

**Univerzita Karlova v Praze**

**Filozofická fakulta**

Ústav světových dějin

# **Diplomová práce**

**Bc. Michaela Fendrychová**

**„Když přežít bylo vítězstvím“. Příspěvek k historii fenoménu Formule 1  
v letech 1970–1994**

**„When survive was victory“. Contribution to the History of the  
Phenomenon of Formula 1 in the years 1970–1994**

Praha 2015

Vedoucí práce: PhDr. Jan Koura, Ph.D.

## **Poděkování**

Na tomto místě bych chtěla poděkovat panu PhDr. Janu Kourovi, Ph.D. za pomoc, ochotu, nápady a cenné rady při dohledu nad vznikem této práce. Dále bych chtěla poděkovat mé rodině a blízkým za velkou trpělivost a podporu.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze 4. 8. 2015

.....  
Michaela Fendrychová

**Klíčová slova:**

Formule 1; Velká cena; dějiny automobilismu; Niki Lauda; James Hunt; Alain Prost; Ayrton Senna

**Keywords:**

Formula 1; Grand Prix; history of motor sport; Niki Lauda; James Hunt; Alain Prost; Ayrton Senna

## **Anotace**

Diplomová práce se věnuje v českém prostředí prozatím opomíjeným dějinám sportu, konkrétně specifickému sportovnímu odvětví – závodům F1. Práce se soustředí na léta 1970–1994, neboť toto období ohraničují dva důležité mezníky v historii závodů F1, a to získání titulu mistra světa *in memoriam* Jochenem Rindtem v roce 1970 a smrt Ayrtona Senny ve Velké ceně San Marina v Imole 1994. Práce bude hledat odpověď na otázky, proč tento sport získal ve zkoumaném období vzrůstající popularitu, jaký měla F1 společenský a ekonomický význam, jak pomohla dalšímu technologickému vývoji v oblasti automobilismu, proč se začala profesionalizovat, z jakých důvodů a do kterých států se začaly závody rozšiřovat. Opomenuti nebudou ani jednotliví mistři světa, zejména Niki Lauda, James Hunt, Alain Prost a Ayrton Senna, a další významné osobnosti, na jejichž osudech budou dějiny F1 ve zkoumaném období také sledovány.

## **Résumé**

This thesis is focused on the Czech environment neglected history of sport, specific sporty branch – races F1. Thesis is concentrated on the years 1970–1994 because there are two important milestones in the history of F1 racing – the title of world champion in memoriam of Jochen Rindt 1970 and death of Ayrton Senna at Grand Prix San Marino at Imola 1994. Thesis will be looking the answer to the questions why this sport gained in researching period rising popularity, what was F1 social and economic relevance, how did formula 1 help to the further technological development of automotive, why it began to professionalize, what reasons and in which countries began F1 expand. Individual world champions will not miss out, especially Niki Lauda, James Hunt, Alain Prost and Ayrton Senna and other important personalities at whose fates will be the history of F1 in researching period also watch.

## Obsah

Úvod	7
1. Svět formule 1	12
1.1 Vývoj automobilového sportu a první léta F1	12
1.2 „Cirkus“ formule 1	16
1.2.1 Technologický vývoj a bezpečnostní opatření	16
1.2.2 Vstup reklamy a její vliv na podobu F1	23
1.2.3 Velké ceny	26
1.3 Kontroverze	31
2. Formule 1 a politika	37
2.1 Politický vliv na F1	37
2.2 Formule 1 a Československo	43
3. Závodník formule 1	50
3.1 Jak se stát závodníkem F1	50
3.2 Závodníkův strach ze smrti a jeho překonávání	55
3.3 Fyzická kondice a zájem o tělo závodníka	60
4. Legendární souboje a osobnosti	67
4.1 Jochen Rindt	67
4.2 Niki Lauda versus James Hunt	72
4.3 Ayrton Senna versus Alain Prost	82
Závěr	95
Prameny a literatura	100
Seznam zkratk	106
Přílohy	107

## Úvod

Formuli 1, jako společenskému a sportovnímu fenoménu jsem se věnovala již ve své bakalářské práci a v práci diplomové jsem se rozhodla na můj předchozí výzkum navázat. Formule 1 bývala vždy považována za královnu motorsportu. Někdy se ovšem objevuje otázka, zda se vůbec ještě jedná o sport, anebo je to jen jedna velká show. Je to dané tím, že dění na závodní dráze i mimo ni ovlivňuje řada faktorů. Formule 1 prošla v posledních šedesátipěti letech dlouhým vývojem, během něhož vzrostla její popularita natolik, že je možno ji chápat jako významný společenský fenomén, který si zaslouží pozornost historiků.

Ve své diplomové práci budu hledat odpověď na to, co stálo za vzrůstající popularitou F1 a jaký měla v mnou zkoumaném období společenský a ekonomický význam? S tím úzce souvisí, z jakých důvodů a do kterých států se začaly velké ceny rozšiřovat? Jelikož se jedná o závody monopostů, jejichž konstrukci měli na starost konstruktéři, zaměřím se také na otázku, jak mohlo jejich konstruování pomoci technologickému vývoji v oblasti automobilismu. Formule 1 není jen o vozech, ale také o lidech, proto budu analyzovat, jakým způsobem se začla profesionalizovat, přičemž neopomenu významné osobnosti, ať již se jednalo o závodníky či další výrazné postavy ze světa F1, na jejichž osudech budu dějiny královny motorsportu také sledovat.

Za časový rámeček jsem si zvolila období let 1970–1994. Již z názvu práce „*Když přežít bylo vítězstvím*“. *Příspěvek k historii fenoménu formule 1 v letech 1970–1994* vyplývá, že se jedná o nebezpečný sport, k němuž bohužel patří také odvrácené stránky, včetně úmrtí některých závodníků. Jako mezníky ohraničující sledované období jsem si proto vybrala dvě úmrtí jezdců. Tím prvním je v roce 1970 smrt Jochena Rindta, jenž se jako jediný závodník F1 v celé její historii stal mistrem světa *in memoriam*. Druhým mezníkem je rok 1994, kdy při Velké ceně San Marina v Imole zemřel Ayrton Senna, který je mnohými považován za nejlepšího závodníka formule 1 všech dob.

Práce bude rozdělena do čtyř kapitol, ve kterých budu hledat odpovědi na výše vytyčené otázky. V první kapitole se zaměřím na vývoj v motoristickém sportu od roku 1894, kdy se konal první závod, a počátečních dvacet let formule 1, na nichž budu demonstrovat rozdíl, jak se motoristické závodění do roku 1970

proměnilo. V druhé části první kapitoly nazvané „Cirkus F1“ se budu věnovat světu F1 jako společensko-sportovnímu fenoménu, tedy technologickému vývoji a bezpečnostním prvkům, vstupu reklamy a jejímu vlivu na změnu celkové podoby formule 1 a v neposlední řadě velkým cenám, respektive zemím, jež je hostily. První kapitolu uzavře téma kontroverzí, jejichž vlivem se formule 1 dostala do popředí zájmu médií a tím většího povědomí nejen jejích příznivců.

V druhé kapitole se zaměřím na propojení mezi politikou a F1. Pokusím se zodpovědět, zda měla na dění ve formuli 1 vliv a pokud ano, tak v jaké míře. Součástí této kapitoly také bude otázka popularity F1 v Československu, kde se nikdy žádná velká cena z kalendáře mistrovství světa F1 nekonala, ale přesto se v něm našla řada příznivců tohoto sportu. Budu sledovat, jak se místní nadšenci dostávali k informacím ohledně tohoto sportu, když v zemích východního bloku se až do roku 1986 nekonal žádný závod, a přesto se formule 1 řadila k oblíbeným sportovním odvětvím.

Třetí kapitola se bude týkat pouze závodníků. Zaměřím se na to, jak bylo možné se stát závodním jezdce, opomenuta nebude ani psychika závodníků a vliv všudypřítomného „strašáku smrti“ či jakým způsobem se jezdci s tlakem vyrovnávali. Kromě jejich psychiky nevynechám ani fyzickou stránku jejich práce, kdy se fyzická zátěž kladená na piloty při řízení monopostů zvětšovala, a zároveň se těla jezdců dostávala do popředí zájmu vědců.

Ve čtvrté kapitole o legendárních jezdciích a soubojích se budu snažit dokázat, že souboje na závodních okruzích a osobnosti závodníků měly značný vliv na utváření obrazu formule 1 jako společenského a sportovního fenoménu a také na vzrůstající popularitu královny motorsportu, nejen v jejich rodných zemích, čemuž pomáhal statut národního hrdiny, ale i ve zbytku světa. Zvolila jsem k tomu tři příklady z odlišných období historie F1, Jochena Rindta ze závěru šedesátých let, souboj o mistrovský titul v roce 1976 mezi Niki Laudou a Jamesem Hunttem, a soupeření mezi Ayrtonem Sennou a Alainem Prostem v závěru osmdesátých a počátku devadesátých let, abych ilustrovala vývoj popularity formule 1 v celém sledovaném období.

### **Použité prameny a literatura**

Formule 1 je specifické sportovní téma, proto jeho historické zpracování vyžaduje specifické prameny a zdroje. Jelikož se budu ve své diplomové práci věnovat hlavně závodníkům a jejich osudům, a pak dosud téměř nezpracovaným

oblastem historie F1, k nimž se obtížně shánějí zdroje, nemohla jsem využít archivních materiálů, protože se v nich nenacházejí informace, které se týkají mnou zkoumané oblasti historie F1. Ačkoliv jsem se snažila nalézt veřejně přístupný archiv F1, neuspěla jsem. Existují pouze oficiální internetové stránky s databází výsledků. Navíc je řada dokumentů díky vlastnickým právům nepřístupná.

Ve své diplomové práci jsem čerpala z řady monografií českých autorů věnujících se historii F1. Jedná se především o Davida Seluckého *Grand Prix a Formule 1. Kompletní historie od roku 1894 po současnost* (Brno 2006) a Zdeňka Čížka *Královská formule* (Praha 1990). Obě tato díla obsahují shrnutí jednotlivých sezón. Ze zahraničních autorů, kteří vydali monografii obsahující komplexní historii F1, jsem čerpala z Anthonyho Pritcharda *Formula One Grand Prix Racing since 1946* (London 1966), Tima Hilla *Formule 1. Úplná historie* (Praha 2012), Davida Tremayna *Formula One. 50 Golden Years* (London 1998). Dané knihy se liší pouze mírou detailnosti popisu ročníků šampionátu a posloužily mi spíše k vytvoření širšího rámce informací o průběhu daného roku mistrovství. Hillova *Formule 1* byla pro mě důležitá díky tomu, že autor získal přístup do archivu fotografií *Daily Mail*, jejichž část byla v knize otisknuta. Tyto fotografie jsem použila jako zdroj, z něhož jsem sledovala sponzorství přes nálepky na vozech, overalech a přilbách jezdců.

Mezi mnohem pro mě přínosnější monografie řadím ty, jež se věnují určitému problému. Informace o technických záležitostech jsem čerpala například z *Vývoje konstrukce závodních vozů. Vše podstatné z historie techniky formulových vozů 1894–2010* (Praha 2011) od Václava Pauera. Jedná se o kvalitně zpracovanou publikaci s řadou náčrtů a fotografií pro lepší ilustraci a snadnější pochopení. Robert Pavelka a jeho *Formule 1 od startu k cíli. Svět Velkých cen, jak ho neznáte* (Praha 2011), se dotýká řady témat, které se do všeobecných knih o F1 nevejdou, jako jsou pneumatiky, kontroverze, manželky závodníků či zobrazení formule 1 v umění, což mi pomohlo doplnit prázdná místa u některých témat. Nejpřínosnější ovšem byla kniha Philippa Lamberta *Piloti formule 1. Zkouška mužů* (Bratislava 1994), jež se zabývá z medicínského hlediska tělem závodníka včetně jeho psychické stránky. Její přínos pro mou práci je nedocenitelný.

Dalším zdrojem jsou monografie zabývající se samotnými závodníky. Jedná se o zpracování v podobě vylíčení celé jezdcovi kariéry jako například

v *Nejrychlejší rakve světa* (Praha 1993) od Miloše Kovářika či *Dějiny Formule 1. Osobnosti a události historie Formule 1* (Brno 2003) od Romana Klemma. Tyto monografie jsem použila k vytvoření si všeobecného povědomí o jezdcích, kterými jsem se zabývala, ale pro mě užitečnější byly monografie, jež se týkají jedné, popřípadě dvou osobností, jelikož jsou mnohem podrobnější. To je příklad *Senna versus Prost. Příběh nejvražednějšího souboje v dějinách F1* (Praha 2011) od Malcolma Folleyho líčícího nejen souboj těchto závodníků, ale také jejich motoristické začátky a svět F1 v období, kdy závodili. Folley je britský spisovatel a sportovní novinář. K napsání knihy využil svých zkušeností a známostí z F1, mohl tedy pracovat s jedinečným zdrojem, a to se samotným Prostem, spolu s tehdejšími představiteli týmu McLaren a dalšími osobnostmi, které mu poskytl rozsáhlé rozhovory, jež jsou do díla zapracovány. Při prostudování knihy jsem si však musela dát pozor, abych zůstala nadále nestranná, jelikož jsou Prostovy výpovědi citově zabarvené. Navíc jsem musela vzít v potaz, že od událostí líčených v knize, uběhlo více jak 25 let, tudíž měl Prost čas nad vším přemýšlet a své názory poupravit.

Další, kdo využil svých zkušeností a známostí z F1 k napsání knihy, byl rakouský novinář a televizní komentátor F1 Heinz Prüller, jenž z rozhovorů s Jochenem Rindtem sestavil knihu o jeho životě, názorech a závodění s názvem *Svět F1. Kniha o Grand Prix* (Praha 1970), v originálním znění *Einer von ihnen. Jochen Rindt*. Kromě Jochena Rindta obsahuje také informace například o Jackie Stewartovi či Jimu Clarkovi. Za nejužitečnější považuji pasáže, kde mluví Rindt sám o sobě.

Mezi další důležité zdroje patří paměti výrazných osobností, ať už se jedná o televizního komentátora Murraye Walkera *Unless I'm very much mistaken* (London 2002), zakladatele nejlegendárnějšího týmu Enza Ferrariho *Mé strašné radosti* (Praha 1970) či samotného závodníka jako například Nikiho Laudu *Mé roky s Ferrari* (Praha 1983). Obzvlášť u tohoto typu zdrojů je důležité zůstat nestranným čtenářem, potom se bude jednat o nenahraditelnou studnici informací.

Kromě knih o formuli 1 jsem k nastudování vědomostí do kapitoly věnující se propojení s politickými záležitostmi použila zdroje zabývající se dějinami států či některých období z jejich historie. Zde byla nejužitečnější monografie Evy Irmanové *Kádárismus. Vznik a pád jedné iluze* (Praha 1998) a edice dokumentů Organizace spojených národů k apartheidu v Jihoafrické republice *Apartheid*,

*South Africa and International Law* (New York 1985). Pasáž kapitoly věnující se vztahu F1 a Československa by nemohla vzniknout bez nastudování těžko dostupných motoristických časopisů *Svět motorů*, *Motoristická současnost* (později vycházela pod názvem *Motor*) a její přílohy *Grand Prix Sport*. Dále bylo důležité projít výtisky *Rudého práva*, abych zjistila, zda se do tohoto oficiálního periodika Komunistické strany Československa dostaly zprávy o F1.

Mezi mé další zdroje se řadí časopis *F1 racing*. Ačkoliv se jedná o měsíčník obsahující články o současném dění ve formuli 1, jeho součástí jsou texty k její historii od českých autorů věnujících se dějinám motorsportu, ale i zahraničních novinářů pohybujících se ve světě monopostů mnohdy desítky let, tudíž mající značné znalosti a zkušenosti. Kromě článků k historii pro mě byly přínosné i ty věnující se specifickým záležitostem, například tepu srdce závodníků, technologickému přínosu a proměně role závodníků.

Z elektronických zdrojů jsem hodně používala oficiální stránky formule 1, kde jsou zaznamenané výsledky všech velkých cen. Dále jsou užitečné oficiální stránky týmů, například u McLarenu sekce *Heritage* obsahuje články k závodníkům, jejichž kariéra je s tímto týmem spojena, dále články o vozech, historii okruhů, úspěších týmu a díky tomu, že v roce 2013 McLaren oslavil 50 let od svého vzniku, tak velice obsáhlý text o týmové historii. A kvůli výročí z roku 2014, kdy uběhlo 20 let od úmrtí Ayrtona Senny, obsahují stránky McLarenu řadu odkazů na tohoto brazilského závodníka.

Jelikož je velice obtížné, dostat se legálně k záznamům velkých cen z historie F1, protože jsou pod ochranou vlastnických práv společnosti Bernieho Ecclestonea, využívala jsem k těmto účelům videa vložená na youtube, kde jsou kromě záběrů zajímavých jezdeckých soubojů a nehod, pozávodních rozhovorů, právě i záznamy závodů v celé jejich délce. Také jsem používala oficiální kanály týmů i samotné F1. Jedná se o cenný zdroj, neboť jde o nikým nezkrácené informace a mohu vidět přímé emoce a vyjádření závodníků. Jako další pramen mi posloužil dokument *Senna*, který obsahuje záběry ze závodních tratí týkající se závodění Senny a jeho soubojů s Prostem a dalšími, rozhovory osobností o jeho osobě a také záběry jeho rozhovorů, které jsem opět musela hodnotit kriticky, jelikož se natáčely s časovým odstupem.

## První kapitola

### SVĚT FORMULE 1

#### 1.1 VÝVOJ AUTOMOBILOVÉHO SPORTU A PRVNÍ LÉTA F1

Po vynalezení prvního osobního automobilu bylo otázkou času, kdy se s tímto druhem vozidel začne závodit. Nakonec to netrvalo ani deset let a 22. července 1894 se konal první závod, jehož trať vedla z Paříže do Rouenu.<sup>1</sup> Závod se podobal klání gentlemanů, přičemž zahrnoval i přestávku na oběd, a více vypadal jako rallye než zrození formule 1. Jak trasa napovídá, počátky motoristického závodění byly érou závodů mezi městy po prašných veřejných komunikacích.<sup>2</sup>

Určitou změnu znamenalo přenesení soutěžení na uzavřené závodní okruhy, které ovšem měly s těmi dnešními velmi málo společného.<sup>3</sup> Soutěžilo se i o různé poháry, mezi přelomové patřily například závody o Pohár Jamese Gordona Benetta jr.,<sup>4</sup> kdy „se jednalo o první skutečně mezinárodní sérii závodů na světě“,<sup>5</sup> či Vanderbiltův pohár.<sup>6</sup> Výrazným předělem se stal rok 1906 a uspořádání prvního závodu o Velkou cenu a to ve Francii, která byla kolébkou motoristického sportu.<sup>7</sup> To také znamenalo začínající profesionalizaci závodníků a čím dál větší uzpůsobování vozů k závodním účelům.

Slibně rozvíjející se sport přerušila první světová válka. Po jejím ukončení trvalo Evropě déle, než se dokázala z jejích následků vzpamatovat. Ve Spojených státech amerických byla situace odlišná. Pořádala se tam řada závodů a američtí závodníci proráželi na evropská závodiště a vítězili na nich. Americká éra netrvala

---

<sup>1</sup> K prvnímu motoristickému závodu srv. JONES, Bruce, *Encyklopedie Formule 1*, Praha 2005, s. 14–15.; ČÍŽEK, Zdeněk, *Královská formule*, Praha 1990, s. 11.

<sup>2</sup> PAUER, Václav, *Formule. Historie techniky závodních vozů*. I. díl, Plzeň 2005, s. 8.

<sup>3</sup> Byly to dočasně uzavřené silnice, délka jednoho okruhu činila několik desítek kilometrů, na rozdíl od současných průměrných pěti kilometrů.

<sup>4</sup> James Gordon Bennett jr. vlastnil časopis *New York Herald*, v němž vypisoval tyto závody. Jedinečné byly v tom, že určil striktně pravidla, což do té doby nebylo zvykem, každý pořadatel si je totiž určoval dle svého vlastního mínění, i když to se částečně změnilo vznikem AIACR, tedy *Association internationale des Automobileclubs réunis*, zárodkem pozdější Mezinárodní automobilové federace FIA. Jeho Poháry se jezdily od roku 1900 do 1905. Více v srv. SELUCKÝ, David, *Grand Prix a Formule 1. Kompletní historie od roku 1894 po současnost*, Brno 2006, s. 8–10.; PAUER, V., *Formule...*, s. 8.

<sup>5</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 10.

<sup>6</sup> Konal se ve Spojených státech amerických.

<sup>7</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 11.

dlouho a od počátku dvacátých až do počátku šedesátých let v Evropě žádný Američan nedokázal zvítězit.<sup>8</sup>

Během dvacátých let dvacátého století se opět proměnily závodní tratě. Vybudovaly se legendární okruhy<sup>9</sup> Nürburgring v Německu, Monza v Itálii nebo Monte Carlo<sup>10</sup> v Monaku, na nichž startovali na továrních či soukromých vozech Alfy Romeo, Delage, Bugatti, Maserati, Mercedesu či Peugeotu profesionalizovaní závodníci, jejichž jména – Tazio Nuvolari, Hans Stuck, Robert Benoist, Jules Goux, Felice Nazzaro, Antonio Ascari, Louis Chiron, Rudolf Caracciola, Achille Varzi<sup>11</sup> – si dnes vybavuje málokdo, a přece se řadili mezi opravdové mistry volantu. Závodili s minimálním ochranným zabezpečením na těžko ovladatelných strojích. „Vozy byly tehdy bez veškerých ochranných struktur značně nebezpečné a jezdilo se v kukle nebo čepici, která chránila hlavu jen proti větru. Smrtelné nehody byly časté.“<sup>12</sup> Většinou se s jedním typem vozu závodilo několik let, jelikož to bylo finančně méně nákladné.

Vývoj nezadržitelně pokračoval a třicátá léta přinesla kromě „nařízení, že za Velkou cenu lze považovat pouze závod mimořádného významu, v každém státě pouze jeden a že za Grand Prix musí být uvedeno vždy jméno pořádající země“,<sup>13</sup> pravidla o délce závodu, která se ale často měnila opačným směrem.<sup>14</sup> Další významnou změnou se stalo zavedení Mistrovství Evropy jezdců v roce 1931, které tím ukončilo fungování předchozího Mistrovství značek. Do tohoto

---

<sup>8</sup> PAUER, V., *Formule...*, s. 42.

<sup>9</sup> K zakládání a výstavbě nových tratí srv. Nürburgring: KLEMM, Roman, *Dějiny Formule 1. Osobnosti a události historie Formule 1*, Brno 2003, s. 81–85.; GP Monaka: Tamtéž, s. 135–136.; Monza: Tamtéž, s. 193–195.

<sup>10</sup> Jedná se o městský okruh, takže v pravém slova smyslu nelze mluvit o vybudování. Pouze můžeme vzít v potaz určení podoby trati, ale co se týče závodění, tak Velká cena Monaka se jezdí od roku 1929.

<sup>11</sup> Tazio Nuvolari (1892–1953, Itálie), Hans Stuck(1900–1978, Německo), Robert Benoist (1895–1944, Francie), Jules Goux (1885–1965, Francie), Felice Nazzaro (1881–1940, Itálie), Antonio Ascari (1888–1925, Itálie), Lous Chiron (1899–1979, Francie), Rudolf Caracciola (1901–1959, Německo), Achille Varzi (1904–1948, Itálie). Z uvedeného přehledu vyplývá, že nejnámější závodníci pocházeli většinou z Francie, Itálie či z Německa. Chybí tu například Velká Británie, ale to je způsobeno zákazem závodění v Anglii, což ale vedlo ke vzniku velmi známého závodu Mille Miglia.

<sup>12</sup> PAUER, V., c. d., s. 43.

<sup>13</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 25.

<sup>14</sup> Například v roce 1931 se muselo závodit minimálně 10 hodin, kdežto v následujícím roce se délka závodu měla pohybovat v rozmezí 5 až 10 hodin a v roce 1933 byla stanovena minimálně na 500 km. Jen pro zajímavost v současnosti má každý závod průměrně 300 km.

šampionátu „se započítávaly výsledky vybraných nejznámějších závodů“<sup>15</sup> a vítězi se stali například Louis Chiron či Tazio Nuvolari.

Politická situace v Evropě třicátých let se promítla i do automobilových klání. Itálie a hlavně Německo velmi štědře podporovaly národní závodníky v národních vozech, což se projevilo na dominanci německých značek Mercedes<sup>16</sup> a Auto Union<sup>17</sup> na závodních tratích. Nejlépe to dokládají čísla vyhraných závodů v letech 1934–1939, když Mercedes získal celkem 32 vítězství, Auto Union 23 a italská Alfa Romeo osm.<sup>18</sup> Poslední *Grand Prix* před druhou světovou válkou se konala právě v den jejího vypuknutí v Jugoslávii. Vítězství Tazia Nuvolariho na Auto Unionu jen dokresluje situaci.<sup>19</sup>

„Po šesti letech války byla většina Evropy v ruinách, včetně velké části automobilového průmyslu. Továrny, kde před válkou vznikaly automobily, vyráběly munici či válečná vozidla a pochopitelně se staly častými cíly bombardování.“<sup>20</sup> A přesto se ještě v roce 1945 jely ve Francii tři závody s příznačnými jmény *Robert Benoist Trophy*, *Liberation Trophy* a *Coupe des Prisonniers*,<sup>21</sup> přestože se mnoho jezdců a mechaniků nedožilo konce války.

Koncem roku 1946 byla založena *Federation Internationale de l'Automobile* se zkratkou FIA a co je důležité, poprvé použila termín „formule 1“. Závody o velkou cenu dostaly nová pravidla. „První poválečný rok v Grand Prix závodění byl dominancí Alfy Romeo se stejnou lehkostí, jako byla dominance německých týmů na konci třicátých let.“<sup>22</sup> Tyto úspěchy paradoxně přispěly k tomu, že se Alfa Romeo<sup>23</sup> rozhodla stáhnout v roce 1948 ze závodů. Následující rok se také poprvé na okruhy vypravují nejlegendárnější závodní vozy všech dob – Ferrari. Právě tyto vozy a jejich okamžité úspěchy donutily vrátit se Alfu Romeo zpět na dráhy,<sup>24</sup> čímž vznikla napínavá zápleтка pro budoucí velkolepý nový podnik, když „na konci roku 1949 vyhlásila FIA, že se od roku 1950 pojede

---

<sup>15</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 26.

<sup>16</sup> K Mercedesu srv. SCHRADER, Halwart, *Mercedes-Benz Automobile. Von 1913 bis 1963*, Band 1, Königswinter 2005.; HOFNER, Heribert, *Mercedes-Benz Automobile. Von 1964 bis heute*, Band 2, Königswinter 2005.

<sup>17</sup> Jednalo se o sdružení společností Horch, Audi, Wanderer a KDW.

<sup>18</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 37.

<sup>19</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 28.

<sup>20</sup> Tamtéž, s. 28.

<sup>21</sup> Tamtéž, s. 28.

<sup>22</sup> PRITCHARD, Anthony, *Formula one. Grand Prix Racing Since 1946*, London 1966, s. 23.

<sup>23</sup> K vývoji a historii týmu Alfa Romeo srv. WALZ, Jörg, *Alfa Romeo*, Brno 2006, s. 7-43.

<sup>24</sup> PRITCHARD, A., c. d., s. 23-41.

seriál několika závodních GP a bude se jmenovat Světový šampionát jezdců. FIA stanovila systém přidělování bodů a status národních GP získalo sedm podniků, mezi nimi a i Indianapolis 500 (to zejména proto, aby název světový byl oprávněný).<sup>25</sup>

Prvním závodem nově vzniklého šampionátu se stala Velká cena Velké Británie, jež se konala 13. května 1950 na okruhu Silverstone přestavěného z vojenského letiště, jež během druhé světové války využívali piloti RAF. O významnosti první *Grand Prix* svědčí i fakt, že jí přihlížela britská královská rodina. Vítězem britské GP i celého šampionátu se stal Giuseppe Farina<sup>26</sup> na Alfě Romeo, která dominovala sezoně, když vyhrála všech šest evropských závodů.<sup>27</sup> Ferrari zatím nestačilo, získalo jen dvě druhá a jedno třetí místo, navíc se ani nestihlo účastnit prvního závodu.<sup>28</sup> Co ale nezvládlo v roce 1950, naplnilo v následující sezoně, když zvítězilo třikrát, pětkrát obsadilo druhé místo a čtyřikrát třetí. Enzo Ferrari později prvním vítězství svého vozu, který řídil José Froilan González,<sup>29</sup> přirovnal k zabití své matky.<sup>30</sup> Ferrari totiž od roku 1920 spolupracoval s Alfou, vypracoval se až na ředitele závodního oddělení, odešel v roce 1939, což ukazuje velkou provázanost v tomto sportu.

Nebudu se zabývat jednotlivými ročníky šampionátu,<sup>31</sup> ale zaměřím se pouze na některé důležité momenty. Roky 1952 a 1953 se nazývají „dětskou formulí“, kvůli nedostatku účastníků, kteří by zvládli splnit podmínky technických pravidel,<sup>32</sup> tudíž FIA zavedla pravidla platící v nižší sérii formuli 2. Jakmile se situace vylepšila, předpisy se vrátily zpátky k formuli 1. Na okruzích se znovu objevily stříbrné šípky Mercedes-Benz a ovládly sezony 1954 a 1955. Kdo ale doopravdy dominoval, byl Juan Manuel Fangio,<sup>33</sup> když v padesátých letech získal pět titulů mistra světa. Než přišel Michael Schumacher, předpokládalo se, že Fangia nikdo nikdy nepřekoná.<sup>34</sup>

---

<sup>25</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 30.

<sup>26</sup> Giuseppe Farina (1906–1966, Itálie).

<sup>27</sup> Závod 500 mil Indianapolis evropské týmy neobsazovaly.

<sup>28</sup> PRITCHARD, A., c. d., s. 72–73.

<sup>29</sup> José Froilan González (1922–2013, Argentina).

<sup>30</sup> FERRARI, Enzo, *Mé strašné radosti*, Praha 1970, s. 32.

<sup>31</sup> K F1 více v tomto období srv. TREMAYNE, David, *Formula One. 50 Golden Years*, London 1998.; PITT, Mark, *Formula One*, Danbury 2001.

<sup>32</sup> KLEMM, R., c. d., s. 22.

<sup>33</sup> Juan Manuel Fangio (1911–1995, Argentina).

<sup>34</sup> KLEMM, R., c. d., s. 32–38.

Důležitý je rok 1958, protože se poprvé uděloval Pohár konstruktérů pro nejlepší závodní tým. Prvním vítězem se stal Vanwall.<sup>35</sup> Tento ročník byl mimořádný ještě z dvou důvodů. V *Grand Prix* v rámci mistrovství startovala první žena Maria Teresa de Filippis,<sup>36</sup> a hlavně poprvé zvítězil vůz s motorem umístěným vzadu.<sup>37</sup>

V šedesátých letech se začaly prosazovat monoposty anglické výroby a také závodníci ze Spojeného království, když se celkem šestkrát stal mistrem světa Angličan.<sup>38</sup> Například v roce 1963 „všechny Grand Prix roku vyhráli Britové.“<sup>39</sup> Ferrari nestačilo a získalo pouze dva Poháry konstruktérů, místo toho ale zazářila nová hvězda geniálního konstruktéra Colina Chapmana Lotus,<sup>40</sup> jehož spojení s Jimem Clarkem přinášelo velké úspěchy do doby, než se Clark v roce 1968 při závodě formule 2 na okruhu v německém Hockenheimu zabil.<sup>41</sup>

Objevil se nový fenomén zakládání vlastních týmů závodníky. A tak vznikla stáj *Brabham Racing Organization*<sup>42</sup> Jacka Brabhama, dále Bruce McLaren založil svou stáj McLaren nebo třeba John Surtees tým Surtees.<sup>43</sup> Dnes funguje už pouze McLaren Honda, další týmy včetně Brabhamu a Surteesu postupně měnily jména i majitele, až zanikly.

Za dvacet let trvání šampionátu se proměňovala role závodníka. Snížil se věk, zvýšil plat, z jezdců se stávali celebrity a museli se začít starat o svou fyzickou kondici. Dle mého názoru ale největší změnou v celkové podobě formule 1 za celou její historii se stal vstup reklamy na konci šedesátých let, čímž se F1 proměnila v onen pověstný „cirkus“.

## 1.2 “CIRKUS” FORMULE 1

---

<sup>35</sup> Ke značce Vanwall srv. CAPPS, Don, *The Green Comet: the Brief History of the Vanwall*, dostupné z: forix.com.Retrieved, [cit. 19. 8. 2014].; *Team: Vanwall*, dostupné z: chicaneF1.com.Retrieved [cit. 19. 8. 2014].; *Constructors: Vanwall*, dostupné z: grandprix.com.Retrieved [cit. 19. 8. 2014].; SETRIGHT, Leonard John Kensell., Vanwall. The End of an Era, in: *World of Automobiles*, London 1974, s. 21.

