tomto aute si Gilles vytvoril najživšiu spomienku z detstva, keď prvýkrát sám šoféroval.

„Bolo to v roku 1959 alebo 1960. Išli sme po jednej z dlhých rovných vidieckych ciest v blízkosti Berthierville. Bol jasný, horúci letný deň, naokolo ani živej duše, tak mi otec dovolil šoférovať. Aké vzrušujúce!“

## 2

*„Gilles vôbec nepocituje strach. Vždy jazdil veľmi rýchlo, úplne na hrane. Na každom vozidle išiel tak rýchlo, ako sa len dalo.“*

Seville Villeneuve

Ako desaťročný dostal Gilles jeden z prvých desaťrýchlostných pretekárskych bicyklov v Berthierville a pri každej jazde z neho maximálne vyťažil všetko, čo sa dalo. Neustále prehadzoval rýchlosti a šliapal do pedálov tak silno, ako to šlo. Radosť z bicyklovania sa však nedala porovnať s potešením z jazdy na štyroch kolesách. Tak dlho otravoval otca, až mu dovolil jazdiť na rodinných autách po príjazdovej ceste, a keď mal jedenásť rokov, Seville ho na otlče-

nom pickupe pustil na neďaleké polia. Gilles v eufórii poskakoval v oblaku prachu: „Do toho starého auta som sa zbláznil!“

Gilles sa neuspokojil len s rýchlou jazdou, ale zaujímal sa aj o mechanické záležitosti motorizovanej zábavy a pokúsil sa zostrojiť vlastné vozidlo. Vzal kosačku, odstránil z nej motor a kolesá a primontoval ich na primitívne šasi, ktoré zostavil z preglejky a drevených štvorhranov. Prispôsobil klinový remeň z kosačky zadnej náprave svojho vozidla, z kusu dreva vytvaroval napínač a hrdo sa predvádzal po pozemku. Hoci trávnik Villeneuvevcov začal pripomínať neďaleké pole, Seville bol k synovej iniciatíve tolerantný, dokonca ho v nej povzbudzoval.

Keď mal Gilles pätnásť rokov, dostal od otca ošarpané dvojmiestne MGA, rok výroby 1958, ktoré kúpil od suseda za sto dolárov. V cene bol aj otrhaný návod na použitie od výrobcu. Gilles, ktorý vtedy vedel len veľmi slabo po anglicky, sa spoliehal iba na diagramy a vlastnú vynachádzavosť, aby prišiel na to, ako auto funguje. S pomocou niekoľkých zvedavých kamarátov rozobral motor a dokázal väčšinu z neho zložiť tak, že auto bolo opäť pojazdné. Pokým nezvládol trvácnejšie opravy, problém so zlomeným volantom riešil tak, že na stĺpik riadenia pripevnil kliešte so zverákom. Takto vybavený pomaly vyšiel z príjazdovej cesty a jazdil hore-dole po opustenej ceste za domom.

Keďže si podľa zákona musel ešte rok počkať na quebecký vodičský preukaz, bol nútený uspokojiť sa s takýmito drobnými dobrodružstvami mimo ciest. Gilles bol netrpezlivý a túžil po novom rodinnom aute Pontiac Grand Parisienne z roku 1966. Išlo o zelený dvojdverový model so sklápacími sedadlami, a hoci mal automatickú prevodovku, na podlahe bola radiaca páka a rýchlomer bol vyznačený až po hodnotu 120 míľ za hodinu (vyššie 190 km/h, pozn. prekl.). Výmenou za umývanie mu Seville dovolil vyskúšať ho na ceste okolo domu. Pokušenie zájsť ďalej bolo priveľké a Gilles si nechal vyrobiť vlastné kľúče.

V jeden piatkový večer Seville odviezol Gilla a jeho kamaráta zo štvrte na niekoľko kilometrov vzdialený tínedžerský večierok. Po polnoci, keď Villeneuvevci spali, sa dvaja nezbedníci vrátili domov a v tichosti vytlačili Pontiac z príjazdovej cesty. Keď bol dostatočne ďaleko, aby ho rodičia nepočuli, Gilles vy-

tiahol svoje tajné kľúče a vyrazili smerom na Joliette. Napriek hustému dažďu rýchlo zistil, že maximálna rýchlosť auta je 108 míľ za hodinu (174 km/h). A takmer takto rýchlo si to šinul po rovnom úseku cesty, keď sa náhle objavila ostrá zákruta. Stratil nad autom kontrolu, zošmykol sa z mokrej vozovky, odrazil jeden telefónny stĺp a potom Parisienne prišpendlil k ďalšiemu. V skutočnosti sa okolo neho úplne obrátil. Dvere na vodičovej strane boli zatlačené takmer až k tunelu prevodovky. Sevillova pýcha a radosť skončila v dezolátnom stave. Našťastie, syn mal len narazené koleno, zatiaľ čo jeho na smrť vystrašený kamarát vyviazol bez ujmy.

