

CHRISTOPHER
HILTON

AYRTON SENN



CHRISTOPHER HILTON

AYRTON SENNNA

AYRTON SENNA
CHRISTOPHER HILTON

Ayrton Senna: The Whole Story by Christopher Hilton
Copyright © Christopher Hilton 2004

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior permission in writing from the publisher.

Prvé vydanie.

Všetky práva vyhradené. Táto publikácia ani žiadna jej časť nesmie byť kopírovaná, rozmnožovaná ani inak šírená bez písomného súhlasu vlastníka autorských práv.

Preklad © Igor Otčenáš
Redakčná úprava a korektúry: Albert Lučanský
Vydalo vydavateľstvo Citadella v roku 2024

ISBN 978-80-8182-241-4

CHRISTOPHER HILTON



AYRTON SENNNA



Marlboro

BOSS

Marlboro

Marlboro
KENWILL
MAGNET

Marlboro

COURTAULDS



She



COURTAULDS

OBSAH

1. kapitola	Druhý život	13
2. kapitola	Chlapec z Brazílie	21
3. kapitola	Na cudzom území	33
4. kapitola	Premena	55
5. kapitola	Návrat márnotravného syna	81
6. kapitola	Vojna hviezdičiek	107
7. kapitola	Toleman	135
8. kapitola	Warrova zóna	167
9. kapitola	Prvý titul majstra sveta	197
10. kapitola	Búrliváci	225
11. kapitola	Tretí titul majstra sveta	269
12. kapitola	Viera, nádej a dobročinnosť	289
13. kapitola	Donington	303
14. kapitola	Prestup	319
15. kapitola	Imola	335
16. kapitola	Potom	387
17. kapitola	Legenda	405
1. príloha	Súhrnný pretekársky register	417
2. príloha	Štatistiky	471
	Index	475



ÚVOD

Každý, s kým som hovoril, reagoval okamžite rovnako: „To nie je možné!?“ A človek priam počul, ako nedôverčivo v duchu rátajú, či od smrti Ayrtona Sennu v nemocnici Maggiore v Bologni po nehode na Veľkej cene San Marína v roku 1994 v zákrute Tamburello už naozaj uplynulo toľko rokov.

„Prešiel už rok od onoho horúceho a slnečného popoludnia, ktoré sa skončilo hlbokým smútkom. Už je to rok, ako sa 1. mája 1994, v deň, ktorý sa začal neblahou predtuchou, čas scvrkol na 1,8 sekundy a potom sa zmenil na večnosť.“

Týmito slovami som uviedol svoju knihu *The Legend Grows* pri príležitosti prvého výročia Sennovej tragickej havárie v Imole. Snažil som sa nimi vyjadriť to, čo ľudia v tom čase cítili. Aj vtedy reagovali rovnako: „To nie je možné!?“ Odvtedy už prešlo mnoho ďalších rokov a nech mal človek

k Sennovi – a k nehode, ktorá trvala 1,8 sekundy – akokoľvek blízko, predsa je to len nejaký čas.

Úvodné slová z knihy *The Legend Grows* som nepoužil náhodou. Jej pôvodné vydanie – ako aj vydania ďalších dvoch mojich kníh o Sennovi (*The Hard Edge of Genius* a *The Second Coming*) – som prepracoval do podoby chronologického rozprávania, ktoré som doplnil skrátenou verziou svojej štvrtej knihy (*His Full Car Racing Record*) s informáciami o všetkých 235 Sennových pretekoch. Knihy som preštylizoval, predsa len som ich napísal v čase, keď Senna ešte žil. Písať o ňom v prítomnom čase po toľkých rokoch by bolo naozaj čudné.