<sup>36</sup> Maria Teresa de Filippis (1926, Itálie).

<sup>37</sup> KLEMM, R., c. d., s. 56.

<sup>38</sup> Graham Hill 1962 a 1968, Jim Clark 1963 a 1965, John Surtees 1964, Jackie Stewart 1969.

<sup>39</sup> KLEMM, R., c. d., s. 78.

<sup>40</sup> K vývoji a historii týmu Lotus srv. PAVLŮSEK, Alois, PAVLŮSEK, Ondřej, *Lotus*, Brno 2003, s. 1–92.

<sup>41</sup> KLEMM, R., c. d., s. 60–86.

<sup>42</sup> K týmu Brabham srv. PAVELKA, Robert, *Historie F1: triumfy a tragédie*, Praha 2004, s. 161.

<sup>43</sup> K týmu Surtees srv. PAVELKA, R., *Historie F1...*, s. 164.

## 1.2.1 TECHNOLOGICKÝ VÝVOJ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Přelom let šedesátých a sedmdesátých byl pro formuli 1 klíčový po technické i po sportovní stránce. Co se týče technických záležitostí, které upravují předpisy FIA, změnil se vzhled monopostů díky používání přitlačných křidel. Řešení, jež vymyslel Colin Chapman, začaly rychle používat i ostatní týmy. Jelikož ještě nebyla technologie přitlačných křidel pořádně rozpracována, spíše se jednalo o experimenty, a proto se někdy stávalo, že za jízdy upadly a způsobily nehodu. Ani ne rok od začátku jejich používání je FIA po incidentech ve Velké ceně Španělska 1969 zakázala, s účinností od Velké ceny Monaka 1969.<sup>44</sup> Přitlačná křídla se pak následně objevila v nové podobě řádně připevněná ke karoserii monopostu.

V padesátých a počátku šedesátých let panovalo všeobecné přesvědčení, že nejdůležitější součástí monopostu je motor, a proto se technické předpisy zabývaly hlavně jeho úpravami. Mimo jiné proto mohl Chapman přijít s koncepcí přitlačných křidel, jejichž využití nebylo původně nijak upraveno v pravidlech. Od roku 1966 se „měly používat motory nové generace o obsahu tří litrů. Protože se však objevila obava, že by nemusel být dostatečný zájem výrobců motorů, nechali tvůrci pravidel otevřenou cestu i jiným vývojovým směrům [...] a CSI<sup>45</sup> nechala v pravidlech pro rok 1966 možnost využití turba u motorů 1,5 litru.“<sup>46</sup> Ačkoliv se stávalo zvykem, že konstruktéři se snažili využít každou skulinku v technických předpisech, trvalo dalších deset let, než se první odvážlivec vydal touto cestou. Tato pravidla upravující motory platila až do roku 1986.<sup>47</sup>

Jelikož technické parametry motorů FIA přesně stanovila a vývoj monopostů pokračoval dále, začala narůstat důležitost aerodynamiky a zvyšovala se snaha o bezpečnost vozů. Ačkoliv za ni jezdci bojovali, docházelo k ochranným opatřením často až po závažných nehodách. Přilby a ochranné oblouky za hlavou jezdce byly povinné sice již od roku 1966, ale bezpečnostní pásy až od roku 1977, když ve Velké ceně Nizozemí 1973<sup>48</sup> uhořel Roger Williamson.

---

<sup>44</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 66.

<sup>45</sup> Mezinárodní sportovní komise.

<sup>46</sup> HENRY, Alan, *Co způsobují změny pravidel*, in: F1racing, březen 2009, s. 80.

<sup>47</sup> PAUER, Václav, *Vývoj konstrukce závodních vozů. Vše podstatné z historie techniky formulových vozů 1894–2010*, Praha 2011, s. 334.

<sup>48</sup> 1973 Dutch Grand Prix, dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/1973/496/> [cit. 11. 3. 2015].

Ačkoliv byl po nehodě nezraněn, zůstal zaklíněn pod vozem a pořadatelé ho nedokázali vyprostit. Již v následující *Grand Prix* došlo k několika bezpečnostním opatřením včetně „zavedení rychlé záchranné služby. Záchranný vůz, vybavený účinným hasicím zařízením a vyprošťovacími nůžkami, vyjel na trať za startujícími automobily připraven pomoci v případě havárie v prvním okruhu závodu, kdy bývá riziko vždy největší.“<sup>49</sup>

Po Laudově nehodě na Nürburgringu dostal jezdec „nehořlavý oblek ze dvou až čtyř vrstev nomexu, který vydrží teplotu 600 až 800 °C (spodní prádlo, kuklu, rukavice, vysoké boty nad kotníky, kombinézu) a přívod kyslíku do přilby, která je zajištěna proti vysokému zpoždění při brzdění poutem k bezpečnostnímu oblouku. Velká péče byla věnována tvarování kokpitu, jenž připoutaný jezdec musí opustit za pět vteřin. Usnadněno bylo ovládání vozu, které se soustředilo do volantu.“<sup>50</sup> Všeobecně velice často závažná zranění a úmrtí měl na svědomí oheň, proto se zaváděla tato opatření. K jejich aplikování FIA motivoval, kromě bezpečnosti závodníků, ale také traťových činitelů a diváků, odchod sponzorů. Ti nechtěli vidět své jméno na hořícím voze, v němž ještě třeba zahynul pilot. Pro ně byla samozřejmě výhodná reklama, pokud tým či závodník vítězil. Otázkou zůstává, zda je více motivovala bezpečnost či strach ze ztráty sponzorů.

Týmy se snažily hledat zlepšení ve všech oblastech a přicházet neustále s novinkami. K jedné z nich patřily kvalifikační pneumatiky. S nimi se začalo experimentovat v roce 1972.<sup>51</sup> Kvalifikační pneumatika vydržela jen tři až čtyři kola. Rozhodující bylo zajet na této pneumatice rychlé kolo v kvalifikaci, tudíž nezáleželo na její omezené životnosti a krátké výdrži. Navíc se na přelomu let šedesátých a sedmdesátých měnila podoba pneumatik a to tak, že se začaly „podstatně rozšiřovat, přední kola se výrazně zmenšují, zadní rostou do nevídaných rozměrů.“<sup>52</sup> Dále se objevily bezdrážkové pneumatiky – slicky. To vyvíjelo tlak na gumárenské firmy. V první polovině šedesátých let držela monopol dodavatele pneumatik pro formuli 1 firma Dunlop, ale poté pronikly do F1 i firmy Firestone a GoodYear. Třístranný konkurenční boj netrval dlouho, jelikož se Dunlop rozhodl stáhnout. Možné důvody, proč se tak rozhodl, jsou dva.

---

<sup>49</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 112.

<sup>50</sup> PAUER, V., Vývoj konstrukce..., s. 333.

<sup>51</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 72.

<sup>52</sup> PAVELKA, Robert, *Formule 1. Od startu k cíli*, Praha 2011, s. 49.

Bud' nechtěl investovat do vývoje, nebo věděl, že v soutěži neobstojí.<sup>53</sup> Konkurenční soupeření gumárenských firem mělo pozitivní důsledky. Firestone a GoodYear se musely předhánět ve kvalitě a funkčnosti svých výrobků, což bylo pro stáje výhodné. Prospěšný vztah to byl i z druhé strany, jelikož obouvat monoposty F1 je prestižní záležitost a výborná reklama a poznatky z vývoje pneumatik se mohly použít do oblasti obutí pro osobní automobily.

To přitahovalo další společnosti a ve formuli 1 se začaly prezentovat například značky Bridgestone a Michelin. Často se zdálo, že v určitém období má navrch jedna ze značek, ostatní na to reagovali stáhnutím se a často se později zase vrátili. Pro týmy bylo výhodné, pokud od dané společnosti odebíralo pneumatiky málo stájí, jelikož se jim pak firma mohla lépe věnovat a přizpůsobovat jejich požadavkům. Michelin bojoval proti GoodYearu třeba i tím, že dokázal nabídnout stájím širší škálu směsí pneumatik.<sup>54</sup> Další co přitahovalo, byly nové výzvy – třeba když si Tyrrell objednal pneumatiky pro svou slavnou šestikolku.<sup>55</sup>

Mezi další přelomové momenty patřilo používání přísavného efektu.<sup>56</sup> Plně ho rozpracoval tým Lotus na svém voze Lotus-Ford Typ 78 v roce 1977. Ukázalo se, že se jedná o řešení úspěšné, jelikož pomáhalo zvyšovat rychlost vozu. Až když Chapman toto řešení využil na voze Lotus Typ 79 a hned ve svém prvním závodě si ve Velké ceně Belgie 1978<sup>57</sup> Andretti a Peterson na něm dojeli pro double,<sup>58</sup> stejně tak v následujícím závodě, ostatní týmy poznaly, že zaspaly a začaly urychleně pracovat na vozech s přísavným efektem. Již následující sezonu 1979 se ve startovním poli nenacházel žádný vůz, který by přísavný efekt postrádal.

S přísavným efektem se dostávám zpět k pneumatikám. Ne nadarmo se jim říká „černé zlato“. Rostla nutnost co největší kvality, jelikož je vozy s přísavným efektem více namáhaly a snadněji se opotřebovávaly. Vrůstal i tlak na závodníky

---

<sup>53</sup> PAVELKA, R., *Formule 1...*, s. 47–48.

<sup>54</sup> Tamtéž, s. 50–51.

<sup>55</sup> Jak už název napovídá, jednalo se o formuli se šesti koly. Řešení to bylo úspěšné, šestikolka figuruje mezi vozy, které zvládly zvítězit. Po sezoně bylo toto řešení zakázáno, když se v pravidlech objevilo, že vůz F1 smí mít pouze čtyři kola.

<sup>56</sup> K přísavnému efektu srv. FIKEJZ, Filip, *Technika. Lotus 78 a 79 – vozy s přísavným efektem*, dostupné z: <http://flsport.autorevue.cz/clanek/technika-lotus-78-a-79---vozy-s-prisavnym-efektem> [cit. 12. 7. 2015].

<sup>57</sup> *1978 Belgian Grand Prix*, dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/1978/414/> [cit. 11. 3. 2015].

<sup>58</sup> Závodníci z jednoho týmu obsadí první dvě místa na stupních vítězů.

a jejich fyzickou kondici kvůli rostoucímu přetížení v zatáčkách, jež na ně působilo. Zvyšující se rychlost monopostů měla za následek vzrůstající nebezpečnost a jejich těžší ovladatelnost.

V roce 1977 se objevila ještě jedna novinka na trati a to, když Renault vyvinul a nasadil nový motor – 1,5 litrový přeplňovaný šestiválec.<sup>59</sup> Někteří tomuto řešení nevěřili, ale když v roce 1979 ve Velké ceně Francie<sup>60</sup> svedli boj o stupně vítězů „René Arnoux s vozem Renault vybaveným turbem a Gilles Villeneuve s třilitrovým dvanáctiválcem zasazeným do monopostu Ferrari 312T4,<sup>61</sup> a Jabouille na Renaultu zvítězil, prozřeli. V tu chvíli začalo být jasné, blíží se něco nového – éra turbomotorů.

Formule 1 se ale začala zmítat v krizi ohledně technických pravidel, jíž se budu zabývat v následující kapitole. Důležité je nyní říci, že v roce 1982 nesměly týmy používat pohyblivé lišty na bočnicích vozů a v následujícím roce „byl uplatněn funkční zákaz přísavného efektu tím, že se požadovala rovná spodní strana podvozku.“<sup>62</sup> Zároveň skončila éra třilitrových nepřepřňovaných motorů, které dlouho udávaly prim, zejména pak Ford Cosworth.<sup>63</sup>

Používání přeplňovaných motorů mělo pozitivní dopad. Příkladem Renaultu následovalo BMW, jež vyvinulo motor typu BT 50, jenž „byl jediným ve formuli 1, který pocházel ze sériového motoru. Vycházel totiž z pohonné jednotky vydařeného cestovního automobilu BMW 2002.“<sup>64</sup> Do formule 1 pak vstoupili v roce 1983 dva noví výrobci motorů – Honda a Tag-Porsche.<sup>65</sup> Dle mého názoru změny v pravidlech lákají ke vstupu nových subjektů do F1, což je právě vidět na Hondě a Tag-Porsche, čímž se zvyšuje konkurence a roste šance na zajímavé souboje. Změny přinášejí nové výzvy a nadšení.<sup>66</sup> Fanoušci jsou zvědaví, co se

---

<sup>59</sup> Otcem turbomotorů byl Bernard Dudot. Více k jeho osobě srv. KLEMM, Roman, *Turbomuž Bernard Dudot*, in: F1racing, listopad 2010, s. 76–77.

<sup>60</sup> *1979 French Grand Prix*, dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/1979/401/> [cit. 11. 3. 2015].

<sup>61</sup> HENRY, Alan, *Co způsobují změny pravidel*, in: F1racing, březen 2009, s. 81.

<sup>62</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 91.

<sup>63</sup> Tamtéž, s. 88.

<sup>64</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 191.

<sup>65</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 91.

<sup>66</sup> Stejně tak změny v bodovacím systému mohou vést k novým výzvám a nadšení. Čím se zavede lepší způsob udělování bodů, tím je větší šance, že o titul bude bojovat více jezdců a rozhodne se o něm až v posledním závodě, což zvýší atraktivitu celého ročníku a šampionátu a přitáhne více diváků, kteří chtějí vidět souboje hvězd kolo na kolo až do poslední zatáčky posledního závodu. Do roku 1979 se sezona rozdělovala na dvě poloviny a z každé se následně započítávaly do konečného hodnocení čtyři nejlepší výsledky závodníka. To nebylo spravedlivé, protože se stávalo, že závodník, který pravidelně bodoval, porazil v konečném součtu jiného závodníka, který

objeví nového. I proto je třeba jednou za čas obměnit pravidla, aby se fanoušci nezačali nudit, a konstruktéři měli šanci přijít s jinými inovativními myšlenkami. Další pozitivní jev při změně technický pravidel je šance promíchání poměru sil ve startovním poli a zvětšení atraktivnosti šampionátu. Formule 1 nemůže zůstat stát na místě, musí jít s dobou, a jako královna motorsportu musí být vepředu v technologickém vývoji a získávání poznatků, které pak automobilky vlastníci stáje či dodávající motory mohou přenést do výroby v automobilovém průmyslu.

Ve formuli 1 závodila řada automobilek jako Mercedes, Renault, BMW, Alfa Romeo, Honda, Ford, Porsche a samozřejmě Ferrari. Část z těchto jmenovaných značek měla alespoň několik let svůj vlastní tým, přičemž Ferrari je jediným týmem z řad automobilek, jež závodí ve formuli 1 po celou její historii. Ostatní pak setrvali jako dodavatelé motorů, přičemž to byl nejčastější typ jejich angažování se v F1, nebo se z F1 úplně stáhli. Automobilky vstupovaly do F1 kvůli nabízející se prestiži a technologické výzvě. Velká část z nich pak F1 opustila po zákazu turbomotorů.<sup>67</sup>

Propojení technologického vývoje ve formuli 1 a v oblasti automobilismu mohu dokázat na příkladu Lotusu. Ten nejenže konstruoval monoposty F1, za jejichž volanty řada závodníků získala mistrovský titul, ale také vyráběl sportovní vozy. V roce 1959 založil Chapman společnost *Lotus Components Ltd.*, jež měla na starosti výrobu, prodej a dodávky náhradních dílů závodním speciálům. Do té doby vše zajišťoval *Lotus Engineering Company*. Tímto krokem oddělil Chapman výrobu sportovních vozů od těch závodních, aby ještě snadněji dosáhl na úspěchy v F1. Poté co Lotus vyvinul aktivní odpružení řízené počítačem, jež rozdělilo sílu „na více namáhané tlumiče, které pak dovovaly vozu rychlejší průjezd zatáčkou,“<sup>68</sup> bylo toto řešení použito jak ve formuli 1 na voze Lotus 99T, tak na sportovním voze Lotus Esprit.<sup>69</sup>

Na použití aktivního odpružení řízeného počítačem je vidět uplatnění technologie v F1 i ve sportovních, potažmo osobních automobilech. Závodní vozy se konstrukčně vzdalovaly osobním automobilům, a tudíž bylo obtížnější využívat poznatky z jejich vývoje. To však neznamená, že by se přestaly využívat úplně a

---

třeba vyhrával častěji, ale několikrát body nezískal. Proto se od roku 1980 začalo započítávat nejlepších výsledků pět. Později se přestala sezona púlit, a určilo se, kolik nejlepších výsledků v sezoně se bude započítávat do celkového hodnocení.

<sup>67</sup> BRADLEY, Lord, *Patří výrobci aut do F1?*, in: F1racing, září 2009, s. 40–42.

<sup>68</sup> PAVLÚSEK, A., PAVLÚSEK, O., c. d., s. 7–89.

<sup>69</sup> Tamtéž, s. 41.

to je zřejmé právě na příkladu u Lotusu. Proto formule 1 zůstává dodnes jakousi laboratoří, jejíž poznatky jsou využívány nejen v oblasti automobilismu, ale i medicíny, letectví či vojenství.<sup>70</sup>

Nyní ale zpět k technice. V roce 1981 konstruktér McLarenu John Barnard<sup>71</sup> navrhl nový monopost pod označením MP4.<sup>72</sup> Model MP4 byl převratný tím, že McLaren vyrobil skořepinu vozu z karbonových vláken. „Materiálem je kombinace nomexu, karbonu, kevlaru, hliníkových voštin a adhezivní vytvrditelné pryskyřice,“<sup>73</sup> přičemž použití karbonových vláken bylo „po příhradových prostorových rámech z ocelových trubek a po hliníkové vaně dalším vývojovým stupněm nosné části vozu.“<sup>74</sup> Přínos konstrukce z karbonových vláken spočívá v mnohem větší bezpečnosti jezdce. Karbonová vlákna jsou lehká, ale pevná, a to je značná výhoda ohledně dodržování určené hmotnosti vozů.

S vývojem přeplňovaných motorů vozy zrychlovaly a začalo se stávat, že někdy byl jejich výkon již za hranicí bezpečnosti, proto se FISA<sup>75</sup> rozhodla jednat. Aby zpomalila monoposty, rozhodla se od roku 1984 omezit maximální spotřebu paliva na 220 litrů za závod, navíc zakázala doplňovat palivo v průběhu závodu.<sup>76</sup> Tím se dosáhlo pouze toho, že z F1 se staly spíše závody ve spotřebě paliva, což mělo negativní dopady, jak ze stížností závodníků, tak nelibosti fanoušků. Nakonec vešlo v platnost nařízení o zákazu používání přeplňovaných motorů od sezony 1989. Aby se týmy mohly na změnu připravit, stala se léta 1987 a 1988 přechodným obdobím, kdy bylo povoleno používat motory přeplňované i nepřeplňované. Zároveň FISA vytvořila oddělené bodování pro nepřeplňované

---

<sup>70</sup> V minulých letech začalo například BMW používat mikroprocesory do palubních počítačů, které byly předtím součástí monopostu BMW, a dále také využívá sekvenční řazení a systém rozjezdu z F1, a to u modelů BMW M3, M5 a M6. Ve vojenství je zase součástí některých obrněných vozidel sedadlo vyvinuté podle vzoru závodní sedačky F1, a také tankování helikoptér v britské armádě je inspirováno pit stopy formulí. V neposlední řadě slouží poznatky z F1 v medicíně při výrobě ortéz či k telemetrickému zařízení, které z domova pacienta monitoruje jeho životní funkce, které poté posílá do nemocnice, stejně jako ve formuli, kde jsou data ze závodní dráhy posílány do továrny týmu. Dále k přínosu současných technologií F1 srv. ROBERTS, James, *Co vám přinesla formule 1?*, F1racing, prosinec 2008, s. 54–55.

<sup>71</sup> K Johnu Barnardovi a dalším konstruktérům srv. WALKER, Murray, *Konstruktéři bez kterých by nebyla formule 1*, in: F1racing, září 2010, s. 70–71.

<sup>72</sup> K MP4/1 srv. *McLaren MP4/1 1981*, dostupné z: <http://www.mclaren.com/formula1/heritage/cars/>, [cit. 15. 7. 2015].

<sup>73</sup> PAUER, V., *Vývoj...*, s. 347.

<sup>74</sup> Tamtéž, s. 346.

<sup>75</sup> Sportovní komise FIA.

<sup>76</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 94.

motory a vítěz získal Pohár Jima Clarka.<sup>77</sup> Velkou cenou Austrálie 1988<sup>78</sup> pak skončila éra turbomotorů.

### 1.2.2 VSTUP REKLAMY A JEJÍ VLIV NA PODOBU F1

Mnohem větší přelom nastal dle mého názoru v oblasti sportovní, jelikož se změnila navždy celá tvář formule 1. Změnu rozpoutal vstup reklamy. V závěru šedesátých let se ocitla řada britských týmů ve finančních potížích, na příklad i díky tomu, že firmy BP a Esso,<sup>79</sup> které v šedesátých letech vložili do formule miliony liber, opustily F1. Týmy se proto rozhodly podepsat petici „požadující zrušení dlouhotrvajícího zákazu používání reklamy na vozech.“<sup>80</sup> Od zrušení zákazu si slibovaly příliv peněz z reklamy. Jejich požadavku bylo vyhověno a zmizelo tradiční barevné značení vozů dle národních barev. Dříve jediné nápisy na voze byly jeho značka a startovní číslo. Nyní začalo být každé volné místo využíváno pro reklamní účely. Obchodní zájmy se dostaly na přední místo.<sup>81</sup>

První, kdo měl na svém voze umístěnou reklamu, byl tým Lotus. V roce 1968 ho začala sponzorovat tabáková společnost Gold Leaf. Lotus umístil na svůj monopost nápis Gold Leaf a změnil své barvy ze žlutozelené na červenou, bílou a zlatou. Peníze z reklamy se staly jedním z nejvýznamnějších příjmů. Například týmu BRM pomohla kosmetická firma Yardley vyvinout nový monopost P 153.<sup>82</sup>

Pokud se zaměřím na to, jaké druhy podniků vstupovaly prostřednictvím reklamy do F1, lze podle nášivek na overalech a nápisech na vozech vysledovat, že z počátku měly převahu ty, jež souvisely s motorismem. Z gumárenských společností se objevovaly na vozech loga a nápisy firem Dunlop, GoodYear, Firestone, Michelin či Bridgestone, záleželo na tom, kdo byl momentálně dodavatelem pneumatik. Nemohly chybět ani výrobci motorů jako Renault, Honda, Ford, Porsche. Další, kdo mohl využívat dodavatelství do F1 jako reklamu, byly firmy dodávající týmům palivo, motorové oleje a další příslušenství

---

<sup>77</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 99.

<sup>78</sup> *1988 Australian Grand Prix*, dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/1988/278/> [cit. 11. 3. 2015].

<sup>79</sup> BP, dříve British Petroleum, je britská energetická společnost. Esso je americká společnost, obě dodávaly do F1 ropné produkty.

<sup>80</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 64.

<sup>81</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 96.

<sup>82</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 68.

– Shell, Agip, Texaco, Mobil 1, Champion, Elf, Castrol, Arexons. Firma Brembo si zase mohla dát reklamu, že dodává brzdy do F1.<sup>83</sup>

Postupem času rostl počet firem, jež neměly s motorismem nic společného a rozhodly se sponzorovat některou ze stájí F1. Již od počátku byla velmi výrazná tabáková reklama. Nejznámější je spojení Marlboro s Ferrari, ačkoliv Marlboro sponzorovalo i McLaren a BRM. Nápis Marlboro šlo vidět na monopostech Ferrari na nejviditelnějších místech, tedy hlavně na přítlačných křídlech a bočnicích vozu. Čím viditelnější umístění, tím více se za něj muselo zaplatit. Tabákové společnosti přinesly do formule 1 mnoho financí, díky nimž ale získaly také značný vliv na dění uvnitř sponzorovaných týmů. Na výše zmíněném spojení McLarenu a Marlboro lze doložit, jak moc velký vliv to byl.

Od roku 1974 se stalo Marlboro hlavním sponzorem McLarenu a toto spojení trvalo až do konce sezony 1996, kdy od následujícího roku začalo sponzorovat Ferrari. McLaren našel za Marlboro náhradu v podobě konkurenční tabákové značky West. Po 22 let spojení britského týmu a Marlboro, z portfolia Philip Morris Ltd., používal McLaren červenobílé barvy charakteristické pro Marlboro. To byl jeden z prvků vlivu tabákové společnosti. Odhadem dostával tým ročně 30 milionů dolarů, a za to mělo Marlboro v týmu mnohem větší vliv než pouze změnu týmových barev.<sup>84</sup>

O čerpání financí z fondů Philip Morris Ltd. rozhodoval John Hogan, jenž o pravomocích firmy řekl: „V zásadě jsme museli vždycky týmu odsouhlasit, které jezdecké by měl nasadit. Vyjednávali jsme také o jejich platech a sami je platili.“<sup>85</sup> Ovlivňování jezdeckého složení je velkým zásahem do kompetencí týmu. Stejně tak jako donucení k rychlejšímu nasazování technických novinek a nových vozů. To se například stalo, když McLaren chtěl počkat s nasazením turbomotoru do sezony 1984, kdy měl být hotový monopost, jenž byl speciálně konstruován pro tento nový motor. Lauda si stěžoval u vedení Philip Morris Ltd. a McLaren byl donucen pod pohrůzkou zastavení toku financí motor nasadit okamžitě. Vliv tabákových společností, nejen u britské stáje, byl tedy velký, ale

---

<sup>83</sup> HILL, Tim, *Formule 1. Úplná historie*, Praha 2012, s. 126–263.

<sup>84</sup> *Marlboro to end McLaren sponsorship*, dostupné z: <http://www.motorsport.com/f1/news/marlboro-to-end-mclaren-sponsorship/>, [cit. 25. 6. 2015].

<sup>85</sup> FOLLEY, Malcolm, *Senna versus Prost. Příběh nejvražednějšího souboje v dějinách F1*, Praha 2011, s. 50.

jelikož týmy potřebovaly peníze, musely se rozhodnutím podřizovat. Oboustranně se ovšem jednalo o velmi výhodný obchod.<sup>86</sup>

Tým Lotus vystřídal několik sponzorů z tabákového průmyslu, kromě již výše zmíněného Gold Leaf, John Player Special a Camel. Posledně jmenovaná značka cigaret od *R. J. Reynolds Tobacco Company* sponzorovala Lotus od roku 1987. O peníze plynoucí z Camelu do Lotusu se staral Tony Jardine.<sup>87</sup> Do této pozice si ho vybral šéf týmu Peter Warr, ale aby mohl Jardine zastávat funkci, na níž byl navržen, musel být nejdříve schválen u *R. J. Reynolds Tobacco Company*. V jejím sídle v USA absolvoval rozhovor s vedoucími činiteli společnosti, kteří se mimo jiné zajímali, zda by v případě rozepří byl věrný Lotusu či jim. To dokazuje, že chtěli mít Jardineho pod svou kontrolou. Jako sponzoři si poté nárokovali určité výhody týkající se například ubytování, když chtěl mít Lester Pullen<sup>88</sup> apartmá přímo nad cílovou čárou na okruhu v Monaku či si přál hovořit se závodníky Lotusu po závodě.<sup>89</sup>

Kromě tabákové reklamy se často objevovala reklama na alkoholické nápoje. Jako příklad mohu uvést Martini, Cinzano nebo kanadské pivo Labatt's. Dalšími hodně viditelnými sponzory byly výrobce hodinek TAG Heur, výrobce optických zařízení Canon, módní společnost Hugo Boss. Z tohoto výčtu lze rozpoznat, že jde o hodně rozmanitý výběr. Sponzorovat F1 sebou neslo prestiž. Některé společnosti se staly dlouhodobými sponzory týmu. Někdy se prosadily do názvu stáje. Specifickým příkladem je Benetton, italská oděvní značka. Od roku 1986 se tak jmenoval i tým, jež dříve nesl název Toleman.<sup>90</sup>

Nejen týmy měly své sponzory, i závodníci dokázali vydělat na reklamě. Jochen Rindt na svůj vůz umístil nálepky s reklamou ještě v době, kdy to bylo zakázané. Patřil k prvním, kteří nabídli svou helmu a overal jako místo pro reklamu.<sup>91</sup> Řekla bych ale, že jedním z nejracionálnějších byl v tomto ohledu Niki Lauda. V roce 1977 měl na svém overalu umístěnou reklamu za 1,8 milionu západoněmeckých marek. Konkrétně se jednalo o „Matras (oděvy) 90 000, Raiffeisen (banka) 230 000, Heuer (hodiny) 70 000, Ferrari (stájová smlouva) 500 000, Agip (bezpečnostní pásy) 30 000, Römerquelle (minerálka) 180 000,

---

<sup>86</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 143.

<sup>87</sup> Tony Jardine působil jako týmový manažer v Brabhamu, McLarenu a nakonec v Lotusu.

<sup>88</sup> Lester Pullen byl předseda správní rady a generální ředitel *R. J. Reynolds Tobacco Company*.

<sup>89</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 210–214.

<sup>90</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 97.

<sup>91</sup> PAVELKA, R., *Historie F1...*, s. 31.

Marlboro (cigarety) 250 000, GoodYear (pneumatiky) 250 000, Parmalat (mléčné produkty) 150 000.<sup>92</sup> Do roku 1985 se hodnota navýšila o milion na 2,8 milionu západoněmeckých marek.

Nešlo o malé částky. Není divu, že si Lauda klidně dával před kamerami minerálku místo šampaňského. Platí pravidlo, že čím lepší a populárnější závodník, tím více rostla jeho hodnota, jak pro týmy, tak pro sponzory. A postupem blíže do současnosti finanční částky mnohonásobně rostou. Ve formuli 1 se točilo více a více peněz. Vztah to byl výhodný z obou stran. Jezdec i tým splnil sponzorské povinnosti, za něž dostal bohatě zaplaceno, a firma se zviditelnila v přímém přenosu, který sledovaly stovky, později miliony diváků u televizních obrazovek. Pokud budeme vnímat formuli 1 jako prestižní sportovní událost, musela se taková reklama vysoce hodnotit, zvláště pokud sponzorujete mistry světa.

### 1.2.3 VELKÉ CENY

První ročník světového šampionátu formule 1 obsahoval šest velkých cen v Evropě a závod 500 mil Indianapolis. Závodů postupně přibývalo a 500 mil Indianapolis se přestalo do šampionátu započítávat. V roce 1970 se konalo 13 VC a v následujících letech se jejich počet pohyboval okolo tohoto čísla, přičemž postupně nadále spíše stoupal, než klesal. V období 1970–1994 se jelo nejvíce závodů v roce 1977 a to 17. Od roku 1984 se jejich počet ustálil na 16 za sezonu.

Jestliže se z počátku obtížně dosahovalo označení šampionátu jako světového, tak nyní s tím problém nebyl. Formule 1 se rozšířila z Evropy do Severní a Jižní Ameriky, Afriky, Asie díky japonské GP v roce 1976 a nakonec i Austrálie od roku 1985. Nicméně zůstává pravdou, že největší zastoupení zaujímala v šampionátu Evropa, kde se jezdilo většinou deset závodů za sezonu, což byla více než polovina. Důvod výjimečného postavení Evropy v mistrovství světa F1 spatřuji ve velké tradici pořádání *Grand Prix* a jejím evropském původu. Nezavodilo se ale ve stejných zemích, formule se rozšiřovala i v rámci Evropy. Ačkoliv existují některé stálice, jež nikdy nevypadly ze šampionátu jako například

---

<sup>92</sup> KOVÁŘÍK, Miloš, *Svět formule 1*, Praha 1987, s. 6.

VC Monaka – královna velkých cen. Navíc statut pořadatelského státu neznamenal, že se jezdí na stejném okruhu, právě naopak.

Jediným zástupcem afrického kontinentu byla Velká cena Jižní Afriky. Závodění tu mělo tradici již od třicátých let 20. století, nicméně první VC se zde jela v roce 1962. Trať v Kyalami několikrát hostila první *Grand Prix* sezony. Místní diváci navíc měli své želízko v ohni, když závodil Jody Scheckter, jenž je potěšil v roce 1979 ziskem titulu mistra světa na voze Ferrari. Scheckter patřil k malému počtu afrických závodníků a ještě k tomu úspěšných. Stal se jediným závodníkem, jenž zvítězil na Tyrrellově šestikolce.<sup>93</sup>

Zástupci Severní a Jižní Ameriky byly Argentina, Brazílie, Mexiko, Kanada a Spojené státy americké. Dle mého názoru měly vliv na přesouvání závodů do zemí, jako jsou Argentina nebo Brazílie, tamější velké hvězdy F1. Argentina měla z padesátých let pětinasobného mistra světa Juana Manuela Fangia. V sedmdesátých letech závodil Carlos Reutemann, který sice často vítězil v novinářské ceně o nejméně oblíbeném pilotovi a Jackie Stewart o něm řekl, že „když nevidí šanci na výrazný úspěch, jezdí jak babka na nákupy,“<sup>94</sup> ale fanouškům vyhovují rozličné osobnosti. A pokud se podíváme na brazilské závodníky, tak v letech 1970–1994 tři z nich – Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Ayrton Senna – získali celkem osm mistrovských titulů, tedy nejvíce ze všech národností.

