

Předmluva **Damon Hill**

F1

PRÍSNE TAJNÉ



ZÁKULISÍ TÝMŮ
FORMULE 1

GILES RICHARDS



PŘÍSNĚ TAJNÉ



PŘÍSNĚ TAJNÉ

Zákulisí týmů formule 1

GILES RICHARDS

slovar

Copyright © Giles Richards, 2024
Translation © Pavel Dufek, 2024
Czech edition © Nakladatelství Slovart, s. r. o., 2024

Fotografie na obálce: Steve Etherington / LAT Images
Design obálky: Natasha Le Coultrová

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.

F1: Přísně tajné. Zákulisí týmů formule 1

Z anglického originálu *F1 Racing Confidential. Inside Stories from The World of Formule One* poprvé vydaného v roce 2024 nakladatelstvím Michael

O'Mara Books Limited, 9 Lion Yard, Tremadoc Road, Londýn,

přeložil Pavel Dufek

Vydalo Nakladatelství Slovart, s. r. o.,

Oderská 333/5, 196 03 Praha 9 – Čakovice, v roce 2024

Editorka Aneta Křížková

Odborná redakce Petr Dufek

Korektury Lucie Maršíková

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: 978-80-276-0987-1

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.slovar.cz

info@slovar.cz

*Věnováno mé matce a otci,
jejichž neutuchající povzbuzování,
víra a láska utvářely můj život a bez nichž
by toto nebylo možné.*

Na věčnou památku

*Patricie Ann Joan Richardsové
17. dubna 1933 – 30. prosince 2017*

a

*Charlese Donalda Richardse
26. října 1931 – 12. února 1995*

OBSAH

PŘEDMLUVA OD DAMONA HILLA 11

ÚVOD 13

KAPITOLA 1

ŠÉFOVÉ TÝMŮ

CHRISTIAN HORNER & TOTO WOLFF 17

KAPITOLA 2

ZÁVODNÍ STRATÉŽKA

RUTH BUSCOMBEOVÁ 43

KAPITOLA 3

ZÁVODNÍK

LANDO NORRIS 55

KAPITOLA 4

TECHNICKÝ ŘEDITEL

JAMES ALLISON 67

KAPITOLA 5

HLAVNÍ INŽENÝR

PAUL MONAGHAN 79

KAPITOLA 6

ZÁVODNÍ INŽENÝR

TOM STALLARD 91

KAPITOLA 7

GUMAŘ

PETER MABON 103

KAPITOLA 8

KONDIČNÍ TRENÉR

RUPERT MANWARING 115

KAPITOLA 9

AERODYNAMIČKA

MARIANNE HINSONOVÁ 127

KAPITOLA 10

STROJAŘ

NEIL AMBROSE 139

KAPITOLA 11

VEDOUcí KOMUNIKACE

MATT BISHOP 151

KAPITOLA 12

MECHANIK V BOXECH

FRAZER BURCHELL 165

KAPITOLA 13

FINANČNÍ ŘEDITEL

RUSSELL BRAITHWAITE 177

KAPITOLA 14

KOORDINÁTORKA LOGISTIKY

SARAH LACY-SMITHOVÁ 189

KAPITOLA 15

TECHNIK

JACK PARTRIDGE 201

KAPITOLA 16

VEDOUcí AKADEMIE

GUILLAUME ROCQUELIN 213

KAPITOLA 17

HLAVNÍ MECHANIK

KARI LAMMENRANTA 225

KAPITOLA 18

ŘEDITELKA MARKETINGU

VICTORIA JOHNSONOVÁ 237

KAPITOLA 19

ZÁVODNÍK V E-SPORTU

LUCAS BLAKELEY 249

PODĚKOVÁNÍ 261

AUTORSTVÍ FOTOGRAFIÍ 265

REJSTŘÍK 266

PŘEDMLUVA

V rokenrolovém byznysu platí po celém světě pravidlo, že zpěváci přicházejí na pódium poslední a odcházejí první. Ve formuli 1 hrají roli zpěváků v kapele závodníci. Dostaví se jako poslední, sklídí veškerý aplaus, sbalí prachy a za soumraku kamsi odfrčí proudovým letadlem. Vím, že to tak je, protože jsem býval jedním z nich!

