

# MOJE NEJVĚTŠÍ PROHRA

VZESTUPY A PÁDY NEJSŁAVNĚJŠÍCH  
HRDINŮ MOTOSPORTU



WILL BUXTON  
ILUSTRACE GIUSEPPE CAMUNCOLI



m a m  
m a s

Will Buxton

# MOJE NEJVĚTŠÍ PROHRA

Vzestupy a pády  
nejslavnějších hrdinů  
motosportu

Překlad  
František Prokop

m a m  
m a š

**Will Buxton**  
**Moje největší prohra**  
**Vzestupy a pády nejslavnějších hrdinů motosportu**

Vydání první

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

Text © Will Buxton 2019

Artwork © Giuseppe Camuncoli 2019

Czech edition © Nakladatelství MAMAŠ 2024

All rights reserved

**ISBN 978-80-8268-146-1**

Věnováno otci.  
„Nenech se rozhodit těmi hajzly.“

## 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

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

PODĚKOVÁNÍ 339



## ÚVOD

Tato kniha nikdy neměla vypadat takto. Původně jsem doufal, že napíšu dobrý příběh, a netušil jsem, že z toho vznikne něco tak diametrálně odlišného od prvotní představy. Pokud však mám být upřímný, právě to mě na ní nejvíc bavilo. Ani se mi nesnilo, že se mi během psaní otevře tolik dveří a objevím tolik neprobádaných cest. Zároveň mi to umožnilo postavit se tváří v tvář těm částem mého já, o kterých jsem dosud netušil, že je potřebuji, nebo jsem se nad těmi zákoutími neodvážil uvažovat.

Původní myšlenka vznikla v letadle. Byla jednou ze stovek, kterými se zabývám během roku sledování toho nádherného bláznovství, které mám to štěstí nazývat prací. Stalo se to v půli cesty přes Atlantik, směrem na Barbados, kam jsem si uprostřed sezóny letěl odpočinout s mou tehdy teprve přítelkyní Victorií.

Když jsem zjistil, že jsem už viděl všechny nabízené filmy a že všechny seriály, do kterých jsem se ještě neponořil, začínají pátou částí druhé série (proč to aerolinky dělají?), propracoval jsem se do složky skrytých pokladů s názvem Dokumentární filmy. Tam jsem objevil skvost jménem *24 Hour War* (24-hodinová válka).

Příběh soubojů Fordu a Ferrari v Le Mans v 60. letech si získal moji nepřetržitou pozornost od první do poslední 99. minuty. Prožívání ságy opakovaných neúspěchů a nezlomnosti Fordu na okruhu Circuit de la Sarthe mi připomnělo starou pravdu, že nejlepší příběhy v našem sportu nepřinášejí vítězství, ale prohry. Takto se rodí skuteční velikáni. Zvednout se, oprášit se a začít znovu. Vrátit se silnější. O tom je motoristický sport... A popravdě, o tom je každý sport.

V hlavě se mi zrodil koncept rozhovorů s jezdci o nejhorším okamžiku v jejich závodnické kariéře; o chvíli, kdy se jim to vymklo

z rukou; o dokonalém víkendu, kdy všechno šlo jako po másle, dokud je pár metrů před cílem neopustilo štěstí; o závodech, které jim zlomily srdce.

S nápadem jsem se svěřil několika závodníkům. Líbil se jim. Všichni mi dokázali přesně říct nejen závody, ale i konkrétní chvíli, kdy se závodníci bohové rozhodli zničit jim dokonalý okamžik.

Jednomu z nich, kterého velmi obdivuji, se to však ani trochu nelíbilo.

„Obávám se, že bych vyzněl nevděčně a plný sebelítosti. Ach, já chudák, prohrál jsem závod, byla to nejhorší věc v životě, bla-bla-bla. Podívej, myslím si, že základní myšlenka je dobrá a rád bych se do toho nějakým způsobem zapojil. Podle mě však zaměření není úplně namístě.“

Zpátky na start, ale jen nakrátko. Další den jsem měl dohodnutý první rozhovor. S Niki Laudou. Niki dokázal být pro novináře náročný respondent. Nepotřeboval poskytovat rozhovory a ani je nedával obzvláště rád. Pokud si přece jen našel čas na rozhovor, museli jste si dát sakra záležet, aby šlo o něco důležitého.