Nejvíce okruhů v jedné zemi, na nichž se konala *Grand Prix*, nalezneme ve Spojených státech amerických. Z počátku se jezdila GP USA jednou za sezonu, ale jak se kalendář závodů rozšiřoval, jelo se ve Spojených státech více GP za rok. Většinou to byly dva závody, ale v roce 1982 se v USA konaly dokonce tři velké ceny. Jelikož označení státu v názvu velké ceny se může použít pouze jednou, jezdilo se v USA pod označením GP United States, GP USA West, GP USA East. V letech 1981 a 1982 se navíc jela *Caesars Palace Grand Prix*. Z názvu lze poznat, že se závodilo v Las Vegas a šlo snad o nejkomerčnější závod všech dob. Tady už ani nemohlo jít o sport, ale pouze o obchod. Trať byla postavena za pouhé dva měsíce na parkovišti hotelu Caesars Palace a lemovala ji betonová zídka,<sup>95</sup> takže o dobrém zabezpečení se nedalo mluvit. V Las Vegas se v obou

---

<sup>93</sup> PAVELKA, R., *Historie F1...*, s. 105.

<sup>94</sup> Tamtéž, s. 119.

<sup>95</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 163.

příkladech uzavírala sezona a byla to show na konec. Uvažovalo se, že se v roce 1985 pojede velká cena v New Yorku, ale z plánu nakonec sešlo.

Jak je vidět, významnou roli pro přesun F1 do jiných destinací hrály finanční důvody. Spojené státy byly důležité pro trh formule 1. Kromě Las Vegas je dalším dobrým příkladem závod v Dallasu. Dlouho se nevědělo, jaká bude podoba trati. Nově položený asfalt se díky ostrému slunečnímu svitu roztékal a jezdci začali mít vážné obavy, jak bude závod probíhat.<sup>96</sup> Zabezpečení trati bylo dosti fádni – okolo vozovky byly rozestavěny betonové kvádry a pneumatiky. A to jsme v roce 1984! Závod se ale nakonec jel a přenášelo ho 47 televizních stanic.<sup>97</sup> Bernie Ecclestone<sup>98</sup> řekl, že se pojede a závodníci museli poslechnout. Zrušení závodu by přineslo velké finanční ztráty – diváci měli koupené vstupenky, televize přenosová práva, sponzoři zaplacené své reklamy. A tak bezpečnost musela ustoupit a převážil finanční zisk.

Jak jsem zmiňovala, velkou roli hrály peníze. Za pořádání závodu se musel odvádět poplatek, jehož výše se měnila, přičemž postupem času stále více rostla. V roce 1970 se na Ženevském autosalonu „sešli zástupci sportovní komise FIA, pořadatelů evropských Velkých cen a Asociace jezdců Grand Prix, aby se dohodli na novém sazebníku odměn a na finančních záležitostech vyplácených při Velkých cenách.“<sup>99</sup> Stanovilo se, že pořadatel zaplatí za každý vůz sedm tisíc švýcarských franků a každý jezdec získá startovné 6500. Byly určeny odměny za vítězství v závodě (20 tisíc franků), přičemž až do 20. místa se přidělovala nějaká finanční odměna a každý, kdo dojel, získal 500 franků. Navíc se dostávala prémie za vedení v závodě v jeho první a druhé třetině či vítězství v tréninku. A poplatek za pořádání GP činil minimálně 800 tisíc až jeden milion.<sup>100</sup> Poplatek se odváděl *Formula One Constructors Association*, tedy Asociaci konstruktérů formule 1 známou pod zkratkou FOCA.<sup>101</sup>

Některé GP musely být zrušeny kvůli finančním potížím pořadatelů, kteří nebyli schopni zaplatit poplatek. Tento problém se týkal například Argentiny.

---

<sup>96</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 94.

<sup>97</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 174.

<sup>98</sup> K Ecclestonemu srv. HENRY, Alan, *Bernie Ecclestone 80*, in: F1racing, listopad 2010, s. 40–43.

<sup>99</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 97.

<sup>100</sup> Tamtéž, s. 97.

<sup>101</sup> Tamtéž, s. 129.

Když v roce 1982 nesehnala tři miliony dolarů, závod se nejel.<sup>102</sup> Argentina měla často finanční potíže, závod byl zrušen několikrát, a proto nakonec z kalendáře vypadla. Kvůli nedostatku peněz musela být odvolána několikrát také GP Kanady. Někdy se na poslední chvíli sehnala náhrada a startovalo se jinde. Naopak američtí pořadatelé neměli problémy s financemi, a proto se tam mohlo uskutečnit více *Grand Prix* během jedné sezony. Závody se nerušily pouze kvůli finančním potížím, nýbrž i bezpečnostním či technickým problémům, pokud dosahovaly natolik vysoké závažnosti, že finanční zisk musel ustoupit stranou. To je příklad Velké ceny Belgie 1985, jež „byla po kvalifikaci zrušena pro poškozený povrch trati.“<sup>103</sup> Velké cena Nizozemí v Zandvoortu byla v roce 1972 kvůli bezpečnosti také vyškrtuta, ale pořadatelé investovali do nového povrchu trati, místy jí rozšířili a přidali zatáčku, jež zpomalila závodníky v jednom z kritických míst, a tak se následující rok, mohlo Nizozemí vrátit do šampionátu.<sup>104</sup> Ironií osudu je, že sice proběhala kontrola zabezpečení trati, ale „výzbroj, znalosti a přípravu traťových komisařů“<sup>105</sup> nikdo neprověřil, což mělo za následek smrt Rogera Williamsona, když ho nikdo nedokázal vyprostit z hořícího vozu.

Velká cena Mexika byla z kalendáře vyškrtuta již v roce 1970, když pořadatelé na okruhu Magdalena Mixhuca nedokázali zabránit divákům, aby se „shromazďovali v nebezpečných místech, v průběhu závodu přecházeli dráhu a někteří z nich házeli dokonce na trať skleněné lahve.“<sup>106</sup> Trvalo šestnáct let, než F1 zavítala opět do Mexika. Není se co divit, že šlo o tvrdý trest. Neukáznění diváci ohrožovali nejen sebe, ale i závodníky a mohli způsobit nehodu, jež by mohla mít tragické následky jak pro pilota, tak i pro diváky či traťové maršály v okolí.

K důležitým aspektům pro výběr místa konání závodu patřil zájem diváků o vstupenky. Proto se jezdila více než polovina závodů v Evropě. Domnívám se, že ne zrovna malou roli na tom hrála sláva domácích závodníků. Když Lauda havaroval na německém Nürburgringu, následující GP Rakouska, jež byla jeho domácí, a které se tím pádem nemohl zúčastnit, prodělala osm milionů šilinků,

---

<sup>102</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 165.

<sup>103</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 96.

<sup>104</sup> KLEMM, R., c. d., s. 44.

<sup>105</sup> Tamtéž, s. 44.

<sup>106</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 100.

protože přišlo málo diváků.<sup>107</sup> Nejednalo se jen o rakouské, ale i italské fanoušky, kteří sem často jezdili – Lauda závodil za italské Ferrari.

Například v roce 1971 sledovalo GP Německa přímo na místě odhadem 300 tisíc diváků.<sup>108</sup> V souvislosti s německou *Grand Prix* si ale musíme uvědomit, že okruh měřil přes 22 kilometrů, proto byla divácká návštěvnost tak velká. Na druhou stranu italskou Monzu navštěvovalo někdy i přes 200 tisíc diváků, a to je okruh značně kratší.<sup>109</sup>

Jak je vidět, jedná se o klasické evropské okruhy, které měly zpravidla velkou návštěvnost. Mezi další tradiční země patřila Velká Británie, Francie a Belgie. Stejně jako ve Spojených státech, i v Evropě se stávalo, že se jely dvě velké ceny v jedné zemi. Třeba od roku 1981 se konala Velká cena San Marina v italské Imole a označení Velká cena Itálie patřilo závodě na Monze. V Německu se jezdilo na Nürburgringu a Hockenheimu, takže vznikla Velká cena Německa a Velká cena Evropy. Velká cena Švýcarska měla se Švýcarskem společný jen název, jelikož se závodilo ve francouzském Dijonu. To bylo v době, kdy závodit doma ve Francii znamenalo pro Renault získávat značnou prestiž. Formule 1 měla v Evropě zkrátka velký odbyt. Fenomén dvou závodů v jedné zemi se rozšířil i do jediné asijské země pořadající GP – Japonska. V roce 1994 se zde jela jako druhý závod sezony Velká cena Pacifiku v Aidě a jako druhý závod od konce Velká cena Japonska v Suzuce – z Japonska pochází výrobce motorů Honda a gumárenská firma Bridgestone, několik japonských závodníků působilo v F1 a několikrát se pokusil neúspěšně kvalifikovat japonský tým Maki.

Žádná z velkých cen v Evropě se až do roku 1986, kdy se poprvé závodilo v Maďarsku,<sup>110</sup> nejela ve východním bloku. To samé platí o národnostech závodníků. Rozšiřování států pořadající závody F1 v Evropě můžeme přičíst také tomu, že bylo nutné se přiblížit fanouškovi, aby nemusel za formulí cestovat. Formule 1 nepřitahovala diváky jen na okruhy, stovky milionů příznivců motorsportu sedělo o nedělích u televizních obrazovek. Například GP Austrálie 1986, jež uzavírala sezonu, a rozhodovalo se v ní o titulu mistra světa mezi Alainem Prostem, Nigelem Mansellem a Nelsonem Piquetem, sledovalo odhadem

---

<sup>107</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 123.

<sup>108</sup> Tamtéž, s. 102.

<sup>109</sup> Tamtéž, s. 102.

<sup>110</sup> Velké ceně Maďarska se budu věnovat v kapitole Formule 1 a politika.

800 milionů diváků.<sup>111</sup> Pokud navíc televizní společnosti sehnaly kvalitního komentátora, mezi které patřil například Murray Walker,<sup>112</sup> vysoká sledovanost byla zajištěna.

### 1.3 KONTROVERZE

Formule 1 se nedostávala do médií a povědomí lidí jen díky výjimečným závodům, závodníkům, týmům a osobnostem, ale i kvůli skandálům, krizím či aférám. A jak to bývá, mnohdy mají negativní záležitosti daleko větší ohlas než ty pozitivní a lidé si je snadněji zapamatují. Mluví se o nich déle a je jim věnována větší publicita. Ani svět formule 1 se jim nevyhnul, přičemž hrozil zánik formule 1 jako takové.

Velkou krizi, jež vypukla v roce 1980, vyvolalo soupeření dvou organizací. Možná by nepřerostla až do takových rozměrů, kdyby v čele obou organizací nestáli muži s velkým egem – Bernie Ecclestone a Jean Maria Balestre, kteří nemínili ustoupit ani o kousek, tudíž se formule 1 ocitla na pokraji zániku. Tyto dvě nesvářené strany byly *Formula One Constructors Association*, což je organizace sdružující konstruktéry F1 založená v roce 1976 vlastníkem týmu Brabham Bernie Ecclestone, majitelem stáje March Maxem Mosleyem a Kenem Tyrrellem<sup>113</sup> a FISA, tedy Sportovní komise Mezinárodní automobilové federace.

Problémy začaly, když „na jarním zasedání FIA, které se uskutečnilo v Rio de Janeiru, upevnila FISA po vedením svého předsedy Balestra dále svůj vliv proti dosud téměř všemocné FOCA řízené Ecclestonem a potvrdila zásadu, že závody formule 1, sportovních prototypů a soutěží světového mistrovství značek smí pořádat pouze autoklub, který je členem FIA, a nikdo jiný.“<sup>114</sup> FOCA se výsledek zasedání FIA samozřejmě nelíbil a důvod je jasný. Jak již bylo řečeno výše, tak od roku 1978 musel každý pořadatel FOCA zaplatit za pořádání závodu. A pokud by nesplnil podmínky Mezinárodní automobilové federace, nemohl by pořádat závod započítávaný do šampionátu F1, a tím pádem by nemohla FOCA vybrat daný poplatek. Tím se zabránilo tomu, aby se FOCA pokusila uspořádat

---

<sup>111</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 179.

<sup>112</sup> K osobě Murraye Walkera srv. WALKER, Murray, *Unless I'm very much mistaken*, London 2002.

<sup>113</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 129.

<sup>114</sup> Tamtéž, s. 138.

vlastní šampionát. Navíc se zavedlo pravidlo, že v názvu VC může být jméno buď pořadajícího státu, města nebo autoklubu; název nemohl obsahovat například jméno sponzora.

Mezi FISA a FOCA začínala probíhat skrytá válka o moc a bylo pouze otázkou času, kdy vyvrcholí veřejným střetnutím. Předehrou pro něj se staly Velké ceny Belgie a Monaka 1980. FISA na nich uspořádala „povinné informativní porady o bezpečnostních opatřeních.“<sup>115</sup> Patnáct závodníků se jich nezúčastnilo. Nikoliv proto, že by nechtělo, právě naopak, pro ně byly tyto schůzky přínosné, ale jejich zaměstnavatelé sdružení ve FOCA jim v účasti zabránili. A tak ve Velké ceně Španělska přišlo vyvrcholení bojů. FISA udělila pokutu každému z 15 závodníků v hodnotě dvou tisíc dolarů. Pokutu nikdo nezaplatil, tudíž následoval další trest, a to odebrání závodních licencí, bez nichž závodníci nemohou startovat. To znamenalo vážné ohrožení pro konání španělské *Grand Prix*, protože absenci 15 pilotů těžko nahradíte. Bernie Ecclestone se rozhodl jednat a domluvil se s „předsedou španělského autoklubu, aby převzal za uspořádání závodu zodpovědnost.“<sup>116</sup>

Krise začala vrcholit. FOCA věděla, že pokud neodvrátí hrozbu zrušení GP, bude to mít za následek značné finanční ztráty i pro ně. Alfa Romeo, Ferrari a Renault nesouhlasili s postupem, jenž Ecclestone zvolil a rozhodli se místo konání GP opustit. Když se Balestre spolu s komisařem FISA Bielenem pokusili dostat na okruh, vyvedla je z něj policie. Bylo to něco neslýchaného, aby předsedu Mezinárodní automobilové federace takto vyprovodili z okruhu. Přes všechny tyto události se závod odjel, ale FIA ukázala, že je to ona, kdo má moc a body ze španělské GP nezapočetla do šampionátu.<sup>117</sup>

„Rozepře a napětí mezi FISA a FOCA [...] pokračovaly i ve druhé polovině roku. Dramatické prohlášení, razantní verbální projevy nejvyšších představitelů FISA a FOCA Balestra a Ecclestonea následovaly za sebou se značnou frekvencí až do prosince. Formulí 1 hrozil dokonce po 21. listopadu, kdy končila prodloužená lhůta stanovená FISA pro přihlášky týmů do příštího ročníku šampionátu, rozkol, neboť FOCA pohrozila, že v roce 1981 uspořádá svůj vlastní

---

<sup>115</sup> ČÍŽEK, Z., c. d, s. 138.

<sup>116</sup> Tamtéž, s. 140.

<sup>117</sup> Tamtéž, s. 140.

šampionát, zcela nezávislý na FISA.<sup>118</sup> Ecclestone mohl hrozit, jak chtěl, ale sponzoři by se do takového dobrodružství nepustily. Ani jedna strana nehodlala ustoupit. Navíc se objevil další problém v podobě nových technických pravidel. Mezinárodní automobilová federace si uvědomovala nebezpečnost dramaticky se zrychlujících vozů, což způsobovalo používání bočních těsnících lišt a rozhodla se je zakázat, ale FOCA to odmítala. Neřekla bych, že by to bylo kvůli nesouhlasu o nebezpečnosti těchto prvků. FOCA zajisté chtěla mít co nejbezpečnější vozy. Ani to dle mého soudu nemělo nic společného s tím, že zpomalení vozů by mohlo mít vliv na snížení atraktivity pro diváky, ale Asociace konstruktérů nehodlala připustit, aby FISA tento boj vyhrála již z principu. Šlo tu hlavně o moc a peníze.

Situace se dostávala do kritického bodu, nová sezona 1981 se blížila a nebylo jisté, jestli začne. V tu chvíli se do toho vložil „velikán F1“ – Enzo Ferrari. Pozval na jaře 1981 týmy podporující obě strany na jednání k sobě do Maranella. Ačkoliv se zdálo, že k dohodě nemůže dojít, opak se stal pravdou a vznikla tzv. Dohoda o svornosti<sup>119</sup> o délce 900 stran. Domluvilo se, že FISA bude „vydávat sportovní řády a propozice Velkých cen a dbát na jejich dodržování, povolovat a řídit všechny Grand Prix a vést administrativu mistrovství světa, zatímco FOCA dostala právo vést jednání o finančních otázkách s pořadateli mistrovských závodů.“<sup>120</sup> Krize byla zažehnána, i když částečně panovaly zmatky ohledně technických pravidel, které ale tiše vymizely, aby se neohrozilo pořádání velkých cen a tím se zamezilo finančním ztrátám. Peníze opět zvítězily. Celý tento boj o moc byl důležitý, jelikož vítěz získal právo ovlivňovat a určovat podobu formule 1. Když k tomu ještě připočteme, že F1 je plná výrazných osobností, které se chtějí prosadit, ukrojit alespoň kousek ze slávy, tak je poté přirozené, proč byly boje o moc natolik vyostřené.

Je až ironií, že z nesmiřitelných nepřátel Balestreho a Ecclestonea se stali hned následující rok spolubojovníci proti vzpurným závodníkům, kterým se nelíbilo nařízení FISA o superlicencích, jež zamezilo přestupovat do jiného týmu v průběhu sezony a opravňovalo FISA kontrolovat jejich rostoucí příjmy. Závodníci chtěli mít možnost smlouvu s týmem jednostranně zrušit.<sup>121</sup> Proč se Ecclestone rozhodl spojit s Balestrem je jednoduché. Opět šlo o peníze a také o

---

<sup>118</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 141.

<sup>119</sup> Známa také pod názvem Concordská dohoda.

<sup>120</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 161.

<sup>121</sup> Tamtéž, s. 164.

zájmy týmů, proto rychle zapomněl na jejich dřívější neshody a začal s ním spolupracovat.

Lauda byl vlastně ten, kdo revoltu vyvolal, když označil nové podmínky o superlicencích za novodobé otrokářství. Je důležité si uvědomit, že závodníci jsou pouze jen zaměstnanci týmů a svůj nesouhlas se rozhodli vyjádřit jakousi stávkou a bojkotovali první trénink GP Jižní Afriky. Když to Balestre zjistil, odebral všem superlicence a tvrdil, že je spousta závodníků, kteří mohou ty revoltující zastoupit a navrhl závod o týden odložit a sehnat nové jezdce.<sup>122</sup> Ale neznámí závodníci nepřilákají sponzory, a ti se hned ozvali a vyhrožovali, že přestanou platit. To se zase nelíbilo Ecclestonemu, „protože na sponzory navazují smlouvy na vysílací práva o přenosy ze závodů.“<sup>123</sup> V tu chvíli se začaly bouřit i některé týmy, které nechtěly nechat si zasahovat do toho, koho posadí do svého vozu.

Pod tlakem blížícího se závodu, se rozhodlo, že se pojede a GP se uskutečnila, ale po jejím skončení se závodníci dozvěděli o žalobě Ecclestonea kvůli neplnění svých pracovních povinností. Balestre později „svolal mimořádné zasedání výkonného výboru FISA,“<sup>124</sup> ale nepustil na něj obhájce závodníků a začal rozdávat pokuty – každý revoltující pilot musel uhradit pět tisíc dolarů a byl potrestán dvouletým podmíněčným zákazem startu v pěti závodech. Závodníci mezitím obnovili GPDA, tedy *Grand Prix Drivers Association* – asociaci závodníků F1. Řešení situace se stalo záležitostí právníků, nakonec byla uznána pokuta pět tisíc dolarů, kterou za závodníky zaplatili jejich zaměstnavatelé.<sup>125</sup> Celá kauza nesmírně poškodila formuli 1 v očích veřejnosti. Navíc se opět potvrdilo, jak velký vliv mají sponzoři, když jsou schopni vyhrožovat i FIA. Nejvíce poškozena byla osoba Balestreho, jeho popularita značně klesla. V rámci boje se na světle světa objevily kompromitující materiály o jeho minulosti jako příslušníka SS. Možná i proto, Balestre slíbil, že uzná námitky závodníků.

Jestli něco škodí obrazu formule 1, tak to jsou kromě krizí diskvalifikace. Sezona 1976 jimi byla doslova protkaná a do značné míry to ovlivnilo boj o mistrovský titul, o který zápasil Niki Lauda s Jamesem Huntem.<sup>126</sup> Diskvalifikace se týkaly několika závodů, ale v případě týmu Tyrrell šlo o mnohem větší kauzu,

---

<sup>122</sup> PAVELKA, R., *Formule 1...*, s. 84–85.

<sup>123</sup> Tamtéž, s. 85.

<sup>124</sup> Tamtéž, s. 86.

<sup>125</sup> Tamtéž, s. 86–87.

<sup>126</sup> Souboji Hunta s Laudou se budu věnovat ve čtvrté kapitole.

jež vyústila v diskvalifikaci celého týmu, odebrání všech bodů z Poháru konstruktérů.

V sezoně 1974 závodil Tyrrell stále s atmosferickými motory a nad očekávání si jeho vozy vedly dobře, když dokázaly pravidelně bodovat. Technickým delegátům FIA se to zdálo podezřelé a řádně prověřili celý monopost a objevili v něm záhadnou kapalinu a mobilní zátěž. V obvinění následně stálo: „neodpovídající systém palivového potrubí, nedodržení předpisů o bezpečnostních ventilech, tlaku a teplotě.“<sup>127</sup> Následovalo vyloučení z probíhajícího šampionátu. Tyrrell se pokusil neúspěšně odvolat. Konstruktéři se často snaží najít skulinky v pravidlech, aby jejich vozy byly co nejrychlejší, ale podvody tváří formule 1 také neprospějí, stejně tak ten Tyrrellův.

Podvod Tyrrellu nebyl ničím oproti aféře vyvolané týmem Arrows. Abychom ji lépe pochopili, musíme nejdříve začít u týmu Shadows, jehož vlastníkem byl Don Nichols, jenž se věnoval více úspěchům v Americe, a tak se stalo, že začal ztrácet kontrolu nad týmem v Evropě. Manažer Alan Rees, ředitel týmu Jackie Oliver a konstruktér Tony Southgate toho měli dost, opustili Shadow a založili vlastní stáj – Arrows. Ačkoliv by se mohlo zdát, že jde o stáj nesoucí v překladu název Šípy, tak šlo ve skutečnosti o zkratky jmen vůdčích osob.<sup>128</sup>

Během šedesáti dní byl postaven nový monopost. Už to se zdálo velice podezřelé, je nemožné ho v takto krátké době postavit. Jakmile veřejnost spatřila nový vůz, měla jasno. Monoposty Shadow a Arrows vypadaly stejně. Důvod byl zřejmý. Ze Shadow do Arrowsu přišel nejen stejný personál, ale i výkresy a návrhy nového vozu a dokonce i část součástí, jak později dokázal soud. Navíc je sponzoroval Franco Ambrosio, o němž se říkalo, že ve formuli 1 pere peníze mafie, a jež byl později zavražděn. Arrows přesto postavil nový vůz, jehož výstavbu sledoval Nichols osobně, aby nedošlo znovu ke zkopírování, a ve finále působil ve formuli 1 o 22 let déle než Shadow.<sup>129</sup>

Formule 1 je sport, kde velice záleží na technice, proto je přirozené, že se řada kontroverzí týkala právě technických záležitostí. I tyto spory ale její tváří ubližují a mohou diváky odradit od jejího sledování. Vždyť formule má být nejen o souboji závodníků na dráze, ale také o souboji konstruktérů, kdo přijde s lepším

---

<sup>127</sup> PAVELKA, R., Formule 1..., s. 91.

<sup>128</sup> AR = Franco a Christina Ambrosio, R = Alan Rees, O = Jackie Oliver, W = Dave Wars, S = Tony Southgate.

<sup>129</sup> KLEMM, R., c. d., s. 203–208.

kompletem. Formule 1 patří technologicky na výši a musí přicházet s novinkami, které lze použít v běžném světě, například v oblasti vývoje osobních automobilů, čemuž kopírování a podvádění nepřispěje.

## Druhá kapitola

### FORMULE 1 A POLITIKA

#### 2.1 VLIV POLITIKY NA FORMULI 1

Dění uvnitř formule 1 je plné zákulisního politického vyjednávání, ať už mezi závodníky a týmy dohadujícími se o jezdeckých smlouvách, Bernieho Ecclestonea snažícími se o co nejvyšší zisk plynoucí z F1, například prodejem televizních práv, nebo přemi mezi FIA a týmy o to, kdo bude mít větší moc. V této podkapitole bych se ale ráda zaměřila na vliv politické situace ve světě na formuli 1. Dobrým příkladem je ropná krize, následek Jomkipurské války,<sup>130</sup> z roku 1973. I když řada pořadatelů národních a klubových závodů musela kvůli ropné krizi zrušit své akce, F1 se to vůbec netýkalo, ačkoliv z počátku vládla nejistota, zda se budou konat všechny závody v kalendáři mistrovství světa. Nakonec nemusel být žádný zrušen a odjel se kompletní kalendář sezony. Navíc v rozmezí let 1973–1974 se počet účastníků královny motorsportu ještě zvětšil, když se objevilo devět nových týmů,<sup>131</sup> což je největší počet nově příchozích za celou historii F1.<sup>132</sup>

Dalším ukazatelem jsou státy, jež hostily velké ceny. Jednalo se o země ze Severní a Jižní Ameriky, Afriky a později i Asie a Austrálie. Největší podíl měla Evropa, ale trvalo 36 let, než GP uspořádal stát z východní Evropy. Některé z pořadatelských zemí měly složitou vnitřní politickou situaci, což mnohdy ovlivnilo průběh závodního víkendu. Takovým příkladem je Argentina, kam se formule 1 vrátila po dvanáctileté pauze v roce 1972, a ne vždy probíhalo vše podle plánu.

Abychom pochopili souvislosti, musíme se podívat na situaci po druhé světové válce, kdy se v Argentině dostal k moci Juan Domingo Perón,<sup>133</sup> který zvítězil v roce 1946 ve volbách, a stal se prezidentem. Perón přišel s programem národní emancipace a sociálních reforem. Podporu mu zajišťovaly odborové organizace, jež se nechaly uplatit materiálními výhodami. Důraz na sociální

---

<sup>130</sup> K Jomkipurské válce srv. WANNER, Jan, *Krvavý Jom Kippur. Čtvrtá a pátá arabsko-izraelská válka ve světové politice*, Praha 2002.

<sup>131</sup> Jednalo se o Shadow, Ensign, Lola, Hesketh, Trojan, Token, Amon, Lyncar, Penske, Vels Parnelli Jones Racing, Maki Engineering.

<sup>132</sup> KLEMM, R., c. d., s. 171.

<sup>133</sup> Juan Domingo Perón (1895–1974).

politiku měl řadu negativních dopadů. Dovoz, například spotřebního zboží a surovin, byl mnohem vyšší než vývoz, a to Argentina bývala velkým vývozcem potravin. Spolu se značnými investicemi do průmyslu a úpadkem zemědělství, zvyšováním inflace a růstem životních nákladů se země začala potácet v ekonomické krizi. Perón, jemuž jako prezidentovi zvětšila nová ústava z roku 1949 pravomoci, přistoupil k represím. Když v roce 1954 začala stávkovat jeho opora – dělníci – a dostal se do sporu s církví, začalo být jasné, že jeho konec jako hlavy státu se blíží. Ačkoliv unikl bombám svrženým na prezidentský palác, odmítl čelit opozici a přijmout její podmínky, a 31. srpna 1955 odstoupil z úřadu. Snažil se sice ještě vyburcovat násilí proti opozici, ta však převzala vládu do svých rukou a Perón se musel uchýlit do exilu.<sup>134</sup>

Vzhledem ke zde nastíněné ekonomické a politické situaci v zemi, je až s podivem, že se tu v letech 1953–1960 konala velká cena, s výjimkou ročníku 1959. Důležitý vliv na tuto skutečnost měla dle mého názoru osoba místního závodníka Juana Manuela Fangia. Navíc sám Perón byl příznivcem motorsportu, do jehož rozvoje se na jeho popud investovaly nemalé finanční částky, díky čemuž se Fangio dokázal dostat ke kvalitním vozům a tím pádem získávat nejlepší umístění. Uspořádání velké ceny napomáhal fakt, že ačkoliv ekonomická situace země byla špatná, nepotřebovaly se vysoké částky na pořádání GP jako v pozdějších dobách.<sup>135</sup>

Po Perónově odchodu ekonomické problémy neustaly a měly za následek nepokoje obyvatelstva. Politickou situaci v zemi značně ovlivňovala armáda, což vedlo k vojenské diktatuře. Obyvatelstvo nespokojené se situací v zemi se začalo bouřit a docházelo k násilí. Organizované skupiny, jako Revoluční lidová armáda, *Montoneros*, Ozbrojené peronistické síly či Ozbrojené síly revoluce, páchaly řadu násilných akcí. Útočily na vojenská a policejní sídla, měly na svědomí únosy a vraždy významných osobností.<sup>136</sup> Proto je zajímavé, že právě v tomto období začala Argentina znovu hostit závody F1. Obnovenou Velkou cenu Argentiny zahajující novou sezonu 1972, navštívilo 100 tisíc diváků, které potěšil debutující místní rodák Carlos Reutemann, jenž při svém prvním startu získal *pole position*. První místo neudržel po problémech s pneumatikami a obsadil nakonec sedmou

---

<sup>134</sup> CHALUPA, Jiří, *Dějiny Argentiny, Uruguaye a Chile*, Praha 2012, s. 193–215.

<sup>135</sup> PAVELKA, R., c. d., s. 53.

<sup>136</sup> CHALUPA, J., c. d., s. 220–233.

příčku. Pořadatelé ho ale i přesto při vyhlásování vzali na stupně vítězů místo třetího Jackyho Ickxe!<sup>137</sup>

V roce 1973 se do Argentiny vrátil příznivec motorsportu Perón a v říjnu zvítězil v prezidentských volbách. Země se právě nacházela v krátkém období konjunktury, tudíž nebyl problém s upořádáním velké ceny. Poté co Reutemann při domácí GP v roce 1974 až do posledního kola vedl, ale pro technické potíže závod nakonec nedokončil, začal i přesto od Peróna dostávat osobní dotaci v hodnotě 400 liber každý měsíc.<sup>138</sup> V červenci téhož roku však po srdečním záchvatu Perón zemřel. Následně sílící násilí a teroristické akce nebyly důvodem ke zrušení GP v roce 1976, nýbrž se zde formule nejela kvůli finančním potížím. Ačkoliv byla politická situace nejistá, monoposty F1 startovaly v Argentině i nadále. V roce 1978 muselo šest tisíc vojáků hlídat tribuny, zázemí i garáže týmů. Vozy formule 1 kroužily na okruhu v Argentině až do roku 1981, bez ohledu na politickou situaci v zemi. V roce 1982 pořadatelé nesehnali tři milióny dolarů, které za závod platili, a velká cena musela být zrušena. Na příkladě argentinské GP je vidět, že pořádání závodu ovlivňovaly finanční a ne politické záležitosti.<sup>139</sup>

Opačně je na tom Velká cena Jižní Afriky, kde se závodilo od počátku šedesátých let 20. století. Až do roku 1985 se tu každoročně konala velká cena, s výjimkou tří ročníků 1964, 1966 a 1981. V posledně jmenovaném roce nebyl místní závod započítáván do mistrovství světa, protože kvůli novým pravidlům vyhovovalo málo vozů stanoveným technickým předpisům. Abychom pochopili, proč po roce 1985 mizí Velká cena Jižní Afriky, je nutné si přiblížit místní vnitřní politický vývoj po konci druhé světové války.<sup>140</sup>

Když se v roce 1948 stal ministerským předsedou Daniel François Malan<sup>141</sup> z Národní strany, začala jeho vláda s naplňováním politiky apartheidu,<sup>142</sup> tedy rasové segregace bělošské menšiny od černošské většiny. Již v roce 1949 vláda schválila zákony jako zákon zakazující smíšené manželství či zákon o registraci obyvatelstva, které jím bylo rozděleno do čtyř skupin dle jejich rasy. Na počátku padesátých let 20. století začalo docházet k vystěhovávání černošského

---

<sup>137</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 72.