K nehode došlo asi osem kilometrov od Berthieru a dvaja otrasení preživší sa rozhodli čo najrýchlejšie vrátiť domov a dúfať v najlepšie. V lejaku sa pešo vybrali na cestu a vždy, keď sa objavili svetlá protiidúceho auta, skrčili sa do jarku. Blízko domova sa rozdelili a Gilles vošiel dnu značne roztrasený. Len čo zaľahol do postele, aby si premyslel, čo robiť, volala polícia, ktorá auto vystopovala podľa poznávacej značky, a Sevillovi oznámila, že jeho auto niekto ukradol a zdemoloval.

Hoci rodičia Gillovi dovolili pomerne veľa, isté pravidlá musel vždy dodržiavať. A k nim patrila aj absolútna čestnosť. Tá sa prejavila, keď pokarhaný Gilles zakríknuto rozprával o nočnom nešťastí. Prišla polícia a spísala záznam o nehode. Keďže nehodu spôsobil šofér bez vodičského preukazu, Seville nemal nárok na vyplatenie poistky. Auto bolo odpísané a rovnako aj štyritisíc dolárov, ktoré si požičal na jeho kúpu. Gilles nebol za svoj skutok prísne potrestaný. Jeho rodičia boli presvedčení, že nehoda a jej cena boli dostatočnou lekciou.



Gillove motoristické dobrodružstvá sa na istý čas zmiernili, ale krátko po šestnástych narodeninách, keď mu vodičský preukaz doprial novú voľnosť, opäť nabrali na intenzite. Nasledovalo niekoľko ďalších vozidiel vrátane ďalšieho MGA, tentoraz čierneho a o niečo pojazdnejšieho než to predchádzajúce. Okrem rastúcej vášne pre motorizmus zažíval tínedžer aj rastúci záujem o opačné

pohlavie. Zapáčila sa mu dievčina v Joliette a v jeden večer nasadol do čierneho MGA, aby ju navštívil.

Na vidieckej ceste sa dostal za Dodge Roadrunner, ťažkopádne vozidlo predstierajúce vysoký výkon. Gilles ho považoval za výzvu pre svoje rýchle britské športové auto – aj pre svoju rozkvitajúcu mužnosť. Pokúsil sa ho predbehnúť, jeho protivník dupol na plyn a začala sa naháňačka. Skončila sa v momente, keď Dodge zastavil len zopár centimetrov pred stádom kráv, ktoré farmár prevádzal cez cestu do maštale, aby ich podojil.

Pri prerábaní MGA Gilles zanedbal primerané nastavenie bŕzd, preto jeho auto nedokázalo včas zastaviť. Pokúsil sa stádu okamžite vyhnúť a strhol volant na stranu. Auto vyletelo z cesty do jarku a manéver sprevádzala sprážka blata a trávy. Prevrátilo sa nabok, potom sa otočilo naspäť na vozovku, pristálo na streche a zostalo značne zdemolované. Je otáznne, či je rozumné mať zapnuté bezpečnostné pásy v kabriolete bez ochranného oblúka. V tomto prípade to však bolo nepodstatné, lebo MGA ho nemalo. Šofér však pri svojich divokých kotrmelcoch zostal vo vozidle. Gilles sa vyplazil spod úplne zničeného auta s vážnymi reznými ranami na hlave spôsobenými lietajúcimi úlomkami z rozbitého čelného skla.

Na druhý deň skoro ráno Villeneuvovcom zatelefonovali, že pozostatky športového auta ich najstaršieho syna sa nachádzajú pred neďalekým servisom. Krátko nato sa dozvedeli, že Gilles leží v nemocnici v Joliette s osemdesiatimi stehmi na hlave.