Protože bylo příliš pozdě, abych nějak zásadně změnil koncept a směřování knihy, šel jsem si s každým, na koho jsem si v padoku Formule 1 vzpomněl, popovídat o Nikiho kariéře. O jeho vzestupech i pádech. Nejen o *tě* nehodě. O všem.

Když už jsem byl na cestě k němu s diktafonem v ruce a našponovanými nervy, udičku mi hodil jistý novinář, který Nikiho znal velmi dlouho.

„Víš co, možná to vůbec nemusí být o závodnické kariéře.“

„Co máš na mysli?“

„Víš, že mu spadlo letadlo, když vedl Lauda Air. Všichni zahynuli. Nikdy jsem ho neviděl tak na dně. Možná o tom nebude chtít mluvit, ale zasáhlo ho to víc než jakákoliv prohra v závodech.“

Přišel jsem do prostoru pro hosty Mercedesu a sedl si naproti trojnásobnému mistru světa Formule 1. Na hlavě měl červenou kšiltovku, jizvy a rány z nehody v roce 1976 byly stále nepřehlédnutelné. Upil si vody a podíval se na mě.

---

\* Buxton odkazuje na hrozivou nehodu Nikiho Laudy během Velké ceny Německa v roce 1976. Nehodu, kterou Lauda zázrakem přežil, ale následky popálenin a zranění si nesl po celý zbytek svého života (pozn. red.).

„Dobře, o čem si budeme povídat?“ zeptal se svým trhavým, drsným, chraplavým a přece vysoko posazeným hlasem s rakouským přízvukem. Poškození hrdla a plic z té děsivé nehody se stále projevovalo na každém jeho nádechu.

Vysvětlil jsem mu záměr své knihy a řekl jsem mu, že jsem si povídal s ostatními novináři a přáteli, abychom se pokusili zjistit, co by mohl být ten okamžik, který mu zlomil srdce. Možná Monza v roce 1976, návrat do Ferrari po nehodě a zjištění, že tým má za něj náhradu. Možná zhoršení vztahu s týmem v následujícím roce.

Potom jsem se však přiznal, že jsem také slyšel, jak ho zasáhlo letecké neštěstí.

„Nu... oboje bylo pořádně na hovno!“ oznámil svým typickým věcným stylem bez zbytečných okolků. „Můžeme si popovídat o obou, pokud chcete. Je to vaše kniha.“

„Co vás zasáhlo nejvíc?“ zeptal jsem se a okamžitě jsem měl pocit, že jsem necitlivý a navíc idiot.

„Havárie letadla. Nepochybně.“

„Byl byste ochotný o tom povídat?“

A tak to začalo.

Tehdy a tam jsem se rozhodl, že i když jsou mými respondenty automobiloví závodníci, nebudu usilovat o omezení této sbírky příběhů jen na závodění. Musí to být o jejich útrapách, o chvílích na dně, ať už to bylo cokoli a ať už to mělo jakýkoliv důvod.

Motoristický sport existuje ve zvláštní bublině, kde jakoby nic není skutečné. Občas něco v tomto světě ostře upozorní na realitu. Jindy skutečný život a skutečný svět předběhnou sobecké nahánění slávy, kterou veřejnost považuje za středobod jejich zájmu. Toto mě zajímalo. Tyto příběhy reality života v surreálním světě. Chvilé jasnozřivosti, které vznikly uprostřed šílenství a někdy navzdory němu. Budu si povídat s velikány ve snaze objevit jejich nejtěžší chvíli. Ten jediný okamžik jejich života, kdy opravdu nevěděli, co si mají počít. Ať už se týkal sportu, nebo ne, chtěl jsem ukázat, že pod kombinézami a přilbami a za hrdinstvím na trati jsou tito novodobí gladiátoři omylní a křehcí.

