

Predslov **Damon Hill**

F1 **PRÍSNE TAJNÉ**



**PRÍBEHY
ZO ZÁKULISIA**

GILES RICHARDS



PRÍSNE TAJNÉ



PRÍSNE TAJNÉ

Príbehy zo zákulisia

GILES RICHARDS

slovar

Copyright © Giles Richards, 2024
Translation © Igor Otčenáš, 2025
Slovak edition © Vydavateľstvo Slovart, s. r. o., 2025

Fotografia na obálke: Steve Etherington / LAT Images
Dizajn obálky: Natasha Le Coultrová

Prvé slovenské vydanie

Z anglického originálu *F1 Racing Confidential*.
Inside Stories from The World of Formula One, ktorý vyšiel
vo vydavateľstve Michael O'Mara Books Limited (9 Lion Yard,
Tremadoc Road, Londýn) v roku 2024, preložil Igor Otčenáš.

Odborná revízia textu Matúš Pavlík
Zodpovedný redaktor Matúš Mikšík

Vydalo Vydavateľstvo Slovart, Bojnická 10, 831 04 Bratislava.
Zalomenie Alias Press, s. r. o., Bratislava
Tlač FINIDR, s. r. o., Český Těšín

Všetky práva vyhradené. Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť
nijakou formou reprodukováaná, kopírovaná alebo rozmnožovaná
bez predchádzajúceho písomného súhlasu vydavateľa.

Cena uvedená na obálke knihy je nezáväzným
odporúčaním pre konečných predajcov.

ISBN 978-80-556-6827-7

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.slovart.sk

pobox@slovart.sk

*Venované mojim rodičom,
ktorých neúnavné povzbudzovanie,
viera a láska ovplyvnili a formovali
celý môj život a bez ktorých
by nič z tohto nebolo možné.*

Na láskyplnú pamiatku

*Patricia Ann Joan Richardsová
17. apríl 1933 – 30. december 2017*

*Charles Donald Richards
26. október 1931 – 12. február 1995*

OBSAH

PREDSLOV DAMONA HILLA 11

ÚVOD 13

KAPITOLA 1

ŠÉF TÍMU

CHRISTIAN HORNER & TOTO WOLFF 17

KAPITOLA 2

STRATÉG

RUTH BUSCOMBOVÁ 43

KAPITOLA 3

JAZDEC

LANDO NORRIS 55

KAPITOLA 4

TECHNICKÝ RIADITEĽ

JAMES ALLISON 67

KAPITOLA 5

HĽAVNÝ INŽINIER

PAUL MONAGHAN 79

KAPITOLA 6

PRETEKOVÝ INŽINIER

TOM STALLARD 91

KAPITOLA 7

ŠPECIALISTA NA PNEUMATIKY

PETER MABON 103

KAPITOLA 8

VÝKONNOSTNÝ KOUČ

RUPERT MANWARING 115

KAPITOLA 9

AERODYNAMIK

MARIANNE HINSONOVÁ 127

KAPITOLA 10

OPERÁTOR

NEIL AMBROSE 139

KAPITOLA 11

ŠÉF KOMUNIKÁCIE

MATT BISHOP 151

KAPITOLA 12

BOXOVÝ MECHANIK

FRAZER BURCHELL 165

KAPITOLA 13

FINANČNÝ RIADITEĽ

RUSSELL BRAITHWAITE 177

KAPITOLA 14

KOORDINÁTOR LOGISTIKY

SARAH LACY-SMITHOVÁ 189

KAPITOLA 15

TECHNIK

JACK PARTRIDGE 201

KAPITOLA 16

VEDÚCI AKADEMIE

GUILLAUME ROCQUELIN 213

KAPITOLA 17

HLAVNÝ MECHANIK

KARI LAMMENRANTA 225

KAPITOLA 18

MARKETINGOVÝ RIADITEĽ

VICTORIA JOHNSONOVÁ 237

KAPITOLA 19

EŠPORTOVÝ JAZDEC

LUCAS BLAKELEY 249

POĎAKOVANIE 261

ZDROJE FOTOGRAFIÍ 265

REGISTER 266

PREDSLOV

O spevákoch v rokenrolovom biznise platí trochu príkre univerzálne pravidlo: prichádzajú ako poslední a odchádzajú ako prví. V kapele F1 sú takýmito spevákmi jazdci. Prídu ako poslední, zožnú všetku slávu a pred západom slnka zmiznú aj so všetkými prachmi vlastným lietadlom. Viem to, lebo som bol jedným z nich!

