

CALUM NICHOLAS



ZIVOT V PITLANE

MOJE CESTA DO SRDCE F1

ŽIVOT V PITLANE

ŽIVOT V PITLANE
MOJE CESTA DO SRDCE F1

Calum Nicholas

sloart

Copyright © Calum Nicholas, 2025
Translation © Pavel Dufek, 2026
Czech edition © Nakladatelství Slovart, s. r. o., 2026

Fotografie na přední straně obálky © corleve / Alamy / Profimedia
Fotografie na zadní straně obálky © Mark Thompson/Getty Images
Fotografie na stranách 1 až 7 obrazové přílohy pocházejí z autorova
archivu; fotografie na str. 8 Mark Thompson/Getty Images.

Autorská práva na toto dílo byla uplatněna.

Všechna práva vyhrazena. Žádná část tohoto díla nesmí být reprodukována
ani využita žádným způsobem a žádnými prostředky, elektronickými
ani mechanickými, včetně fotokopíí, ani zaznamenána do informačních
systémů bez předchozího písemného souhlasu vydavatele.

Život v pitlane. Moje cesta do srdce F1

Z anglického originálu *Life in the Pitlane. My Journey to the Heart of F1*,
poprvé vydaného v roce 2025 nakladatelstvím Piatkus ve Velké Británii,
přeložil Pavel Dufek

Vydalo Nakladatelství Slovart, s. r. o., Oderská 333/5,
196 03 Praha 9 – Čakovice, v roce 2026

Editorka Aneta Křížková

Odborná redakce Petr Dufek

Korektury Vendula Perglerová

Sazba Alias Press, s. r. o., Bratislava

Tisk FINIDR, s. r. o., Český Těšín

Vydání první

Cena na obálce je nezávazným
doporučením pro koncové prodejce.

ISBN 978-80-276-1340-3

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.slovar.cz

info@slovar.cz

Isabelle

Snad pochopíš, proč býval táta tak často pryč,
a najdeš v tom inspiraci, abys v životě dělala to, co máš ráda.
Vytrvalostí a pracovitostí se dá dokázat všechno možné.
Nikdy v sebe nepřestávej věřit.

Obsah

<i>Asi tak ve 48. kole...</i>	9
KAPITOLA 1	
<i>Startovní rošt</i>	15
KAPITOLA 2	
<i>Příležitost se učit</i>	29
KAPITOLA 3	
<i>Růst ve Statusu</i>	45
KAPITOLA 4	
<i>Velká šance</i>	59
KAPITOLA 5	
<i>Red Bull Racing – dlouhý návrat ke slávě</i>	81

KAPITOLA 6

***Na cestách* 111**

KAPITOLA 7

***Průběh zastávek v boxech* 123**

KAPITOLA 8

***Zraky všech se upírají na nás* 151**

KAPITOLA 9

***Prosazování diverzity* 173**

KAPITOLA 10

***Cena rozpočtového stropu* 201**

KAPITOLA 11

***Ryc, nebo nic* 215**

***Poděkování* 221**

***O autorovi* 223**

ASI TAK VE ČTYŘICÁTÉM OSMÉM KOLE Velké ceny Abú Zabí 2021 jsem seděl na okruhu Jás Marina v padoku za garážemi. Spolu s kolegou z Red Bull Racingu a kamarádem Stevem Fortym jsme kouřili a já byl pořádně deprimovaný.

„Steve, nemůžu uvěřit, že jsme to zabalili.“

Nedovedl jsem se smířit s tím, jak se sezona vyvíjela. Celý tým byl silný a občas to vypadalo, že si odneseme titul jak v mistrovství světa konstruktérů, tak jezdců. Po všem tom úsilí, starostech a obětování se rýsovalo, že za několik minut utřeme hubu.

„Hele, nikdy nevíš, pořád se ještě může stát cokoli!“ povzbudil mě Steve ve snaze nepodlehnout pesimismu.

Upřímně řečeno, nijak mi to nepomohlo a myslím, že tomu sám nevěřil.