<sup>138</sup> KLEMM, R., c. d., s. 49.

<sup>139</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 130.

<sup>140</sup> Tamtéž, s. 161.

<sup>141</sup> Daniel François Malan (1874–1959).

<sup>142</sup> United Nations, Apartheid, South Africa and International Law, December 1985, New York, s. 17–20.

obyvatelstva z příměstských oblastí, přičemž žádný černocho, ani míšenec nesměl ve městě zůstat déle než 72 hodin bez povolení a musel mít pas. Dalším krokem k segregaci byl zákon o oddělení společných zařízení, který se snažil zaručit co nejvíce omezené možnosti kontaktů mezi rasami. Segregace pokračovala ve školách, kostelích, ale třeba i knihovnách a sportovištích.<sup>143</sup>

V roce 1960 proběhlo v zemi referendum, kde se voliči vyslovili pro vytvoření republiky. Následujícího roku se naposledy Jihoafrická unie zúčastnila shromáždění Britského společenství<sup>144</sup> a poté byla 11. května 1961 vyhlášena republika. Prvním prezidentem Jihoafrické republiky se stal Charles Robberts Swart.<sup>145</sup> Země se vydala cestou segregace. Vláda vytvářela takzvané *bantustany*,<sup>146</sup> známé také pod pojmem domoviny, což byla uměle založená historická samosprávná území pro původní černošské obyvatelstvo. V roce 1970 *Bantu Homelands Citizenship Act* „přiděloval všem černým Afričanům domovské právo podle etnické příslušnosti k jedné z domovin.“<sup>147</sup> V zemi postupně utvářené domoviny pro černošské obyvatelstvo se jmenovaly například *Bophutatswana*, *QuaQua* či *Venda*.<sup>148</sup>

Utlačovaná většina se bránila, například když Africký národní kongres svolal v roce 1955 takzvaný Lidový kongres, na němž se přijala Charta svobody, která hlásala, že všichni obyvatelé si jsou bez ohledu na barvu pleti rovni. Po incidentu ze Sharpevillu v roce 1960, kde po nepřiměřeném zásahu policie na demonstraci přišlo o život 69 osob, byly organizace jako Africký národní kongres, Panafrický národní kongres a další zakázány, stáhly se však do podzemí. Africký národní kongres značně oslabilo zatčení Nelsona Mandely a jeho spolupracovníků v roce 1962.<sup>149</sup>

Země se dostávala do mezinárodní izolace. To však nezabránilo tomu, aby se zde stále konaly velké ceny. Okruh v Kyalami byl oblíbený, závodění na něm zaručovalo vzrušující situace, lidé si formuli 1 nenechali ujít, zvláště když závodil místní jezdec Jody Scheckter, tudíž z tohoto úhlu pohledu nebylo třeba závod rušit i přes vnější tlaky, které k tomu vyzývaly. Situace se začala proměňovat v první

---

<sup>143</sup> HULEC, Otakar, *Dějiny Jižní Afriky*, Praha 2010, s. 198–206.

<sup>144</sup> Tamtéž, s. 225.

<sup>145</sup> Charles Robberts Swart (1894–1967).

<sup>146</sup> K *bantustanům* srv. United Nations, Apartheid, South Africa and International Law, December 1985, New York, s. 83–93.

<sup>147</sup> HULEC, O., c. d., s. 236.

<sup>148</sup> Tamtéž, s. 223–236.

<sup>149</sup> Tamtéž, s. 206–214.

polovině osmdesátých let. Klesla cena zlata a velká sucha měla za následek špatnou zemědělskou úrodu, která zapříčinila ekonomické problémy, jak u bělošské části obyvatelstva, tak v domovinách.<sup>150</sup> S finančními potížemi se rozvíjela nespokojenost a radikalizace obyvatelstva. Docházelo k demonstracím a násilným akcím. Nakonec musela vláda vyhlásit v roce 1985 mimořádný stav.<sup>151</sup>

Mezitím hlasy volající po zrušení místní velké ceny ještě zesílily. Veřejnosti se nelíbila politika rasové segregace a situace v zemi a právě z „důvodů rostoucí míry protestů proti vnitřní politice jihoafrické vlády a vzhledem k naprosto negativnímu stanovisku světové veřejnosti k všeobecně známým jihoafrickým politickým poměrům“<sup>152</sup> bylo jasné, že F1 v Jihoafrické republice skončí. Formule 1 si nemohla dovolit být spojována s apartheidem, byť jen tím, že závodí v zemi, kde je tato politika prováděna. Znamenalo by to souhlas s daným systémem, a proto musely všechny ostatní zájmy ustoupit a dovolit zrušení místní GP. Po proměně poměrů se F1 do Jihoafrické republiky v letech 1992–1993 vrátila, avšak přestavěný okruh Kyalami nedosahoval kvalit původní verze, a tak formule 1 africkou zemi i kontinent opustila a dodnes se do ní nevrátila.

To Maďarsko hostí královnu motorsportu i v současné době a je první zemí z východního bloku, jež uspořádalo velkou cenu formule 1. Bernie Ecclestone si uvědomoval finanční potenciál závodu za „železnou oponou“ a bylo jen otázkou, která ze zemí dostane privilegium přivítat královnu motorsportu. Mimo jiné se hovořilo o GP Československa či GP Sovětského svazu v Moskvě. O Maďarsku jako pořadateli GP, se začalo debatovat již v roce 1983 a v následujícím roce dostávaly konkrétní podobu informace o plánovaném okruhu. Ten byl nakonec situován do vzdálenosti 20 kilometrů od Budapešti, postaven za sedm měsíců a pojmenován Hungaroring. Poprvé tu závodníci startovali v sezoně 1986 a z vítězství se radoval Nelson Piquet. GP Maďarska<sup>153</sup> byla velkou událostí s účastí vysokých státních představitelů a nesla se ve slavnostním duchu. Návštěvu si nenechali ujít bývalí závodníci jako Stirling Moss, Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda a nechyběla ani Eliška Junková. Co se týče diváků, většinu tvořili domácí příznivci F1 spolu s návštěvníky z Itálie, Rakouska, NDR a

---

<sup>150</sup> Domovinám *Transkei, Bophutatswana, Venda, Ciskei* byla poskytnuta nezávislost, kterou ale neuznal žádný evropský a africký stát.

<sup>151</sup> HULEC, O., c. d., s. 248–257.

<sup>152</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 177.

<sup>153</sup> *Události, komentáře*, dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1096898594-udalosti-komentare/205411000370810> [cit. 11. 7. 2015], 31:58–34:07.

Československa. Právě pro fanoušky z Československa byla GP Maďarska dobrou možností, jak osobně navštívit závod formule 1.<sup>154</sup>

Důvod, proč bylo vybráno Maďarsko, spatřuji v jeho vnitřní politické situaci. Po Sovětským svazem potlačené revoluci z roku 1956 se k moci dostala skupina pod vedením Jánose Kádára. Kádárův režim musel dodržet principy ideologie SSSR, ale zároveň si uvědomoval, „že hospodářský vývoj země nemůže jít za žádných okolností na úkor životní úrovně obyvatelstva,“<sup>155</sup> proto vláda vydala opatření zapříčiňující růst platů či lepší zásobování, díky kterým docházelo k jejímu mírnému růstu. Dalším krokem byla snaha, aby zemědělství neztrácelo oproti průmyslu. Maďarsko dokonce opustilo stalinský model kolektivizace a vytvořilo systém nový, jenž spojoval družstevní se soukromou formou. Dále se mimo jiné připustila eventualita soukromého podnikání. Společnost se rozvíjela a docházelo ke kulturnímu rozkvětu.<sup>156</sup>

V roce 1972 se maďarská hospodářská reforma zastavila, kvůli tlaku domácího konzervativního křídla, jež podporoval SSSR, NDR a Československo. Situace se vrátila do doby před zahájením reformního procesu. „Ideologická linie [...] se vrátila k základním tezím ideologie poststalinské.“<sup>157</sup> Avšak hospodářská krize měla za následek, že bylo třeba přikročit ke změně, tudíž se země vrátila k hospodářské reformě a uplatňovala novou politickou linii.

V roce 1978 se rozvoj maďarské společnosti dostal do vážné krize. „Oproti rychlému hospodářskému růstu byla dána priorita obnovení zahraničně-obchodní a finanční rovnováhy a místo neomezeného dynamického způsobu výroby byl zaveden urychlený recesivní způsob.“<sup>158</sup> Po vstupu Maďarska do Světové banky, Mezinárodního měnového fondu a GATTu,<sup>159</sup> se musela omezit vnitřní spotřeba. V roce 1984 se zdálo, že podniknuté kroky vedly k úspěchu, tomu ale nakonec zabránila neochota provést radikální hospodářskou, ale i politickou reformu. Od následujícího roku se zvyšovaly dluhy země, a již v roce 1987 patřilo Maďarsko mezi nejzadluženější státy.<sup>160</sup>

---

<sup>154</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 179.

<sup>155</sup> IRMANOVÁ, Eva, *Kádárismus. Vznik a pád jedné iluze*, Praha 1998, s. 47.

<sup>156</sup> Tamtéž, s. 47–50.

<sup>157</sup> Tamtéž, s. 55.

<sup>158</sup> Tamtéž, s. 81.

<sup>159</sup> General Agreement on Tariffs and Trade (Všeobecná dohoda o clech a obchodu).

<sup>160</sup> IRMANOVÁ, E., c. d., s. 77–114.

Přes výše zmíněné problémy bylo Maďarsko nejvhodnějším kandidátem na místo pořadatele formule 1, protože nikoli jen v Maďarsku „se kolem roku 1982 zřetelně projeví nejen jednotlivé krizové jevy starého společensko-hospodářského mechanismu, ale stav všeobecné krize v celém východoevropském bloku.“<sup>161</sup> Ale právě předchozí vývoj za kádárismu měl za následek, že formule 1 zavítala do Maďarska.

## 2.2 FORMULE 1 A ČESKOSLOVENSKO

Motorsport má v Československu dlouholetou tradici. První Velká cena Masarykova okruhu se zde konala již 28. září 1930. Trať měřila 29,1 kilometru a vedla přes obce Ostrovačice, Bosonohy, Nový Lískovec, Pisárky, Kohoutovice a Žebětín. Startovali tu mimo jiné i závodníci Louis Chiron, Hans Stuck, Bernd Rosemeyer či Rudolf Caracciola, kteří zde ve svých vozech dokázali zvítězit. Po druhé světové válce se na pozměněném okruhu začalo závodit v roce 1949 a následující rok k závodům automobilů přibýly motocykly.<sup>162</sup>

Kromě závodů motocyklů se v Československu konala řada dalších motoristických soutěžních akcí jako terénní závody, plochá dráha, rallye, automobilového poháry a různá mistrovství Evropy a světa v rozličných kategoriích. Proto není divu, že se v Československu našla řada fanoušků formule 1. Až do roku 1986 se ve východním bloku nekonala žádná velká cena F1 a návštěva některé GP na západě byla obtížnou záležitostí. Přesto mohli místní nadšenci sledovat některé ze závodů v televizi a získávat informace z motoristických časopisů. Příznivci F1 v řadách dětí si mohli prohlížet obrázky vozů s popisky v dětských časopisech *Ohníček* a *ABC*.

Od roku 1949 vycházel v Československu časopis *Svět motorů*, k němuž jako příloha přibyl čtvrtletník *Motoristická současnost*, vycházející od března 1955. Kromě článků typu *Kapitalistická výroba osobních automobilů*<sup>163</sup> či *Rozšiřte si své technické znalosti ve Svazarmu*, kde se mimo jiné psalo „Svět motorů se svým čtvrtletníkem je především zaměřen na potřeby a zájmy členů Svazarmu, [...] a má za úkol informovat o vývoji světové motoristické techniky,

---

<sup>161</sup> IRMANOVÁ, E., c. d., s. 85.

<sup>162</sup> SELUCKÝ, D., c. d., s. 16.

<sup>163</sup> *Motoristická současnost*, roč. 1, č. 1., 1955, s. 1–6.

podněcovat naše inženýry, konstruktéry a dělníky k neustálému zlepšování výroby,<sup>164</sup> obsahoval časopis také články o závodní technice jako *Sportovní a závodní automobily*.<sup>165</sup> Texty pojednávající o závodních automobilech, ale i osobních vozech či vojenské technice, se sestávaly ze spousty popisů konstrukcí vozů, technologických informací, nákresů a plánek s popisky. Díky textu složitějšímu na porozumění byl časopis vhodný pro lidi, kteří mají o dané téma zájem a rozumí mu. Nechyběly také články o ekonomických, bezpečnostních či společenských hlediscích motorismu.

*Motoristická současnost* vycházela v této podobě do roku 1957, kdy se její vydávání ukončilo a obnovilo znovu až v roce 1969 v jiném formátu. Časopis začal nejdříve vycházet jako dvouměsíčník a doplňoval informace, jež se nevešly do *Světa motorů*, jehož redakce měla na starost obě dvě periodika. Na počátku sedmdesátých let začal časopis vycházet pod názvem *Motor*, osamostatnil se a od roku 1975 začal vycházet již jako měsíčník. Poté ještě následovalo spojení se s časopisem *Za volantem*. Oproti třem prvním ročníkům se zvětšil počet článků a čtenář si musel zaplatit místo čtyř korun pět. Ačkoliv byl *Motor* velmi oblíbený, vycházel v nákladu až 120 tisíc výtisků, v roce 1991 po třech číslech se jeho vydávání zastavilo.<sup>166</sup>

Formule 1 se týkala řada článků. Jejich častým tématem byly výrazné osobnosti mezi závodníky. Jezdce představovaly rubriky „Abeceda automobilových závodníků“ či „Galerie pilotů F1“, jež obsahovala v bodech stručně vylíčené úspěchy daného závodníka, počet odjetých velkých cen, výčet nižších sérií, jichž se zúčastnil. V každém čísle Galerie pilotů F1 líčila kariéru dvou závodníků, jako například Carlos Pace a Carlos Reutemann, Ronnie Peterson a James Hunt či Patrick Tambay a Gilles Villeneuve.<sup>167</sup>

Dalším tématem byly aktuálně odjeté velké ceny. Často je uváděly tendenční nadpisy typu *Peklo na Monze*, *Přes protesty veřejnosti*, *Ruleta v dešti*.<sup>168</sup> Pro lepší představu, jak takový článek vypadal, uvedu krátký úryvek o Velké ceně Itálie 1978, při které zahynul Peterson, a jež právě nese název *Peklo*

---

<sup>164</sup> *Motoristická současnost*, roč. 1, č. 2., 1955, s. 129.

<sup>165</sup> *Motoristická současnost*, roč. 1, č. 1., 1955, s. 82–100.

<sup>166</sup> *Motor*, roč. 17, č. 4., 1985; *Motor*, roč. 23, č. 3., 1991.

<sup>167</sup> *Motor*, roč. 9, č. 9., 1977, s. 44., *Motor*, roč. 10, č. 5., 1978, s. 22., *Motor*, roč. 10, č. 10., 1978, s. 47.

<sup>168</sup> *Motor*, roč. 10, č. 11., 1978, s. 21–23., *Motor*, roč. 18, č. 1., 1986, s. 49., *Motor*, roč. 16, č. 8., 1984, s. 50.

na Monze. „Startérova chyba, hromadná kolize, smrt Ronnie Petersona a těžké zranění Vittoria Brambilly, další havárie v novém zahřívacím kole, dohady o odvolání závodu, penalizace vítěze, protesty proti výsledkům a prokurátorova obžaloba – to byla kulisa, před níž se Mario Andretti stal novým mistrem světa.“<sup>169</sup> Nutno dodat, že informace o dění ve velké ceně jsou přesné.

Kromě závodníků a závodů se občas objevily články o ostatních lidech z prostředí formule 1, jako jsou šéfové týmů Frank Williams, Ken Tyrrell či Colin Chapman.<sup>170</sup> Při různých výročích přinášel časopis informace o bývalých závodnících, mezi nimiž bychom našli Juana Manuela Fangia či Louise Chirona.<sup>171</sup> Probírala se technika monopostů F1, například jaké vozy startovaly danou sezonu na velkých cenách F1.<sup>172</sup> Když vyšly v Československu paměti Enza Ferrariho – *Mé strašné radosti* – objevila se na ně v *Motoristické současnosti* recenze a upoutávka.<sup>173</sup> Stejně se informovalo o natáčení filmů s tematikou formule 1.

K *Motoristické současnosti* vycházely přílohy – ročenky *Grand Prix sport; Piloti F1; Auto, moto, sport* a v roce 1974 mimořádná příloha *Muži, motory, maratóny*. Jestliže se na titulní stranu *Motoristické současnosti* tu a tam dostala tematika formule 1, tak přílohy neměly téměř jinou titulní stranu, než právě s motivem F1, ať už se jednalo o monoposty či závodníky. Pro lepší představu uvedu, jak vypadala ročenka *Grand Prix sport* z roku 1972.

Na titulní straně byl vyobrazen Emerson Fittipaldi. Časopis obsahoval články typu *Vikingové*<sup>174</sup> popularizačně a stručně popisující kariéry Ronieho Petersona a Reine Wisella. Zajímavým tématem se zabýval článek *‘Lékaři‘ rychlých formulí*,<sup>175</sup> řešící platy a finanční odměny mechaniků. Financí se týkalo také pojednání *Tvrdí muži, zajičci a obchody*,<sup>176</sup> ilustrující schopnost závodníků prodat sama sebe tím, že se stávají tvářemi různých výrobků a společností a dělají jim reklamu. Závodníků se týkala velká část témat, řešil se také jejich život – *Psi*

---

<sup>169</sup> *Motor*, roč. 10, č. 11., 1978, s. 21.

<sup>170</sup> *Motor*, roč. 8, č. 7., 1976, s. 40–41., *Motoristická současnost*, roč. 4, č. 1., 1972, s. 5–6., *Motor*, roč. 11, č. 5., 1979, s. 38–39.

<sup>171</sup> *Motoristická současnost*, roč. 1, č. 2., 1969, s. 41–45.

<sup>172</sup> *Motoristická současnost*, roč. 3, č. 5., 1971, s. 17–26.

<sup>173</sup> *Motoristická současnost*, roč. 2, č. 5., 1970, s. 39–40.

<sup>174</sup> *Grand Prix sport*, roč. 1, č. 1., 1972, s. 4.

<sup>175</sup> Tamtéž, s. 10.

<sup>176</sup> Tamtéž, s. 55–56.

*život automobilových závodníků*<sup>177</sup> – jezdec toho za svůj život prožije mnohem více než ostatní lidé, ale žije v neustálém stresu, nebezpečí. Být jezdcem znamenalo podstupovat fyzickou i psychickou zátěž. Součástí vydání je i přeložený článek z *Motor revue* o Colinu Chapmanovi a Lotusu s názvem *Milionář a jeho Lotus*.<sup>178</sup>

Ročenka obsahovala spoustu dalších témat a informací jako kalendář závodů, a to nejen F1, ale i F2, rallye, Can-Am, GT a podobně, dále pravidla a chystané novinky, představení vozů, týmů a zákulisí pro sezonu 1972, řešila i tabákovou reklamu. Lehce skrytě se stále opakovalo téma smrti. Je pravda, že úmrtí ve formuli 1 nebylo ničím výjimečným, ale probíralo se i tehdy, když s motivem článku nemělo nic společného. Například *Muž, který hledal nejkrásnější hudbu světa...*<sup>179</sup> je o Phillu Hillovi, ale místo toho, aby se celou dobu mluvilo o jeho osobě nebo úspěších, část textu zabírá úmrtí Wolfganga von Tripse. Tento německý závodník zemřel při Velké ceně Itálie 1961, tedy 11 let před vydáním ročenky.

To samé platí o článku *Jezdím tak nerad*,<sup>180</sup> jež je o Jackie Stewartovi, ale část textu odkazuje na smrt Pedra Rodrigueze, jenž se zabil v roce 1971 v jednom automobilovém závodě v Německu. Stewart Rodrigueze podporoval, proto se ho na něj v časopise ptají. To článek *Stavte palivové nádrže jako bomby*,<sup>181</sup> je celý založený na úmrtí závodníků uhořením. Doslova se v něm píše „tento sport se začíná měnit v jatka“<sup>182</sup> a snaží se najít odpověď na otázku, jak tuto nebezpečnou součást motorsportu změnit.

Domnívám se, že časté odkazy na úmrtí ve formuli 1 jsou skrytým bojem proti královně motorsportu. Snaží se ukázat, o jak nebezpečný sport jde. To samé je vidět na dokumentárním filmu, jenž běžel v československých kinech okolo roku 1980 s názvem *Pole-position* a celý obsah tvořila jakási sestříhaná kompilace nejružnějších tragických nehod. Jak to působilo na diváka, přibližuje komentář Romana Klemma, jenž na zhlédnutí filmu vzpomíná ve své knize o historii formule 1: „Poprvé jsem tehdy měl i ten pocit, který mám v případě smrtelné nehody dodnes. Nesu jako příznivec a podpůrce tohoto sportu spoluvinu na osudu

---

<sup>177</sup> *Grand Prix sport*, roč. 1, č. 1., 1972, s. 74–76.

<sup>178</sup> Tamtéž, s. 84–91.

<sup>179</sup> Tamtéž, s. 11–15.

<sup>180</sup> Tamtéž, s. 25–26.

<sup>181</sup> Tamtéž, s. 23–24.

<sup>182</sup> Tamtéž, s. 23.

těch nešťastníků?<sup>183</sup> Jak je vidět, takové záběry by mohly odradit od sledování F1 některé z diváků.

Nyní ale zpět k časopisům. Ačkoliv *Motor* (*Motoristická současnost*) obsahoval řadu informací k F1, i v týdeníku *Svět motorů* šly najít různé zprávy s tematikou F1, ačkoliv ani zdaleka v množství jako v *Motoru*. Většinou se jednalo o reportáže z odjetých velkých cen, jež uváděly nadpisy jako *V Monze Ferrari a smrt*,<sup>184</sup> *Brazilský karneval*<sup>185</sup> či *Tragická Barcelona*.<sup>186</sup> Reportáž vždy stručně vylíčila dění daného závodu a přinesla jeho konečné výsledky a průběžný bodový stav šampionátu.

V ostatních článcích, kterých bylo poskrovnu, se většinou řešily aktuality. Například, že Chris Amon dostal výpověď od Ferrari<sup>187</sup> nebo zpráva o infarktu Juana Manuela Fangia,<sup>188</sup> jež se do *Světa motorů* dostala zhruba dva týdny poté, co Fangia infarkt postihl. Pokud se neřešily aktuality ani právě odjeté velké ceny, častým tématem byli závodníci, a to ať už všeobecné články typu *Jak staří jsou závodníci*,<sup>189</sup> tak i rozhovory, například s Fittipaldim, či popisy kariéry jednotlivých závodníků. Tu a tam se řešila závodní technika a tratě.

V první polovině sedmdesátých let byl jak v *Motoru*, tak *Světě motorů* velice populární Jackie Stewart. Nejspíše to souvisí s tím, že se snažil o zlepšení bezpečnosti formule 1, což se vzhledem k upozorňování na smrt a nebezpečí, dalo vyzdvihnout. V *Motoru* se o něm hovořilo jako o apoštolovi bezpečnosti,<sup>190</sup> a když v roce 1973 ukončil svou závodní kariéru, *Svět motorů* v následujícím roce přinesl sérii článků na pokračování o jeho kariéře a životě, celkem ve 12 číslech na dvojstraně, s řadou fotografií.<sup>191</sup> Tato série byla zakončena slovy „skončila kariéra muže, který vystoupil sedmadvacetkrát na nejvyšší stupínek vítězů F1, který přinutil pořadatele závodu k mnohým změnám a snažil se prosadit

---

<sup>183</sup> KLEMM, R., c. d., s. 38.

<sup>184</sup> *Svět motorů*, roč. 14, č. 38., 1970, s. 6.

<sup>185</sup> *Svět motorů*, roč. 17, č. 9., 1973, s. 13.

<sup>186</sup> *Svět motorů*, roč. 19, č. 19., 1975, s. 12–13.

<sup>187</sup> *Svět motorů*, roč. 14, č. 2., 1970, s. 6.

<sup>188</sup> *Svět motorů*, roč. 14, č. 22., 1970, s. 7.

<sup>189</sup> *Svět motorů*, roč. 14, č. 9., 1970, s. 6.

<sup>190</sup> *Motoristická současnost*, roč. 2, č. 3., 1970, s. 17–20.

<sup>191</sup> *Svět motorů*, roč. 18, č. 2., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 4., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 6., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 8., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 10., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 12., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 14., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 16., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 18., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 18, č. 20., 1974, s. 22–23., *Svět motorů*, roč. 22., č. 2, 1974, s. 22–23.

bezpečnostní opatření, která by zabránila tragédiím.<sup>192</sup> I po konci Stewartovy závodní kariéry se objevoval ve člancích obou časopisů.

Pokud se v neděli jela velká cena, v *Rudém právu* se v pondělí o ní často objevila zpráva, buď v podobě stručného textu či,<sup>193</sup> anebo pokud měl závod velmi divoký průběh, ve formě krátké reportáže. To je i příklad výše zmíněné Velké ceny Itálie 1978. Reportáž obsahovala vyličení závodu, konečné výsledky a průběžný stav šampionátu.<sup>194</sup> V důsledku havárie v italské GP zemřel Peterson, o čemž *Rudé právo* informovalo hned druhý den a uvedlo příčinu smrti.<sup>195</sup>

Ačkoliv se vždy jednalo celkem o stručné texty, obsahovaly nejdůležitější informace, jako třeba reportáž o Velké ceně Japonska 1989, při níž došlo ke kolizi mezi Ayrtonem Sennou a Alainem Prostem bojujícími o mistrovský titul. Senna se po diskvalifikaci odvolal, o čemž informovalo *Rudé právo*: „Velká cena Japonska bude mít ještě dohru, neboť diskvalifikovaný Brazilec Senna se proti výroku rozhodčích odvolal. Vše by měla vyřešit zvláštní komise FIA 26.–27. října v Paříži.“<sup>196</sup> Informace, že zvláštní komise FIA odložila své rozhodnutí,<sup>197</sup> se taktéž v *Rudém právu* objevila, stejně jako konečný výsledek jejího jednání.<sup>198</sup>

O trochu detailnější popis obsahovala reportáž o první Velké ceně Maďarska v roce 1986. Opět se ale jednalo o vyličení závodu, konkrétně, kdo v průběhu GP promluvil do bojů o první místo. Dále reportáž obsahovala výsledky závodu, průběžné hodnocení v Poháru konstruktérů i Mistrovství světa jezdců. V neposlední řadě reportáž informovala o tom, že pohár vítězi předával předseda vlády Maďarské lidové republiky György Lázár, což byla výjimka, protože se většinou jméno toho, kdo předával pohár vítězi, neuvádělo.<sup>199</sup>

Kromě motoristických časopisů mohli příznivci formule 1 sledovat televizní přenosy z velkých cen. Prvním takto vysílaným závodem v Československu byla Velká cena SRN 1973.<sup>200</sup> Přenosy komentoval Lubomír Pecháček. Z počátku frekvence odvysílaných závodů nebyla vysoká, ale postupem

---

<sup>192</sup> *Svět motorů*, roč. 18, č. 22., 1974, s. 23.

<sup>193</sup> K příkladu rychlých zpráv srv. *Rudé právo*, 6. 10. 1980, s. 7., *Rudé právo*, 6. 7. 1970, s. 5., *Rudé právo*, 15. 5. 1972, s. 7.

<sup>194</sup> *Rudé právo*, 11. 9. 1978, s. 7.

<sup>195</sup> *Rudé právo*, 12. 9. 1978, s. 8.

<sup>196</sup> *Rudé právo*, 23. 10. 1989, s. 8.

<sup>197</sup> *Rudé právo*, 30. 10. 1989, s. 8.

<sup>198</sup> *Rudé právo*, 1. 11. 1989, s. 8.

<sup>199</sup> *Rudé právo*, 11. 8. 1986, s. 7.

<sup>200</sup> ČÍŽEK, Z., c. d., s. 112.

času se jejich počet zvětšoval. Případně někdy v noci běžel v televizi záznam dané GP.

O popularitě F1 a jejích závodníků v Československu vypovídá další fakt. Jedna šestina dopisů, jež přicházela Laudovi od jeho příznivců, měla své odesílatele právě v Československu.<sup>201</sup> Také Clay Regazzoni tvrdil, že tu má mnohem více fanoušků než ve svém rodném Švýcarsku.<sup>202</sup> Ale zpět k dopisu Laudovi, jenž v roce 1972 v Československu závodil. V dopise od fanouška Zdeňka Bezedeka<sup>203</sup> lze vyčíst, jak rychle se šířily informace o novinkách z dění F1, když píše „ale vaše havárie na Nürburgringu, to bylo velmi nemilé překvapení. Zpočátku jsme u nás dostali zprávy, že jste v pořádku. Až po týdně jsem se dozvěděl, že jste utrpěl velmi těžké zranění.“<sup>204</sup> Týdenní prodleva by odpovídala vydání *Světa motorů*, v němž se informace o nehodě a závažnosti zranění rakouského závodníka objevila. Přesto se domnívám, že informovanost o F1 v Československu byla na dobré úrovni.

---

<sup>201</sup> LAUDA, Niki, *Mé roky s Ferrari*, Praha 1983, s. 119.

<sup>202</sup> Tamtéž, s. 178.

<sup>203</sup> Viz příloha.

<sup>204</sup> LAUDA, Niki, c. d., s. 119.

## Třetí kapitola

### ZÁVODNÍK FORMULE 1

#### 3.1 JAK SE STÁT ZÁVODNÍKEM F1

Vstup do formule 1 není snadná záležitost. Existuje několik faktorů, jež ovlivňují šance závodníků stát se pilotem v královně motorsportu. Navíc je důležité si uvědomit, že jedna věc je dostat se do F1 a druhá, řekla bych ta důležitější, udržet se v ní. Nejsnadnější, v nadneseném slova smyslu, a nejběžnější cesta vede přes účast v nižších sériích. Částečně chybným předpokladem je nutnost talentu, protože mnoho talentovaných mladíků nedostalo šanci se prosadit, jelikož se jim nedostávalo jednoho velice důležitého elementu – financí. Bez nich se dá těžko účastnit juniorských sérií. Naopak někteří méně nadaní jezdci se do F1 dostali, když si své místo koupili.

Příkladem ohledně talentu a peněz může být Ayrton Senna, jenž se chtěl z juniorských sérií dostat do formule 1 díky svému talentu a bez potřeby peněz od sponzorů. Nakonec musel zklamaně uznat, že to není možné a málem se vzdal své kariéry automobilového závodníka.<sup>205</sup> Vše si ale rozmyslel a svět formulí, tak nepřišel o svého velikána, kterým se měl stát.

Mike Thackwell<sup>206</sup> patří do zástupu závodníků, kteří se dostali do F1 přes nižší série – Formule Ford, F3, F2, F3000 – a vyzkoušel i závody sportovních vozů. Závodění měl v genech, jeho otec byl plochodrážník a účastnil se i podniků F2. Z rodného Nového Zélandu se přesunul do Velké Británie, aby se zde mohl účastnit místních závodů.<sup>207</sup> Právě do Velké Británie se stěhovala velká část mužů toužících stát se závodníkem. Domnívám se, že je to způsobeno místní tradicí takzvaných britských garážistů,<sup>208</sup> od nichž se daly koupit závodní vozy, a celkově tradicí motorsportu. Vždyť se zde jela první *Grand Prix* Světového šampionátu formule 1 a motorismus tu měl velkou oblibu.

Přes značné úspěchy v juniorských sériích v F1 nezazářil. Dle jeho názoru za to může jeho zaskakování za zraněné závodníky, kdy neměl čas se s vozem sžít, což se projevilo na jeho špatných výsledcích, které zastínily četná vítězství

---

<sup>205</sup> HENRY, Alan, *Ayrton Senna*, Praha 1994, s. 21–22.

<sup>206</sup> Michael Thackwell (Nový Zéland, \*1961).

<sup>207</sup> KLEMM, R., c. d., s. 91.