Možno je tento aforizmus trochu drsný, ale princíp vo všeobecnosti platí. Piloti F1 zavŕšia hromadu roboty, ktorú pre nich pracne a s láskou vykonávajú v takmer dokonalej podobe iní, aby mohli oni naplniť svoje celoživotné ambície a súťažiť na vrchole motoristického športu. Keď sa to povie takto, znie to dosť nepekne, ale vedzte, že jazdci nie sú také monštrá, ako som ich vykreslil. Veľmi dobre si uvedomujú, koľko úsilia vynakladá armáda profesionálov v ich tímoch, kde každý má svoje ambície a sny, ktoré si chce splniť.

F1 nie je len tímový šport, je to systém rovnako zložitý a fascinujúci ako kolónia termitov. Je to vlastne celý ekosystém. Napríklad chlapci a dievčatá na oddelení logistiky nemajú kvalifikáciu na navrhovanie a stavbu monopostu – oni sú úplne iným druhom. Bez ich pochopenia tohto športu a jeho komplexných a akútnych požiadaviek by však F1 jednoducho nemohla fungovať. Každá úloha

v tomto komplikovanom športe je jedinečným a cenným prínosom pre celok. Zaregistroval som, že vo svete F1 nepôsobí veľa ľudí, ktorí by len tak postávali a nerobili vôbec nič. Kľúčom k úspechu je efektívnosť.

Keď autá v nedeľu absolvujú preteky, často po nich nasleduje ohňostroj a veľká oslava, traja najlepší jazdci vystúpia na pódium a striekajú šampanské. V posledných rokoch sa však stalo tradíciou, že spolu s jazdcami vystúpi na pódium aj člen víťazného tímu ako zástupca svojich kolegov v zákulisí. Často pôsobia rozpačito a necítia sa vo svetle reflektorov vo svojej koži. Chcú len dobre vykonať svoju prácu. A to sa im darí! Mne však pri pohľade na nich vždy prebehne mráz po chrbte, keď si uvedomím, ako dlho a tvrdo všetci títo ľudia museli pracovať, aby sa dostali až sem. Oslavy sa netýkajú len víťaza pretekov alebo víťazného tímu. Sú o celej šou. Sú o všetkých vrátane fanúšikov.

Všetci prikladáme ruku k dielu, ale tú naozaj ťažkú robotu odvádzajú ľudia, o ktorých je táto kniha. Majú radi svoje povolanie a dávajú doň niečo navyše, pretože im záleží na tom, aby robili svoju prácu čo najlepšie. Táto kniha rozpráva ich príbehy.

A už bolo načas!

Damon Hill, *január 2024*

ÚVOD

V tejto knihe nájdete (a dúfam, že vážený čitateľ bude súhlasiť) sériu fascinujúcich, nezvyčajných, zaujímavých a v mnohom jedinečných príbehov zo života ľudí vo formule 1 a o ich živote v srdci technologicky najvyspelejšieho a zároveň najľudskejšieho športu na svete.

Sú to príbehy z F1, ktoré sa rozprávajú len zriedkavo, ak vôbec, a sú zväčša zo zákulisia. Opisujú životy charakterizované veľkým osobným úsilím, odhodlaním a obetavosťou. Treba dúfať, že veľkorysosť, úprimnosť a otvorenosť účastníkov budú inšpiráciou pre ďalšie generácie ľudí v tomto športe.

Všetci urobili veľké gesto a prejavili veľkú odvahu, keď sa podelili o svoje príbehy. Až na zjavné výnimky, ktorými sú najznámejšie postavy tejto knihy, takmer všetci účastníci zvyčajne s médiami nehovoria a tímy sa spravidla snažia vyhnúť zvyšovaniu tlaku na ich beztak náročnú prácu a držia ich radšej ďalej od mikrofónov.