Že jsou z masa a kostí.

Lidští.

Skuteční.

Je to tvář závodníka, kterou vidíme zřídka. V zápalu boje je jakýkoliv projev slabosti potenciální příležitostí pro soupeře, aby ji využil ve svůj prospěch. Jen málo sportů vyžaduje tak neúprosnou tělesnou, duševní a emocionální sílu, jaká je potřebná v motosportu. Často to jde na úkor všeho ostatního. Trpí tím mezilidské vztahy. V tomto světě, kde nic není skutečné, je prvořadé sobectví.

A přece lidé, kteří hrají tuto hru, cítí bolest stejně jako vy a já. Zápasí se životem, se svými rozhodnutími a vlastními chybami. Jen to nemůžou projevit.

Dívá se dopředu, průzor zavřený, pravá noha tlačí na plyn. Pokračuje v jízdě. Všechno ostatní počká na později.

V době, kdy se snad poprvé hovoří o tom, že je v pořádku trápit se a přiznat, kdy nezvládáme nepřízeň osudu, začínají tyto příběhy silněji rezonovat. Moji respondenti se mi stále častěji úplně otevřeli. Nikdy bych nečekal, že z nich bude sršet taková upřímnost. Velcí světoví šampióni, muži, které jsem vždy vnímal jako nepřemožitelné chlapy a symboly mužnosti, ulevovali svým duším.

Moji hrdinové byli v slzách.

Všichni pochybujeme. Všichni bojujeme o svoje místo pod sluncem. Přijetí sebe samých může být nejtvrďší lekcí v životě, ve kterém nemáme jinou možnost než se vydat na cestu bez mapy nebo jasného směřování. Neexistuje zřetelný cíl ani termín dokončení. Nemáme záruku, že najdeme klid v duši, po kterém všichni toužíme jako po dobrém životě s pevnými základy.

Někteří z nás s tím zápasí denně. Pro některé jsou otázky, očekávání a dusivá mlha nejistoty až příliš těžké. Tlak světa, který od nás očekává, že budeme silní, se zdá být příliš těžkým břemenem.

Pokud bych vám však mohl ukázat, že tito zbožňovaní sportovní hrdinové dokážou být otevření, upřímní a pravdiví, snad by to mohlo pomoci těm, kteří se trápí nejvíc, získat nadhled a rovnováhu. Vidět, že jedině pádem na nejhlubší dno dokázaly tyto legendy najít sílu odrazit se, znovu se zvednout a dosáhnout nejvyššího vrcholu.

Vidět, že v konečném důsledku svoboda spočívá v křehkosti a selhání.

## ÚVOD

Nasledují tedy rozhovory, které jsem měl to štěstí vést s podle mě největšími žijícími jezdci Formule 1, IndyCar, NASCAR, vytrvalostních závodů či rallye. Doufám, že některé z jejich příběhů ve vás zarezonují. Některé možná ne. Skutečně však věřím, že každý z nás někde na těchto stránkách najde něco, co ho přivede blíže k pochopení skutečných lidí pod průzory závodnických přileb, ale také k pochopení sebe samých.