<sup>208</sup> Britští garážisté je označení pro malé britské týmy.

z F2, F3. Když se k tomu připočte absence sponzora, neměl šanci se i přes svůj talent prosadit.<sup>209</sup>

Trochu jinou cestu zvolil Gilles Villeneuve, jenž to vzal oklikou přes sněžné skútry, na nichž závodil od svých třinácti let. K automobilům měl také vřelý vztah. Stihl jich několik zničit, výčet pokut za nedodržení povinné rychlosti byl hodně dlouhý. Jako divák se jednou dostal na závod třídy TransAm a o svém zážitku později řekl: „Zdálo se mi to sice nedosažitelně drahé, ale když jsem ty maniačky pozoroval, tak jsem poznal, že to jsou z devadesáti procent srabi. Moc brzy brzdili a do zatáček taky najížděli špatně. Bylo mi jasné, že je lehké takhle mluvit jako divák, ale byl jsem přesvědčen, že to umím lépe.“<sup>210</sup>

Na sněžných skútrech se mu dařilo, za titul kanadského mistra získal prémii 13 tisíc dolarů a koupil si vůz formule Ford, s nímž absolvoval celou sezonu 1973 v kanadské formuli Ford, a hned ve svém prvním ročníku se stal jejím mistrem.<sup>211</sup> Aby mohl postoupit „do nejvyšší kanadské automobilové třídy formule Atlantic,“<sup>212</sup> prodal dům, jenž sdílel se svou manželkou. Výhodný byl jeho vztah s výrobcem skútrů Skiroule. Oni mu zaplatili sezonu 1975 ve formuli Atlantic, což činilo 30 tisíc dolarů, a on za ně na oplátku závodil se skútry. Následující sezonu se stal mistrem americké i kanadské formule Atlantic. Na závodě v Trois-Riviers se seznámil s Jamesem Huntem, který když se vrátil zpět do Evropy, pověděl o talentovaném Kanadánovi Teddymu Mayerovi, šéfu stáje McLaren, čímž mu otevřel cestu do F1. Gilles Villeneuve totiž následně podepsal smlouvu s McLarenem, za nějž měl odjet čtyři až pět závodů.<sup>213</sup>

Jeho osud se lišil od osudu Thackwella tím, že už od začátku chtěl získat šanci v týmu ze špičky startovního pole a ne jen zaskakovat na chvostu závodního pole. K tomu řekl: „Raději pojedu jen pár závodů za špičkový tým, než celou sezónu za špatný. F1 je to, co chci dělat, ale pořádně.“<sup>214</sup> Ačkoliv za McLaren odjel nakonec jen jeden závod na okruhu Silverstone ve Velké ceně Velké Británie,<sup>215</sup> i když dostal zapláceno za všech pět, podařilo se mu udělat dojem, na rozdíl právě od Thackwella. Mimo jiné díky přesvědčování Chrise Amona a

---

<sup>209</sup> KLEMM, R., c. d., s. 98–100.

<sup>210</sup> Tamtéž, s. 142.

<sup>211</sup> Tamtéž, s. 143.

<sup>212</sup> Tamtéž, s. 143.

<sup>213</sup> Tamtéž, s. 143–145.

<sup>214</sup> Tamtéž, s. 144.

<sup>215</sup> *1977 British Grand Prix*, dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/1977/434/> [cit. 7. 3. 2015].

Waltera Wolfa posadilo Ferrari Villeneuvea do svého třetího vozu. Ačkoliv se mu závodně nedařilo, jeho vůz se do garáže často dostával s nadsázkou v podobě šrotu a ve Velké ceně Japonska<sup>216</sup> zabil dva diváky, kteří ovšem stáli v zakázané zóně, tak na konci sezóny tým neopustil a místo něj byl odejit Carlos Reutemann.<sup>217</sup> Důvod, proč Villeneuve zůstal, spočívá nejspíše v jeho oblibě u Enza Ferrariho. Zamlouval se mu jeho agresivní závodní styl. Například zatáčky projížděl smykem, což měl dobře natrénováno ze sněžných skútrů. Kdo by to byl řekl, jak se mu to bude hodit.

Co fanoušek, to různý názor, ale všeobecně chtějí diváci vidět skvělou show a k ní patří draví závodníci. I když se ho zpočátku kanadská a italská média snažila dostat pryč z Ferrari, nakonec změnila názor. Villeneuve byl závodník s velkým egem a osobnost. Tím se lišil od srdečného Thackwella, a právě na to fanoušci slyší nejvíce a hlavně to se hodí ke stáji, jako je Ferrari. „Pro některé lidi to byl prostě hazardér se životem, který nakonec dopadl tak, jak se dalo předpokládat. Pro jiné se stal synonymem skutečného naplnění podstaty závodění, dal do něj vždy celé srdce, nikdy neslevil ani pověstnou špetku ze svého nasazení,“<sup>218</sup> a to přitahuje davy.

Mluvila jsem o důležitosti dostatku financí a sponzorů, kteří týmům zaplatí angažování jezdce, když už ne na celou, tak alespoň část sezony v F1. Být platícím jezdec, nebylo nic ojedinělého. Tyto závodníky zaměstnávaly spíše týmy ze středu a hlavně chvostu závodního pole a tento druh příjmu jim pomáhal financovat chod stáje. Jak již bylo řečeno výše, talent nestačil. Tím ale nechci tvrdit, že svá místa si kupovali pouze méně nadaní. Pokud neměl závodník štěstí a nepocházel z bohatých poměrů či ho tým neangažoval na základě skvělých výsledků z nižších sérií, bylo jasné, že si bude muset vzít úvěr nebo sehnat sponzora a doufat v úspěchy, aby mohl splatit své dluhy a přestat být platícím jezdcem.

Jestli je někdo známý tím, že si koupil své místo ve formuli 1, je to Niki Lauda. Když se rozhodl stát se závodním jezdcem, nesetkalo se to u jeho rodiny s pochopením, a tím pádem nemohl počítat s finanční podporou, ačkoliv byla jeho rodina dobře finančně zabezpečena. Začal závoděním do vrchu – pořídil si Mini Cooper S za 40 tisíc šilinků, který chtěl splatit z odměn ze svých úspěchů. Místo

---

<sup>216</sup> *1977 Japanese Grand Prix*, dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/1977/441/> [cit. 7. 3. 2015].

<sup>217</sup> KLEMM, R., c. d., s. 146–147.

<sup>218</sup> PAVELKA, R., *Historie...*, s. 35.

toho ale jeho dluh narostl, když Mini Cooper vyměnil za Porsche. Zkusil i formuli V,<sup>219</sup> „ale brzy zjistil, že závody sportovních vozů nevedou k formuli 1, že jsou slepou uličkou s vlastními zákony,“<sup>220</sup> tudíž se rozhodl pro F3.

Ve formuli 3 se mu vůbec nedařilo, technické defekty střídaly nehody. Laudu to nezastavilo a bez úspěchů se rozhodl pro postup do formule 2. Dluhy narůstaly, ale přesto se mu podařilo získat další úvěr od banky. Pro představu, rok v F2 v týmu March na pozici jezdce číslo dva ho měl stát půl milionu šilinků, a když mu March nabídl pro sezonu 1972 možnost střídání závodění v F2 a F1, řekl si za to dva miliony šilinků. Lauda opět zažádal o úvěr, ale tentokrát se do toho vložil jeho dědeček, který si promluvil s prezidentem banky, a zdálo se, že již žádnou půjčku nedostane. Nakonec mu úvěr poskytla *Raiffeisenkasse*. Ve formuli 1 nevybojoval Lauda ani jeden bod kvůli špatnému vozu a bylo mu sděleno, že příští rok už pro něj v F1 není místo a bude moci být jen testovacím jezdce.<sup>221</sup>

Lauda se ocitl v nezáviděníhodné situaci. Měl dluh dva miliony šilinků a neměl ho, jak uhradit. Později o svých problémech řekl: „Spočítal jsem si, jak dlouho bych musel splácet, kdybych někde seděl u psacího stolu. S úroky a při vlastní spotřebě na úrovni existenčního minima to vycházelo na dobu mezi čtyřiceti až sedmdesáti lety – podle stupně optimismu.“<sup>222</sup> Každý jiný by nejspíš svůj sen o vstupu do formule 1 vzdal, ne však Lauda. Kontaktoval Louise Stanleye z BRM a podepsal s ním smlouvu. Tvrdil mu, že má sponzora a domluvili se na splátkách. Ty Lauda zaplatil vždy, když mu zaplatilo BRM. Navíc měl příjmy ze závodů cestovních vozů. Díky jeho výsledkům se nakonec Stanley rozhodl, že z Laudy již nebude platící jezdec a to Laudu potěšilo, neboť se blížila třetí splátka, na niž neměl peníze.<sup>223</sup> Laudův příklad přesně vystihuje důležitost finančního zabezpečení a nutnost mít sponzora. On si svůj sen splnil, stal se trojnásobným mistrem světa, své dluhy dokázal splatit. Takového konce dosáhl jen málokdo. Ti, kdo se chtěli dostat do F1, museli mnohdy obětovat mnoho. Velká část hvězd začínala obtížně – musela se uskromnit, všechny peníze vložit do projektu s nejistým koncem a doufat, že to vyjde. Cestovali sami po Evropě,

---

<sup>219</sup> LAUDA, N., c. d., s. 150–152.

<sup>220</sup> Tamtéž, s. 154.

<sup>221</sup> Tamtéž, s. 156–161.

<sup>222</sup> Tamtéž, s. 161.

<sup>223</sup> Tamtéž, s. 162.

někteří se sami starali o svůj vůz, který často zničili, ještě než ho vůbec stihli celý splatit.

Další způsob, jak v sobě objevit lásku k formulím, závodění či přiblížit se závodním vozům, byl přes práci v autodílně jako automechanik. To je příklad Jacquese Laffiteho. René Arnoux zase už jako malý chlapec věděl, že se chce stát závodníkem. Po návratu z vojny se ale rozhodl stát mechanikem u závodního týmu, protože byl dle svého názoru již starý na to, aby sám mohl začít závodit. Nakonec přeci jen usedl do monopostů a přes nižší série se dostal do F1.<sup>224</sup>

Jo Gartner nepracoval jako automechanik, ale konstruktér. Stavěl kvalitní vozy pro formuli V. Od toho stačilo k závodění ujit jen krok, nejdřív chtěl ovšem vystudovat. Později řekl: „Mé technické diplomy mi byly důležitější, teprve potom jsem se chtěl pustit do sportu.“<sup>225</sup> Do F1 se dostal klasickou cestou přes nižší série. Měl štěstí, protože sehnal sponzora. Podporovala ho firma Jim Beam, ale přesto musel některé sportovní podniky vynechat kvůli nedostatku peněz. Později ho sponzorovala rakouská firma EMCO.<sup>226</sup>

Do královny motorsportu se dalo také dostat přes závodnické školy. Například Alain Prost ji absolvoval na okruhu Paul Ricard v jižní Francii, „stal se nejlepším absolventem školy a získal titul Pilot Elf 1976, což garantovalo i místo v továrním týmu formule Renault.“<sup>227</sup> To byla velká odměna a mladému aspirujícímu závodníkovi hodně pomohla. Francoise Cevert se zase zúčastnil závodnických kurzů v Magni-Cours – Volant Shell. Jelikož vyhrál závod, kde startovalo sedm nejlepších z každého kurzu, získal od firmy Shell monopost formule 3.<sup>228</sup>

Krátce se chci ještě zmínit o Gunnaru Nilssonovi. Ten měl výhodu bohaté rodiny, jeho matka mu vždy, když potřeboval, finančně vypomohla,<sup>229</sup> navíc ho celou kariéru sponzoroval Rolf Nilsson<sup>230</sup> a s penězi tudíž problém neměl. Se závoděním začal až ve 24 letech, ale stačily mu pouhé tři roky, aby dostal šanci testovat monopost F1 a následující rok již získal smlouvu na celou sezonu u týmu

---

<sup>224</sup> KOVÁŘÍK, M., Svět..., s. 32–46.

<sup>225</sup> KLEMM, R., c. d., s. 69.

<sup>226</sup> Tamtéž, s. 68–71.

<sup>227</sup> KOVÁŘÍK, Miloš, *Nejrychlejší rakve světa*, Praha 1993, s. 124.

<sup>228</sup> Tamtéž, s. 15–17.

<sup>229</sup> PAVELKA, R., *Historie...*, s. 69.

<sup>230</sup> Jde pouze o shodu jmen. Rolf Nilsson vlastnil firmu Väst kust-Stuggan, která vyráběla „přehotované“ domy. Sponzoroval mladé Švédy.

Lotus.<sup>231</sup> Nilsson nebyl jediný Švéd, který v sedmdesátých letech závodil v F1. Jeho krajan Ronnie Peterson v roce 1976, kdy jel Nilsson svou první sezonu, závodil již šestým rokem. Ačkoliv Švédsko nepatří mezi tradiční země, kde se rodí šampioni formule 1, mělo hned dva zástupce v královské třídě. Dle mého názoru je to velice zajímavá skutečnost, protože když vezmu v potaz, jak je těžké se do formule dostat, navíc právě z ne zrovna typické země jako je Švédsko, musí být obtížné sehnat sponzory, i když Nilsson měl štěstí, že ho získal. Na druhou stranu to mohlo být způsobeno úspěchy Petersona a snahou protlačit do formule další krajany, zvláště poté co byla do kalendáře závodů F1 v roce 1973 zařazena Velká cena Švédska.

Většina závodníků se ale do F1 dostala přes juniorské série a následně musela přinést do F1 určitý finanční vklad. Horší bylo, pokud aspirující jezdec prošel nižšími sériemi rychleji či je úplně přeskočil a hned nasedl do monopostu formule 1. Juniorské série mají svůj vliv, závodníci by se v nich měli hodně naučit, aby až pak přijdou do F1, nezpůsobovali nehody svou nezkušeností, nerozvážností a zbrklostí.

### 3.2 ZÁVODNÍKŮV STRACH ZE SMRTI A JEHO PŘEKONÁVÁNÍ

Automobilové závody vždy patřily k nejnebezpečnějším sportům ze všech. Smrt a vážné havárie, které končily často i trvalými následky, byly ve formuli 1 na denním pořádku. A přesto závodníci znovu a znovu usedali do svých vozů vstříc možné smrti a dál sváděli nelítostné souboje kolo na kolo, i v rychlostech nad 300 kilometrů za hodinu. Nejlépe to vystihuje úryvek, ze článku francouzského časopisu *Sport auto* otištěném dva týdny po tragickém úmrtí Jochena Rindta: „Rindt nebyl ještě ani půl hodiny mrtev, když Jackie Stewart usedl za volant svého marchu a zajel nejlepší tréninkový čas. Pár minut předtím oplakával ještě smrt svého přítele a souseda. Jak zapomenutá se zdála tragédie již druhý den, kdy dvacet jezdců svedlo nelítostnou bitvu o Velkou cenu Itálie.“<sup>232</sup>

Domnívám se, že určitý strach po závažnější nehodě, ať své nebo svého soupeře, musel cítit každý závodník, při nejmenším s ním musela otrást, ale záleželo na tom, zda si ho připouštěl, jak ho vnímal a dokázal s ním bojovat.

---

<sup>231</sup> KLEMM, R., c. d., s. 154.

<sup>232</sup> KOVÁŘÍK, M., Svět..., s. 9.

Pokud strach závodníka ovládnul, znamenalo to jeho konec, protože ho to zpomalilo, naopak jestliže ho dokázal ovládnout a potlačit, mohl jet až na hraně limitu nebo i za ní. Každý závodník si dobře uvědomoval, jak nebezpečného podniku se zúčastní, někteří s tím bojovali pomocí myšlenky, že tohle se jim stát nemůže. Dobrým příkladem je Keke Rosberg. Když v roce 1982 zahynuli Gilles Villeneuve a Riccardo Palleti, podotknul: „Nepřipouštěl jsem si ty události. Nemohl jsem si dovolit, aby tyto tragédie narušily můj vnitřní svět a zničily mé ambice.“<sup>233</sup> Pak je tu myšlenka některých lidí o osudu, díky které mimo jiné vznikla *Grand Prix Drivers Asociation*,<sup>234</sup> jež bojovala proti této ideji pomocí kladení různých požadavků na Mezinárodní automobilovou federaci například v otázce bezpečnosti. Z počátku ale její úspěchy nebyly nijak slavné a načas se rozpadla.<sup>235</sup>

Nehody mají na psychiku závodníka překvapivě veliký vliv v pozitivním slova smyslu. „Stává se, že závodníková nehoda zvýší jeho pocit neporazitelnosti.“<sup>236</sup> Vysvětlení, proč to tak je, není složité. Snadno si totiž jezdec pomyslí, že když zvládl přežít tohle, už ho nic nezastaví, nic se mu nemůže stát. Navíc, jestliže havaroval kvůli jezdecké chybě, vezme si z toho ponaučení a bude ještě silnější.

Jedna z nejznámějších nehod ve formuli 1 je nehoda Nikiho Laudy z GP Německa 1976 na Nürburgringu, které se později budu věnovat důkladněji. Trvalo pouhý měsíc a dvanáct dní, než se opět vrátil na závodní okruhy. Kladu si otázku, to necítil vůbec žádný strach? Odpověď mi na ni poskytl sám Lauda, jenž o svém prvním ostrém startu řekl: „Když jsem v Monze vlezl do kokpitu, zmocnil se mně takový strach, že všechny mé teorie o tom, jak dokáži sám sebe motivovat, byly rázem ty tam.“<sup>237</sup> Strach tedy cítil, ale přesto to zvládl, když přišel na to, že by měl začít pomaleji. Nakonec obsadil v Monze čtvrté místo a v šampionátu skončil druhý o jediný bod za Jamesem Hunttem, když vzdal účast na deštivé Velké ceně Japonska. „Nemohl jsem. Řekl jsem si, že život je cennější než titul,“<sup>238</sup> odpověděl, proč tak učinil. GP Japonska Lauda vzdal, ale závodění ne a dokázal získat ještě dva tituly mistra světa.

---

<sup>233</sup> LAMBERT, Philippe, *Piloti formule 1. Zkouška mužů*, Bratislava 1994, s. 28.

<sup>234</sup> Sdružení závodníků velké ceny, zkratka GPDA.

<sup>235</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 25-26.

<sup>236</sup> Tamtéž, s. 35.

<sup>237</sup> DODGINS, Tony, *Jak uniknout následkům hororové havárie*, F1racing, červenec 2010, s. 58.

<sup>238</sup> Tamtéž, s. 59.

S rostoucí bezpečností a míře účinnosti ochranných prvků se pocit nebezpečí vytrácí a tím se zlepšuje vyrovnávání se s havárií, což je vidět na následujícím příkladě. V roce 1990 ve Velké ceně Itálie Derek Warwick převrátil svůj Lotus v rychlosti 250 kilometrů za hodinu. Jeho reakci po opuštění vozu popsal profesor Sid Watkins<sup>239</sup> a je všeříkající: „Nejenže byl Derek nezraněn, ale nijak ho to nevyvedlo z míry. V okamžiku, kdy jsem se dostal na místo, už sprintoval zpátky do boxů, aby nasedl do náhradního vozu. Jeho pulz i krevní tlak byly normální. Kůži měl naprosto suchou, nechvěl se a my jsme rychle zjistili, že je v lepším stavu než my sami.“<sup>240</sup>

Další věc, kterou závodník potřebuje, je motivace. Kdo závodí bez ní, nemůže dosáhnout velkých úspěchů. Jim Clark se k motivaci vyjádřil následovně: „Je to jako velká láska. Uvědomuju si, že se vždycky vrhám do nebezpečství, ale když jsem je už jednou ochutnal, nemohu bez něj žít. Proto dokud budu závodit, nikdy se neožením. Nechtěl bych, aby po mně zůstala truchlící rodina... Všichni závodníci nastupují na start proto, aby získali popularitu, slávu, peníze. Momentálně nepotřebuji ani jedno, ani druhé, ani třetí. Mým cílem je vyzkoušet spolehlivost nového stroje, i když nezapomínám, že tím kladu svíčky na vlastní náhrobek. Jenže to, co je pro nás riziko, bude zítra pro obyčejného smrtelníka běžnou věcí.“<sup>241</sup>

Ať už se pilot postaví na start kvůli popularitě, slávě, penězům či čemukoliv dalšímu, stále ví, že konce tréninku nebo závodu se nemusí dožít. Na rozdíl od Clarka o tom téměř nikdo nechtěl veřejně mluvit. Najdou se i výjimky, například Gilles Villeneuve se nerozpakoval mluvit o své možné smrti na dráze. Jak ironicky poté vyzněl jeho rozhovor o rakvi se svými ostatky, kterou předávají jeho matce, když následující den havaroval a smrtelně se zranil v belgickém Zolderu.<sup>242</sup> Jackie Stewart či Niki Lauda mluvili zase o rizicích ve snaze, aby se zvýšila bezpečnost.

Ačkoliv se smrtí bojovalo, zůstávala nedílnou součástí běhu formule 1. Enzo Ferrari říkával, že „každého závodníka, který stojí na startu, už dopředu

---

<sup>239</sup> Více k profesoru Sidu Watkinsovi srv. ROBERTS, James, *Sid Watkins*, F1racing, říjen 2010, s. 50-53.

<sup>240</sup> Tamtéž, s. 53.

<sup>241</sup> KOVÁŘÍK, M., *Svět...*, s. 10.

<sup>242</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 44.

bereme jako možnou ztrátu.<sup>243</sup> Věděl, o čem mluví, během jednoho měsíce, mu zemřeli tři jezdci. Zajímavé je, co si mysleli starší závodníci. Louis Chiron řekl: „Mladí už neumějí umírat.“<sup>244</sup> Chiron si zřejmě neuvědomoval, jak vývoj pokročil vpřed. Po okruzích jezdili profesionální jezdci, kteří chtěli mít vše pod kontrolou, čímž by snížili možnost tragické nehody. Tím ovšem nechci říct, že by závodníci z meziválečného období nechtěli snížit možnost tragické nehody. Všeobecně je podivuhodné, jak se „přibližně do konce šedesátých let riskování života běžně akceptovalo.“<sup>245</sup> Určitou roli může hrát již výše zmíněná profesionalizace, jež vypukla ke konci šedesátých let, kdy závodníci začali více dbát na svou fyzickou kondici a podobně.

Často se mluví o závodnické vášni, která může vést k nenapravitelné chybě. Proto „na jedné straně je vášeň, na druhé rozum.“<sup>246</sup> Oboje dvoje závodníka ovlivní, vášnivý závodník jezdí nebezpečněji a snadněji překoná možné trauma, pokud ho to nezlomí, než ten, který upřednostňuje rozum. Ale oba typy závodníků mají rády všechny věci pod kontrolou, proto je může rozhodit selhání techniky či chyba mechanika, protože to nedokáží ovlivnit. Je to velký faktor, jež na ně působí a má vliv na strach ze smrti. Z jakého důvodu ukážu na několika příkladech, a aby to bylo viditelné, jako vzory si vyberu velké hvězdy F1, čímž dokážu, že neplatila domněnka o smrti vyhýbající se zkušeným a talentovaným.

Americký závodník Dan Gruber řekl o Bruci McLarenovi, Jimu Clarkovi a Jochenu Rindtovi, že „byl přesvědčen, že tito tři mužové a přátelé dosáhli takového stupně mistrovství, které jim vlastně dovoluje nepodstoupit ani nejmenší riziko... Že by se sotva mohli dopustit rozhodující chyby. V tom jsem měl pravdu, žel život je krutý. V příštím roce se zabil Jim Clark při havárii zaviněné prasklou pneumatikou. V červnu 1970 přišel o život Bruce McLaren při zkušební jízdě, když se uvolnila část podvozku. A v září to ‚chytlo‘ Jochena Rindta. Příčina – mechanický defekt.“<sup>247</sup>

A poslední příklad je výrok Laudy, jenž ještě před svou nehodou na Nürburgringu jednou řekl: „Člověk to prostě musí přijmout, a pokud se někdo zabije, řeknete si, že prostě udělal chybu. Když se ale dostanete mezi jezdce

---

<sup>243</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 44.

<sup>244</sup> Tamtéž, s. 42.

<sup>245</sup> Tamtéž, s. 42.

<sup>246</sup> Tamtéž, s. 21.

<sup>247</sup> KOVÁŘÍK, M., Svět..., s. 13.

světové extratřídy a takové věci se dějí dál, není možné si to dále namlouvat.“<sup>248</sup> Lauda byl známý svou mluvou o rizicích, vysoké nechtěl podstupovat.

Jsou tu ještě dvě záležitosti, které dle mého mínění mají vliv na závodníkův strach, vyrovnávání se s ním a ochotu podstupovat riziko. Tou první je myšlenka, že „boj závodníka na dráze je zároveň bojem se sebou samým.“<sup>249</sup> Jezdec se nejdřív musí vypořádat sám se sebou. Kolikrát se říká, že je to takzvaně jen v jeho hlavě. Samozřejmě ještě větší problém nastává, když se kromě psychického bloku po vážné havárii objeví i následky fyzického rázu. Svě by o tom mohl vyprávět Nelson Piquet. Během tréninku na *Grand Prix* San Marina v roce 1987 havaroval v rychlosti 280 kilometrů za hodinu a kvůli tomu „potřeboval několik měsíců, aby se zbavil duševních následků... Důkazem toho byla chronická nespavost, kterou trpěl.“<sup>250</sup>

Druhou záležitostí je přehnaná sebedůvěra.<sup>251</sup> Bez ní by se asi málokterý pilot dostal mezi samotnou špičku, ale pokud si někdo věří příliš, může se snadno stát, že získá pocit neporazitelnosti a snad i nesmrtelnosti. Tím je ochoten podstoupit mnohem větší riziko, které pak může snadno skončit tragédií. Na druhou stranu bez přehnané sebedůvěry ani nelze usednout do rychlých monopostů formule 1.

Další tři specifické faktory ovlivňující chování jezdců na závodní trati, jsou pověřčivost, nervozita a stres. „Mistři formule 1 stavějí proti Damoklovu meči, který visí nad jejich životem raději pověřčivost,“<sup>252</sup> s čímž souvisí skutečnost, že „před každým startem velké ceny se jezdec oddává rituálu, který nikdy neporuší.“<sup>253</sup> Tyto rituály mají několik podob. Někteří jezdci rozmlouvají na startovním roštu s techniky či novináři, jiní se naopak raději v tichosti koncentrují. Velkou část uklidňuje přítomnost manželky či příbuzných a přátel. Oblíbené jsou i talismany nebo například, když si závodník vsugeruje, že určitá část jeho výstroje mu přináší štěstí (šťastné rukavice a podobně). Jak moc jsou jezdci v tomto ohledu citliví, vystihuje příhoda, jež se stala při úmrtí Gillese Villeneuvea. V rámci piety měla být druhý den před startem závodu držena

---

<sup>248</sup> DODGINS, Tony, *Jak uniknout následkům hororové havárie*, F1racing, červenec 2010, s. 58.

<sup>249</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 103.

<sup>250</sup> Tamtéž, s. 100.

<sup>251</sup> Tamtéž, s. 135.

<sup>252</sup> Tamtéž, s. 81.

<sup>253</sup> Tamtéž, s. 77.

minuta ticha. Nakonec kvůli obavám o narušení rituálů a soustředění závodníků se tak nestalo.<sup>254</sup>

Jak velký vliv může mít nervozita, lze ukázat na případě Jackieho Stewarta, který nemohl nastoupit do Velké ceny Belgie 1972 kvůli léčbě žaludečního vředu, jež způsobila právě intenzivní a opakovaná nervozita.<sup>255</sup> Stejný vliv má poté i stres, který jezdci zažívají například při soubojích na trati či při enormní zátěži, když stojí vyrovnání na startovním roštu a čekají na start závodu, kdy se jim zvyšuje tepová frekvence.<sup>256</sup>

Toto všechno je tím, co zvyšuje popularitu formule a přitahuje nové diváky. Ačkoliv to nezní příliš dobře, diváci chtějí vidět havárie a láká je i smrt. Chtějí sledovat závodníky, kteří umí potlačit svůj strach a vybičovat se k heroickým výkonům, být svědky soubojů kola na kolo. S nadsázkou řečeno, chtějí vidět, zda ti nejlepší muži dokážou zkrotit své rychlé vozy a stát se hrdiny a v tomto smyslu doopravdy nesmrtelnými. Znat vítěze souboje mezi strojem a jezdce. To je přitáhne postavit se kolem závodních tratí a stát se živou součástí velkolepých představení.

### 3.3 FYZICKÁ KONDICE A ZÁJEM O TĚLO ZÁVODNÍKA

Jak se formule 1 proměňovala, vozy bylo těžší řídit, rostla potřeba profesionalizace. V sedmdesátých letech závodníci přišli na to, že čím budou mít lepší fyzickou kondici, tím mohou být rychlejší. V osmdesátých letech se „fyzička“ dostala ke slovu ještě více díky těžkopádným vozům poháněným turbem a přísavnému efektu. V devadesátých letech po zavedení elektronických pomocníků jako například posilovače řízení, zůstala výborná fyzická kondice důležitá, když „místo síly byla zapotřebí výdrž a odolnost.“<sup>257</sup>

Právě monopost se správně provedeným přísavným efektem, se kterým přišel v roce 1977 Colin Chapman,<sup>258</sup> zapříčinil zvýšení přetížení, které působí na závodníka, jež mohlo dosáhnout hodnoty, až 4 G.<sup>259</sup> Závodníkovo svalstvo bylo

---

<sup>254</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 76–86.

<sup>255</sup> Tamtéž, s. 73.

<sup>256</sup> Čemuž se mimo jiné budu věnovat v následující podkapitole.

<sup>257</sup> FERRARO, Andrew, *Jak se měnila role jezdce F1*, F1racing, duben 2010, s. 61-62.

<sup>258</sup> Jednalo se o vůz Lotus – Ford Typ 78. Předtím se o přísavný efekt neúspěšně pokusil například tým BRM. Ostatní týmy začaly Lotus následovat až od sezony 1979.

<sup>259</sup> Tedy čtyřikrát větší gravitační přetížení než je obvyklé.

díky bočním tlakům při neustálém zrychlování a zpomalování, mnohem více zatěžováno. „Stálé brzdění, zatačka za zatačkou, a hmotnost hlavy se během několika málo sekund znásobuje úměrně se stoupajícím G. Pak už neváží jenom 6,5 kg, ale 20 až 25 kg!“<sup>260</sup> S tím souvisí potřeba inovace závodních přileb. Přilby musely zůstat co nejvíce pevné a těžko poškoditelné, ale zároveň bylo zapotřebí použít takové materiály, které by je odlehčily, a tím by se zmenšila celková hmotnost hlavy a ulehčilo se závodníkům. Dále museli závodníci posilovat svalstvo.

Kromě velkého přetížení, které začalo působit na jezdce formule 1, se objevil další problém v podobě vibrujících vozů, což mohlo mít velký vliv na zrak závodníka. Proto Francois Duforez<sup>261</sup> doporučoval, aby jezdci prováděli určitá zraková cvičení. Například jim navrhoval hrát tenis, protože míček „létá ve stále se měnícím prostředí.“<sup>262</sup> Další záležitostí, o které se hodně debatovalo, bylo, jaký vliv má hlasitý zvuk motoru monopostu na smysly, hlavně právě na zrak. Jezdci si sluch chránili, ale nestačilo to a hluk motoru mohl způsobovat problémy s nevyvážeností zraku a i jinými zrakovými funkcemi. Na druhou stranu závodníci vždy měli schopnost zapamatovat si tvar okruhu, takže potom jezdili po paměti. Když se k tomu přidá soustředěnost, zmenší se negativní dopady na zrakovou funkci.<sup>263</sup>

Obtížně říditelné monoposty spolu s nedostatečným pochopením významnosti řádné fyzické a i psychické připravenosti měly za vliv kolapsy závodníků. Svě o tom věděl například Nelson Piquet, když při *Grand Prix* Brazílie 1982 sice zvítězil, ale z jeho monopostu ho museli doslova vytáhnout. Poté co ho odvedli až k pódiu, omdlel.<sup>264</sup> Nebo když „v roce 1986 zažil Ayrton Senna náhlou nevolnost na pódiu velké ceny Španělska.“<sup>265</sup> A důvod? Ukázala se, jeho nedostatečná fyzická připravenost. Na druhou stranu Alain Prost, před svou

---

<sup>260</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 61.

<sup>261</sup> K Francois Duforezovi srv. *Francois Duforez*, dostupné z: [http://www.londonspeakerbureau.com/fr/speakers/dr\\_francois\\_duforez](http://www.londonspeakerbureau.com/fr/speakers/dr_francois_duforez) [cit. 17. 10. 2014].

<sup>262</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 116.

<sup>263</sup> Tamtéž, s. 116-117.

<sup>264</sup> Tamtéž, s. 57.