Ani zničenie ukážok amerického a britského inžinierstva neodradilo Gilla od nástrah rýchlosti a svoju pozornosť zameral na malé staré auto Škoda československej výroby. Na tomto neohrabanom vozidle s motorom vzadu jazdil oveľa rýchlejšie, než jeho výrobcovia zamýšľali a dopravné predpisy v Quebecu povoľovali. Štartér sa zvykol kaziť a auto bolo treba zvyčajne roztláčiť, ale plynový pedál fungoval. Gillova neustála rýchla jazda začala pútať pozornosť miestneho policajta Clauda Pagea, ktorý neskôr spomínal: „Zvykol som ho chytiť, ako ide osemdesiatkou v zóne

s povolenou tridsaťmíľovou rýchlosťou. Nikdy sa nehádal. Práve naopak, vždy bol veľmi zdvorilý a okamžite pokutu – v tom čase to bolo desať dolárov – zaplatil. Hovorieval: „Dobre, chytili ste ma. Ale nutkanie jazdiť rýchlo je silnejšie ako ja.“

Gilles mal šťastie, že tieto priestupky spáchal ešte predtým, než v Quebecu zaviedli systém odoberania bodov a následne vodičského preukazu za dopravné priestupky. Cena za rýchlu jazdu na škodovke bola len finančná. Vôbec nepochyboval, že to jemu a jeho priateľom, ktorých rozvážal na tancovačky a večierky, za to stálo. Na svoje eskapády so Škodou spomínal s láskou: „Neviem, či som sa niekedy tak zabával a cítil takú slobodu ako v to leto.“

Jednou z výziev jazdy na tomto aute bola snaha o prejazd zákrutou na dvoch kolesách a pri nižších rýchlostiach o jeho prevrátanie. Pri druhom manévri, o ktorý sa pokúsil na niekoľkých nevýznamných slalomových podujatiach, nebol úspešný. Slalomové preteky sa zvykli konať na parkovisku nákupného centra na úzkej trati vyznačenej dopravnými kužeľmi. Ukázalo sa, že tento typ súťaže je pre Villeneuvov štýl obmedzujúci a Gilles po sebe zvyčajne zanechával stopu v podobe roztrúsených a poničených kužeľov.

Jeho energické prejazdy zákrutami ho preslávili v susednej obci St Thomas, cez ktorú často prechádzal cestou za dievčinou z Joliette. Pištiace pneumatiky Škody ohlasovali jeho prejazd úzkou zákrutou uprostred dediny a Gilles si niekoľkokrát všimol zvedavé publikum miestnych obyvateľov. Stávalo sa to dosť často a on si uvedomil, že očakávajú jeho príchod, a tešil sa, že ľuďom stojacim na verandách – svojim prvým fanúšikom – urobí radosť.



Dievčina z Joliette sa volala Joann Bartheová. Aj ona bola Frankokanaďanka, ale istý čas žila na druhej strane hranice v štáte Connecticut a potom sa vrátila do Quebecu. Keď mala osem rokov, rodinu opustil otec a zanechal Joann, jej staršieho brata a dve mladšie sestry s ich matkou odkázaných samých na seba. Pani Bartheová mala vrodennú srdcovú chorobu a bola príliš často chorá na to, aby mohla pracovať a zabezpečiť svoje deti. Žili v chudobe



a často potrebovali finančnú pomoc od štátu. Joann navštevovala konventnú školu, ktorú viedli prísne mníšky. Tie zdôrazňovali pobožnosť a morálne cnosti. Ako tínedžerka začala po škole a cez víkendy pracovať ako pokladníčka v obchode s rozličným tovarom. Matke pomáhala v domácnosti a sama si šila oblečenie, aby ušetrila peniaze. Joann nemala ľahký život, ale keď na schôdzke naslepo stretla svojho budúceho manžela, Gilles v nej videl príťažlivú, optimistickú a sebestačnú mladú ženu.

Jej sestra Louise mala priateľa, ktorý mal kamaráta, o ktorom si Louise myslela, že by sa s ním Joann mala zoznámiť. Tínedžerské zvyky v šesťdesiatych rokoch diktovali, že spoločensky aktívni chlapi a dievčatá by mali s niekým „chodiť“ a o vhodnosti tých, ktorí nikoho nemali, sa pochybovalo. Joann niekoľkokrát odmietla dohadzovacie pokusy svojej sestry. Myslela si, že ak si tento chalan nevie nájsť priateľku sám, nechce s ním trčať ani jeden večer. Louis nástojila, až kým Joann nepovolila. Súhlasila, že pôjdu vo štvorici na sobotňajšiu večernú tancovačku mimo Joliette.