Ale nejsem bačkora. Pro vítězství udělám maximum. Do garáže jsem se vrátil v padesátém kole a na monitoru uviděl williams s Nicholasem Latifim ve zdi. Hned mě trklo, že by se mohly pozměnit

dějiny motoristického sportu. Vzhledem k závažnosti nehody jsem si uvědomil, že si určitě vynutí vypuštění zpomalovacího vozu, a věděl jsem, co bude následovat. Mou domněnku vzápětí potvrdila instrukce, kterou jsem obdržel do sluchátka od sportovního ředitele Jonathana Wheatleyho.

„Blíží se zastávka v boxech. Blíží se dvojitá zastávka v boxech.“

Vyhlásil tím poplach v garáži. Všichni vyskočili ze židlí a bleskově se připravili. Věděli jsme, že nás čeká nejdůležitější přezouvání v životě.

„Do dvojité zastávky patnáct vteřin; první je na řadě Verstappen.“

Na toto znamení se osmnáct mužů seřadilo na příslušná místa v uličce před boxy a očekávalo příjezd monopostů. Po třinácti letech v boxech pro mě není adrenalin ničím novým. Vlastně jsem na něm tak nějak závislý. Vzpomínky na okamžiky oné dvojité zastávky mám v paměti jaksi rozmazané, ale vím, že jsem jednal podle toho, jak mě adrenalin poháněl. Poprvé v tom roce jsem se nenervoval a na nic nemyslel. Neměli jsme co ztratit, mohli jsme jenom získat. Tělo se pohybovalo téměř bez podnětů z mozku. Na matici jsem se vůbec nemusel soustředit. Ruce dělaly přesně to, co měly. Přezouvání při posledních zastávkách skoro jako bychom neprováděli my, ale prostě spíš proběhly.

Vrátil jsem se do garáže a na obrazovce sledoval Maxe Verstappen na zpátky na závodní dráze na nových gumách, přičemž mezi ním a vedoucím Lewisem Hamiltonem byla jen auta předjetá o kolo. Bylo mi jasné, že se stane něco mimořádného.

Po garáži se ozývaly výkřiky: „Kurva, jedem!“ Vedení závodu se dohadovalo se šéfy stájí, jak – nebo jestli vůbec – má závod pokračovat; do cíle zbývala tři kola. Zatímco probíhaly debaty, oba uchazeči o mistrovský titul najížděli ze zatáčky do závěrečného

kola. Najednou nastalo krátké napjaté ticho. Nikdy dřív jsem nezažil a pravděpodobně už nezažiji atmosféru, jaká panovala v garáži Red Bull Racingu v úplně posledním kole sezony 2021, když Max Lewise předjel.

Jakmile projel cílem a stal se mistrem světa formule 1 za rok 2021, rozhlédl jsem se a v očích kolegů spatřil slzy radosti. V tu chvíli mi došlo, co to pro nás znamená: všechno. Veškerá námaha uplynulých osmi let, dřina, kterou jsme podstupovali, abychom to dotáhli až sem, všechnen ten stres a úzkost... se vyplatily.

Šachovnicový praporek odnával konec ročníku, Max byl korunován za mistra světa, v zákulisí to vřelo, neboť představitelé zainteresovaných týmů horečně vyjednávali na ředitelství o definitivních výsledcích závodu, a já jsem seděl sám u boxové zídky.

Vstřebával jsem pocit vítězství a v duchu si odškrtnul vyřízený úkol, který se mně a mým kolegům tak dlouho nedařilo splnit. Kamarádi v extázi skákali po garáži a v nemalé míře popíjeli pivo. Mně se při pohledu na náhle ztichlou boxovou uličku honila hlavou jedna otázka: „Jak jsem se tady vlastně ocitl?“

Právě o tom vypráví tato kniha. Pojednává o mém životě v prostoru před boxy.