<sup>265</sup> Tamtéž, s. 59.

roční pauzou, občas nejezdil úplně nadoraz, ale nechával si malou rezervu, jak později přiznal.<sup>266</sup>

Jakmile závodníci spolu se svými zaměstnavateli pochopili důležitost fyzické přípravy, začali zaměstnávat různé poradce. Největší rozmach odstartoval v osmdesátých letech. „V roce 1975 se na všech okruzích začal Niki Lauda objevovat v doprovodu svého guru Willyho Dunga – maséra, léčitele a dietetika,<sup>267</sup> záhy se objevili další. V roce 1982 začal pro Renault a Ligier pracovat osteopat Pierre Baleydier. Několik jezdců připravoval kinezioterapeut Willy Mathys a Ferrari od roku 1988 zaměstnávalo stálého lékaře Bena Bartolettiho. Nejznámější spolupráce však probíhala mezi Ayrtonem Sennou a Nuno Cobrou, a výše zmíněným Baleydierem.<sup>268</sup>

Kromě fyzické přípravy byla nutná i správná životospráva, alespoň před závodem. Vědělo se, že vhodná strava<sup>269</sup> zamezí ztrátě pozornosti a pocitu únavy. S tím souvisí i problém dehydratace během závodu. O tom by mohl vyprávět Nigel Mansell, který v roce 1987 v důsledku dehydratace předčasně ukončil závody v Detroitu a v Le Castelletu.<sup>270</sup> Závodník totiž během závodu vypotí až dva litry tekutiny, navíc kvůli horku v kokpitu, které činí i 50 °C, může jeho teplota dosáhnout až 39 °C. Z tohoto důvodu je důležité doplňovat tekutiny během závodu přímo z vozu, proto „okolo roku 1975 začali mnozí jezdci vytrvale používat kanystry s vodou, jejichž obsah pili nasávadlem nebo elektrickým čerpadlem.“<sup>271</sup> Důležité ale je pít speciální nápoj. Ne, jako když mechanik Claye Regazzoniho omylem naplnil jeho nádobu na pití limonádou,<sup>272</sup> což pro něj bylo ještě horší, než kdyby nepil vůbec.

Díky zmíněnému horku v kokpitu vozu se krátce zmíním o žáru při požárech vozů a ohnivzdorných kombinézách. Jacky Ickx o jejich funkčnosti na konci šedesátých let řekl, že „byly tenké jako košile. Dvakrát jste je vyprali a kompletně přestaly být odolné proti ohni! Začaly se tedy dělat silnější, postupně

---

<sup>266</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 22. Také záleželo na typu okruhu. Jsou takové tratě, kdy si v určitých částech může závodník odpočinout, ale pak jsou tu obtížné okruhy, na kterých se musí závodník po celé kolo koncentrovat a nemůže odpočívat, a ani si nechávat určitou rezervu.

<sup>267</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 16.

<sup>268</sup> Tamtéž, s. 16.

<sup>269</sup> Doporučovaly se těstoviny a rýže. Ale pro každého závodníka musel být sestaven individuální jídelníček.

<sup>270</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 58.

<sup>271</sup> Tamtéž, s. 59.

<sup>272</sup> Tamtéž, s. 59.

přibylo i spodní oblečení a dokonce ohnivzdorné kukly.<sup>273</sup> Ickx dobře věděl, jaké to je sedět v hořící formuli, když ve španělské Jaramě v roce 1970 po startu kolidoval s Jackie Oliverem a jejich vozy plné paliva se vznítily. Oba naštěstí vyvázli jen s pár popáleninami.<sup>274</sup>

Nejlepším příkladem je Laudova nehoda. Často se v souvislosti s ní používá slovní spojení „ohnivé peklo“ a Lauda sám po opakovaném shledávání jejích záznamů došel k názoru, že žár v kokpitu vozu musel být 900 °C. Jako první u něj byl Guy Edwards, poté se k němu přidal Bret Lunger, jenž „měl na sobě – mimo knoflíků, všechno z měkké umělé hmoty.“<sup>275</sup> Jak se nakláněl v žáru k Laudovi, jeho boty celé shořely. A k tomu se jeho overal začal roztékat a jeho části ulpěly na Nikiho obličejí a i dalších částí těla. Lauda sice utrpěl těžké popáleniny, ale horší byla otrava plic způsobená jedovatými výpary hořících látek, které vdechoval.<sup>276</sup> Lungerova kombinéza z umělé hmoty tedy nepatřila k vhodnému vybavení pro závodního jezdce.

Nehody spolu se souboji na dráze, předjížděním, pitstopy a startem závodu způsobují stresové situace. Jezdcův tep při řízení monopostu dosahuje 150 až 160 úderů srdce za minutu a při těchto kritických okamžicích může vyšplhat na 190 nebo i ke 200.<sup>277</sup> Takže průměrné hodnoty jsou okolo 180 tepů za minutu. Proto platí, že závodníci F1 mají nejvyšší tepovou frekvenci ze všech sportovců.<sup>278</sup> Navíc „výsledky analýz potvrzují citelný vzestup adrenalinu a nonadrenalinu v případě řízení automobilu.“<sup>279</sup> Na stres závodníka a jeho puls můžou mít vliv i další faktory jako například již zmíněné vibrace vozu, horko v kokpitu či akcelerace.<sup>280</sup>

Další faktor, který působí na tělo závodníka, jsou okruhy, na nichž se závodí proti směru hodinových ručiček, tedy tratě Interlagos v Brazílii, Kyalami v Jihoafrické republice a Imola v Itálii. Jelikož se na většině okruhů jezdí po směru hodinových ručiček, závodníkovo svalstvo je na to zvyklé, a opak mu může

---

<sup>273</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 57.

<sup>274</sup> *F1 - 1970 Jarama GP - Jacky Ickx & Jackie Oliver accident*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=m8qnieWKLGA> [cit. 18. 10. 2014].; Na záběrech je také dobře vidět práce hasičů a traťových maršálů. Hasiči vozy hasí z druhé straně trati, dále se závodí, aniž by byl závod přerušen.

<sup>275</sup> KOVÁŘÍK, M., Svět..., s. 63.

<sup>276</sup> Tamtéž, s. 67.

<sup>277</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 93.

<sup>278</sup> CECCARELLI, Riccardo, *Srdeční záležitosti*, F1racing, listopad 2010, s. 56-57.

<sup>279</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 92.

<sup>280</sup> Tamtéž, s. 92.

činit problémy a více ho zatěžovat. Proto je třeba se na tyto závody jinak připravovat.<sup>281</sup>

Díky specifickým situacím, fyzickým i psychickým a extrémním podmínkám, kterým je tělo závodníka vystavováno, začala formule 1 na počátku devadesátých let přitahovat vědce<sup>282</sup> a prováděly se různé lékařské výzkumy. Jejich výsledky měly pomoci ke zlepšení a ulehčení závodnickovy práce, využití v medicíně, spolupráci s dalšími obory jako například se stíhacími piloty, kteří začali pečlivě pozorovat potíže, jež trápily jezdce formulí. Problém ale je, že závodník se v kokpitu vozu špatně testuje, což stěžovalo práci vědců.<sup>283</sup>

Uvedu dva příklady, kdy se uvažovalo o využití poznatků z formule 1 do běžného užití v každodenním životě. Zprvė při studiu „metabolické a hormonální reakce automobilového závodníka ve stavu silného psychického stresu“,<sup>284</sup> se došlo k názoru, že by to mohlo pomoci v chápání reakcí lidí ve všedním životě, což by se použilo například v diabetologii.<sup>285</sup> Druhý příklad se týká speciálních fixází. Ty vědci vyvíjeli způsobem, aby fixáže reagovaly na tlaky působící na určité části těla, jako jsou třeba dolní končetiny. Ačkoliv byly tyto fixáže vyvinuty pro závodní jezdce, mohly je začít používat i v dalších odlišných, nejen sportovních odvětvích. „Zde se překrývají hranice sportovního a pracovního lékařství. Může se hodit právě tak pro fyzicky pracující jako pro vzpěrače, maratonské běžce i pro osoby, které musí dlouho stát nebo vykonávat práci za vysokých teplot – např. dělníci u vysokých pecí.“<sup>286</sup>

Zmínila jsem, že formule 1 v devadesátých letech začala přitahovat vědce. Mezi ně patřil i fyziolog Francois Duforez a doktor biolékařského inženýrství, fyziolog, biomechanik Pierre Porter. Spolu „v roce 1990 založili Biolékařský ústav pro rychlostní sporty, který později přejmenovali na Institut biomedicíny pro sport a život (IBSU).“<sup>287</sup> Oba dva předtím pracovali ve Výzkumném středisku kosmické medicíny. Závodníci si dobře uvědomovali významnost jejich práce, a tak se Duforezovi a Porterovi brzy začali hlásit dobrovolníci, mezi nimi nechyběl Alain Prost, Michele Alboreto, Rubens Barichello či Eddie Irvine. Ve výzkumu se

---

<sup>281</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 60.

<sup>282</sup> K využívání poznatků z formule 1 srv. ROBERTS, James, *Co vám přinesla formule 1?*, Fl racing, prosinec 2008, s. 54-55.

<sup>283</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 87.

<sup>284</sup> Tamtéž, s. 87.

<sup>285</sup> Tamtéž, s. 87.

<sup>286</sup> Tamtéž, s. 108.

<sup>287</sup> Tamtéž, s. 87.

jednalo o „termoregulaci, svalovou únavu, fyziologické účinky akcelerace, hodnocení výdajů energie, získávání a zpracovávání vizuálních informací, krevní oběh, ergonomii, metabolickou a hormonální reakci na stres.“<sup>288</sup>

Další významnou osobností je již výše zmíněný Pierre Baleyrier.<sup>289</sup> Pro Baleyriera je závodník bojovník, „který musí zápasit s ostatními, ale hlavně sám se sebou. Jako někdo, kdo vykonává své povolání v nepřátelském prostředí, musí čelit těžkým teplotním podmínkám, prudkým akceleracím, strachu, soupeřům, kteří nepřejí nic dobrého... Je třeba, aby tento muž dosáhl maximální výkonnosti, a přitom zůstal uvolněný s jasnou myslí, obratný a plný síly.“<sup>290</sup> Podle Baleyriera toho dosáhne pravidelným posilováním, cvičením se v koncentraci, dodržováním správné životosprávy. Není toho názoru, že by bylo třeba se zaměřit na motivaci jezdce, jelikož je to zbytečné, každý závodník je přirozeně motivovaný.<sup>291</sup> Na jeho myšlenku něco bude, jelikož někdo, kdo usedá do závodního vozu s tím, že se může v příštích minutách zabít, nutně musí nějakou motivaci mít, což jsem rozebírala v předešlé podkapitole.

Další novinka se objevila v devadesátých letech, a to antidopingová kontrola.<sup>292</sup> Byl to logický krok, jelikož s rostoucí potřebou fyzické výdrže se přímo nabízelo používání různých povzbuzujících přípravků na její podporu. FIA využívala seznam zakázaných látek Mezinárodního olympijského výboru a k tomu zakazovala alkohol a marihuanu. První antidopingová kontrola se uskutečnila 8. července 1990, provedl ji doktor Jean-Jacques Isserman a testovaný Alain Prost, Ivan Capelli a Nigel Mansell kontrolou prošli bez problému.<sup>293</sup>

Na závěr se chci věnovat fenoménu moderní doby – telemetrickým datům. Závodníci jsou jimi zahlcováni. Podle Prosta „počítačová obrazovka s údaji na palubě někdy vyvolává zmatek v mysli závodníka.“<sup>294</sup> Jezdec musí analyzovat, které informace v danou chvíli potřebuje, musí si zapamatovat, a jaké naopak může vytěsnit. Čím víc zkušeností s tím má, lépe pro něj. Výhodou telemetrie získává závodník informace, jež může použít při zlepšení, když se porovnává se

---

<sup>288</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 89.

<sup>289</sup> K Pierre Baleyrier srv. *People: Pierre Baleyrier*, dostupné z: <http://www.grandprix.com/gpe/cref-balpie.html> [cit. 19. 10. 2014].

<sup>290</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 97.

<sup>291</sup> Tamtéž, s. 98.

<sup>292</sup> Již v roce 1983 podstoupil v Kanadě testy mimo jiné Patrick Tambay, ale nejednalo se o klasickou antidopingovou kontrolu.

<sup>293</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 101.

<sup>294</sup> Tamtéž, s. 126.

svým týmovým kolegou, tedy tím, koho musí jako prvního porazit, chce-li zvítězit.

Závodníci formule 1 musí být i přes těžké podmínky, kterým při své práci čelí, spoustě informací, jimiž jsou zahlcováni, psychickému tlaku a dalším faktorům, jež jsem zde rozebrala, závodit s mimořádným vnímáním detailů a plně soustředění na sebe, své vozy a situace, jež se vyskytnou. Možná i proto jsou to velmi emotivní osobnosti, někdy s touhou si někoho přivlastnit či strachem z lékařů. Jak řekl Alain Prost: „Nevím, zda nám něco chybí, nebo naopak přebývá, ale nejsme normální.“<sup>295</sup>

---

<sup>295</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 148.

## Čtvrtá kapitola

### LEGENDÁRNÍ ZÁVODNÍCI A SOUBOJE

#### 4.1 JOCHEN RINDT

Formule 1 bývá označována za královnu motorsportu, tudíž by měla být technologicky na výši. Proto je v F1 cenný Pohár konstruktérů. Diváci přímo na okruzích i u televizních obrazovek po celém světě sledují pečlivě vyvíjené rychlé vozy a technologické novinky, jež na ně inženýři implementují. Přes stovky hodin práce na monopostech pak veškerá pozornost o závodním víkendu spočine ale na někom jiném. Na těch nejrychlejších ze všech – na závodnících. Na nich leží zodpovědnost zkrotit dravé vozy pod sebou. Vyhrát a stát se hrdinou, či prohrát a upadnout v zapomnění. A to diváky láká ze všeho nejvíce, vidět souboje kola na kolo, agresivní předjížděcí manévry a riskantní jízdy za vítězným vavřínovým věncem.

Každý tým má spoustu fanoušků, i když některé jsou populárnější. To samé platí pro jezdce. Někteří z nich se stali legendami a v rodných zemích národními hrdiny, ačkoliv oni sami se tak nevnímají. Důležité je, že fanoušci je za ně považují. Vnímání závodníků se však v průběhu let proměňovalo. Ačkoliv jezdec sedmdesátých let 20. století již byl vnímán jako sportovní hvězda, na rozdíl od předchozích dvou desetiletí, nedá se to srovnávat s nejúspěšnějšími závodníky let osmdesátých a devadesátých. Kromě vzrůstající popularity lze vnímání jejich výjimečnosti sledovat na částkách, jež se objevovaly na jejich výplatních páskách.

Výrazné osobnosti mezi závodníky měly poté velký vliv na dění okolo formulí ve svých rodných zemích. Když v roce 1964 debutoval v F1 Rakušan Jochen Rindt,<sup>296</sup> objevila se poprvé rakouská trať Zeltweg na zkoušku v kalendáři mistrovství světa, a právě rakouský okruh byl tím, kde jel Rindt svou první velkou cenu. Načasování debutu rakouského závodníka na rakouské trati bylo čistě náhodné, ale později se ukázalo, jak dokázal Rindt přilákat fanoušky na závody F1 a vůbec zvětšit fanouškovskou základnu F1 v Rakousku.<sup>297</sup>

Rindt zazářil v podnicích F2, do všeobecného povědomí se dostal vítězstvím v britském závodě Crystal Palace v roce 1964, když dokázal porazit

---

<sup>296</sup> Jochen Karl Rindt (1942–1970) se narodil v německé Mohuči. Když oba jeho rodiče zemřeli při bombardování Hamburku za druhé světové války, vychovávali ho matčiny rodiče Martinowitzovi v Rakousku.

<sup>297</sup> PRÜLLER, Heinz, *Svět F1. Kniha o Grand Prix*, Praha 1970, s. 61.

zavedené hvězdy F1,<sup>298</sup> jakými byl Jim Clark či Graham Hill. Svým vítězstvím se stal miláčkem britských fanoušků. Ve Velké Británii se jela historicky první velká cena, Angličané měli vždy velké zastoupení ve startovním poli, a to ať už se jednalo o závodníky či týmy a vozy. A právě sami Britové vždy patřili mezi velké fanoušky motorsportu, který měl na ostrovech velkou tradici. Proto dokázali ocenit vítězství Rindta, jenž tím „nevědomky narazil na důležitou stránku anglické mentality. Srdce Britů dokáží vždycky zahořet pro outsidersy, kteří dovedou porážet favority.“<sup>299</sup> Stejně vášnivě podporovali své domácí závodníky.<sup>300</sup>

Po absolvování první kompletní sezony ve formuli 1 v roce 1965 se Rindt rozhodl přichystat výstavu závodních vozů ve Vídni jako poděkování fanouškům za jejich přízeň v průběhu sezony. V průběhu příprav se zdálo, že to bude po finanční stránce ztrátová akce. Sám Rindt investoval 420 tisíc šilinků, aby se mohla výstava konat. O tom proč tak učinil, řekl: „Jsem však dlužen všem, kteří mi během celé sezony drží palce prezentovat vozy, na kterých závodíme, jednou docela blízko.“<sup>301</sup>

Na výstavu bylo dovezeno 36 závodních vozů, mezi nimi nechyběly Ford, Cooper či Mercedes. Zároveň se mohli návštěvníci zabavit ve dvou promítacích sálech. Výstava začala 18. listopadu 1965 a trvala tři a půl dne. Během té doby rozdál Rindt přes dva tisíce autogramů. Sám hovořil s návštěvníky, kteří stáli dlouhé řady, aby mu mohli stisknout ruku, krátce si s ním popovídat, gratulovat mu a popřát štěstí do dalších závodů a sezon. Skladba návštěvníků byla různorodá, bez ohledu na pohlaví či věk. Vidět závodní vozy chtěli všichni. Již první den přišlo pět tisíc návštěvníků a celková návštěvnost se vyšplhala na 28 tisíc, což překonalo veškerá očekávání včetně Rindtových.<sup>302</sup>

Důvod vysoké návštěvnosti skvěle vyjádřil rakouský novinář a komentátor F1 Heinz Prüller, když řekl: „Ale lidé dnešní doby mají skutečně už jiné hrdiny, přitahuje je technika, rychlost a muži, kteří v jejich světě žijí.“<sup>303</sup> Lidé si našli novou zábavu. Rindtova výstava byla dle mého názoru významná. Jednak tím, že

---

<sup>298</sup> Závodníci F1 se v tomto období neúčastnili pouze velkých cen v rámci kalendáře F1, ale i jiných sérií.

<sup>299</sup> PRÜLLER, H., c. d., s. 46.

<sup>300</sup> Více k tomu, jaké je to jet jako britský závodník GP Velké Británie srv. ROBERTS, James, *Největší oslava přímo na okruhu. Nigel Mansell by zabíjel, jen aby v Silverstonu vyhrál*, in: F1 racing, červen 2009, s. 40–43.

<sup>301</sup> PRÜLLER, H., c. d., s. 178.

<sup>302</sup> Tamtéž, s. 178–179.

<sup>303</sup> Tamtéž, s. 179.

se sám závodník takto angažoval a ke všemu za vlastní peníze, navíc tím udělal dokonalou reklamu formuli 1, pomohl o ní zvýšit povědomí a přilákat nové nadšence a fanoušky.

Ačkoliv se mu v prvních letech ve formuli 1, kdy závodil za Cooper a poté Brabham, nedařilo, vybojoval pouze několik druhých míst a stále čekal na své první vítězství,<sup>304</sup> nevzdal se a přijal na konci roku 1968 nabídku závodní sedačky u Lotusu. Colin Chapman hledal kvalitní náhradu za Jima Clarka, jenž se zabil v úvodu roku na německém Hockenheimu. Chapman „viděl v Rindtovi budoucí hvězdu formule 1.“<sup>305</sup> A s Lotusem konečně přišla vysněná vítězství. Tím více sílily hlasy v rodném Rakousku po zařazení místní *Grand Prix* do světového šampionátu.

V roce 1964 se na bývalém vojenském letišti u Zeltwegu jela na zkoušku GP zařazená do mistrovství. Předchozí tři ročníky tamější velké ceny se konaly jako nemistrovské. Povrch vozovky tvořený panely měl za následek velkou úmrtnost vozů, a Zeltweg ztratil mistrovský status. „Motorsport byl v alpské republice jen okrajovou záležitostí několika movitých pánů nebo hrstky beznadějných ‚bláznů‘, kteří za něj vydali poslední šilink. Závody na provizorních letištních okruzích v Aspernu, Innsbrucku či Zeltwegu sice vždy navštívilo mnoho zvědavých diváků, přišli však zpravidla právě ‚ze zvědavosti‘ a ne proto, že by tento sport skutečně milovali.“<sup>306</sup> Ale Rindt mohl vše změnit a taky začal.

Jak se veřejnost dožadovala rakouské GP, strhl se boj o to, kde bude nový okruh vybudován. Rozhodovalo se mezi Štýrskem a Salcburskem, přičemž vyhrálo Štýrsko a 27. července 1969 mohl štýrský zemský rada Josef Kreiner slavnostně otevřít nový závodní okruh Österreichring. První mistrovská velká cena se zde jela následující rok a z vítězství se radoval Ickx na Ferrari.<sup>307</sup> Domácí Rindt musel ve 22. kole odstoupit pro technické potíže, potkal ho tedy stejný osud, jako když zde závodil v roce 1964. Nikdy domácí velkou cenu nevyhrál, zemřel v témže roce. Naštěstí pro pořadatele, kteří se začali obávat, jak naplní

---

<sup>304</sup> Naopak v závodech formule 2 mnohokrát zvítězil.

<sup>305</sup> HENRY, Alan, *Jochen Rindt*, in: *F1racing*, září 2010, s. 77.

<sup>306</sup> KLEMM, R., c. d., s. 105.

<sup>307</sup> Více k GP Rakouska 1970 srv. *1970Austrian GP Interviews and Highlights*, dostupné z: <<https://www.youtube.com/watch?v=y60n26mRLs0>> [cit. 17. 5. 2015].

tribuny při příštích ročnících, závodil ve formuli 1 další rakouský jezdec Helmut Marko, a v roce 1971 debutoval Niki Lauda, taktéž rakouské národnosti.<sup>308</sup>

K Rindtové popularitě přispíval jeho jezdecký styl. Novinář Alan Henry ho popsal slovy: „Létal s autem po trati stylem jezdce rallye. [...] Jeho nezkrotný dynamický styl vyvolával vzrušení.“<sup>309</sup> Zatačky často projížděl se zablokovanými koly bez stopy nejistoty. K tomu musíme ještě připočíst temperament a závodnickou vášeň. Výsledkem mixu těchto vlastností je velká osobnost F1 a hrdina řady fanoušků, jež si jezdce často oblíbí právě pro jeho způsob jízdy. Není bez zajímavosti, že Rindt patřil mezi závodníky, kteří neměli rádi testování. Jediné, co ho bavilo, byly závody, při nichž necítil strach, o čemž řekl: „Závodníci nemají žádné vteřiny hrůzy. My, na rozdíl od normálního řidiče, počítáme neustále s tím, že se něco přihodí. Reagujeme okamžitě, protože do každého závodu jdeme nervově plně rozehřátí, prostě celý organismus závodního jezdce se nachází ve stavu poplachu.“<sup>310</sup>

I přes absenci strachu, si moc dobře uvědomoval nebezpečnost svého povolání, proto řekl, že se sice ožení, ale dokud bude závodit, nebude mít děti. Nechtěl z nich udělat sirotky a zanedbávat je, když byl neustále na cestách po světových okruzích. Jednalo se o postoj, jež měla velká část závodníků, ale málokdo ho dodržel. Názor Rindtovi pomohla změnit Nina Lincolnová, modelka, jež mu učarovala. Stala se jeho manželkou a porodila mu dceru, což zklamalo ženskou část příznivců závodů F1. Manželství Rindta změnilo, začal otevřeně mluvit o bezpečnosti. Stalo se to, o čem hovořil Jackie Stewart: „Sňatek může závodníka velice uklidnit. Samozřejmě to nebude platit u každého, ale u mě tomu tak je. A když se k tomu ještě stane člověk otcem, vzroste odpovědnost. To je pro kariéru bezpodmínečná výhoda.“<sup>311</sup>

Nině Rindtové se nelíbilo riziko, jež podstupoval její manžel a dotlačila ho, po smrti Piersa Courage<sup>312</sup> při Velké ceně Nizozemí 1970 k rozhodnutí, se závoděním skončit. Nakonec si to Rindt rozmyslel a chtěl závodit ještě dva roky. Dle Rindtové bylo vidět, že trpí výčitkami svědomí ohledně jejich dcery.<sup>313</sup> To manželka výše zmíněného Stewarta Helen, svého muže nenutila k ukončení

---

<sup>308</sup> KLEMM, R., c. d., s. 105–106.

<sup>309</sup> HENRY, Alan, *Jochen Rindt*, in: *F1 racing, září 2010*, s. 76–77.

<sup>310</sup> PRÜLLER, H., c. d., s. 165.

<sup>311</sup> Tamtéž, s. 133–134.

<sup>312</sup> Piers Courage (1942–1970).

<sup>313</sup> LAMBERT, P., c. d., s. 29.

závodní kariéry. Rozhodl se tak po smrti týmového kolegy Françoise Ceverta<sup>314</sup> při Velké ceně USA 1973. I když je pravda, že vliv na jeho rozhodnutí mohlo mít následné psychické zhroucení jeho ženy.<sup>315</sup>

Rindt často diskutoval s Chapmanem o otázkách bezpečnosti, ale nedokázal se s ním shodnout. Když ve Velké ceně Španělska 1969 havaroval kvůli zlomené podpěře zadního křídla, napsal Chapmanovi dopis, v němž mimo jiné stálo: „Vaše vozy jsou tak rychlé, že bychom byli stále konkurenceschopní, i kdyby se přidalo několik dílů navíc, aby se zesílily nejslabší díly. Přemýšlejte, prosím, o mém návrhu. Mohu jezdit jen s vozem, v němž mám jistou důvěru. Cítím, že bod, kdy se tato promění v nedůvěru, je již docela blízko.“<sup>316</sup> Chapmanovi vozy bývaly zpravidla velmi rychlé, ale také trpěly nebezpečnými technickými defekty. Touha po vítězství byla větší, takže závodníci znovu usedali za volant Lotusu.

V sezoně 1970 se zdálo, že Rindtovo tažení za titulem bude úspěšné a on bude moci na konci roku zvednout nad hlavu mistrovský pohár. Dokázal zvítězit v Monaku, Nizozemí, Francii, Velké Británii a Německu, přičemž v ostatních velkých cenách nebodoval. A pak přišla Velká cena Itálie. Rindt vyrazil na trať na Lotusu 72, jenž byl zbaven křidel kvůli dosažení co nejvyšší možné rychlosti. „Narazil při tréninku do svodidel. Stalo se tak údajně v důsledku zlomení jedné z hřídelí spojující uvnitř uložené přední brzdy s předními koly. Jochen, který nikdy nenosil bezpečnostní pás přes rozkrok, při havárii zapadl do kokpitu a zabila jej spona bezpečnostního pásu.“<sup>317</sup> Chapman, jako konstruktér vozu, jehož porucha zabila závodníka, stanul před soudem. Právníci se v jeho neprospěch snažili využít dopis, jenž mu Rindt napsal po španělském závodě předchozího roku. Nicméně Chapman odešel od soudu bez trestu.

Po GP Itálie zbývaly do konce sezony tři závody. Nikdo již nedokázal Rindta v bodování překonat, a tak formule 1 získala prvního a zároveň posledního mistra světa in memoriam. Nezáviděníhodný titul, jenž obestřel Rindta jakýmsi smutným, ale tajemným kouzlem. Smrt lidi přitahuje a rakouský závodník a velký přítel Bernieho Ecclestonea, se stal hrdinou, o němž se mluví ještě do dnešních dnů. Zemřel pro to, co žil a miloval.

---

<sup>314</sup> Françoise Cevert (1944–1973).

<sup>315</sup> PAVELKA, R., *Formule 1...*, s. 205.

<sup>316</sup> HENRY, Alan, *Jochen Rindt*, in: *F1racing*, září 2010, s. 77.

<sup>317</sup> Tamtéž, s. 77.

## 4.2 Niki Lauda versus James Hunt

V roce 1976 se odehrál na závodních dráhách souboj dvou naprosto odlišných jezdců a osobností. Do popředí zájmu se toto klání dostalo díky filmovému zpracování Rona Howarda – Rivalové.<sup>318</sup> Pojednává o soupeření Nikiho Laudy a Jamese Hunta. Velký zájem o film dokazuje, jak moc lidi přitahují velké osobnosti motorsportu, jejich souboje, nehody a příběhy s nimi spojené. Neméně vzrušující pak byly události na okruzích i mimo ně pro všechny, kdo měli možnost být jejich svědky.

Na závodních drahách v sedmdesátých letech 20. století byste nenašli odlišnější závodníky než Laudu s Huntem. Prvně jmenovaný, rakouský závodník, byl puntičkář nesnášející nepřesnosti. Byl to typ závodníka, jenž nešel vždy do souboje naplno. Místo toho si spočítal výši rizika, chladně a přesně kalkuloval a vypočítavě zvažoval každou situaci. Raději dokončil závod na horší pozici, ale s tím, že dokázal posbírat nějaké body, než kdyby neuváženou nehodou nebodoval. To ale neznamená, že by netoužil po vítězstvích, právě naopak.<sup>319</sup>

Lauda byl profesionální závodník ze všech hledisek. Zajímal se o techniku a rozuměl jí, dokázal mechanikům přesně říct, co udělat s vozem jinak. Nastavoval si vůz do nejmenších detailů. Uvědomoval si důležitost testování. Patřil k těm jezdcům, jež absolvovali ve voze tisíce testovacích kilometrů, a nevadilo jim to. Dále „jako jeden z prvních závodníků se také začal systematicky věnovat kondičnímu tréninku zaměřenému na fyzickou odolnost. Šel ale ještě dál a aktivně se podílel i na lékařských testech týkajících se zkoumání reakcí organismu na závodní zátěž.“<sup>320</sup> Zaměstnal Willyho Dungla jako svého praktika a trenéra. Na Dungla se obracel spíše v kritičtějších situacích, ale na každém závodě mu a Emersonu Fittipaldimu byl vždy k dispozici brazilský lékař Grajales. Zajímavé je, že dle Dungla nebyl Lauda typ špičkového sportovce, ale dokázal dosahovat velkých výkonů díky „sebekázni, ochoty vytrvale trénovat a díky vysoce zatížitelnému krevnímu oběhu.“<sup>321</sup>

Lauda se nechoval jako typická slavná osobnost. Když v roce 1975 vyhrál svůj první titul mistra světa, oslavil to způsobem sobě vlastním, a to při večeři ve

---

<sup>318</sup> Rivalové (v originálním znění *Rush*), režie Ron Howard, natočeno 2013.

<sup>319</sup> PAVELKA, R., *Historie F1 ...*, s. 45.

<sup>320</sup> Tamtéž, s. 45.

<sup>321</sup> LAUDA, N., c. d., s. 140.

společnosti pár osob. Při vítězství v šampionátu oceňoval hlavně zisk své tržní hodnoty o 30 %. Lauda moc dobře dokázal sám sebe prodat, znal svoji cenu. Řekl: „Pocty mne nudí: proto jsem se přece nestal mistrem světa!“<sup>322</sup> Ani si nenechával vyhrané poháry. Buď je někomu daroval přímo na místě velké ceny, dal známému, anebo je věnoval majiteli čerpací stanice nedaleko jeho domu, jenž je tam vystavoval. O pohárech se zmínil ve smyslu: „Pro mne nemají poháry cenu, většinou se dostane jen samý šmejda.“<sup>323</sup> Za to měl doma ve své pracovně záznam z každého závodu.

Velice si chránil své soukromí. Nechtěl, aby se o něm psalo v bulvárních časopisech, ale aby se v novinách ocital jako vynikající sportovec: „Chci zůstat jen a jen sportovcem, žádným lvem salonů, prvním milovníkem nebo něčím takovým. Nechci se stát hrdinou stránek ilustrovaných časopisů,“<sup>324</sup> prohlásil. Lauda skutečně nebyl lamačem ženských srdcí, i když určité pozdvižení vyvolal jeho rozchod s dlouholetou přítelkyní Mariellou Reininghausovou a vztah s pozdější manželkou Marlene Knausovou. Jinak se nedopouštěl žádného „skandálního“ chování, alespoň co víme.

To James Hunt byl dokonalým protikladem rakouského *computeru*. Dle jeho matky Sue „rebeloval již od toho okamžiku, co se narodil.“<sup>325</sup> Od dětství se stavěl proti pořádku, pravidlům a disciplíně. Byl fyzicky zdatný, hrál tenis, squash a věnoval se atletice. Pomocí běhu se udržoval ve fyzické kondici na závody F1. Do paměti se zapsal jednak svými výkony na dráze, ale pak také divokým životním stylem. Kouřil od deseti let, tudíž byl vhodnou osobou pro tabákovou reklamu, jež bohatě podporovala týmy formule 1. Holdoval alkoholu, zejména pivu, ale byl natolik zodpovědný, aby se od čtvrtka vyhnul bujarému popíjení, pokud se zúčastnil závodního víkendu. Stejně tak odmítal tvrdé drogy.<sup>326</sup>

Kromě závodění měl ještě jednu velkou vášeň, která možná dokázala překonávat i řízení nejrychlejších vozů, a to ženy. Svá raná léta závodníka nižších sérií nazýval svou „hippy fází“, když měl aférky s dívkami napříč celou Evropou. Kromě statusu jezdce k jeho oblibě u žen napomáhalo i jeho vzezření. „Dlouhé, nečesané vlasy, upatlané tričko, roztrhané džíny a bosé nohy se tehdy staly

---

<sup>322</sup> LAUDA, N., c. d., s. 17.