Možná je tato průpovídka drsná, ale vcelku pravdivá. Jezdec udělá finální úpravy na voze, na němž mraky lidí odvedly kupu lopotné práce a který mu láskyplně naservírovaly téměř v dokonalém stavu a formě, aby mohl naplnit svůj životní sen soutěžit ve vrcholné disciplíně motoristického sportu. Když to čtete nebo posloucháte, zní to nechutně, ale vězte, že závodníci nejsou takoví netvoři, jak jsem je popsal. Moc dobře si uvědomují, jaké úsilí vkládají do činnosti zástupy profesionálů v jednotlivých týmech, z nichž každý má vlastní osobní ambice a sny.

Formule 1 není jen kolektivní sport. Je to každým coulem stejně složitý a fascinující systém jako termití kolonie. Vlastně jakýsi celý ekosystém. Třeba ti, kdo mají na starosti logistiku, nevystudovali na to, aby mohli navrhovat a stavět závodní vůz – jsou tam na něco úplně jiného. Jenže kdyby formuli 1 a jejím náročným a naléhavým

F1: PŘÍSNĚ TAJNÉ

potřebám nerozuměli, F1 by nemohla fungovat tak jako nyní. Každý ve své funkci přispívá do této mnohostranné sportovní kategorie jedinečným a cenným způsobem. Ve formuli 1 jsem si všiml, že v ní moc lidí nepostává nečinně. Rozhodující v ní je efektivita.

Jakmile auta přetnou v neděli cílovou čáru, často propukne impozantní podívaná a velkolepá oslava. Nejlepší tři závodníci vylezou na stupně vítězů a kropí se šampaňským. Ovšem v posledních pár letech se stalo tradicí, že s nimi přichází na pódium slavit některý člen vítězného týmu, jindy stojící tiše v pozadí. Zpravidla se tváří rozpačitě, z pózování v záři reflektorů je celý nesvůj. Vždyť smyslem jeho práce je dělat ji dobře. A odvádí ji precizně! Při takové příležitosti mi vždycky běhá mráz po zádech a zaplavuje mě pocit hrdosti, když si pomyslím, jak dlouho všichni dřou, aby to tak vysoko dotáhli. Oslavy se netýkají pouze vítěze závodu či vítězného týmu, nýbrž celého cirkusu. Do něj patří všichni včetně diváků. Každý přispívá svým dílem, ale tu nejnáročnější práci zastávají lidé, kteří vystupují v této knize. Milují ji a věnují se jí víc, než si dovedete představit, protože jim nesmírně záleží na výsledku. Tato kniha vypráví jejich příběhy.

Však už bylo načase!

Damon Hill, *leden 2024*

ÚVOD

Tato kniha – doufám, že se mnou budou čtenáři souhlasit – obsahuje několik poutavých, nevšedních, velmi zajímavých a jedinečných příběhů o životě a práci lidí, kteří se pohybují ve formuli 1, technicky nejvyspělejší sportovní disciplíně na světě a v podstatě také velmi lidské.

Příběhy se odehrávají v zákulisí a setkáte se s nimi zřídka, pokud vůbec někdy. Popisují životy utvářené obrovským osobním úsilím, vůlí a západem. Lze jen doufat, že si ze šlechtnosti, čestnosti a upřímnosti účastníků vezme příklad generace, která je bude ve formuli 1 následovat.

To, že všichni souhlasili, abych jejich příběhy publikoval, je samo o sobě krásné gesto a svědčí o odvaze. S pochopitelnou výjimkou nejostřeji sledovaných postav z knihy téměř všichni aktéři obvykle nehovoří s novináři a týmy je zpravidla nevystavují mikrofonům, aby předešly dalšímu stupňování beztak silného tlaku na zaměstnance.