Na rozdiel od pilotov F1 nemajú žiadnu mediálnu prípravu. Ich každodenná práca nezahŕňa poskytovanie rozsiahlych rozhovorov, navyše väčšinou dosť osobných, a nemajú s tým žiadne skúsenosti. No ich prevažne pozitívna reakcia veľmi rýchlo zmenila samotný koncept tejto knihy. Pôvodným zámerom bolo podať správu o tom,

čo všetko títo ľudia okolo F1 robia, opísať ich dôležité úlohy, o ktorých sa toho veľa nevie, a tým ich priblížiť širšiemu publiku.

Takmer okamžite sa však ukázalo, že je to oveľa komplexnejšie. Najviac ma uchvátilo zistenie, že aj mňa ako celoživotného fanúšika F1 ich príbehy priťahovali rovnako ako ich práca. Fascinovala ma rôznorodosť ich pôvodu, ich detstvo, príbehy o ich láske k F1, ich mnohé, niektoré celkom výnimočné cesty k tomuto športu a pocity po príchode do formuly 1.

Šlo o príbehy takmer bez klišé, pretože neboli vyrozprávané mnoho ráz predtým, pôsobili živo, sviežo a neboli dopredu nacvičené tak, aby sa odstránili všetky drsné hrany.

Cieľom knihy bolo čo najviac priblížiť F1 a čo najzrozumiteľnejšie vysvetliť každému, od nováčikov po dlhoročných fanúšikov, čo sa skrýva za dverami garáží. F1 je bezpochyby šport, ktorý sa od základnej abecedy cez pravidlá až po labyrint pretekárskej stratégie nezdravo vyžíva vo svojej technickej zložitosti, v tajomne a záhadách.

Vysvetlenie postavenia kľúčových osôb a spôsobu ich fungovania počas súťažných víkendov alebo ich úlohy pri realizácii pretekov tímu zostalo základným cieľom tejto knihy, ktorá bude čitateľsky prístupnejšia, ak sa budeme držať tejto základnej témy. Životy týchto ľudí spolu úzko súvisia a vďaka tomu sú ich povolania z ľudského hľadiska ešte zrozumiteľnejšie.

Ešte väčší dôraz dodá tejto knihe skutočnosť, že to všetko vzniká lepšie, ak necháme priestor pre ich vlastné hlasy. Namiesto množstva opisného textu a môjho mlátenia do klávesnice napríklad o tom, čo robí pretekový inžinier, je oveľa zaujímavejšie a výraznejšie, ak všetko dotýčny človek povie vlastnými slovami. Bolo jasné, že nechať čo najviac priestoru samotným ľuďom okolo F1 je tá správna cesta, a preto som sa snažil, aby boli hlasom tejto knihy.

ÚVOD

Mal som pocit, že sa mojim respondentom tento prístup páčil a vo všetkých rozhovoroch vyslovovali nádej, že ich príbehy povzbudia deti z rôznych sociálnych vrstiev, aby vnímali F1 ako niečo, o čo sa môžu usilovať. To samo osebe svedčí o tom, ako veľmi majú ľudia okolo F1 radi tento šport a ako veľmi chcú, aby si ho zobralo za svoj čo najviac fanúšikov. Nenašiel sa ani jeden respondent, ktorý by počas našich rozhovorov nepriniesol niečo nové a nepoodhrnul oponu v mnohých oblastiach, ktoré F1 tradične drží v ústraní. Navyše ma bavilo to, v akej dobrej nálade všetci pri rozprávaní o ich živote a práci zvládali moje neúnavné otázky.

Čitateľ na tomto mieste nájde príbehy predtým verejne nevy povedané a ja som hrdý, že som v tom mohol zohrať malú úlohu, najmä preto, že F1 vždy patrila do môjho života, aj keď moja cesta až sem bola oveľa prozaickejšia, než sú témy v tejto knihe.

V živote každého z nás sú chvíle, ktoré nám zostanú nezmazateľne vryté do pamäte. Takým bolo pre mňa ako šesťročného chlapca v polovici alebo na konci sedemdesiatych rokov sledovanie F1. Videl som najzaujímavejšie okamihy, ktoré sa odohrávali na neuveriteľne exotických miestach ako Brazília, ale aj, áno, Španielsko a Nemecko. V tom čase existovali tri televízne kanály a cesta do Francúzska sa považovala za veľký zahraničný výlet. Keď James Hunt vyhral v roku 1976 titul v japonskom Fudži, akoby ho z môjho pohľadu vyhral niekde na Mesiaci. Vedel som, že Japonsko existuje, ale predstava, že by som sa tam niekedy dostal, bola takmer absurdná.