Aj Gilles sa zdráhal ísť na prvý spoločný večer. „Kamarát mi hovoril, že je pekná, ale neveril som mu. Väčšina schôdzok naslepo je na smiech, ale táto nie,“ povedal o Joann. Zo svojho spoločníka, ktorý bol od nej o rok starší, nespadla hneď na zadok a povedala, že „ujde“. Pomyslela si, že je dosť pekný – mal detskú tvár a hnedé dlhé vlasy, ako bolo v tom čase v móde. Nebol vysoký, skôr drobný, preto uvažovala, či nie je pre ňu až príliš nízky, hoci v skutočnosti merali takmer rovnako – 168 centimetrov. Bol veľmi zdvorilý, síce trochu plachý, ale zdalo sa, že je zdravo sebedomý. Mala však pocit, že v ňom postrehla závan zraniteľnosti a nevinnosti. Ohromila ju jeho totálna čestnosť a úprimnosť. Povedal jej, že ho prijali na Quebecké hudobné konzervatórium ako trubkára, ale nie je si istý, či chce zasvätiť život hudbe a predstava niekoľkých ďalších rokov v škole ho príliš nelákala.

Ich prvý spoločný večer ubehol vcelku príjemne a občas sa naďalej vídali cez víkendy. Ukázalo sa, že Joannine výhrady k Gillovej príťažlivosti pre opačné pohlavie boli nepodložené. Keď zistila, že má stabilnú priateľku menom Ginette, zúrila. Pohádali sa a o týždeň neskôr už randila s novým priateľom. Tentoraz pre zmenu veľmi žiarlil Gilles, obzvlášť po tom, čo Ginette ukončila

ich vzťah, keď zistila, že má sokyňu menom Joann. Po období odcudzenia Gilles opäť Joann zavolať, urovnali svoje spory a od augusta 1967 tvorili pár.

### 3

*„Milujem vôňu spálenej gummy.“*

Gilles Villeneuve

Joann čoskoro zistila, že život s Gillom sa bude krútiť okolo motorov. Po období v seminári Gilles strávil rok na škole Sainte Rose štúdiom reklamy a propagácie. Ako sedemnásťročný svoje formálne vzdelávanie ukončil, ale venoval sa vlastnému štúdiu – chcel vedieť všetko o autách. Predplatil si mnohé motoristické publikácie, mal ich plnú izbu, a steny oblepil plagátmi pretekárskych áut. Listoval si v časopisoch a vďaka tomu si zlepšil angličtinu. Krátko sa ju učil v škole a niečo pochytil od otca, ktorý sa druhý oficiálny jazyk Kanady celkom slušne naučil na cestách a pri práci. Gilles si uvedomil, že časopisy hovoria jeho jazykom, a s potešením zistil, že jeho dvojité lásky k motorom a rýchlosti sa dá skĺbiť na súťažnej úrovni; že ľudia si dokonca dokážu vybudovať kariéru vďaka tomu, že robia to, čo on predvádza každý deň na cestách v okolí Berthieru. Reportáže z pretekov vzbudzovali jeho predstavivosť a chcel si ich vyskúšať v praxi.

Raz sa Joann ocitla v kufri Gillovoho najnovšieho miláčika, Mustangu z roku 1967 so 4,7-litrovým motorom. A to iba preto, aby nemusela platiť vstupné na preteky dragsterov. Tento typ pretekov v zrýchľovaní istý čas uspokojoval Gillovu túžbu po súťažení a so svojím Mustangom sa prihlasoval na preteky v mestečkách Napierville, Sanair a Lavaltrie. Mustang upravil; zodvihol zadné odpruženie pre lepšiu trakciu a nahradil 4,7-litrový motor obrovským sedemlitrom, aby lepšie „trhal asfalt“.

V bežnej premávke videl Gilles na každom semafore zmenu z červenej na zelenú ako signál, aby vyrazil tak rýchlo, ako je technicky a ľudsky možné. Zbožňoval pocit, keď pritlačil plynový pedál na podlahu, keď sa pretočili zadné kolesá, keď pískali

pneumatiky, keď zo spálenej gumy vychádzal belasý dym a keď zahrnelo osem valcov. Opájal sa zrýchľovaním z nuly na plný plyn a pri každej príležitosti si nacvičoval rýchle preradovanie potrebné na dosiahnutie tohto euforického stavu. Preteky dragsterov mu umožňovali robiť to legálne.

Pre Joann boli preteky dragsterov úplná nuda. Ako spolujazdkyňa sa v Gillovom aute nikdy nenudila, ale na pretekoch musela celý deň sedieť na tribúne a zaujímavé boli len chvíle, keď súťažil on. Jej priateľ začal mať rovnaký pocit. Problém týchto pretekov bol v tom, že vzrušenie sa pominulo príliš rýchlo: krátky výbuch vzrušenia na štyristometrovom rovnom páse asfaltu a to bolo všetko. Gilles v pretekoch dragsterov videl iba predohru k väčším pretekárskym dobrodružstvám.