<sup>323</sup> Tamtéž, s. 134.

<sup>324</sup> KOVÁŘÍK, M., *Nejrychlejší rakve...*, s. 105.

<sup>325</sup> KLEMM, R., c. d., s. 223.

<sup>326</sup> Tamtéž, s. 223–227.

synonymy vzhledu Jamese Hunta.<sup>327</sup> Proto opravdovou bombou pro tisk se stala Huntova, již jezdce F1, svatba s modelkou Suzy Millerovou v září 1974. Ovšem již v den svatby, si Hunt uvědomil, že není ten správný typ do manželství.<sup>328</sup>

Z doby, kdy se účastnil podniků formule 3, se mu začalo říkat *Hunt the Shunt*, tedy bourák Hunt. Vypovídá to hodně o jeho agresivním riskantním jezdeckém stylu. Dokázal vítězit, ale víc aut se do garáže dostávalo v podobě šrotu. V období jeho kariéry v F3 se stal dobrým přítelem Laudy, dokonce spolu v Londýně bydleli. Lauda měl v té době horší výsledky než Hunt, ale dokázal na rozdíl od Brita sehnat peníze a přesunout se do formule 2. Od závodů nižších sérií, kdy při jedné nehodě přistál s vozem v jezeru, které se nacházelo uprostřed okruhu, začal jeho rituál zvracení z nervozity před každým závodem. Hunt ovšem vždy tvrdil, že se bojí o svůj vůz, ne o sebe.<sup>329</sup>

Přelomovým momentem bylo setkání s Anthonym Horsleyem, který byl velkým automobilovým nadšencem a také přítel lorda Thomase Alexandera Fermora, třetího barona z Heskethu. Ten dříve závodil, ale poté co přibral na váze 130 kilogramů, se již nedokázal vejít do vozu, a tak založil tým *Hesketh Racing Team* a ze svého přítele Horsleyho učinil manažera své stáje. Od týmu March se podařilo ještě Horsleymu přetáhnout do Heskethu inženýra Harveye Postlethwaita. Horsley se domluvil s Huntem, údajně na veřejných toaletách na okruhu v Belgii, a angažoval ho jako jediného závodníka týmu Hesketh.<sup>330</sup>

Hunt prošel s Heskethem krátce formulí 3 a v roce 1973 se konečně dostal do formule 2. Tento britský tým působil na závodních drahách jako zjevení. Všichni si z něj dělali legraci a brali ho za tým playboyů. Při prvním startu ve formuli 2, vyvolal příjezd týmu opravdové pozdvižení. Nešlo tak ani o vůz, jenž byl bílý s červeným a modrým pruhem, ani o zaměstnance v bílých uniformách a s nášivkami, kde byly napsané jejich přezdívky jako například nápis *Superstar* u Hunta, *Bubbles* u Horsleyho či *Le Patron* u barona Hesketha, nýbrž o příjezd velkého množství Heskethových přátel. Ti jako správní přátelé anglického aristokrata na závod do *Mallory Parku* dorazili v limuzínách a helikoptérách. Tehdy se na ně všichni dívali jako na blázny, ale Hunt se až do svého odstoupení

---

<sup>327</sup> KLEMM, R., c. d., s. 227.

<sup>328</sup> Tamtéž, s. 238.

<sup>329</sup> Tamtéž, s. 225–227.

<sup>330</sup> PAVELKA, R., *Historie F1...*, s. 167.

kvůli technické závadě držel na čtvrtém místě a dokázal, že to on i tým myslí vážně.<sup>331</sup>

Hesketh se rozhodl, že investuje o něco více peněz a posune tým do formule 1. Řekl: „Za jen o málo více peněz můžeme jezdit i někde vzadu ve formuli 1. A při správné Grand Prix bude jistě i více legrace,<sup>332</sup> což ilustruje jeho přístup k závodění. A tak se Hunt dostal až do F1 spolu s týmem, a zejména přáteli Hesketha, jež si užívali každý závod plnými doušky a brali jej jako velkou show a pobavení, a posilovali tím dojem, že formule 1 je obrovská party. Hunt o své stáji řekl: „Tým Hesketh sestával z jakýchsi dvou divizí. Tu jednu tvořili pracující mechanici. Tu druhou Alexandr a jeho přátelé, kteří začali již ráno v deset slavit vodkou. Pro tyto lidi byly naše závody víkendové výlety se závodním týmem.“<sup>333</sup>

První vítězství Heskethu se proto oslavovalo hodně dlouho. Hunt se vezl na malém nákladáku a zdravil fanoušky při čestném kole vítěze. Hesketh seděl vzadu a ukazoval na poražené týmy neslušná vulgární gesta. I přes úspěchy, se dostal tým do finančních potíží. Občas pronajal druhý vůz, ale to nestačilo. Ačkoliv se nabízela spousta sponzorů, Hesketh je odmítal, protože měl strach, že ztratí kontrolu nad týmem. Vůz zůstal stále bílý, stejně jako Huntův overal, kde mezi pár nášivkami bylo srdce a v něm napsáno *Sex is high performance thing*. Na konci roku 1975 se objevilo oznámení, že tým končí a Hunt se ocitl bez angažmá.<sup>334</sup>

Ačkoliv to vypadalo pro Hunta beznadějně, ozval se mu manažer Emersona Fittipaldiho s tím, že Fittipaldi odchází od McLarenu, kde o tom ještě neměli žádnou zprávu.<sup>335</sup> Hunt se spojil s Teddy Mayerem z McLarenu, který na to vzpomínal následovně: „Během dalších šestatřiceti hodin byl James naším novým pilotem.“<sup>336</sup> Hunt tím přešel do úplně jiného prostředí. Musel přislíbit, že

---

<sup>331</sup> KLEMM, R., c. d., s. 231.

<sup>332</sup> Tamtéž, s. 232.

<sup>333</sup> Tamtéž, s. 233.

<sup>334</sup> Tamtéž, s. 238–240.

<sup>335</sup> Fittipaldiho bratr Wilson založil závodní tým, který sponzoroval *Copersucar* a jmenoval se právě podle sponzora. Fittipaldi kvůli tomu odešel ze stáje, která stála na vrcholu F1, aby mohl závodit jako brazilský závodník v brazilském týmu. Velice rychle se ukázalo, že jde o propadák, ale Fittipaldi zůstal týmu věrný až do jeho zániku v roce 1982. Byla to otázka národní hrdosti, a tak se ve špatných vozech, které se od roku 1980 jmenovaly oficiálně Fittipaldi, nejmladší mistr světa trápil do konce své kariéry.

<sup>336</sup> KLEMM, R., c. d., s. 241.

na oficiální akce bude nosit oblek. Tuto část smlouvy ale ignoroval a opět ho lidé potkávali bosého.

A tak tu na prahu sezony 1976 stál konzervativní, strategický a arogantní závodník, který se vyhýbal všem skandálům, ladil auto do nejmenšího detailu, Niki Lauda za stáj Ferrari, a proti němu jezdec žijící divokým životním stylem, milovník žen a agresivního závodění, James Hunt za tým McLaren. Dva naprosto odlišní piloti a každý z nich přesto přitahoval davy fanoušků. Oba byli výrazné společenské osobnosti, které pomáhali přitahovat pozornost k závodům F1 a zvyšovat popularitu královny motorsportu, k čemuž napomohla také řada událostí sezony 1976.

Z počátku to nevypadalo, že by boj o titul měl svést Lauda s Huntem. Po šesti závodech měl Lauda bodů 54 a Hunt pouhých šest. Druhý zmíněný spíše plnil bulvární novinové časopisy spolu se svou manželkou, jež si za něj našla náhradu v podobě herce Richarda Burtona. Hunt byl hvězdou číslo jedna, širokou veřejnost více zajímal jeho soukromý život než výsledky na trati, dokonce k sobě přitahoval pozornost i těch, kteří se do té doby o motorsport nezajímali. Navíc po rozvodu pokračoval v aféřkách se ženami napříč celým světem, a to také bylo vděčným tématem pro bulvár, stejně tak jeho opulentní konzumace alkoholu a kouření marihuany. Vytvářel dokonalý obraz závodníka playboye.<sup>337</sup>

Sezonu 1976 velice ovlivnila rozhodnutí komisařů, což mělo negativní následky v podobě kritiky F1. Hunt vyhrál španělskou GP v Jaramě, ale následně byl diskvalifikován, když komisaři při přeměřování vozu v boxech zjistili, že vůz je širší o 18 milimetrů, než povolovala pravidla. McLaren se proti rozhodnutí odvolal. Mezitím se na první místo posunul druhý v pořadí, a to nebyl nikdo jiný než Lauda. „V tu chvíli také vypukla psychologická válka mezi McLarenem a Ferrari. Před španělským závodem totiž manažer McLarenu Alistair Caldwell prohlásil, že s Ferrari by vyhrál i pilot s polovičním mozkiem.“<sup>338</sup> Odpověď Ferrari přišla okamžitě po Huntově diskvalifikaci, když na adresu McLarenu zaměstnanci z Maranella prohodili „kolik mozku asi mají u McLarenu, když dělají takové kiksy.“<sup>339</sup> Rivalitu mezi Ferrari a McLarenem a vznikající kontroverzi přivítali fanoušci nadšení pro jakékoliv vzrušení ve formuli. Krátce po Velké ceně Francie,

---

<sup>337</sup> KLEMM, R., c. d., s. 243–244.

<sup>338</sup> PAVELKA, R., Formule 1..., s. 69–70.

<sup>339</sup> Tamtéž, s. 70.

kde byl diskvalifikován vůz Penske Johna Watsona, odvolací komise FIA vydala prohlášení, že vyhověla protestu týmu McLaren a zrušila Huntovu diskvalifikaci. Místo ní dostal tým napomenutí a musel zaplatit pokutu 3 tisíce dolarů. Následně sám Enzo Ferrari proti tomuto rozhodnutí protestoval, ale Hunt vítězem GP Španělska již zůstal.<sup>340</sup>

Kontroverzní výsledek přinesla následující velká cena na britském Silverstone. Po kolizi v prvním kole, kde při kontaktu s Laudovým vozem zůstal stát Regazzoni napříč tratí, a o nějž si Hunt poškodil zavěšení kola, byl závod pomocí červených vlajek přerušen. Hunt se sice dostal do boxů, ale neprojel při tom cílem, tudíž nemohl nastoupit k restartu, protože pořadatelé k němu hodlali připustit jen ty závodníky, jež absolvovali celé první kolo. Jejich rozhodnutí se nelíbilo divákům na tribunách, kteří nehodlali připustit, aby jejich superstar skončila hned v prvním kole při závodě na domácí půdě, a tak dávali své rozhořčení najevo pomocí odpadků házených na trať. U britských ukázněných fanoušků to bylo něco ojedinělého, ale prokazuje to obrovskou popularitu Huntu ve Velké Británii. Nakonec se pořadatelé tlaku diváků podvolili a Hunt mohl pokračovat. V 45. kole předjel vedoucího Laudu a převzal od něj první místo, které držel až do konce. Vítězství slavil s fanoušky dlouho do noci. O předjížděcím manévru řekl: „Zavřel jsem oči a šlápl jsem na to. Když jsem byl ve vedení, slyšel jsem, jak fandové řvou.“<sup>341</sup> Ferrari okamžitě po závodě podalo protest, který pořadatel britské GP nepřijal, a tak Ferrari napsalo spolu s týmy Fittipaldi a Tyrrell stížnost FIA.<sup>342</sup>

Po GP Velké Británie následoval závod na německém Nürburgringu. „Lauda patřil mezi největší odpůrce staré Nordschleife, která nemohla poskytnout bezpečnost nových tratí.“<sup>343</sup> Závod roku 1976 se mu málem stal osudným. Rozhodl se do závodu nastoupit pod slibem, že se tam pojede naposledy. Startoval z první řady a start se mu nepovedl, navíc měl na svém voze nasazené pneumatiky do mokra, protože počítal s deštěm, a trať hned po prvním kole oschla. Propadal se pořadím dolů, tudíž zamířil do boxů pro pneumatiky do sucha. A to je to poslední, co si sám Lauda pamatuje. Na 10,7 kilometru tratě v místě zvaném

---

<sup>340</sup> PAVELKA, R., *Formule 1...*, s. 70.

<sup>341</sup> KLEMM, R., c. d., s. 244.

<sup>342</sup> PAVELKA, R., *Formule 1...*, s. 71.

<sup>343</sup> KLEMM, Roman, *Jednoduše klasika...*, in: F1racing, červenec 2010, s. 79.

*Bergwerk* Lauda těžce havaroval.<sup>344</sup> Na záběrech nehody je patrné, že se vůz „dotkl levými koly kamenného obrubníku na vnitřní straně zatáčky, když mu na jejím vrcholu rychlost vynesla zadní část vozu. V následujícím okamžiku bylo vidět, jak se ferrari řítí doprava proti ochrannému plotu postavenému na svahu u trati. V rychlosti asi 250 km/h strhává dvacet dřevěných sloupků. Pak se vůz odrazil zpět na trať a v té chvíli vzplanul jasným plamenem.“<sup>345</sup> Žár v kokpitu vozu dosahoval dle Laudy 900 °C. Do Laudy navíc narazily i další monoposty.

Laudu začali zachraňovat Arturo Merzario, Harald Ertl, Brett Lunger a Guy Edwards. Ovšem ne všichni zastavili, například Jody Scheckter projel okolo a pokračoval. Merzario, Lunger a Edwards ho vytahovali z vozu a Ertl hasil plameny, přičemž všichni okolo zapomněli zapnout hasící zařízení na ferrari. Zarážející bylo, že Lauda při nehodě přišel o helmu. Navíc se záchráncům nedařilo rozepnout pásy. Žár roztavil Lungerův overal z umělé hmoty a zanechal na Laudově obličeji modré stopy. Když ho konečně vytáhli z vozu, byl vidět rozsah jeho zranění. „Laudovi se přes obličej táhla krvavá stopa. Dýchal trhaně. Umělá hmota se mu přilepila na tělo. Kolem zápěstí na pravé ruce měl silný krvavý pruh,“<sup>346</sup> dokázal ale komunikovat s okolím. Odvezli ho do nemocnice v Adenau, kde nastalo veliké pozdvižení. Lauda na nosítkách dokonce poskytl telefonický rozhovor brazilskému rozhlasu. Nepochopitelné je, že sám lékař mu řekl, že má hovor.<sup>347</sup>

Formule 1 se opět dostala na titulní stránky novin.<sup>348</sup> V okolí nemocnice stáli zástupci novinářů a nad nemocnicí létal zpravodajský vrtulník. Reportéři se snažili podplácet sestry a doktory, aby mohli získat fotografii Laudova obličeje, neváhali nabídnout částku 10 tisíc marek. Každý den byly zveřejňovány informace o Laudově zdravotním stavu. Nakonec se novinářům podařilo získat fotografii obvázaného obličeje Laudy, která se následně dostala na titulní stranu časopisu *Bild* spolu s titulkem *Pane Bože, kde je jeho tvář?* a v článku se čtenáři

---

<sup>344</sup> *Niki Lauda – Nürburgring 1976*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=PYgjRTWhWi8>, 1:05–2:34, [cit. 1. 6. 2015].; *Accidente de Lauda em Nurburgring 1976*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=bQ8kknM7niM> [cit. 1. 6. 2015].

<sup>345</sup> KOVÁŘÍK, M., Svět formule 1..., s. 61.

<sup>346</sup> Tamtéž, s. 64.

<sup>347</sup> Tamtéž, s. 62–65.

<sup>348</sup> Sám Lauda patřil mezi ty závodníky, kteří poskytovali rozhovory úzké skupině novinářů z IRPA, což je sdružení novinářů specializující se na F1. Mají přístup i tam, kam se ostatní novináři nedostanou. Absolvují většinu GP.

mohli dočíst: „Niki Lauda, nejrychlejší závodník světa, už nemá žádný obličej – je to jen syrové maso, z něž trčí dvě oči...“<sup>349</sup> *Bild* dokonce přišel s informací, že Lauda bude mít nový obličej. Lauda se dostal i na titulní stránku amerického *Newsweek*, jako vůbec první rakouský závodník.

Popáleniny nepatřily mezi nejvážnější zranění, horší byla otrava plic způsobená vdechováním otravných výparů při požáru vozu. Lauda dostal od faráře poslední pomazání a rodinu lékaři připravovali na nejhorší. Lauda se ale nevzdal a jaké pak bylo překvapení, když oznámil šest týdnů po nehodě, že bude startovat na Monze. Deník *Presse* při té příležitosti otiskl článek s názvem *Popálený mozek?*. Není těžké si domyslet jeho obsah. Lauda byl fyzicky zdravý díky spolupráci mimo jiné s Willy Dunglesem. Popáleniny pro něj znamenaly pouze nedůležitý kosmetický následek nehody. Navíc cítil podporu fanoušků, dostal tisíce telegramů a dopisů. Lidé mu nabízeli vlastní kůži a uši k transplantaci.<sup>350</sup>

Co se týče Ferrari, Lauda jim zazlíval, konkrétně Danielu Audettovi, vydání prohlášení, kde se psalo o jezdecké chybě Laudy, jež měla zapříčinit nehodu. On sám si nic nepamatoval a mělo by se dle něj říct, že příčina nelze zjistit. Ferrari Laudu ujišťovalo, jak s ním stále počítá, zároveň jednalo s Fittipaldim a Petersonem; nakonec získali náhradu v podobě Carlose Reutemanna. Ačkoliv to Enzo Ferrari Laudovi neřekl, chtěl, aby Lauda v Monze nenastoupil. Ve Ferrari totiž netušili, jaká bude reakce, až se objeví na dráze. Nepočítali s tím, že by dokázal tažení za titulem dotáhnout do vítězného konce. Jejich plán byla prohra jako morálních hrdinů.<sup>351</sup>

Mezitím, co se Lauda uzdravoval, vyhrál Hunt závod v Německu, který se i přes Laudovu nehodu dojel, v Rakousku skončil čtvrtý a vyhrál GP v Nizozemí, dotáhl se v celkovém hodnocení za Laudu a ztrácel na něj 14 bodů. Co se týče GP Rakouska, odjela se za velice nízké divácké účasti, protože se konala po GP Německa, a tudíž se jí nezúčastnil zraněný domácí závodník Lauda. Nepřišli nejen domácí diváci, ale i italští fanouškové Ferrari, jelikož se Ferrari tohoto závodu nezúčastnilo. Původně chtělo Ferrari odstoupit ze zbytku sezony, nakonec nestartovalo jen v rakouské a holandské GP.<sup>352</sup>

---

<sup>349</sup> LAUDA, N., c. d., s. 38.

<sup>350</sup> Tamtéž, s. 38–39.

<sup>351</sup> Tamtéž, s. 40–41.

<sup>352</sup> Tamtéž, s. 40.

První tisková konference Laudy po nehodě obsahovala otázky typu, co řekla jeho manželka na jeho obličej, či jestli se s ním rozvede. Lauda si navíc musel protrpět zvědavé pohledy jeho okolí, ale start v Monze mu vyšel a skončil na čtvrtém místě. Hunt počínání svého přítele ocenil slovy: „Niki vystoupil z hrobu a dojel. Opravdu vynikající výkon, odvedl super práci.“<sup>353</sup> Pro Brita víkend dopadl o poznání hůře. Už při příjezdu do Itálie zdrželi celníci kamiony McLarenu co nejdéle, poté po kvalifikaci bylo v jeho nádrži objeveno nelegální palivo a následovala diskvalifikace a odsun na chvost startovního pole. V závodě se sice probojoval dopředu, ale nakonec skončil v kačírku v únikové zóně, z níž nedokázal vyjet a závod nedojel. Cestou do boxů na něj vášniví italští fanoušci vulgárně pokřikovali a házeli po něm lahve, ovoce i kameny. Částečně si mohl za to sám, když je taktéž počastoval vulgárními gesty. Jako hlavní rival Laudy byl krajně neoblíbený, to stejné k němu cítili i italští novináři. Italové ho vinili z Laudovy nehody.<sup>354</sup>

Před třetí velkou cenou od konce, která se konala v Kanadě, FIA označila za definitivního vítěze GP Španělska Hunta, ale ten zároveň přišel o diskutabilní vítězství z Velké Británie, jež připadlo Laudovi. McLaren obvinil Ferrari ze snahy získat přes FIA mistrovský titul a další kontroverze byla na světě. Lauda pak zkritizoval McLaren, že mu toho tuto sezonu prošlo až moc, a proto je rozhodnutí FIA správné. Novináři se snažili využít nevraživosti McLarenu a Ferrari a poštvat proti sobě i Laudu s Huntem, což se jim nakonec na krátký čas podařilo. „Někteří novináři běhali od Nikiho ke mně a povídali mi, co prý Niki povídal. Jemu pak řekli, co jsem prý povídal já. Samozřejmě si to vymysleli,“<sup>355</sup> řekl k tomu Hunt, jenž v závodě nakonec zvítězil a udobřil se s Laudou, který nebodoval.

Ve Velké ceně USA East už byl jejich vztah v pořádku. Hunt vzpomínal, jak se ho snažil v neděli ráno Lauda rozhodit. „Dobře věděl, že se budím až v osm. Přesně v sedm hodin stál nad mou postelí a vzbudil mne. Byl kompletně oblečen do svého závodního overalu a řekl jen ‚Dnes se stanu mistrem světa‘. Poté se otočil a opustil můj pokoj.“<sup>356</sup> Nutno dodat, že mistrem světa se Lauda nestal, závod dokončil na třetí pozici a Hunt ho vyhrál, a tak se schylovalo k velkolepému finále. Poslední závod se měl konat v japonském Fuji. Hunt ztrácel

---

<sup>353</sup> KLEMM, R., c. d., s. 246.

<sup>354</sup> Tamtéž, s. 246.

<sup>355</sup> Tamtéž, s. 246.

<sup>356</sup> Tamtéž, s. 246.

na Laudu v celkovém pořadí tři body. Na místo dorazila řada reportérů. Ecclestone prodal práva na odvysílání několika desítkám televizních stanic. Všechny zajímalo, zda získá titul Lauda, jenž přežil vlastní smrt, či Hunt, playboy a superstar.<sup>357</sup>

Závodní víkend vypadal přesně jako celá sezona. V Japonsku přišlo, Lauda první trénink vyjel na trať a okamžitě se vrátil do boxů. Pak jak řekl, následovalo: „Všichni jezdci, až na tři, jsou proti startu. Diskuze, vyjednávání, hádky, tahanice. Ředitelství závodu, týmový šéfové, jezdci. Druhý zahřívací trénink, jede jen pár jezdců, já ne.“<sup>358</sup> V kvalifikaci skončil Hunt druhý, Lauda třetí. V den závodu opět přišlo, tudíž muselo ředitelství závodu několikrát odložit start. Zatímco japonští diváci seděli na tribunách v dešti a čekali, Hunt mluvil o tom, že by raději nechal titul Laudovi, než aby se jelo v takových podmínkách. Ale například Tom Pryce řekl, že když jsou považováni za nejlepší jezdce na planetě, musí zvládnout vše. Když déšť povolil a začal se blížit soumrak, rozhodlo se o vykartáčování trati a odjetí závodu.<sup>359</sup>

Již po druhém kole zamířil Lauda do boxů a ze závodu odstoupil. Při nehodě na Nürburgringu přišel o velkou část očních víček a řídit v mokru pro něj bylo o to obtížnější. Jak si uvědomoval, titul za život nestojí. Manažer Ferrari Audetto mu nabídl, že se médiím uvede jako důvod odstoupení problém s motorem. Lauda to odmítl. Ještě stále se mohl stát mistrem světa, ale Hunt dokončil závod na třetím místě, ačkoliv o tom sám nevěděl, jelikož tabule ukazující pořadí závodu se rozbila, a získal o jediný bod mistrovský titul. Informaci o tom obdržel Lauda na letišti.<sup>360</sup>

Skončila sezona plná diskvalifikací, protestů, hrozivé nehody, zázračného z mrtvých vstání, psychologické války a urážlivých výroků mezi Ferrari a McLarenem. Hunt slavil mistrovský titul, na londýnském letišti Heathrow ho vítali tisíce fanoušků. Svým životním stylem přitáhl novou pozornost k formuli 1. Lauda přežil vlastní smrt a titul vyhrál hned v příštím roce, a po svém comebacku znovu v roce 1984, ale jak řekl: „Byl jsem rád, že vyhrál [Hunt, pozn. autora]

---

<sup>357</sup> KLEMM, R., c. d., s. 246–248.

<sup>358</sup> LAUDA, N., c. d., s. 46.

<sup>359</sup> KLEMM, R., c. d., s. 247–248.

<sup>360</sup> DODGINS, Tony, *Jak uniknout následkům hororové havárie*, in: F1racing, červenec 2010, s. 58–59.

mistrovství světa 1976. Když jsem ho nevyhrál já, ze všech ostatních jsem titul přál nejvíc právě Jamesovi.“<sup>361</sup>

### 4.3 Ayrton Senna versus Alain Prost

Hunt s Laudou byli dobří přátelé již od svých kariér ve formuli 2. To samé se nedá říct o Sennovi a Prostovi, jenž řekl: „Můžete mít lidi, kteří pro vás představují nějakou výzvu, můžete mít soupeře, ale nesmíte mít nepřátele.“<sup>362</sup> Ale právě Prost představoval pro Sennu nepřítele. Jejich souboj byl o to zajímavější a pro fanouška přitažlivější, že začal, když oba působili ve stejné stáji, a to McLarenu, a pokračoval i poté, co Prost odešel k největšímu rivalovi Ferrari. Každý z nich byl odlišná osobnost s rozdílným jezdeckým stylem. Jejich soupeření přinášelo velký zájem o formuli 1.

Přitom to zpočátku vypadalo na tým snů pro McLaren. Po několika neúspěšných letech, kdy Pohár konstruktérů získal McLaren v roce 1974 a poslední jezdecký titul vybojoval Hunt, se britskému týmu podařilo vrátit zpět na výsluní. Konstruktérem se stal John Barnard,<sup>363</sup> do čela týmu nastoupil Ron Dennis,<sup>364</sup> jenž sjednal spolupráci s Mansour Ojjehem a jeho společností TAG,<sup>365</sup> dále McLaren začal používat motory Porsche. V neposlední řadě byla vybudována a otevřena v roce 1981 nová továrna týmu ve Wokingu. Úspěchy přišly záhy, když se stal potřetí mistrem světa do F1 navrátil se Lauda v roce 1984<sup>366</sup> a v příštích dvou letech Prost. Zároveň vyhrál McLaren v letech 1984–1985 Pohár konstruktérů.<sup>367</sup>

---

<sup>361</sup> HENRY, Alan, „Formule 1 nebude nikdy dost bezpečná,“ říká Niki Lauda, in: F1racing, srpen 2009, s. 50.

<sup>362</sup> FOLLEY, Malcolm, *Senna versus Prost. Příběh nejvražednějšího souboje v dějinách F1*, Praha 2011, s. 13.

<sup>363</sup> V McLarenu působil v letech 1980–1986, než ho zlákala nabídka Ferrari. Svůj podíl v týmu prodal Mansouru Ojjeho. Jako konstruktér ho nahradil Gordon Murray.

<sup>364</sup> Ron Dennis a John Barnard spolu působili v Dennisově týmu *Project Four Racing*, jenž startoval v závodech F2 a F3. Na konci roku 1980 se spojili s McLarenem a vznikl McLaren International. Od té doby, co designoval vozy McLarenu Barnard, nesou název MP4, což má vyznačovat *McLaren Project Four*.

<sup>365</sup> Mansour Ojjech je ředitel společnosti *Techniques d'Avante Garde* (TAG), jež založil jeho otec Akram Ojjech, a která nabízí produkty a služby v oblasti obchodní letecké dopravy, motoristického sportu a pohostinství. Před McLarenem sponzoroval TAG tým Williams.

<sup>366</sup> K návratu Laudy srv. LORD, Bradley, *Comeback do Formule 1: Nebezpečná hra*, in: F1racing, září 2009, s. 50.

<sup>367</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 81–143. Dále k úspěchům McLarenu srv. *Honours*, dostupné z: <http://www.mclaren.com/formula1/heritage/honours/>, [cit. 15. 7. 2015]. K historii týmu McLaren

Při Velké ceně Itálie 1987 šéf týmu Ron Dennis svolal tiskovou konferenci, na níž oznámil jezdecké složení, kdy od následující sezony měl nastoupit jako týmový kolega Prosta Senna. Prost neskrýval své nadšení: „Myslím, že v minulosti se jasně ukázalo, že dokážeme být oba pilotem číslo 1. Myslím, že Ayrton má velmi profesionální přístup, a já mu pomůžu, aby se zařadil do týmu. Musíme spolupracovat, ale já, samozřejmě, udělám vše, abych ho na trati porazil.“<sup>368</sup> Chtěl mít vedle sebe kvalitního pilota. První koho musíte porazit, je váš týmový kolega a francouzský závodník byl přesvědčený o tom, jak dokáže Sennu porazit. Taktéž Senna se radoval z přestupu z Lotusu a chválil Prosta: „Osobně jsem velmi šťastný, že můžu pracovat s Alainem. Když dva nejlepší jezdci spolupracují, výsledkem může být jenom posílení týmu.“<sup>369</sup>

Domnělý tým snů McLaren, získal motory Honda, měl dvojnásobného mistra světa a mladého dravého závodníka, o jehož kvalitách nikdo nepochyboval a pouze se čekalo, kdy i on získá mistrovský titul. Dennis si uvědomoval důležitost péče o piloty a jako první zaměstnal Josefa Leberera jako maséra, kondičního trenéra, výživového poradce a kuchaře, aby se staral o oba závodníky. Vztah Senny a Prosta byl dobrý, zpočátku spolu na okruhu snídali a diskutovali. Ron Dennis chtěl, ať mají oba stejné podmínky, proto v McLarenu platilo pravidlo sdílení informací o nastavení vozů a jejich výkonu. Podle týmového manažera Jo Ramireze byl Prost „mnohem lepší zkušební pilot a inženýr než Senna,<sup>370</sup> navíc, jak řekl Barnard: „jeho schopnost šetřit pneumatiky a šasi byla naprosto neuvěřitelná.“<sup>371</sup> Prost závodil takticky, vše si důkladně promyslel, nepochyboval se na hraně a dle Murraye Walkera „jel právě tak rychle, jak potřeboval.“<sup>372</sup> V týmu působil od roku 1984<sup>373</sup> a v jeden čas dokonce diskutoval s Dennisem a Barnardem o odkoupení části akcií týmu, proto se mu nelíbilo, když po nějakém čase začal cítit, jak se mu Honda a částečně McLaren vzdalují. Řekl

---

srv. *McLaren celebrates 50 years today*, dostupné z: <http://www.mclaren.com/formula1/inside-the-mtc/mclaren-celebrates-50-years-today/>, [cit. 15. 7. 2015].

<sup>368</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 228.

<sup>369</sup> Tamtéž, s. 228–229.

<sup>370</sup> Tamtéž, s. 266.

<sup>371</sup> Tamtéž, s. 187.

<sup>372</sup> Tamtéž, s. 138.