Na rozdíl od závodníků nejsou školení v tom, jak vystupovat vůči sdělovacím prostředkům, a v jejich povolání se nepředpokládá, že s nimi budou reportéři dělat rozhovory, navíc většinou osobní.

Avšak jejich nesmírně kladná reakce rychle změnila charakter díla, sotva jsem na něm začal pracovat. Původním záměrem bylo

vylicít, co všechen personál F1 dělá, stejně tak zásadní role, o nichž se toho běžně moc neví, a přiblížit je širšímu publiku.

Ale téměř okamžitě se jasně projevovalo, že je za tím něco víc. Nejvýrazněji jsem si uvědomoval, že dokonce i jako celoživotního fanouška F1 mě jejich příběhy přitahují stejně jako jejich profese. Každý vyrůstal v jiném zázemí, měl odlišné dětství, do formule 1 se dostal jinou cestou, ale všichni se do ní zamilovali a pracují v ní s chutí.

Jejich vyprávění vesměs postrádá otřelé fráze, protože se neopakuje bůhvípokolikáté; je energické, živé, nikoli nacvičené či oprostěné od nežádoucích detailů.

Knihla sledovala cíl zpřístupnit F1 co nejvíc veřejnosti a vysvětlit co nejjasněji každému, kdo se s formulí 1 teprve seznamuje, a vlastně i dlouholetým fanouškům, co se ukrývá za garážovými vraty. F1 je bezpochyby sportovní disciplína, která se od slovníku přes pravidla po spletitou povahu závodní strategie skoro nezdravě vyžívá v technické složitosti, tajemnu a nejasnosti.

Hlavním cílem zůstalo přiblížit role lidí, kteří zastávají ve formuli 1 významné funkce, i to, jak probíhají týdny, kdy se závodí, a co obnášejí jejich úlohy při zajišťování hladké účasti jejich týmů v závodech, ale bylo jasné, že povídání bude o to přístupnější čtenářům, jestliže mají k tématu úzký vztah. Jakmile poznáte jejich život, snáz se s nimi ztotožníte a jejich práce pro vás bude pochopitelnější z lidského hlediska.

Velký účinek má také to, že z jejich úst zní všechno věrohodněji. Než abych mlátil do klávesnice a popisoval stohy papíru líčením toho, co dělá například závodní inženýr, daleko zajímavější a působivější je, když se každý účastník vyjádří vlastními slovy. Nechat hovořit je samé byla jasná cesta dopředu a já jsem dbal, aby měli v knize hlavní slovo.

Jak se zdálo, jim toto pojetí vyhovovalo a jako nit se všemi rozhovory táhne naděje, že jejich příběhy podnítí děti z nejrůznějšího prostředí pohlížet na formuli 1 jako na něco, k čemu mohou samy směřovat; aby si k ní našly vztah a toužily se do ní jednou zapojit.

Mezi osobami, které mi poskytovaly rozhovory, se bez výjimky nenašla jediná, která by mě v jejich průběhu neobohatila o nový pohled a nepoodhrnula oponu, jež nám tradičně zakrývá zákulisí formule 1. Stejně tak mezi nimi nebyla žádná, která by mě při vyprávění o svém životě a roli v F1 nerozesmála. To proto, že k mému ustavičnému vypytování přistupovaly v dobrém rozpoložení.

Předkládám vám příběhy, jaké se dosud nevyprávěly, a jsem hrdý, že jsem se na nich mohl podílet, zvláště když formule 1 patří do mého života, ačkoli má cesta do ní byla daleko všednější než ty jejich.

Jistě se každému z nás některé okamžiky nesmazatelně vryly do paměti. Mně kupříkladu ten, když jsem v druhé polovině sedmdesátých let sledoval formuli 1 jako šestiletý kluk. Pokaždé jiné dějiště a všechna pro mě představovala úchvatná exotická místa: Brazílie, ale i Španělsko a Německo. V té době jsme chytali tři televizní stanice a výlet do Francie se považoval za dalekou cestu do zahraničí. Když v roce 1976 vybojoval James Hunt titul pod japonskou horou Fudži, z mého pohledu to bylo jako někde na Měsíci. Že existuje nějaké Japonsko, to jsem věděl. Ale představa, že bych se do něj někdy vypravil, mi připadala absurdní.