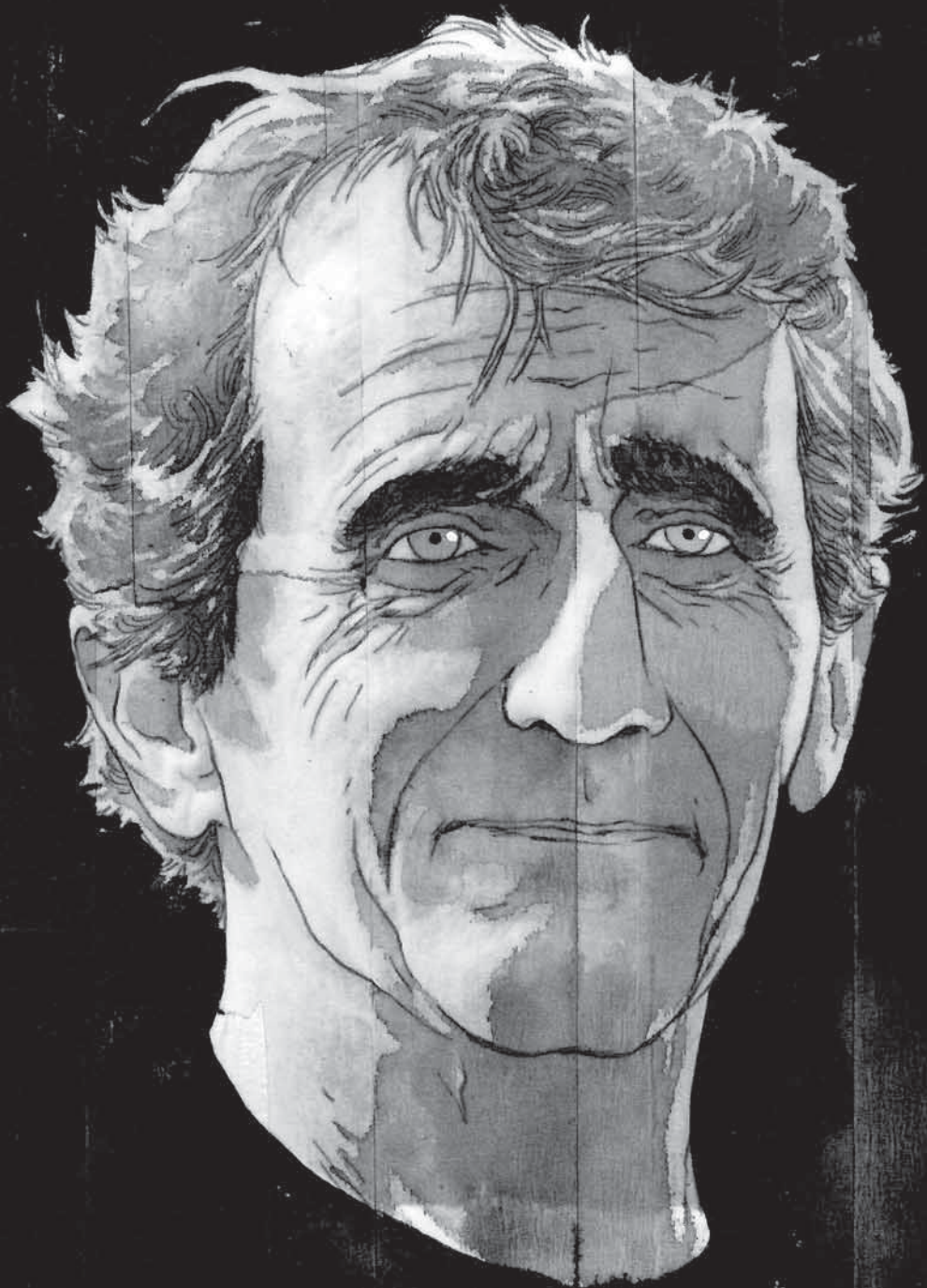
Rozhodl jsem se, že jednotlivé kapitoly nenapíšu jako samostatné články. Ani se nepokusím přidat svoje vlastní vysvětlení ke slovům svých respondentů. Na následujících stranách se nacházejí konverzace, které jsem přepsal tak, jak se odvíjely. Gramatiku a stylistiku jsem ponechal nedokonalou v naději, že při čtení slov závodníků budete slyšet jejich hlas.

Jsou to jejich příběhy. Jejich slova. Jejich pravda.

Zvu vás, abyste se stali třetím hostem u stolu a byli součástí našeho rozhovoru. Abyste si vytvořili vlastní závěry a vzali si z jejich příběhů svoje ponaučení.

Zjistíte, že v závodech i v životě se naše největší triumfy mohou zrodit z našich největších proher.

**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.“***

**A**lain 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. Vybuďoval si blízky 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 potvrzené 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.