Klade si za cíl podnítit změny a pokrok ve světě motoristického sportu. Napsal jsem ji ze dvou důvodů. Za prvé jsem si přál zpřístupnit formuli 1 nebyvalým způsobem – posvítit na skutečnosti života mimo závodní okruhy: kladné i záporné stránky. Měl jsem pocit velké zodpovědnosti vůči těm, kdo se na tuto úžasnou cestu vydají po mně, a chtěl jsem, aby lidé věděli, do čeho jdou, jak se tam dostanou, a především aby to zažili. Kdybych byl býval měl o sportovní disciplíně, kterou jsem si mezitím zamiloval, hodnověrné informace hned na začátku, mohly mi nesmírně pomoci zahájit kariéru dřív a dělat v ní rychlejší pokrok. Uznávám, že jsem měl velikánské štěstí, když

jsem mohl desetkrát procestovat svět a stavět nejrychlejší závodní vozy na naší planetě v rámci největšího cirkusu. Když se zamyslím nad svým životem ve formuli 1, vím, že i dlouho potom, co klíče na matice odložím, tu práci z hlavy jen tak nepustím. Takový vliv na mě má F1, lidé okolo ní a životní styl. Zážitky z ní ve mně zkrátka hluboko zakořenily. Vedle toho, že nechám čtenáře nahlédnout do „kuchyně“ F1, bych rád inspiroval ty, kdo by si ne zvolili povolání mechanika či technika. Za minulých pět let veřejnost požadovala, aby řídicí orgán, týmy a majitelé v našem odvětví usilovali o větší inkluzivitu s cílem dopřát rostoucí a rozmanité fanouškovské základně pocit, že je lépe zastoupena. Jakožto člověk, který na vlastní kůži zažil překážky, na něž narážejí lidé z nedostatečně zastoupených skupin, když se věnují kariéře v automobilovém sportu, jsem s velkým zájmem sledoval kampaň směřující k větší dostupnosti tohoto sportu a zapojil se do ní.

Jakmile formule 1 otevřela dveře Netflixu a začala těžit ze síly sociálních sítí, ocital jsem se v záři reflektorů víc, než jsem kdy počítal. Býval jsem zaplaven (a dosud jsem) zprávami od lidí z celého světa. Líčili mi, že když mě uviděli – barevného, který se prosadil ve sportovní disciplíně, v níž tradičně dominují bílí Evropané –, vniklo jim to myšlenku věnovat se kariéře v automobilovém sportu. Čtení těchto zpráv mi pomohlo si uvědomit, jak je pro lidi důležité zastoupení a jak absence zastoupení lidmi, kteří vypadají jako já, působila v začátcích kariéry na mou sebedůvěru.

Lidé se mě hodně vyptávali, a přestože se týmy otvíraly a přibližovaly veřejnosti jezdce a vozy, stále existovalo málo informací o tom, jak postupovat, aby se jim podařilo dělat v tomto odvětví kariéru. Odpovídám na co nejvíc dopisů, ale zároveň se snažím dávat najevo, že rozdávat rady co nejméně slovy je nevděčný úkol. A tak sedím nad touto knihou, protože hodlám každému, kdo jeví zájem o techniku,

nastítnit situaci: že je v motoristickém sportu k mání dílo, které vám umožní zužitkovat přirozený talent. I kdyby tato kniha motivovala být jen jedinou osobu, která předtím neuvažovala o kariéře v tomto odvětví, budu to pokládat za úspěch.

Ačkoli je motoristický sport přístupnější než před deseti lety a fanouškovská základna se výrazně rozrostla, pohled těch, kdo při každé velké ceně pracují rukama v uličce před boxy, stále ještě není samozřejmostí. Chtěl jsem vypíchnout fakt, že jsem si zvolil trávit bezmála dvě stě dní v roce na cestách. Úspěchy i neúspěchy a všechny příhody, o nichž jste se z Netflixu nedověděli, se nahromadily a tvoří fantastickou kariéru, kterou jsem si zamiloval. Považuji za velkou výsadu, že jsem to mohl zažít na vlastní kůži, a řekl jsem si, že bych se měl o své dojmy podělit s milovníky automobilových závodů.

Někdy stačí jenom příležitost – tak jako tehdy roku 2021 Red Bull Racingu na okruhu Jás Marina.

KAPITOLA 1

Startovní rošt

Jestliže se před někým zmíním, čím se živím, zákonitě se mě zeptá, jak jsem se k tomu dostal nebo zda jsem k tomu tíhl od dětství.