Bezprostředně po skončení každého závodu jsem si v duchu představoval nový, s autíčky na hraní na okruhu vymezeném kolejemi k dřevěnému vláčku a s hrací kostkou, přičemž každý hod určuje, o kolik políček se autíčko toho kterého soutěžícího posune vpřed. Když vám padne šestka, postoupíte o šest délek vozu.

To, že se autíčka různila, počínaje miniaturním Mini Cooperem a konče napodobeninou monstra z akceleračních závodů, nebylo

podstatné. Koberec zaplavovala vozidla rozmanitých velikostí a tvarů. Vybavuje se mi vozítko Dicka Dastardlyho a jeho psa Muttleyho z kresleného seriálu *Wacky Races* (Potrhlé závody), s nímž by měla FIA nepochybně problémy, ale na tom nezáleželo, protože v mé představitosti se jednalo o formuli 1 v celé její kráse a plném lesku.

Nesešlo ani na tom, kdo vyhraje – a vlastně se vítězství nikdo nedočkal, neboť tuhé souboje pokaždé předčasně ukončila večerka, dráha a závoděky musely na noc zpátky do bedny na hračky a my do postele. Důležité bylo závodění, které jsem prožíval stejně jako formuli 1.

Tyto obrázky jsem si uchoval v paměti a od té doby jsem si je oživoval a vlastně je to jeden z důvodů, proč vznikla tahle kniha. To, co mě tenkrát okouzlovalo, mě dodnes neopustilo; jak to tak bývá. Stejně jasně si vzpomínám na své první hudební vystoupení: skupina Damned v portsmouthském Cechovním domě (radnici) 14. června 1985. I to mi ulpělo v paměti: rámus, pot doléhající k nám z vlnícího se davu před pódiem. Odcházel jsem a v uších mi ještě zvonilo. Vedle formule 1 mi zůstala také celoživotní láska k hudbě.

Dál jsem hrál v kapele a studoval politologii, ale bez přestání se neděli co neděli dožadovala pozornosti formule 1. Po letech jsem o ní začal psát a tak trochu jsem měl pocit, jako bych se vrátil do dětství. Najednou tu zas byl ten kluk, který si hrál na koberci s autíčky. Pokaždé když jsem na závodech, sleduji je z největší blízkosti a zážitky ze startovního roštu mi stále připadají poněkud neskutečné. Víím, že to je velikánská výsada a nemohu ji brát jako samozřejmost, ale možná je ještě větší čest se moci podělit o historiky lidí, kteří se o chod formule 1 starají.

ŠÉFOVÉ TÝMŮ

Šéf stáje je ve formuli 1 jistě nejkompexnější a nejvšestrannější postava. Nejenže se jedná o vůdce týmu, ale také musí vybírat a dirigovat závodníky a zvládat spletité a protichůdné politické praktiky, a je-li to třeba, musí vystupovat coby otcovská autorita, diplomat, vyjednaváč a obhájce týmu. Zastupuje a řídí osm set až tisíc pět set pracovníků a rozpočet úměrný těmto ohromným zdrojům. Musí motivovat, přidělovat úkoly, kočírovat morálku a mít obchodního ducha natolik, aby se zalíbil sponzorům, a přitom současně potěšit srdce fanoušků. Je to hlavní představitel týmu vůči veřejnosti, a tudíž osoba zodpovědná za styk se sdělovacími prostředky a samozřejmě za sportovní stránku; tlak na úspěch je obrovský a nezdar se nepromíjí.