---

**U**řčitě 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-

du s Reném, ačkoliv tehdy jsem o nic takového nežádal. Tým dal do jeho monopostu silnější turbo, aby vytvořil tlak na Brabham, protože jsme věděli, že jejich motor BMW nebyl příliš spolehlivý. Tým řekl: „Zvýšíme plnění v Reného turbu, ale když budeme mít první dvě místa, Alain by měl vyhrát, protože má menší výkon a je výše v šampionátu.“ Během závodu jsme se v takové situaci ocitli a on mi nepřepustil místo. Takto to více méně vypadalo z mého pohledu.

Pro mě bylo klíčové, jak se to odvíjelo po lidské stránce. Pokud se ocitnete v takovéto situaci, musí vás podpořit i ti, kteří si takové rozhodnutí vymysleli. Jenže oni nedodrželi slovo a nezašli se mě. Jednoduše si pomysleli: „Vyhráli jsme závod, René je vítěz a nebudeme o tom mluvit.“ Necháпали, že pro mě osobně to nebylo vůbec dobré. Mohli říct: „Rozhodli jsme se, ale on to nerespektoval,“ a potom situaci nějak řešit. Udělali to však až mnohem později. Na vnímání mé osoby veřejností a fanoušky to však mělo obrovský vliv.

Připomínám, že to byl francouzský tým, já jsem Francouz a stalo se to na Velké ceně Francie. Protože jsem byl po závodě tak rozzlobený a nedokázal jsem to zakrýt, stal jsem se nepřitelem. Neuvěříte, jaký vliv to mělo na můj osobní život. Z domu mi ukradli auta, další auto mi zapálili, na záznamníku mi lidé nechávali zprávy. Kdo to nezažije, ten nepochopí. Pravda, lidé mohou být zklamaní, ale bylo to mnohem horší, než si dokážete představit. Následně jsem se rozhodl opustit Francii. Po několika týdnech či měsících jsem si řekl, že se musím odstěhovat. Ty následky byly tak velké.

Událost v roce 1989 byla velmi podobným nedodrženým slibem, ale v první řadě jsem si uvědomil, jak se Ayrton chová v těchto situacích. Byl přesvědčený, že to já jsem porušil dohodu, když jsem ho předjel. On nic neporušil, i když jeho předjížděcí manévr vidělo v televizi 700 milionů lidí.

Bylo to však jinak. Byl to Senna, kdo nerespektoval dohodu.

Tyto věci se mohou stát, takže člověk může být šokovaný, ale všechna média a opět i veřejnost se vždy postavily na jeho stranu.

Musíte pochopit, co to znamená – ve francouzštině to nazýváme *la parole donnée* –, když v životě dáte svůj slib a slovo, že budete čestný a upřímný. Ve své zemi jsem nabyt vzdělání a výchovu,

kteřé mě naučily, že tyto věci jsou důležité. V takovéto situaci vás napadne jen: „Do prdele!“ V tomto prostředí není pro lidi důležité něco, co je podle mě základní lidskou vlastností. Chápete, je zajímavý jen výsledek, ne způsob, jak ho dosáhli.

To bylo pro mě z lidského hlediska velmi těžké.

Když se mám vrátit k původní otázce, ve své kariéře jsem zažil tři nebo čtyři velmi náročné chvíle související s nehodami. První byla havárie Claye Regazzoniho v roce 1980. Nebyl mým dobrým přítelem, ale znal jsem ho z padoku a sdíleli jsme společný svět motosportu. Během toho víkendu jsem si zlomil zápěstí, a tak jsem závod v Long Beach komentoval. Po nehodě jsem ho šel navštívit do nemocnice a poprvé v životě jsem zažil opravdu velký šok, protože dělám tu samou práci a ten samý sport.

Měl jsem hodně podobných okamžiků, ale sezóna 1982 pro mě byla klíčová. Samozřejmě, v roce 1980 jsme přišli o Patricka Depaillera, ale já jsem si byl hodně blízký hlavně s Didierem Pironim. V tom roce došlo ke dvěma velkými nehodám, které mě velmi zasáhly, ale obzvlášť ta Didierova, protože se srazil se mnou. Když se vás to tak blízko dotýká, když se sami zapletete do nehody, když to vidíte na vlastní oči – ten výjev budu mít navždy v hlavě –, tak té vzpomínce nedokážete uniknout. Stále mám před očima ten pohled na něj v kokpitu... nemůžete tomu uvěřit. Zastavíte, běžíte k jeho autu a nevíte, co dělat. Bylo to opravdu, opravdu hrozné.