Poněvadž tato profese vyžaduje velký zápal, pracovní nasazení a značné oběti, lidé se většinou domnívají, že podobně jako u závodníků i technici a mechanici v motoristickém sportu míří za svým cílem od útlého věku. Patřil jsem k dětem, které všechno rozebírají, protože chtějí vědět, jak co funguje, a víc než iluze sama je zajímá to, jak kouzelník trik provedl. Co chci v životě dělat, jsem si pomyslel až dávno po dokončení školy.

Za celou kariéru jsem litoval jediné věci: že jsem neobjevil automobilový sport dřív. Škoda, že jsem se neseznámil s těmi úžasnými věcmi, které povolání v motorsportu přináší, již v patnácti, ale až dávno po dvacítce. Cestování, adrenalin, tlak... Dokud jsem tu práci nedělal, netušil jsem, že by mě mohla tolik bavit. Kdybych to byl věděl dřív, měl bych možnost se ubírat správným směrem už řadu let předtím.



Jedním z největších nedostatků moderního britského vzdělávacího systému je podle mě neschopnost – nebo neochota – vyučovat techniku v praktickém prostředí. Zatímco pro mnoho státních škol to je příliš nákladné, moje soukromá škola na severu Londýna prostě nejevila zájem. Od ní se očekávalo, že se její absolventi stanou lékaři, právníky a generálními řediteli, a ne mechaniky. Vždycky jsem míval pocit, že od chvíle, kdy mí učitelé poznali, že se nemám v úmyslu stát právníkem ani doktorem a nerozšířím řady těch, které škola hrdě posílala na Oxfordskou či Cambridgeskou univerzitu, jsem jim nestál za námahu.

Snažím se, aby mé vzpomínky na školu nevyzněly nevděčně. Když se ohlédnu, cením si toho, jaké jsem měl štěstí, že mi dala vzdělání, a chápu, jak máma musela dřít, aby mi dopřála lepší vzdělání a lepší životní šance, než měla sama. V mém životě byla neustálým hnacím motorem. Byla houževnatá, vytrvalá, odhodlaná mě nenechat selhat, a tím měla obrovský vliv na mé pozdější úspěchy a formovala mou neústupnou, zarputilou povahu.

Jako dospělý nyní myslím na to, abych se postaral o co nejlepší budoucnost své dceři, a proto dokážu ocenit, že mě matka bez ohledu na peníze poslala do kvalitní školy s dobrou pověstí. Musím však přiznat, že jsem tenkrát školu nenáviděl a odnesl si z ní dojem, že ona na oplátku nesnášela mě.

Nezastírám, že jsem byl problémový student. Ne že by bylo učivo nad mé síly; prostě mě nebavilo. A pokud jsem nedával pozor nebo se nudil, zpravidla jsem vyrušoval. Mám-li být upřímný, vlastně to platí dodnes. Škola absolutně nebrala na vědomí, že jsem vynikal v předmětech, které pro mě byly nejtěžší. Vyžadoval jsem podmanivé učitele a zajímavé předměty. Po celou dobu studia jsem zářil v přírodopisu, fyzice a samozřejmě ve všech sportovních odvětvích, jenomže v patnácti letech jsem se o školu prakticky

přestal zajímat, a jak se zdálo, učitelé z univerzitní střední školy o mě ztratili zájem.

Stresové bylo i prostředí mimo třídu. Ve škole jsem měl spoustu kamarádů (tím, že se mi dařilo ve sportu, jsem si vysloužil jistou popularitu), přesto jsem nemíval pocit, že tam patřím, a proto jsem mámu prosil, ať mě pošle radši do místní státní školy. Jeden večer jsem strávil v nějakém honosném hotelu v západní čtvrti Londýna mezi bohatými židy na oslavě spolužákova přechodu do náboženské dospělosti a další večer v Newhamu na východě Londýna u babičky, kde vyrůstala máma. Ta dvě místa byla jako nebe a dudy. Kromě toho jsem byl mezi studenty jeden z mála černochoů – tak jako později v začátcích kariéry v automobilovém sportu –, a tudíž jsem tam působil jako pěst na oko; alespoň jsem si tak připadal.