So všetkými titulmi mi pomáhalo mnoho ľudí, a hoci som sa im poďakoval už v pôvodných publikáciách, uvádzam ich znovu spolu s novými zdrojmi. Sú to:

Tony Dodgins, Reginaldo Leme, Paulo Casseb, Wagner Gonzalez, Terry Fullerton, Peter Koene, Martin Hines, Rick Morris, Malcolm Pullen, Ralph Firman, Dennis Rushen, Calvin Fish, Kenny Andrews, Eddie Jordan, Dick Bennetts, Martin Brundle, Alex Hawkridge, Chris Witty, Herbie Blash, Peter Gethin, Johnny Dumfries, Peter Warr, Nigel Stepney, Steve Hallam, Lee Gaug, Barry Griffin, Francine Chate-lainová, Kaspar Arnet, Eric Silbermann, Caroline Horsmanová, Chuck Nicholson, Martyn Pass, Mike Hill, John Watson, reverend Ian Tomlinson, Henri Pescarolo, Derek Bell, Jackie Stewart, Derick Allsop, Russell Bulgin, Phil Collins, Maurizio Sala, Samantha Harrisová (BBC), Keith Sutton; Ron Dennis, Peter Stayner a Juliane Whiteová (McLaren International); David Chappell, športový redaktor denníka *The Times*, ktorý mi dovoľil citovať z článku od Andrewa Longmorea o Sennovom poslednom víkende; Derek Warwick, Johnny Herbert, Philippe Streiff, Peter de Bruijn, Mike Wilson; Joe Saward (predtým v časopise *Autosport*); John Corsmit z FIA; Pino Allievi z denníka *La Gazzetta dello Sport*; Reinhold Joest; Gerhard Berger; profesor Sid Watkins; sir Frank Williams, Ann Bradshawová (bývalá preteková inžinierka tímu GP

Williams); biskup z Trura, Michael Ball; Lake Speed; Martin Whitaker; Owen O'Mahony, Sennov pilot; Betise Assumpcaová, ktorá mala na starosti Sennov styk s verejnosťou, Angelo Parilla; Monica Meroniová, ktorej ďakujem za jej aktívnu asistenciu a preklad, Roland Christen, Dr. Giovanni Gordini z nemocnice Maggiore, rodina Liveraniovcov, zamestnanci trate v Imole; Gordon Message, John Love, Bob Dance, Rubens Barrichello, Marcel Gysin, Cor Euser; David Fern z Doningtonu; David Tremayne, predtým v časopise *Motoring News*; Rick Rinaman, hlavný mechanik tímu Penske; Wilma Shallidayová, sekretárka riaditeľ školy v Lorette; Brian Hart, Inge Donnellová, ktorej ďakujem za preklady, archivár Martin Hadwen, Lyn Patey, Irene Ambroseová, Dave Coyne.

So súhlasom som citoval z časopisov *Autosport*, *Motoring News* a *Karting* (a ďakujem Markovi Burgessovi za tento súhlas). Citoval som aj z článku z časopisu *F1 Racing* s názvom *Spomienka na Ayrtona* od Olivera Peagama (a ďakujem jeho šéfredaktorovi Mattovi Bishopovi za súhlas). Do veľkej miery som čerpal z týchto titulov: *Autocourse*, *The Marlboro Grand Prix Guide*, *The Guinness Complete Grand Prix Who's Who* od Stevea Smalla (Guinness Publishing) a *Grand Prix Data Book* od Davida Hayhoea a Davida Hollanda (Duke); *Cars and Car Conversions*, odkiaľ mám informácie o tom, čo sa stalo v strednom Walese, keď Senna začal pretekať. Ďalšie zdroje sú: Lionel Froissart: *Ayrton Senna, Trajectoire D'un Enfant Gate* (Glenat, Grenoble); Adriane Galisteuová: *My Life with Ayrton* (Apa Publishing, Adelaide); Karim Sturmová: *Goodbye Champion, Farewell Friend* (anglické vydanie, MRP, Londýn); Renaud de Laborde: *Le Livre d'Or de la Formula 1 1994* (Solar, Paris); Hill a Maurice Hamiltonovci: *Damon Hill Grand Prix Year* (Macmillan, Londýn); Emerson Fittipaldi a Elizabeth Haywardová: *Flying On The Ground* (William Kimber, Londýn); Nigel Mansell a Derick Allsop: *Driven to Win*; Alain Prost – Jean-Louis Moncet: *Life in the Fast Lane*; Niki Lauda: *To Hell and Back* (všetko vyšlo vo vydavateľstve Stanley Paul).

Výsledky počítačového systému TAG-Heuer/Olivetti poskytujú údaje o takmer každom kole, ktoré Senna na veľkých cenách odjazdil. Videokazeta *Senna the Champ* (VSR International) bola mimoriadne podnetná, pomohla mi aj videotéka BBC so záznamami priamych prenosov; a ďakujem aj Murrayovi Walkerovi, Martinovi Brundleovi, Jonathanovi Palmerovi a zosnulému Jamesovi Huntovi za to, že tam boli a robili to tak dobre.