Stejně to bylo i s nehodou, která se v tom samém roce stala osudnou Gillesi Villeneuvevi. Projel jsem okolo toho místa. Viděl jsem ho v sedadle na kraji tratě. Je to pohled, který se nedá popsat, protože něco takového nechcete vidět. Víte, že se to může stát, ale když to vidíte na vlastní oči, je to opravdu příšerné. Přijel jsem do boxů a s manažerem týmu Gérardem Larroussem jsme se uchýlili do našeho týmového motorhome, kde mi řekl: „Musíš se co nejdříve vrátit do auta.“ Řekl jsem mu, aby mě na deset minut nechal o samotě.

Když se vrátil, řekl jsem mu: „Poslouchej, Gérarde, od nynějška jsem závodník a pilot Formule 1, který udělá přesně to, co sám chce. Pokud to akceptuješ, nastoupím nazpět do auta. Pokud mi řekneš, že to neakceptuješ, půjdu domů.“

To bylo v roce 1982. Lidé občas nechápu, jaké je to jezdit

v dešti při velmi špatné viditelnosti a hrozbě akvaplaningu, který nedokážete nijak ovlivnit. Nechápu, že jde o váš život a je to vaše rozhodnutí. Proto jsem řekl: „Do prdele! Budu dělat, co chci já a co já považuji za správné.“ Tento můj postoj vyplynul z roku 1982, kdy jsem na vlastní oči viděl, co se stalo Patrickovi, Gillesovi a Didierovi.

Samozřejmě, Ayrtonova smrt v roce 1994 byla velký šok. Ayrtonovu nehodu dokážu vidět tak jasně proto, že naše životy, naše kariéry a všechno se téměř prolínaly, jako by tvořily jeden celek. Vidím ji tedy velmi jasně.

Další velká nehoda, která mě skutečně zasáhla, se stala v roce 1986 Eliovi de Angelisovi během testů na Okruhu Paula Ricarda. Horší to už být nemohlo. Byl jsem na trati a byl jsem první na místě havárie. Zůstal převrácený v kokpitu, hýbal se, ale nedokázal jsem mu odepnout pásy. Všude kolem hořelo, ale nezabil ho oheň. Byl to kouř, kterého se nadýchal. A když zažijete něco takového, cítíte se tak příšerně, že začnete všechno zpochybňovat. Ptáte se: „Měl bych pokračovat? Co bych měl dělat? Jak můžu dál jezdit?“

Vydal jsem se přímo do Anglie. Nevím, jestli jsem hned šel za Bernieem Ecclestonem (šéfem F1), nebo Maxem Mosleym (pozdějším prezidentem FIA), ale zastavili jsme testy a zavedly se bezpečnostní standardy pro soukromé testování. Na okruzích nově museli být přítomní traťoví maršálové, vrtulník pro transport do nemocnice a zázemí pro poskytnutí zdravotní péče. Nic z toho dosud nebylo potřebné. Z tragédie musí vyplynout pozitivní změna, jinak byste možná okamžitě skončili.

### **Když jste viděl tolik nehod v tak krátkém období, napadlo vás na okamžik, že něco takového už nechcete zažít?**

Upřímně, pouze v roce 1982. Nevím proč, ale sezóna 1982 byla z více důvodů velmi těžká a občas si uvědomíte, že všichni jsme jen lidé. Můžu říct, že jsem citlivý. Potvrdí vám to lidé, kteří mě znají. Nikdy jsem neříkal, že mě to nezajímá. Vždy se o tyto věci zajímáte. Situace uvnitř týmu, havárie mých přátel a to velmi rychlé setkání v motorhomu však opravdu určilo směřování celé mé kariéry.