Dragstery v prvom rade nemali zákruty, na ktorých by si mohol skúšať svoju odvahu tak ako na cestách. A predstava boja o pozície, koleso na koleso s ostatnými autami na skutočnom pretekárskom okruhu ho priťahovala viac. Základná podoba takéhoto typu súťaženia sa odohrávala na ováloch. V podstate to boli dva súbežné pásy pre dragstery so zákrutami na každom konci. Gilles v časopisoch čítal o hrdinstvách jazdcov seriálu USAC ako A. J. Foyt a Roger Ward, ktorí sa v monopostoch preháňali po ovále v Indianapolise rýchlosťou 240 kilometrov za hodinu. Na klopených ováloch v Daytone a Talledege hrdinovia ako Richard Petty a Junior Johnson v ohromnej rýchlosti ovládali ťažkopádne americké sedany.

Gilles sa najviac videl v jazdoch americkej série NASCAR – ich autá sa viac podobali na Mustang. V skutočnosti sa jednoduchá podoba pretekov typu NASCAR konala na hlinenej plochej dráhe kedysi používanej na klusácke dostihy, čoby kameňom dohodil od domu Villeneuvovcov. Potrebnú výbavu tvoril veľmi ojazdený rodinný sedan zbavený všetkého pohodlia pre pasažierov aj poznávacích značiek. Gilles jednu takúto rachotinu kúpil za pár dolárov, urobil potrebné zásahy – najmä na karosériu načarbal čísla – a prihlásil sa na svoje prvé preteky. Hluk, chaos, ohýbanie blatníkov a jazda bokom v prachu boli určitú dobu dostatočne zábavné, ale čoskoro ho omrzelo neustále jazdiť dokola. Bolo to zvláštne, ale len tak sedieť s volantom otočeným doľava a nohou na podlahe ho neuspokojovalo.

Aby sa naplno prejavil, aby skutočne preveril svoje schopnosti a stroj, Gilles potreboval rozmanitejší terén. Chcel sa viac zapájať, preradovať rýchlosti, brzdiť a skúmať hranice príľnavosti – a svojej odvahy – v rôznych typoch zákrut. Toto robieval na cestách okolo svojho domova a čítanie o veľkých okruhových pretekoch v Európe rozkrútilo kolesá Villeneuvovej mladíckej mysle.

V časopise *Road and Track* ho nadchli reportáže Henryho N. Manneyho III. z pretekov na miestach ako slávny Nürburgring v Nemecku. Populárni jazdci ako Jimmy Clark a Chris Amon sa držali vo svojich exotických, často letiacich monopostoch Formuly 1 Lotus a Ferrari, aby na 22,8-kilometrovom okruhu so 170 zákrutami v pohorí Eifel udržali neuveriteľnú priemernú rýchlosť viac ako 160 kilometrov za hodinu. Čítal aj o úžasných pretekoch Targa Florio, kde sa bradatý Švéd Jo Bonnier a krásny Talian Lodovico Scarfiotti čo najrýchlejšie prepletali na svojich športových automobiloch Porsche a Ferrari hore kopcom a dole údolím na krivolakom 72 kilometrovom horskom okruhu na Sicílii.

Takto inšpirovaný Gilles sa vydal na vedľajšiu cestu z Berthieru do Joliette. Vo Villeneuvovej predstavivosti sa kľukatiaca vozovka premenila na okruhy ako Nürburgring alebo Targa Florio a obec St Thomas zohrávala úlohu Campofelice na Sicílii. Alebo sa stala mestom na ceste z Ríma do Brescie na slávnych talianskych pretekoch Mille Miglia. Sedemnásťročný mládenec na Mustangu sa v Quebecu premenil na uháňajúceho Španiela markíza Portuga, ktorý na svojom Ferrari prešiel cieľovú čiaru, aby sa za ňou stretol so svojou krásnou priateľkou, herečkou Lindou Christian, ktorá mávala šachovnicovou vlajkou.

Alfonso de Portago na týchto pretekoch v roku 1957 zahynul. Aj o desať rokov neskôr Gillove časopisy príliš často obsahovali nekrológy zosnulých jazdeckých hrdinov. Gilles sa však nad tým nepozastavoval. Bol plný života, áut, rýchlosti a lásky k Joann a tragickou stránkou motoristického športu sa nezaoberal. Jeho vlastné nehody neotupili chuť po motoristickom dobrodružstve a to, že mal priateľku v Joliette, dávalo jeho rýchlej jazde nový zmysel. Joann bola cieľom na konci pomyselnej trate a dostať sa k nej za kratší čas bolo príslubom, že sa k víťaznej trofeji dostane skôr. Dvojica si bola blízka a ich stretnutia v Joliette čoraz častejšie.