Je to ošidné hledání rovnováhy mezi žonglováním s bezpočtem míčků ve vzduchu a pozorováním drahého, dlouhodobého, strategického obrazu. Tento úkol vyhovuje málokomu, a proto obvykle přitahuje výrazné osobnosti. V novodobé éře jej zvládají Toto Wolff z Mercedesu a Christian Horner z Red Bullu jako nikdo jiný. Od roku 2010 si tyto vůdčí typy dělí všechny tituly mezi jednotlivci

i konstruktéry a z toho důvodu jsou to z celé F1 nejsledovanější a nejznámější šéfové. Každý vypráví osobitě, ale oba předkládají jedinečný pohled na to, co je nezbytné, aby mohl šéf týmu slavit úspěchy.

CHRISTIAN HORNER

ŠÉF TÝMU – ORACLE RED BULL RACING

„Beru to tak, že mám štěstí, velikánské štěstí. Dennodenně jsem vděčný za práci, kterou mám, a za spolupracovníky. A nikdy jsem ji nepovažoval za samozřejmost. Kdybych to udělal, svědčilo by to o samolibosti a sebeuspokojení. Člověka pohání strach ze selhání. Víte, jak chutná úspěch, a můžu vám říct, že to je návykové. Chcete ho zažívat zas a zas.“

Nemůže být pochyb, jak moc touha po úspěchu žene Christiana Hornera vpřed. Tolik, že jej to zcela pohlcuje, a jak sám říká, jedná se o pozitivní tlak. Jestli se něčeho opravdu bojí – a těžko si to vůbec představit u někoho, z nějž vyzařuje sebedůvěra –, pak je to jen strach ze selhání. Když hovoří o návykové povaze vyhrávání, usmívá se, v očích mu jiskří, jako by v něm myšlenka na ni vyvolávala pavlovovský reflex. Není divu, když uvážíme, že

se i přes pozoruhodné úspěchy s Red Bullem ve funkci šéfa stáje dál vyžívá.

Nastoupil do ní hned před jeho první sezonou v F1 roku 2005. Ve věku třiceti jednoho roku byl nejmladším šéfem týmu v historii. Po dvou desítkách let v ní zůstává a už je z něj nejdéle působící šéf z celého startovního pole. Z nuly, která předtím v F1 neúčinkovala, se vypracoval v přední postavu jednoho z nejlepších týmů moderní doby, který pod jeho vedením dosáhl a dál dosahuje vynikajících výsledků.

Hornera poznáte snadno. Stále má mladickou tvář, mezi fanoušky je známá, stejně jako jeho sebevědomé, rozhodné vystupování. K vidění bývá hlavně u boxové zídky, odkud dohlíží na počínání svých svěřenců v závodě, a noha se mu na bidýlku rytmicky pohupuje se stejnou nervózní energií, jakou předváděl Joe Strummer ze skupiny Clash, když dupal na jevišti. Svými výsledky útočí s Red Bullem na vynikající rekordy. Doposud spolu mají na kontě třináct titulů – sedm v mistrovství světa jezdců a šest v Poháru konstruktérů. Horner se u kormidla učil za pochodu podle instinktu – od chvíle, kdy pověsil závodnickou kombinézu na hřebík.

Ani na okamžik nezaváhá, když se ho zeptáte, co je podle něj nejdůležitější, abyste mohli úspěšně vést tým F1. „Jde o to, rozumět lidem a spolupracovat s nimi, dostávat z nich to nejlepší, dodávat jim sílu a táhnout za jeden provaz. Obklopit se správnými lidmi a dobře je usměrňovat. Komunikovat, hovořit s nimi, uznávat jejich schopnosti a snažit se jim vytvářet vyhovující prostředí.“

Pod jeho vedením získal Sebastian Vettel za tým v letech 2010 až 2013 čtyři tituly a Max Verstappen od roku 2021 tři. Christian nesnižuje význam jezdců. Jejich činnost za volantem je nezbytná a on dobře ví, jak rozhodující může být ve voze výjimečný talent,

ale v této souvislosti znova zdůrazňuje, že jsou pouze na vrcholu pyramidy všeobecného úsilí.