Takže i když jsem měl ve škole hodně kamarádů, nebral jsem to tak, že patřím do jejich světa. Mnoho z nich vědělo, že si nikdy nebudou muset dělat starosti o práci nebo peníze. Většina měla kráčet v šlépějích rodičů jakožto výborně placení odborníci nebo zdědit jejich podniky. Přinejmenším věděli, že budou mít konexe, které jim zajistí slušné živobytí. Můj případ to nebyl. Máma dřela jako mourovatá a díky tomu jsme se přestěhovali z bytu zamořeného krysami nad bistroem s kebabem v East Hamu do daleko lepšího prostředí v severním Londýně. Byli jsme dělnická rodina a já jsem si byl vždycky moc dobře vědom, že se ke mně mnoho vrstevníků stává podle jiných pravidel.

Kdybych byl už tenkrát věděl, že se nakonec zamiluji do motoristického sportu, stanu se členem nejlepší obsluhy při zastávkách v boxech v historii formule 1 a dočkám se titulů mistra světa, určitě bych byl se školou po závěrečných zkouškách v šestnácti letech praštil. Pravda je, že jsem v ní vydržel až do maturity jen proto, že mi máma dala ultimátum: buď ve škole zůstaneš a dokončíš vzdělání,

na které se tolik dřou, nebo odejdeš, najdeš si práci a budeš platit nájemné. Z jejího hlediska to byl naprosto logický požadavek a věděla, že nemám nejmenší chuť se hrnout do práce. A tak jsem studoval dál. Ale zvolil jsem si pouze předměty, které mi šly. Tím pádem to pro mě nebylo tolik náročné. V té době jsem na vzdělání beztak zanevřel. Hodně jsem běhal za holkami, poflakoval se po barech a fušoval do aut a motorek. Abych uspokojil mámu, odmaturoval jsem z angličtiny, anglické literatury a dramatického umění. Ne že by mě tohle zaměření připravovalo na profesní dráhu v motoristickém sportu, ale zkrátka jsem byl v těchto předmětech dobrý.

Mnoho mladých lidí mi nyní píše na Instagram a ptá se, co by měli studovat, když se chtějí stát mechaniky ve formuli 1. Odpovím jim nejlepší radou, jaké jsem schopen: v patnácti šestnácti letech ať studují to, co jim je blízké, a jde jim to. Motoristický sport se za posledních deset let natolik rozrostl, že dnes skýtá daleko pestřejší škálu profesí než před patnácti lety. Jestli vášnivě milujete automobilové závody, můžete si dovolit čekat, než nakonec zjistíte, v čem jste dobří, a potom si najít obor, který vám umožní v rámci svého koníčka využívat vlastních schopností. Já jsem to v osmnácti samozřejmě nevěděl, jenom jsem měl štěstí.

I když jsem si maturitní předměty nevybral s ohledem na povolání – na rozdíl od přírodních věd, technických oborů a matematiky –, neznamená to, že se mi během let občas nehodily. Předně sám píši tuto knihu o práci, kterou mám rád. Kromě toho si jsem jistý, že některým z manažerů, s nimiž jsem přicházel do styku, nahánělo hrůzu, když v elektronické poště nacházeli dobře napsaná lapidární sdělení, kde jsem jim výřečně, avšak zdvořile vysvětloval, že mám pravdu, kdežto oni jsou hlupáci.

Nyní bych závodnímu týmu nabídl své schopnosti písemné a ústní komunikace jakožto jedny ze svých největších předností. K nim

STARTOVNÍ ROŠT

nepochybně přispělo studium angličtiny a dramatického umění. Také mi pomohlo vybrousit sociální kompetence čili takzvané měkké dovednosti, v dnešní době považované u vedoucích pracovníků moderního týmu formule 1 za naprostou nezbytnost. Podle mě je schopnost vysvětlovat chyby výstižně a dodávat informace zpět konstrukčním a technickým oddělením velmi důležitá. Když umím poskytovat stručné instrukce a předkládat dokumenty, které navrhují postupy, jimiž se může řídit každý (a jež povedou pokaždé ke stejnému výsledku), mohu předávat práci jiným technikům a vycvičovat mladé podle totožných kritérií. Takže ačkoli jsem si tenkrát nevybral předměty s ohledem na motoristický sport, zásluhou nabytých vědomostí jsem si vypěstoval nejcennější dovednosti.