Marlboro

Marlboro

HONDA

COURTAULDS

Marlboro



1



Shell



1. KAPITOLA

DRUHÝ ŽIVOT

Rýchlost vyvoláva hlbokú fascináciu. Táto fascinácia sa ešte znásobuje pri čomkoľvek mechanickom, pretože samotnú rýchlosť možno zvyšovať donekonečna, pokiaľ to technológia dovolí. Je dostupná aj pre bežných ľudí – v tomto prípade pre každého vodiča. Najvyššia povolená rýchlosť na britských diaľniciach je 112 km/h, ale mnoho moderných automobilov dokáže bez problémov dosiahnuť aj 210 km/h. Zamyslite sa: pri rýchlosti 210 km/h sa rýchlosťou 96 km/h približujete ku každému, kto dodržiava najvyššiu povolenú rýchlosť v Británii.

V roku 1994 na Veľkej cene Pacifiku na okruhu Aida v Japonsku malo bezpečnostné vozidlo – Porsche 911 – za úlohu udržať všetky vozidlá pohromade, aby tie vpredu nemuseli príliš dlho čakať na tie, čo boli vzadu. Samozrejme, Porsche 911 sa len rozbieha pri 210 km/h, ale Senna sa sťažoval, že toto auto nie je jednoducho dostatočne rýchle nato, aby dosiahli takú rýchlosť, akú potrebovali na zahriatie pneumatík.

A teraz si to porovnajte: pred Veľkou cenou Európy 1985 na okruhu Brands Hatch v druhom meranom tréningu Senna preťal cieľovú líniu

na svojom monoposte JPS Lotus rýchlosťou 302 km/h (bol druhý najrýchlejší po Kekem Rosbergovi, ktorý dosiahol rýchlosť 305 km/h). Priblížoval by sa tak k Britom dodržiavajúcim pravidlá cestnej premávky rýchlosťou 189 km/h.

Toto je rozpätie rýchlostí, v rámci ktorých sa obvykle pohybujú piloti F1. V ten deň na okruhu Brands Hatch dosiahol osemnásť pilotov rýchlosť 289 km/h a viac. Najpomalším bol Huub Rothegatter na oselle s rýchlosťou 273 km/h. Kedy ste vy naposledy prekročili povolenú rýchlosť o viac ako 160 km/h?

Mimochodom, biely časomerný pás Longines, namaľovaný cez trať na meranie rýchlosti, zostal na tomto okruhu ešte mnoho rokov po tom, čo sa odjazdila posledná veľká cena. Pás bol ošúchaný a od nespočetných pneumatík bol preškrtný čiernymi šmuhami, ktoré sa leskli ako jazvy. Niektorí zamestnancov okruhu mi to miesto ukázal a povedal: „Na tomto mieste prešiel Senna rýchlosťou vyše 321 km/h.“ Zaujímavé, že podvedome spomenul Sennu a nikoho iného.

Sennu od iných jazdcov F1 odlišovalo to, že aj v takejto nesmiernej rýchlosti dokázal urobiť veci, pri ktorých človek žasol. Aj skúsení motošportoví nadšenci neverili vlastným očiam, keď to videli po prvýkrát. Senna mal dar, schopnosť pomaly sa zorientovať, zapojiť svoju mentálnu kapacitu ako záznamník dát a zapamätať si všetko, čo auto robilo.

Život Ayrtona Sennu sa začal v roku 1960 v São Paule, rozvinul sa až do bodu, keď sa stal najslávnejším pretekárom na svete, aby sa skončil nárazom do nechráneného múru v Imole v roku 1994. Od tejto chvíle sa akousi záhadou začal jeho „druhý život“, v ktorom sa Senna stal niekým omnoho mocnejším a vplyvnejším ako len zbožňovaným človekom v spomienkach.