Po skončení každých pretekov som sa okamžite snažil zorganizovať nové s pomocou hračkárskeho autíčka na okruhu vytýčenom kúskami drevených hračkárskeho kolaj a kockami, pričom každý hod kockou prideloval pretekárom zodpovedajúci posun. Ak ste hodili šestku, posunuli ste sa o šesť dĺžok auta.

Nebolo dôležité, že pretekali autá od malého Mini Coopera až po monštruózne dragstery. Na koberci súťažili autíčka všetkých veľkostí a tvarov. Spomínam si, že medzi nimi bolo aj auto postavičky Dicka Dastardlyho a jeho psa Muttleyho z populárneho kresleného seriálu, ktoré by sa FIA nepochybne nepozdávalo. Na tom však nezáležalo, pretože v mojej mysli to bola F1 v celej svojej nádhерnej, exotickej kráse.

Vítaz, ktorý nikdy nebol, pretože vždy nadišiel čas ísť do postele, čo ukončilo nekonečnú klasickú bitku na trati, pričom súťažiaci museli zotrvať v krabici s hračkami až do druhého dňa, bol nepodstatný. Dôležité boli preteky a to som na F1 miloval.

Tieto momenty mi zostali v spomienkach a sú jedným z dôvodov, prečo vznikla táto kniha. Fascinácia, ktorú som vtedy pocítil, ma nikdy neopustila. Niektoré veci človeka nikdy neopustia. S rovnakou jasnosťou si spomínam na svoj prvý koncert. Bolo to vystúpenie skupiny The Damned v Portsmouthe 14. júna 1985. Aj to sa mi vrylo do mozgu – ten hluk, ten pot rozbúreného davu pred pódiom. Odchádzal som ohlušený a s celoživotnou láskou k hudbe, ktorá mi popri F1 natrvalo zostala.

Hoci som začal hrať v kapele a študovať politológiu, každú nedeľu patrila moja pozornosť F1. Keď som sa po rokoch napokon stal športovým reportérom, cítil som sa tak trochu ako doma. Dieťa na koberci s autíčkami si splnilo sen. Keď som na pretekoch, idem sa pozrieť na trať a stojím na štartovom rošte, ten zážitok je stále trochu neskutočný. Viem, že je to obrovské privilégium, ktoré nie je samozrejmosťou, ale možno si ešte o to viac cením, že sa môžem podeliť o príbehy ľudí, ktorí to všetko tvoria.

ŠÉF TÍMU

Šéf tímu je určite najkomplexnejšia a najsofistikovanejšia funkcia v F1. Nielenže vedie tím, ale musí tiež vyberať a viesť jazdcov, orientovať sa v spleťtej a antagonistickej politike F1, byť následne v prípade potreby otcovskou postavou, diplomatom, vyjednávateľom a obhajcom tých svojich. Zastupuje a riadi pracovný kolektív s počtom 800 až 1500 ľudí a zodpovedajúcim rozpočtom. Musí motivovať, delegovať, udržiavať morálku, mať dostatočného obchodného ducha, aby uspokojil sponzorov, a popritom všetkom dbať na spokojnosť fanúšikov. Šéf je vedúcou osobnosťou tímu na verejnosti, zodpovedá za prácu s médiami a, samozrejme, tiež za financovanie. To všetko pod veľkým tlakom – úspech je nevyhnutnosťou, v prípade neúspechu nasleduje rýchle odsúdenie.

Je to neisté žonglovanie s nespočtelnými loptičkami popri sledovaní rozsiahleho a dlhodobého strategického obrazu. Na túto prácu sa hodí len málo ľudí a v tímoch F1 zvyčajne priťahuje výrazné osobnosti. Toto Wolff z Mercedesu a Christian Horner z Red Bullu to zvládli ako nikto iný v modernej ére. Od roku 2010 vyhrali všetky jazdecké i konštruktérske šampionáty a stali sa najsledovanejšími

F1: PRÍSNE TAJNÉ

lídrami tímov v tomto športe. Sú to charizmatické osobnosti a každý z nich má svoj osobitý príbeh, obaja však ponúkajú jedinečný pohľad na to, čo znamená byť úspešným šéfom tímu F1.