O dva roky a tři závěrečné zkoušky později jsem stále neměl ponětí, co v životě dělat. Jistý jsem si byl pouze tím, že nemíním studovat na univerzitě. Prostě jsem už měl dost vysedávání ve třídě, a protože jsem neměl potuchy, pro jaký obor se rozhodnout, neviděl jsem výhodu v tom, dělat dluhy studiem něčeho, co bych nikdy neuplatnil.

Mámino ultimátum pořád platilo. Budťo na univerzitu, nebo si sehnat práci. Nějaký čas jsem se potloukal, vystřídal několikero zaměstnání, jen abych měl v kapse trochu peněz. Seznam pracovních míst je dlouhý a různorodý. Obsahuje všechno možné od maloobchodu přes manuální práci ve stavebnictví po řízení ještěřky. Krátkou dobu jsem pracoval ve stáčírně mléka Arla. Nejhorší ze všeho bylo určitě prodávat televizory v oddělení elektroniky obchodního domu John Lewis. Postávat celý den v něm nebo v místnostech bez oken mě nebavilo. S něčím podobným se v současnosti potýkám mezi sezónami. Cesty do práce a z práce za tmy v zimních měsících mě ubíjejí.

Nejlepší místo, než jsem se dostal k závodění, jsem měl v soukromém obchůdku s gramofonovými deskami *Uptown Records* v londýnské čtvrti Soho. Prodávaly se tam gramodesky s hiphopem, housem a hudebními styly UK garage. To místo mi zařídil táta, protože obchod vlastnili a vedli jeho známí. Než se táta dal k hasičům, v mládí dělal diskžokeje. Lásku k hudbě jsem po něm rozhodně zdědil. Práce v tom obchodě mě moc bavila. Prodávat desky a celé dny pouštět muziku mi vůbec nepřipadalo jako práce. Díky té době mám doma úžasnou sbírku desek. Jak gramodeskám odzvonilo, přestávaly se prodávat a já věděl, že si musím najít něco jiného.

V té době jsem se kromě toho zajímal jenom o sport a auta. Ačkoli jsem sport miloval, chuť ho pěstovat aktivně mě po dokončení školy převážně opouštěla. Vždycky jsem byl zaměřený na mechaniku. V dětství jsem chtěl mermomocí přijít na to, jak každá hračka nebo přístroj funguje; nestačilo mi vědět, k čemu slouží. Když jsem vyrostl, tato záliba přirozeně přerostla v lásku ke všemu, co je na motorový pohon. Asi týden po sedmnáctých narozeninách jsem složil řidičskou zkoušku (táta mě nějaký čas učil řídit v okolí své kanceláře) a hned jsem se v severním Londýně zapojil do upravování autáček. Mámě jsem zatajil, že jsem si upravil Hondu Civic. Většinu nocí jsem býval pryč z domova až do časných ranních hodin, mezi pouličními závodníky v průmyslových areálech jezerní oblasti v Essexu nebo jezdil o víkendech s kámoši do Southendu a zpátky ve vozech s upravenými motory. Zhruba v té době jsem se rozhodl, že by ze mě třeba mohl být dobrý mechanik, ale do uskutečnění nápadu mi něco chybělo.

Zatímco já jsem si v osmnácti letech v Londýně užíval čerstvě nabyté svobody od vzdělávání, můj bývalý spolužák Daniel Speed, než začal na univerzitě studovat strojařinu, rok pracoval jako učeň v malé autodílně na severu Londýna. Než se vypařil, představil mě

STARTOVNÍ ROŠT

majiteli firmy Ridge Garage Steveovi a ten mi nabídl, že až Dan skončí, mohu převzít jeho místo. Příležitosti jsem se chopil, protože to byla jediná slušná možnost, jak si vydělat trochu peněz a vyhýbat se potížím. Navíc jsem to měl z domova do servisu jenom deset minut.