Senna bol zvyknutý na rýchlosť, lebo už ako štvorročný jazdil na motokárach, čo ho fascinovalo od prvej chvíle. To však platí aj o mnohých z nás. Tiež sme začínali v mladučkom veku a na motokárach, takže aj my sme si zvykli. No zrejme sme to nedokázali vidieť v takom spomalení

ako Senna a určite sme neboli schopní zaznamenať také množstvo informácií ako on. V priamom porovnaní s ním sa ukázalo, že naše schopnosti sú obmedzené.

Ako sa bude v tejto knihe rozvíjať príbeh Ayrtona Sennu, možno to vrhne svetlo na to, prečo už od najranejšej mladosti dokázal robiť takmer nemožné – a to až do takej miery, že to popieralo ľudské možnosti. Súčasne to kladie otázku nad niečím, čo sa zdá byť nevysvetliteľným: Ako je možné, že sa mu v siedmom kole na Veľkej cene San Marína v Imole vymkol jeho Williams pod kontrolu?

To zostáva čiastočnou záhadou až do dnešných dní. Vyšetrovanie nehody talianske súdy ňaťahovali. Technický riaditeľ tímu Williams Patrick Head a bývalý dizajnér tímu Adrian Newey boli v decembri 1997 zbavení obvinenia z neúmyselného zabitia. O dva roky neskôr bolo zamietnuté odvolanie proti tomuto rozhodnutiu. Francúzsky motoristický časopis *AutoHebdo* písal o vyšetrovaní Sennovej smrteľnej nehody pod titulom PRÍBEH BEZ KONCA.

Okrem príslušnej prokuratúry v Bologni nehodu nezávisle vyšetrovala FIA, tím Williams, ba aj Sennova rodina, ktorá si najala svojich vyšetrovateľov. Otázky však zostávajú: Bola príčinou technická porucha, alebo šlo o jazdcovu chybu? Alebo o oboje naraz? V každom prípade platí, že Sennova éra sa neskočila v zákrute Tamburello ani rozhodnutiami talianskych súdov. Naopak, akoby práve po Tamburelle začala žiť druhým životom.

Sennova sestra Viviane v rozhovore pre časopis *F1 Racing* povedala, že ju „Ayrton požiadal, aby som založila niečo, čo by sa staralo o chudobné brazílske deti“. To sa stalo krátko pred Imolou. Takto sa zrodila Sennova nadácia.

„Začala som o tom premýšľať, ale k druhému rozhovoru už nedošlo. Tak som zisťovala, čo by sme mohli urobiť.“

A Viviane pokračovala: „Ayrtonova popularita je stále rovnako veľká, čo je neuveriteľné. Ešte počas smútku sme sa ako rodina rozhodli

pokračovať v zakladaní tejto nadácie.“ V roku 1998 dosiahli výdaje nadácie výšku 9 miliónov dolárov, pričom sa pomohlo viac ako 180-tisícom deťom.

V roku 1999 denník *The Sunday Telegraph* napísal, že „po Sennovi boli pomenované stovky ciest a verejných budov, ako aj obrovské množstvo rôznych výrobkov, najmä motocyklov, bicyklov, pier, hodiniiek a okuliarov“. Jedným z projektov nadácie bolo podporiť vzdelávanie detí z chudobných pomerov: ak strávili pol dňa v škole, nadácia im umožnila druhú polovicu dňa športovať. Alebo spomeňme iný projekt – rozkošne nazvaný Pridaj, Brazília! –, zameraný na zlepšenie prospechu detí, aby nemuseli opakovať znovu celý ročník. V priemere totiž zavŕšilo osemročnú základnú školskú dochádzku za osem rokov iba 47 detí z 1 000.

Podľa údajov Sennova značka zarobila len na udeľovaní licencií za jeden rok 6 miliónov dolárov. Produkty so Sennovým menom (napríklad kreslená postavička Senninha, čiže Malý Senna) vyniesli oveľa viac.

Pomáhať deťom z chudobných pomerov je veľmi dojímavé. Štáb televíznej stanice BBC prišiel do São Paula nakrútiť dokumentárny film o Sennovom odkaze a to, čo tam objavili, všetkých hlboko dojalo. Neboli to ľudia z okruhu motošportu, a preto mohli byť objektívni (čo bolo u ľudí za Sennovho života dosť problematické). Prekvapilo ich, že by činnosť nadácie mohla byť poctou pre športovca a nie, povedzme, pre generálneho tajomníka OSN alebo nejakú náboženskú osobnosť.