CHRISTIAN HORNER

ŠÉF TÍMU ORACLE RED BULL RACING

„Mám šťastie, veľké šťastie. Každý deň som vďačný za moju prácu a ľudí, s ktorými pracujem. Vôbec to nepovažujem za samozrejmosť – ak to urobíte, dostaví sa samolúbosť. Poháňa vás strach z neúspechu, pretože poznáte pocit úspechu a je to takmer návykové. Ten pocit vždy chcete zažiť znovu.“

Nemožno pochybovať o tom, ako veľmi Christian Horner túži po úspechu. Pohlcuje ho a, ako sám hovorí, vyvoláva v ňom príjemné nutkanie. Ak má naozaj nejaké obavy – a to je ťažké si predstaviť u niekoho, kto vyžaruje toľko sebavedomia –, sú to možno len obavy z neúspechu. Keď hovorí, že víťazstvo je návykové, usmieva sa, oči mu žiaria, akoby samotná myšlienka naň vyvolávala príjemný Pavlovov reflex. Vzhľadom na jeho pozoruhodné úspechy ako šéfa tímu Red Bull, ktorý sa stále vyžíva vo svojej úlohe, sa niet čomu čudovať.

Horner nastúpil na pozíciu šéfa Red Bullu pred prvou sezónou tímu v roku 2005 a vo veku tridsaťjeden rokov bol najmladším šéfom v histórii F1. Aj po takmer dvoch desaťročiach vedie stajňu a v súčasnosti je najdlhšie slúžiacim bossom na štartovom rošte. Najprv ho považovali za nulu, pretože nikdy predtým nepracoval v F1, ale dnes vedie jeden z najväčších tímov a dohliada na jeden z najúspešnejších príbehov v tomto športe.

Hornerova stále mladá tvár je neprehliadnuteľná rovnako ako jeho sebaisté a asertívne správanie. Je nezameniteľný, sediac na svojom mieste na boxovom múre, keď dohliada na preteky a jeho noha kmitá na podnožke vysokej stoličky s ozvenou tej istej nervóznej energie, s akou vystupoval na pódiu Joe Strummer, gitarista kapely The Clash. S Red Bullom dosiahol impozantné úspechy. Keď zavesil na klinec svoju pretekársku kombinézu a za pochodu sa učil v novej role, Red Bull získal trinásť titulov – sedem jazdeckých a šesť konštruktérskych.

Ani na chvíľu nezaváha, keď ho požiadam, aby vysvetlil, čo je podľa neho najdôležitejším faktorom pri úspešnom vedení tímu F1. „Sú to ľudia,“ hovorí rozhodne. „Je to o porozumení ľuďom a práci s nimi. Potrebujete z nich dostať to najlepšie, delegovať právomoci a pracovať tímovo. Musíte okolo seba zhromaždiť správnych ľudí a správne ich nasmerovať. Je to o komunikácii, rozprávaní, rozpoznávaní ich schopností a snahe vytvoriť pre nich to správne pracovné prostredie.“

Pod Hornerovým vedením získal Sebastian Vettel v rokoch 2010 až 2013 štyri tituly majstra sveta a Max Verstappen od roku 2021 vybojoval ďalšie tri. Horner nebagatelizuje dôležitosť jazdcov. Od nich sa vyžaduje, aby podávali výkony za volantom. Sám dobre vie, aký rozhodujúci môže byť výnimočný talent v kokpite monopostu, no znovu zdôrazňuje, že jazdci sú len špičkou obrovského ľadovca, ktorým je celý tím.

„Pre mňa je najdôležitejšie, aby ste mali v tíme správneho ducha a túžbu, potom je možné všetko,“ dodáva. „Keď sme sa vydali na túto cestu, nikto nepredpokladal, že vyhráme viac ako sto veľkých cien a trinásť titulov. Nesnívali sme o tom ani v najodvážnejšom sne. Všetko sa odvíja od ľudí, túžby a filozofie, ktorá nám tak dobre poslúžila.“

V Red Bulle sa vždy snažili odlíšiť od tradičnejších tímov. Užívali si svoju povest' vyvrheľov, „tímu malinovkárov“, ako sa o nich niekedy pohrdavo hovorí. Horner si z toho nič nerobí, ba naopak, prijal to a urobil z toho pilier filozofie tímu.