„Pro mě je nejdůležitější, aby v týmu panovala pořádná vůle a touha. Pak je možné všechno. Když jsme stáli na začátku cesty, nikdo nečekal, že vyhrájeme přes sto velkých cen a vybojujeme třináct titulů mistra světa. Nikomu se o tom ani nesnilo. Zásahu na tom mají lidé a jejich touha. Tento přístup se nám vyplácí.“

Red Bull si vždycky zakládal na tom, aby se odlišoval od tradičtějších týmů. Od začátku má pověst vyvrhelů, týmu „výrobce limonád“, jak ho někdy pohrdavě nazývají. Horner se proto neuráží, naopak to přijal za své a vychází z toho při utváření koncepce, o níž se zmínil.

„My jsme v Red Bullu jiní. U nás nepotkáte nikoho v obleku a kravatě. Spíš v džínách a tričku,“ přibližuje kulturu týmu. „Pouštíme hudbu hlasitě, nepřizpůsobujeme se a nepodléháme výrobci motorů. Říkáme, co si myslíme, a nebojíme se ozvat.“

Ale je to dvojsečné. Jak sám připouští, může se mu to vrátit jako bumerang. Všichni v týmu vědí, že smí přispět svou troškou do mlýna. „Prosazujeme takový pozitivní přístup, že je všechno možné. Takže každý má právo říkat nahlas své názory. Když mají něco na srdci a na jazyku, měli by vědět, že jim v tom nikdo nebrání. Je to neformální, otevřená atmosféra a přichází shora dolů. Ať si zajdete do kteréhokoli oddělení, zjistíte, že je tam práce baví. Pak není divu, že parta lidí z hromady výrobních jednotek v Milton Keynesu dokáže vyžrát na Mercedes-Benz, Ferrari nebo McLaren a vyhrávat.“

Stranou od rozlehlého areálu v Milton Keynesu je nejviditelnější stránkou role šéfa týmu to, jak dovede usměrňovat jezdce. Tento aspekt bedlivě sledují nejen novináři; je středem zájmu i většiny fanoušků, kteří mají ze všeho nejraději konflikty mezi stájovými

kolegy. A šéfovým životním prokletím je, když se vyhrotí a zvrhnou v trpké sváry.

Konkurence mezi týmovými partnery je stále vybičovaná. Prvním měřítkem výkonnosti každého závodníka je srovnání s tím, kdo usedá za volant totožného stroje ve vedlejší garáži. Před číselnými údaji, které se zobrazují na displejích s nekompromisní přesností a odhalují, kdo si stojí lépe, se není kam schovat. Nelítostně umocňují beztak tvrdou soutěživost.

V týmu, který má za cíl dosahovat co nejvyššího počtu bodů a pokládá za nepřijatelnou hanbu, aby se partáci navzájem vyřadili, patří usměřování tohoto choulostivého vztahu k nejošemetnějším úkolům, zvláště když jsou v sázce tituly. V takovém případě je nevyhnutelné zkrotit nespoutané ego. Horner s tím měl co dělat opakovaně, často v kritických momentech. Na vlastní kůži poznával, že je životně důležité se umět přizpůsobit potřebám každého jednotlivce.

„Pojem *partáci* s významem druzi, společníci, partneři je velice klamný, protože oba chtějí srážet hodnotu toho druhého,“ konstatoval s úsměvem, neboť o tom ví své. „Jsou krajně soutěživí. Jezdci jsou prakticky smluvní strany a mají vlastní cíle a přání, jenže tým se nehoní jenom za titulem v jednotlivcích. Pro něj je mnohem důležitější přiděl peněz, a ty se vyplácejí za umístění v Poháru konstruktérů.“

Takže ještě než vůbec začnete, už tu máte střet zájmů. Závodníci jsou velmi snaživí, sobečtí a neústupní. K jednotlivým jezdcům se musí přistupovat odlišně. Sebastian [Vettel] byl takový ten typ, který potřebuje obejmout kolem ramen. Max [Verstappen] je v porovnání s ním přímočarý. Mark Webber nebo Sergio Pérez byli proti nim úplně jiní.“

Když spolu Vettel a Webber soupeřili během oněch čtyř mistrovských let, jejich rivalita přerostla v tak silnou svárliivost, že