No, kdybyste jeli okolo tohoto servisu, zvenčí by vás jistě neoslňil. Vypadal jako obyčejná soukromá garáž, jenom měl nad vjezdem firemní štít. Byl vmáčkнутý mezi kavárnu (za mé éry rovněž čínskou, indickou a tureckou restauraci) a obytný dům. Steve nikdy neodmítal zakázku. Žádná nebyla nad jeho síly, bral absolutně všechno. Asi tak za dvacet let působení v tom místě si vypěstoval věrnou klientelu, a zatímco v okolí vznikaly a končily další servisy, jeho zákazníci auta nikam jinam nedávali.

Tamější prostředí mi naprosto vyhovovalo. Stačilo se pustit do díla, přijít problému na kloub a vyřešit ho. Neexistovalo tam skoro žádné jiné pravidlo, než Steveovy zákaznicky uspokojovat. Další výhodou byla týdenní výplata na dlaň, a když jsem se během pár měsíců osvědčil, na nevyučeného osmnáctiletého kluka jsem dostával slušnou mzdu.

Také jsem měl velikánské štěstí, že jsem se mohl učit od výborných mechaniků. Steve sám jím nebyl, ale zaměstnával dva vynikající. Tomer, mladý Brit izraelského původu, byl neskutečně kvalifikovaný a už u něj pracoval nějakou dobu přede mnou. Byl pevný v kramflecích v novější technice, než jakou byly silniční vozy často vybaveny, a šlo mu to úžasně rychle od ruky.

Divil jsem se, proč pracuje v tak malé soukromé dílně, místo aby se těšil veškerým zaměstnaneckým požitkům a blyštivému novému velkému autoservisu některého z předních autoprodejců. Jak jsem se dověděl, předtím pracoval v několika větších servisech, ale stěžoval si, že ho nebavilo dělat den co den stejné úkony. Zato v Ridgi

si liboval, že má bezva kšeft. Jakožto nejzkušenější mechanik vydělával dost peněz a prakticky tam šéfoval. Steve práci po odborné stránce nerozuměl, a proto na ni nemohl dohlížet, a tak si Tomer v podstatě dělal, co chtěl, a Steve se spokojil s vyřizováním zakázek a faktur. Tomer si samozřejmě hodně věřil. Někdy působil jako nadutec a podle mě to pravděpodobně přinejmenším zčásti vysvětluje, proč nedokázal vycházet s lidmi ve větším pracovním kolektivu.

Skoro hned jsem si uvědomil, že v jednom ohledu si jsme docela podobní: oba jsme byli mimořádně soutěživí. Tomer by se byl náramně hodil do světa automobilových závodů. Když jsem se po pár měsících dostával do tempa, často jsme spolu závodili, kdo dokáže dokončit pravidelnou servisní práci dřív. Přestože on měl zřejmou výhodu bohatších zkušeností, sem tam se mi podařilo vyhrát.

Ze sebevědomých a soutěživých jedinců se za správných okolností může stát neuvěřitelně schopný tým. Jestliže se taková konkurence vhodně usměrňuje, může vás jako skupinu pohánět vpřed. Jak jsme my dva závodili, kdo odbaví víc aut, v obzvlášť vydařených dnech naši dílnu opouštělo jedno auto za druhým. Tenkrát jsem netušil, že všechny figle, jak práci uspíšit a provádět s menší námahou, co jsem se učil v Tomerově konkurenci třeba při výměně spojky, mi budou později k užítku při opravdických závodech.

Mým dalším novým kolegou v Ridgi byl starší chlápek Ken, který přišel do Británie z karibské oblasti. Byl skvělý, uměl spravovat absolutně všechno. Když jsme se seznámili, táhlo mu skoro na šedesát a žádný auták pro něj nepředstavoval tajemství. Tak jak je v Karibiku zvykem, nikam se nehonil – ke Steveově nevoli. Neměl zájem se předhánět s Tomerem ani pospíchat, aby se vozu co nejdřív zbavil, ale kdykoli se u nás objevil starý saab se spoustou problémů, Steve věděl, že Ken je na opravu ten pravý. Rád jsem s ním pracoval, protože se nebral moc vážně a zjevně ho bavilo mě učit.