„My v Red Bulle sme iní. Neuvidíte tu nikoho v obleku a kravate, skôr v džínsoch a tričku,“ hovorí o kultúre, ktorú vytvoril. „Púšťame si hudbu nahlas, nepodriaďujeme sa a nezodpovedáme sa výrobcovi motorov. Nazývame veci pravými menami a nebojíme sa vyjadriť svoj názor.“

Tvrdí, že ide o obojsmernú komunikáciu, ktorá je nevyhnutná na to, aby každý člen tímu mal pocit, že môže niečím prispieť. „Podľa našej filozofie je všetko možné,“ hovorí. „Každý má svoj hlas. Ak má človek čo povedať, mal by cítiť, že na to má právo. Je to veľmi inkluzívna atmosféra a funguje zhora nadol. Vojdite na ktorékoľvek oddelenie a uvidíte, že nás naša práca baví, a preto partia ľudí v niekoľkých priemyselných závodoch v Milton Keynes môže zdoľať mená ako Mercedes-Benz, Ferrari alebo McLaren.“

Mimo obrovského areálu v Milton Keynes je verejne najviditeľnejšou úlohou šéfa tímu manažovanie pilotov. Práve tu sa začínajú rodiť titulky médií a je to zdroj najväčšieho záujmu väčšiny fanúšikov, ktorí majú zo všetkého najradšej spory a konflikty medzi tímovými kolegami – strašiak každého šéfa tímu.

Rivalita medzi tímovými kolegami je vždy intenzívna. Prvým meradlom jazdca je to, ako si počína v porovnaní s človekom za

volantom takého istého stroja v tej istej stajni. Pred nekompromisnými dátami sa skryť nedá – a tie vždy neomylné ukázu na toho lepšieho, čo ešte väčšmi dráždi nekompromisnú súťaživosť.

Cieľom tímu je zisk maximálneho počtu bodov a vzájomné vyraďovanie tímových kolegov z pretekov je neprijateľné. Zvládanie tohto krehkého vzťahu je jednou z najzložitejších úloh, najmä ak ide o titul a je potrebné zvládnuť jazdcovo búrlivé ego. Horner, ktorý to riešil opakovane a často v krízových situáciách, konštatuje, že je nevyhnutné mať schopnosť prispôbiť sa potrebám každého jednotlivca.

„Slovné spojenie tímový kolega je trochu omyl, lebo jazdci sú všetko, len nie kamaráti, pretože jeden určuje cenu toho druhého,“ hovorí Horner s úsmevom. „Jazdci sú veľmi súťaživí. Sú to fakticky zmluvní partneri a majú svoje vlastné ciele a túžby, ale pre tím nie je najdôležitejší len jazdecký titul, ale tiež finančné odmeny za umiestnenie, a tie určuje poradie v tímovom šampionáte.

Ešte ste ani nezačali a už tu máte konflikt záujmov. Jazdci sú veľmi cieľavedomí, sebeckí a nekompromisní. Rôzni jazdci si vyžadujú rôzny prístup. Sebastian Vettel potreboval podporu a ochranu. Max Verstappen je v porovnaní s ním veľmi priamočiary. Sú tu tiež jazdci ako Mark Webber alebo Sergio Pérez a každý z nich je iný.“

Vettel a Webber súperili aj počas štyroch majstrovských rokov tímu. Ich rivalita bola taká ostrá a intenzívna, že Horner musel hľadať tie najvynaliezavejšie spôsoby, ako sa s tým vyrovnáť. Po ich kolízii na Veľkej cene Turecka v roku 2010 cítil, že musí zasiahnuť.

„Niekedy ich musíte odzbrojiť,“ vysvetľuje. „Žijeme v bubline. Môže vás pohltiť a skončíte posadení sami sebou, takže som ich z nej chcel vytrhnúť, aby videli niekoho, kto má skutočné problémy. Chcel som, aby mali lepší pohľad na život vo všeobecnosti, a tak som ich zobral do detskej nemocnice na Great Ormond Street, kde sa stretli s množstvom detí a ich rodičmi v ťažkých životných chvíľach.