Avšak to, že nás Ayrton Senna prekvapuje aj toľké roky po Imole, by nemalo byť žiadnym prekvapením.

Sennova kariéra má, samozrejme, potenciál aj na sfilmovanie. Čas od času sa aj hovorí, že sa niečo plánuje, alebo kolujú zvesti, že je to už-už na spadnutie. Film vždy poráža čas, pretože ak sa z neho zachová čo len jedna kópia, všetko a všetci znovu pri premietaní ožijú. A film o Sennovi si naozaj nárokuje na istú mieru nesmrteľnosti; vďaka tomuto médiu môže byť vždy k dispozícii, rovnako ako bude skutočný Senna vždy prítomný

vďaka videozáznamom svojich pretekov a klipom z rozhovorov, ktoré poskytol.

Celé roky sa hovorilo, že Ayrtona Sennu by vo filme mohol stvárniť herec Antonio Banderas. Viviane tvrdila, že sa o tom viedli dlhé debaty so spoločnosťou Warner Brothers. Sfilmovanie takéhoto príbehu je delikátna záležitosť, pretože hrozí sklznutie do kliše o búrlivákovi, ktorý žil na plný plyn. Namiesto citlivého portrétu mimoriadneho človeka môže vzniknúť komerčný produkt.

Doposiaľ však hraný film o Ayrtonovi Sennovi nikto nenakrútil. Možno aj preto, lebo F1 nie je v Spojených štátoch taká populárna či všeobecne známa. Existuje o ňom len niekoľko dokumentárnych filmov.

Mnohí tvrdia, že Imola mala výrazný podiel na zlepšení bezpečnostných opatrení v F1. Aj to možno považovať za istú formu Sennovho pretekárskeho odkazu. Ide totiž o dve roviny. Po prvé, fyzickú: zákrutu Tamburello okamžite prebudovali a dnes je to ten najjednoduchší úsek trate. Došlo tiež k zavedeniu ďalšej inovácie v podobe chrániča jazdcovej chrbtice. Druhá rovina je takpovediac duchovná. Imola vrhla na svet F1 dlhý tieň, ktorý, vedome či podvedome, až dodnes ovplyvňuje všetko, čo sa v ňom deje. Už nikdy v rýchlosti 305 km/h v zákrutách nevidíte nechránený betónový múr.

Keď v roku 1968 zahynul veľký Jim Clark, ľudia v F1 cítili, že po ňom zostalo viac než len prázdno a pocit neistoty. Premýšľali, že *ak sa to mohlo stať jemu, tak sa to môže stať aj im*. Ako prvý začal volať po skutočnej bezpečnosti sir Jackie Stewart. Spočiatku sa mu však posmievali a označovali ho za zbabelca. V roku 1994 bol už svet veľmi odlišným, politicky korektným miestom, a to až do takej miery, ktorá bola dovtedy sotva predstaviteľná. Po Tamburelle sa však znovu objavila spomínaná prázdnota, rovnaká neistota a rovnaké myšlienky. A to je podľa mňa trvalým odkazom Sennovej smrti: prísaha, že napriek celému komerčnému humbugu okolo miliónov dolárov a technologickým inováciám, ktoré hlavne hýbu svetom F1, už nikdy nesmie dôjsť k takejto tragédii.

Tí, ktorí umierajú na vrchole svojich síl, zostávajú navždy nesmrteľne mladými. Čas sa ich už netýka. Ayrton Senna bude vždy zdravým, charismatickým a krásnym mužom, akým bol 1. mája 1994, keď vstúpil na štartovný rošt. Nezostarne ani o jediný deň. Je zahalený do nedotknuteľnej, tragickej majestátnosti, ktorá vyvoláva a prehĺbuje fascináciu jeho osobou, ako aj vzbudzuje pochopiteľnú zvedavosť. Ba čo viac, bol takým zložitým človekom, že až teraz, po rokoch od Imoly, si naplno uvedomujeme, akou tá jeho zložitosť bola, koľko vrstiev mala jeho osobnosť a čo všetko môžeme o ňom dnes objaviť.

A preto sa teraz venujme jeho prvému životu.



Marlboro

Marlboro

HONDA

COURTAULDS

Marlboro



1



Shell



SHELL