<sup>373</sup> Prost debutoval ve formuli 1 za tým McLaren v roce 1980 a následně přestoupil do Renaultu, za který závodil tři sezony, po kterých se opět vrátil do McLarenu.

k tomu: „Začal jsem mít pocit, že mě vnímají jak nějakého starého chlapíka a Ayrton že je pro ně ta mladá krev, které patří budoucnost.“<sup>374</sup>

Senna měl jediný cíl – porazit Prosta. Dle Ramireze ho nezajímalo, když byl rychlejší někdo jiný, chtěl doslova zničit francouzského závodníka. Přesto sezonu 1988 můžeme nazvat klidnou ohledně vztahů mezi jezdci McLarenu a vyrovnanou, co se jejich výkonů týče, ačkoliv určité náznaky budoucího vývoje se začaly již objevovat. V kvalifikaci na Velkou cenu Monaka<sup>375</sup> porazil Senna Prosta o 1,5 sekundy, což je na krátkém okruhu a s identickými vozy propastný rozdíl. Prost svého kolegu pochválil, ale řekl, to kolo bylo na takové hranici rizika, které nechtěl on sám podstoupit. V závodě se stalo něco neuvěřitelného.<sup>376</sup> Prost se po špatném startu propadl za Bergera na Ferrari, a když se mu ho konečně podařilo předjet, měl první Senna už náskok téměř jedné a půl minuty. Prost začal náskok Senny stahovat, ačkoliv ale bylo jasné, že Brazilce do konce závodu nestihne dojet. Senna přesto znovu zrychlil i přes příkaz týmu, ať zpomalí. Jeho riskantní jízda skončila na konec ve zdi před tunelem a Prostovi spadlo vítězství do klína.<sup>377</sup>

Senna vylezl z vozu a zmizel, aniž by o něm dlouhou dobu někdo slyšel. Schovával se ve svém hotelovém pokoji. Když se Ramirezovi konečně podařilo mu dovolat, plakal do telefonu. Senna nesnášel chyby a o to hůř snášel, pokud udělal chybu on sám. V monackém závodě ho neporazil Prost, ale sám porazil sebe. Nedokázal se podívat členům týmu do tváře, a proto utekl. Určitý náznak přesunu sil a sympatií uvnitř McLarenu šel spatřit již po této GP. Na oslavě monackého vítězství Dennis zmínil možnost technické poruchy na Brazilcově voze. Prost to dobře slyšel a věděl, že to není pravda.<sup>378</sup>

Ve Velké ceně Kanady získal Senna opět *pole position*, ale k spokojenosti měl daleko kvůli umístění PP na pravé straně vozovky. Neboť byla první zatáčka levotočivá, výhodněji se startovalo z levé strany tratě. Senna si stěžoval organizátorům, ale ti nic nezměnili. Brazilský závodník býval často přesvědčen, že organizátoři závodů a činovníci FIA rozhodují v jeho neprospěch.

---

<sup>374</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 256.

<sup>375</sup> K *pole position* Senny srv. *Remember Senna*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=xn8gh39SsrM> [cit. 10. 6. 2015].

<sup>376</sup> Záznam závodu: *Grande Premio de Monaco 1988 (Monaco Grand Prix 1988)*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=dbD88FgvFq8> [cit. 9. 6. 2015].

<sup>377</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 246–250.

<sup>378</sup> Tamtéž, s. 251–253.

Závod přesto vyhrál. Sezona pokračovala monotónně, McLaren dominoval a otázkou pouze zůstávalo, zda vyhraje Prost či Senna. Jejich vztah zaměstnával média, což upozadilo vynikající technickou převahu. „Při zájmu médií o Formuli 1, v situaci, kdy se tisk honí za každou senzaci, je celkem logické, že titulky patří spíše osobnostem než strojům.“<sup>379</sup> V momentě, kdy dominoval jeden tým, bylo pro atraktivitu F1 důležité, že vedení stáje dovolilo závodníkům bojovat a neschylovalo se k týmové režii<sup>380</sup> a určení týmové jedničky, na rozdíl od jiných stájí, kde i závodníci měli ve smlouvě statut týmové dvojky.

GP Velké Británie ovlivnil déšť. Zatímco Senna si dokázal najít mezi kalužemi vody cestu a dojel si pro vítězství, Prost se od počátku závodu propadal, až se nakonec rozhodl z velké ceny odstoupit. Měl stále v živé paměti nehodu Didiera Pironiho, které byl sám účastníkem, z deštěm zmáčeného tréninku na GP Německa 1982, po níž si Pironi zlomil obě nohy a do F1 se již nikdy nevrátil. Navíc Prost byl ženatý a měl syna, což jeho závodění ovlivňovalo, jak sám přiznal. Řekl: „Nakonec je to moje rozhodnutí a můj život, o co tady šlo.“<sup>381</sup> Po odstoupení jeho rozhodnutí kritizoval nejen francouzský tisk, ale také sám McLaren. Lidé z týmu argumentovali, když Senna neměl žádné problémy, proč Prost odstoupil a začali zpochybňovat jeho odvahu a motivaci, místo aby ho podpořili.<sup>382</sup>

Nyní bych krátce odbočila k tomu, jak Prosta vnímala francouzská média a Francouzi obecně. Francie je jednou z kolébek motorsportu, konal se zde první motoristický závod a historicky první velká cena se jela taktéž ve Francii. Ačkoliv se mistrovství F1 zúčastnila řada Francouzů, žádnému z nich se dlouho nedařilo získat titul mistra světa. V letech 1981 a 1982 ve francouzském týmu Renault závodili dva francouzští závodníci, kromě Prosta to byl René Arnoux. Na oba dva byl vyvíjen velký tlak, soupeřili o to, kdo z nich bude prvním francouzským mistrem světa. Arnouxovi se to nikdy nepodařilo. Je důležité si uvědomit, že „ve Francii vládla sice nesmírná chuť oslavit prvního francouzského mistra světa, ve hře byl ale ještě další aspekt: Prost sebou nesl břemeno závazku milionu franků, které v očích republiky investoval Renault do jeho vítězství v šampionátu a jež

---

<sup>379</sup> HENRY, A., c. d., s. 53.

<sup>380</sup> K týmové režii srv. KLEMM, Roman, *Týmová režie – starý a stokrát použitý hřích formule 1*, in: *F1racing*, září 2010, s. 72–74.

<sup>381</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 260–261.

<sup>382</sup> Tamtéž, s. 261.

měl jakousi povinnost splatit.<sup>383</sup> Když ani v roce 1983 nezískal Prost mistrovský titul, Renault se rozhodl, že si najde jiného pilota, ačkoliv chyba v prohraném mistrovství tkvěla v poruchovém voze. Francie nakonec získala prvního, a dodnes zatím posledního, mistra světa v roce 1985, kdy Prost získal mistrovský titul, ale na britském voze McLaren, což mu doma ne každý dokázal odpustit. Dle něj na to měl vliv staletí soupeření mezi Velkou Británií a Francií. Prost sám se nikdy necítil plně jako Francouz, tudíž ani jako francouzský národní hrdina. Vyhovovala mu anglická mentalita. Poukazoval také na to, jak si jeho rodná země vážila svých národních šampionů, podle jeho názoru ne tolik jako například Velká Británie či Brazílie. Nutno ale dodat, že mu prezident François Mitterrand udělil nejvyšší vyznamenání Francouzské republiky *Légion d'Honneur*.<sup>384</sup>

Pátým závodem od konce sezony 1988 byla Velká cena Itálie. Prost měl problém s motorem a věděl, že neuvidí šachovnicový praporek. Proto se rozhodl jet na plno, dokud to jen půjde, aby donutil vedoucího Sennu zrychlit, což by mohlo vést k dojetí Brazilcova paliva ke konci závodu. Byl to chytrý a zákeřný pokus v boji o každý bod do šampionátu. Nakonec se to ale vyřešilo pro Prosta úplně jinak. Jelikož kromě Francouzova motoru, měl technickou závadu i další motor Honda ve voze Lotus, dostal Senna příkaz, aby zpomalil, přičemž ho dohnaly oba vozy Ferrari. Senna ve snaze předjet rychle Schlesservův vůz o dvě kola pozadu, s ním kolidoval a musel odstoupit z první pozice.<sup>385</sup> K nesmírné radosti italských *tifosi* vyhrálo doma Ferrari a GP Itálie se stala jediným závodem, který v roce 1988 nevyhrál McLaren.<sup>386</sup>

Následující Velká cena Portugalska byla ukázkou toho, jak divoká bude příští sezona. Senna natlačil při předjíždění Prosta na boxovou zeď, až lidé držící cedule s informacemi pro závodníky uskakovali. Vítězství ze závodu si odnesl Prost a k Sennově chování poznamenal: „Jestli chce získat šampionát takhle šíleně, až si ho klidně nechá.“<sup>387</sup> Francouzský závodník zuřil, v rozhovoru s novináři označil Sennu za „rozmazeného fracka“. Všichni v F1 souhlasili s tím, že Senna porušil pravidla. Ten ale nebyl zvyklý přiznávat své chyby a omlouvat se za ně. Prezident FIA Balestre před vyvrcholením šampionátu žádal, ať mají oba

---

<sup>383</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 147.

<sup>384</sup> Tamtéž, s. 147–192.

<sup>385</sup> Ke kolizi Senny a Schlessera srv. *F1 1988 Senna McLaren Crash GP Italy Monza Schlessers*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=jg8GYyPNII4> [cit. 10. 6. 2015].

<sup>386</sup> FOLLEY, M., s. 264.

<sup>387</sup> Tamtéž, s. 267.

závodníci stejné podmínky a není vržen stín na mistrovství. Ředitel Hondy Tadashi Kume mu napsal dopis, v němž mu to slíbil. O mistrovském titulu se rozhodlo závod před koncem sezony v Japonsku. Senna zvítězil a Prost skončil druhý. Pořadí v šampionátu vypadalo stejně a Senna získal první titul mistra světa, ačkoliv nasbíral bodů 94 a Prost 105. Do šampionátu se ale započítávalo 11 nejlepších výsledků, tudíž po seškrtnání bodů měl Senna 90 a Prost 87, přičemž na vítězství to bylo osm ku sedmi.<sup>388</sup>

Sezonu 1988 sice charakterizuje dominance jednoho týmu, první dvě místa pravidelně obsazovali jezdci McLarenu a u třetího závodníka v pořadí nebylo výjimkou, když na dvojici z Wokingu ztrácel celé kolo, ale díky souboji dvou špičkových závodníků neztratila sezona nic ze své atraktivity, právě naopak. K tomu tisk probíral vztah mezi Prostem a Sennou. Fanoušci z Velké Británie byli nadšení z úspěchu domácího týmu. Možná ještě více entuziasmu sdíleli brazilští fanoušci Senny, jenž se pro ně stal hrdinou již před ziskem svého prvního titulu.

Senna byl v Brazílii mnohem populárnější než další domácí závodník Nelson Piquet, což potvrzuje i Sennův první mechanik Altamir Mauro de Oliveira Dias: „Zvláštní je, že pro nás v Brazílii byl Ayrton Senna hrdinou už předtím, než vyhrál titul. Měli jsme tu trojnásobného mistra světa Nelsona Piqueta, ale z nějakého důvodu to nebylo totéž. Tím, z koho všichni šileli, byl Ayrton.“<sup>389</sup> Piquetův otec Estancio Soutomajor vykonával funkci ministra zdravotnictví. Aby s ním nebyl Piquet spojován, používal rodné jméno své matky. Senna pocházel taktéž z bohaté rodiny, proto se domnívám, že jejich finanční zázemí nehrálo žádnou roli v jejich vnímání v zemi, kde část obyvatelstva žije na hranici chudoby. Rozdíl spočíval dle mého soudu v jejich osobnostech. Tu Piquetovu dobře vystihl závodník Dereck Warwick: „Byl to vtipálek a dostal se do kalhotek každé ženě, které alespoň trochu tlouklo srdce! Byl vděčnou potravou pro novináře a pro rozhovory mechaniků. Zapadal přesně do obrazu toho, co je zajímavé.“<sup>390</sup>

Piquet patřil mezi kvalitní závodníky, přeci jen získal tři tituly. Svě soupeře se snažil rozhodit. Když závodil ve Williamsu s Nigelem Mansellem, provokoval ho tím, že urážel jeho manželku, aby na něj Mansell zaútočil. Před GP

---

<sup>388</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 266–273.

<sup>389</sup> SEEBERG, Hans, *Zpověď z brazilského slumu – první Sennův mechanik*, in: F1racing, prosinec 2008, s. 75.

<sup>390</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 159.

Monaka 1988 to ale už přehnal, když v brazilském vydání časopisu *Playboy* otiskli jeho výrok „Mansell byl nevzdělaný blb s hloupou a hnusnou manželkou.“<sup>391</sup> To by si Senna nikdy nedovolil, ničil soupeře přímo na trati, ale neurážel je ani jejich blízké. Lidé Sennu milovali pro jeho agresivní a riskantní závodní styl, velkou cílevědomost, neústupnost, pozitivní přístup a zaměřenost na vítězství. „Byl však rovněž citlivý, otevřený a skromný,“<sup>392</sup> velice duchovně založený, což se jim také líbilo.

Přes zimu McLaren, stejně jako ostatní týmy, hodně testoval, jelikož skončila éra turbomotorů a tým z Wokingu se chtěl nadále udržet na špičce startovního pole. Většinou testoval pouze Prost, což ho velice rozčilovalo. Již při druhém závodě sezony 1989 v Imole došlo ke střetu obou jezdců McLarenu, jež spolu obsadili první řadu startovního roštu. Před startem se dohodli, že do první zatáčky spolu nebudou bojovat a oba dva svůj slib splnili. Jenže kvůli nehodě Bergera se rozhodlo o přerušení závodu a následném restartu.<sup>393</sup> Při něm Senna na PP špatně odstartoval a Prost ho předjel. Senna se snažil vrátit zpět před Prosta a překonal ho v první zatáčce, tedy porušil dohodu.<sup>394</sup> Nakonec závod vyhrál Senna, naštvaný Prost dokončil na druhé pozici a rozhodl se nejít na pozávodní tiskovou konferenci, za to si vysloužil pokutu pět tisíc dolarů. Navíc před Dennisem řekl, že uvažuje o konci ve formuli 1. Atmosféra u McLarenu začala houstnout, ale média v tu chvíli řešila vážnou Bergerovu nehodu.<sup>395</sup>

Ron Dennis si uvědomoval nutnost uklidnění situace, a tak se vydal na testování před GP Monaka v Pembrey, ačkoliv tam nikdy nejezdil. Diskutoval spolu s jezdci. Senna se bránil, dohoda se podle něj týkala pouze prvního startu a dokonce se rozplakal. Dennis ho donutil, aby se Prostovi omluvil a zároveň se s jezdci dohodl, aby nikomu neřekli, o čem se na jejich schůzce mluvilo. Prost se poté bavil s jedním svým známým novinářem a mimo záznam mu řekl, co se projednávalo. Když pak přijel do Monaka, Senna s ním nekomunikoval. Obsah rozhovoru se totiž dostal do novin, které francouzského závodníka citovaly. Když

---

<sup>391</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 246.

<sup>392</sup> DODGINS, Tony, *Senna. 50 let od narození legendy*, in: F1racing, duben 2010, s. 66.

<sup>393</sup> K nehodě Bergera srv. *GP San Marino 1989 – Accidente Quase Fatal de Berger*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=0iHrbeJCgOM> [cit. 11. 6. 2015].

<sup>394</sup> K restartu závodu srv. *Senna vs Prost – 1989 San Marino Grand Prix*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=CCKw50eCY4Y> [cit. 11. 6. 2015].

<sup>395</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 282–285.

Senna hovořil o Prostovi, používal pouze označení „on“. Situace uvnitř týmu začínala být kritická a novináři byli lační po jakémkoliv detailu jejich rozepří.<sup>396</sup>

V době konání Velké ceny Francie, kterou francouzský závodník ovládl, když získal PP a vítězství v závodě, oznámil Prost svůj konec u McLarenu po této sezoně. Hlavním důvodem bylo, že chtěl být šťastný, což dle něj se Sennou v jedné stáji nešlo. Přestal Brazilci věřit. Stejně tak klesla jeho důvěra v samotný McLaren a Hondu. Tým včetně Senny se domníval, že Prost si dá roční pauzu od F1 a pak se vrátí. Jaké bylo překvapení, když před Velkou cenou Itálie Ferrari oznámilo své jezdecké složení pro rok 1990. Týmovým kolegou Mansella se měl stát právě Prost. Senna tuto zprávu nenesl dobře, dle týmového manažera Ramireze „byl šílený z toho, že Alain odchází k Ferrari a odnáší si s sebou všechno, co se u McLarenu naučil.“<sup>397</sup> Navíc Prost odcházel k velkému rivalovi, o publicitu jeho rozhodnutí tedy bylo postaráno. Oznámení Ferrari bylo dokonale načasováno před domácí GP, což pomohlo ještě více zvýšit zájem jak o italský tým, tak o místní *Grand Prix*.

V kvalifikaci na Monze porazil Senna Prosta o 1,8 sekundy, to je ohromný rozdíl. V tu chvíli již, ale měl Senna celý tým na své straně, na Francouzově voze pracovalo oproti Brazilcově méně lidí. Zároveň Prost chtěl vysvětlení od Hondy, která se ho snažila přesvědčit, že byl prostě pomalý. V závodě dokázal Prost, jenž startoval ze čtvrté pozice, předjet obě Ferrari, a když Senna musel odstoupit kvůli technickému problému, zvítězil. Nadšení *tifosi* bylo obrovské, Prosta oslavovali, jako by již závodil za Ferrari, a přitom stále patřil k rivalům jejich týmu. Prost poté hodil do davu pod pódiem svůj pohár, což velice rozzuřilo Dennise, jelikož McLaren si nechával i poháry jezdců. Když se vrátil po tiskové konferenci do garáže, měl na helmě nálepku Ferrari a v kokpitu vozu našel špagety a italské víno. V tu chvíli věděl, že ztratil podporu mechaniků, kteří mu až do té doby zachovávali věrnost. Situaci ještě zhoršil Balestre. V rozhovoru pro francouzský rozhlas se vyjádřil ve smyslu, že by nebylo dobré, kdyby ve zbývajících závodech dostal Senna kvalitnější vůz než Prost, což by zpochybnilo šampionát. Honda na to odpověděla žádostí McLarenu, ať zajistí omluvu Prosta, nebo mu nedá již ani jeden motor, k čemuž ale nakonec nedošlo.<sup>398</sup>

---

<sup>396</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 286–290.

<sup>397</sup> Tamtéž, s. 308.

<sup>398</sup> Tamtéž, s. 310–315.

Situace se do následující Velké ceny Portugalska nevyřešila, naopak začala gradovat, když vedoucí Mansell byl ze závodu diskvalifikován, kvůli zařazení zpátečky v boxech, ale dál pokračoval v jízdě a sváděl souboj se Sennou. Mezi oběma jezdci došlo ke kontaktu a Senna musel ze závodu odstoupit. Mansell se hájil, že černou vlajku signalizující diskvalifikaci v zápalu boje neviděl, což, jak potvrzují někteří závodníci, je možné, nicméně dostal pokutu 50 tisíc dolarů a nesměl startovat v následujícím závodě. Senna Mansella obvinil z ohrožení jeho zdraví a života, čímž média získala další velké téma.<sup>399</sup>

V tomto kontextu je důležité si uvědomit jezdecký styl samotného Senny, jenž byl mnohem riskantnější než Mansellův. Určitou kontroverzi mohl vyvolávat fakt Mansella závodícího za Ferrari a možnost ovlivnění boje o titul mistra světa, kde spolu soupeřili Senna s Prostem přestupujícím po sezoně právě do Ferrari. Jelikož by z toho Mansell nic neměl, můžeme, dle mého názoru, vyloučit možnost, o úmyslném jednání vyřadit brazilského závodníka ze závodu. Jisté je, že to více zdramatizovalo souboj o titul.

Senna zvítězil v následující španělské velké ceně, Prost skončil třetí. Druhým závodem od konce byla Velká cena Japonska v Suzuce. Prost řekl Dennisovi: „Ayrton se mě mnohokrát v historii našich vzájemných soubojů snažil vytlačit, [...] pouze díky mojí aktivitě nedošlo nikdy k nehodě.“<sup>400</sup> Teď si Prost předsevzal, že tuto činnost již vyvíjet nebude. Informace o jeho rozhodnutí doputovala až k Sennovi, což je vzhledem k následujícím událostem klíčové. Brazilec se snažil Francouze rozhodit prohlášením: „Prost zápasí vždycky jenom o druhá místa, já bojuju vždycky o to, abych vyhrál. Ztratil jsem k němu všechnu úctu.“<sup>401</sup> V japonské GP se mohlo rozhodnout o novém držiteli mistrovského titulu, čemuž odpovídala návštěva okruhu v den závodu, jež činila 130 tisíc diváků. Pokud Senna nedojede, Prost bude mistrem.<sup>402</sup>

Sennu, startujícího z PP, Prost hned na startu předjel a začal mu ujíždět. Poté, co oba jezdci zajeli do boxů pro nové pneumatiky, se brazilský závodník Prostovi přiblížil a v 48. kole, tedy šest kol před cílem se pokusil Francouze předjet, což skončilo kolizí obou McLarenů.<sup>403</sup> Prost vystoupil z vozu, jelikož si

---

<sup>399</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 316–318.

<sup>400</sup> Tamtéž, s. 319.

<sup>401</sup> Tamtéž, s. 320.

<sup>402</sup> Tamtéž, s. 319–320.

<sup>403</sup> *Senna*, režie Asif Kapadia, 53:25–54:48; 55:54–57:43.

myslel, že je poškozený, ale Senna se odmítl vzdát, mávl na traťové maršály, kteří ho roztlačili, a pokračoval v závodě, jež nakonec vyhrál. Jelikož se ale „po nehodě nevrátil na trať předepsaným způsobem a zkrátil si trať, byl diskvalifikován.“<sup>404</sup> Dennis se odvolal, ale FIA rozhodnutí potvrdila a navíc označila Sennu za závodníka, ohrožujícího bezpečnost ostatních,<sup>405</sup> dostal pokutu 100 tisíc dolarů a půlroční zákaz řídit vůz F1. Nad přísným trestem se podívoval i Prost. Dennis bojoval za Sennu, ale tím šel proti svému dalšímu závodníkovi.

Ačkoliv do konce sezony chyběl ještě jeden závod v Austrálii,<sup>406</sup> který se i přes silný déšť a protesty závodníků odjel kvůli závazkům vůči sponzorům, mistrem světa se již stal Prost. Senna určil za viníka kolize Prosta, ten kontroval tím, že dal jasně najevo, co se chystá udělat, tedy „zavřít mu dveře“. Senna následně začal hovořit o manipulaci se světovým šampionátem.<sup>407</sup> V Japonsku nikdo nevstoupil na stupně vítězů, dlouho se čekalo na oficiální výsledky, což ukazovalo ve špatném světle celý ročník šampionátu, jež patřil jinak mezi velice zajímavé a přitáhl miliony lidí k televizním obrazovkám. Bratrovražedný souboj uvnitř jednoho týmu spolu s ostatními kontroverzemi diváky velice lákal.

Přes zimu ruch okolo F1 na čas utichá, ne ale v tomto případě. V médiích se probíral Sennův a Balestrův souboj. Prezident FISA prohlásil, že Senna nedostane superlicenci pro rok 1990, „pokud nevydá veřejné prohlášení, v němž vezme zpět své komentáře, které jsou jak nepravdivé, tak poškozující orgán FISA.“<sup>408</sup> Navíc začal rozšiřovat obvinění, k nebezpečnému chování v Japonsku přidal GP Itálie 1988 a GP Brazílie, Francie, Portugalska a Španělska 1989. Také mu vadilo neuhrazení Sennovy pokuty 100 tisíc dolarů, což vyřešil McLaren, když ji sám zaplatil. Čekalo se pouze na Sennovu omluvu, měl na ní čas do 15. ledna. Když nepřišla, nebyla mu udělena superlicence a za nového pilota McLaren oznámil Jonathana Palmera. Následně byla obě oznámení zrušena a jako pilot místo Palmera figuroval opět Senna, jež poslal FISA dopis, kde uznal, že se šampionátem nikdo nemanipuloval. Nakonec byl Sennovi zrušen i půlroční zákaz činnosti v F1.<sup>409</sup>

---

<sup>404</sup> KLEMM, Roman, *Bratrovražedná Suzuka*, in: F1racing, červen 2009, s. 81.

<sup>405</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 325.

<sup>406</sup> Prost, vybízející ke zrušení závodu, objel jedno kolo a zajel do boxů. Senna závod nedokončil poté, co narazil ze zadu do Brundleho vozu.

<sup>407</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 325–329.

<sup>408</sup> Tamtéž, s. 331.

<sup>409</sup> Tamtéž, s. 332–333.

Vše se nakonec vyřešilo, ale nevrhalo to vůbec dobré světlo na formuli 1. Senna a Balestre patřili oba mezi velmi výrazné osobnosti, jež neustupovaly, a v tomto případě šlo spíše o vyřizování jejich osobních účtů. Pokud by Senna nemohl nastoupit do ročníku 1990, ublížilo by to celé F1, jelikož patřil mezi největší lákadla šampionátu s obrovskou fanouškovskou základnou po celém světě. Všechny navíc zajímalo, jak bude pokračovat jeho souboj s Prostem, když nyní každý bude závodit za jinou stáj. Ti, kteří si mysleli, že se situace uklidní, se zmýlili, což bylo pro atraktivitu šampionátu dobře.

O titul mistra světa sváděli atraktivní souboje opět Senna s Prostem. Před předposledním závodem na japonské Suzuce<sup>410</sup> získal Prost pět vítězství a Senna ještě o jedno více. Stejně jako v minulém roce japonský závod určil nového mistra světa roku 1990. Král kvalifikací Senna získal PP a žádal start z výhodnější levé strany startovního roštu, kde mají vozy lepší trakci, což mu bylo zamítnuto. Startoval z ní tedy z druhého místa Prost, jemuž se díky tomu start povedl a dostal se před Sennu, jenž se nehodlal vzdát. V momentě, kdy Prost zatáčel do první zatáčky, byl Senna na jeho vnitřní straně a vrazil do něj. Oba vozy skončily poškozené mimo trať a mistrem světa se stal Senna. Když závodníci vylézali z monopostů, nepodívali se na sebe. Prost zuřil a prohlásil: „Udělal to záměrně. [...] Jestli je tohle způsob, jak zakončit šampionát, pak je sport mrtvý.“<sup>411</sup> To Senna si užíval zisk dalšího titulu a přes svoji tiskovou mluvčí Betise Assumpcao<sup>412</sup> se bránil, že kolize záměrná nebyla.<sup>413</sup> Ostatní závodníci si mysleli něco jiného. O úmyslnosti hovoří i výrok Sennova týmového kolegy Bergera, jemuž před závodem řekl, že „se dneska v první zatáčce chystá udělat pořádnou show.“<sup>414</sup>

Senna byl závodník zaměřený pouze na závodění a vítězství, o to více, vítězství nad Prostem a v Japonsku šlo o osobní pomstu. Pokud srovnám kolize z roku 1989 a 1990, obě dvě byly úmyslné pasti na druhého závodníka. V roce 1989 si ovšem Prost vybral pro kolizi pomalou zatáčku, aby se nikomu nic nestalo, kdežto nyní v roce 1990 došlo ke kolizi hned po startu závodu, ve vysoké rychlosti. Navíc je důležité si uvědomit, že nejen ohrozila zdraví obou jejich

---

<sup>410</sup> K Velké ceně Japonska 1990 srv. *Senna*, režie Asif Kapadia, 1:09:31–1:14:12.

<sup>411</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 344.

<sup>412</sup> Senna byl první, kdo měl tiskovou mluvčí. Najal si jí na počátku roku 1990.

<sup>413</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 343.

<sup>414</sup> Tamtéž, s. 347.

aktérů, ale i všech závodníků za nimi. Na startu měly všechny vozy nádrže plné paliva a snadno mohlo dojít k neštěstí. Nemluvě také o atraktivitě samotného závodu, vyjma kolize, když obě dvě největší hvězdy vypadly hned na začátku a o titulu se rozhodlo. Nebylo to šťastné zakončení šampionátu, ale kontroverzní.

V následujícím roce se vztahy mezi Sennou a Prostem nezměnily, ačkoliv díky špatnému vozu Ferrari o titul nebojoval Senna s Prostem, nýbrž s Mansellem, jenž přestoupil do Williamsu. Brazilský závodník získal v roce 1991 svůj třetí a poslední titul a pro sezonu 1992 přišel o svého největšího soupeře. Ferrari totiž propustilo Prosta před posledním závodem roku 1991, když si dovolil přirovnat vůz Ferrari ke kamionu, což se v italském týmu neodpouští. Prost zůstal pro následující sezonu bez angažmá. V tu chvíli ale již Senna měřil síly s někým jiným – Michaelem Schumacherem.<sup>415</sup>

Prost se měl ještě jednou na trať vrátit, podepsal s Williamsem smlouvu na příští dvě sezony a vymohl si klauzuli, že tým nezaměstná Sennu, dokud za něj bude závodit on sám, což brazilského závodníka rozzuřilo, jelikož přemýšlel o přestupu do Williamsu. Jak vidno, vztahy mezi nimi byly stále napjaté. Navíc Renault, který dodával Williamsu motory, tlačil tým, ať zaměstná právě Sennu. Nakonec se to stalo a Prost se rozhodl, že po roce 1993 ukončí svou kariéru. Rozloučil se, jak nejlépe mohl, když získal svůj čtvrtý mistrovský titul. Po Prostově ukončení kariéry se přihodilo něco neuvěřitelného. Senna si na něj sehnal telefonní číslo a prosil ho, ať se vrátí, že nemá motivaci porážet ostatní piloty. Ztratil svůj cíl a místo něj se stal sám terčem Schumachera. Několikrát během zimy si s Prostem volali, jejich vztah se začal proměňovat. Brazilec se také trápil z přestupu k Williamsu, stále si tam nezvykl a mluvil o bezpečnosti.<sup>416</sup>

Třetím závodem roku 1994 byla Velká cena San Marina v Imole,<sup>417</sup> jež se zapsala to historie jako černý den motorsportu. Po páteční vážné nehodě Rubense Barichella, jenž z ní vyvázl s rozbitým nosem a podlitinami, se v sobotu při kvalifikaci zabil Roland Ratzenberger. Byl prvním pilotem od roku 1982, jenž se zabil přímo o závodním víkendu. Smrt se po dlouhé době připomněla. Senna nesl velmi špatně již Barichellovu nehodu a Ratzenbergerova smrt na něj zřejmě zapůsobila nejhůře ze všech závodníků, kteří se s tím museli vyrovnat. Bylo to pro

---

<sup>415</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 354–361.

<sup>416</sup> Tamtéž, s. 362–379.

<sup>417</sup> K Velké ceně San Marina 1994 srv. *Senna*, režie Asif Kapadia, 1:57:55–2:20:28.

ně něco nového. Senna odmítal vylézt z karavanu a závodit, Williams se spolu s Benettonem a Sauberem rozhodl neúčastnit se nově restartované kvalifikace. Profesor Watkins, řekl Sennovi, že je v šoku, ať do závodu nenastoupí. Senna nakonec nastoupil. Při nájezdu do zatáčky Tamburello v rychlosti 190 mil za hodinu vyjel jeho vůz z dráhy a narazil do betonové zdi. Závod byl přerušen a po půl hodině opět restartován, vítězem se stal Schumacher. O zraněních Senny se spekulovalo, ale ve večerních hodinách bylo potvrzeno, že Senna zemřel.<sup>418</sup>

Sennova smrt silně zasáhla celou formuli 1. Piloti si kladli otázku, když zemřel závodník jako je on, jak mohou být v bezpečí oni sami. V Brazílii vyhlásili třídní státní smutek a na státních budovách vlály vlajky stažené na půl žerdi. Když jeho rakev převáželi do Brazílie, nad Sao Paulem se k letadlu připojila stíhací letka brazilských vzdušných sil. Z letiště stála třicetkilometrová fronta lidí vzdávající Sennovi poslední hold. Rakev byla vystavena 48 hodin v budově parlamentu v Sao Paulu. Mezi muži nesoucími rakev nechyběl Prost, jenž zapomněl na rivalitu a nenávisť. Ze smrti Senny byli obviněni šéfové Williamsu Frank Williams, Patrick Head a Adrian Newey, po dlouhém vyšetřování je soud zprostil viny.<sup>419</sup>

Senna je mnohými považován za nejlepšího závodníka formule 1 všech dob. Odešel na vrcholu svých sil, což napomáhá obrazu legendy. Dále za to může jeho agresivní a nekompromisní jezdecký styl, bezohlednost na dráze a velká cílevědomost. Žil pro vítězství, čemuž obětoval takřka vše, a soupeře chtěl porážet. Byl to člověk s velkým charisma. Takové osobnosti formule 1 potřebuje. To je též důvod toho, co ho činilo natolik oblíbeným. V Brazílii byl národním hrdinou, jsou i případy, kdy jeho fanoušci spáchali sebevraždu. Důvod jeho výsadního postavení vystihl v rozhovoru náhodně vybraný student ze smutečního davu Fernando Machado Lemos: „Dodal nám důstojnost. Vidět ho závodit znamenalo osvobodit se od korupce a trápení a bídy, která nás obklopuje.“<sup>420</sup> Sám Senna se hodně angažoval v charitě a snažil se své zemi hodně vrátit. Kolotoč formule 1 se ale nepřestal točit. Na scéně již figuroval nový král Michael Schumacher, jenž si v kontroverzích s ničím nezavdal se Sennou, a který si v roce 1994 dojel pro první ze svých sedmi titulů mistra světa.

---

<sup>418</sup> FOLLEY, M., c. d., s. 29–41.

<sup>419</sup> HENRY, A., c. d., s. 8–13.

<sup>420</sup> Tamtéž, s. 14.

## Závěr

Ve své diplomové práci jsem se zaměřila na historický vývoj společenského a sportovního fenoménu formule 1 v letech 1970–1994. Důvod vzrůstající popularity F1 spatřuji v několika faktorech, jež spolu navzájem souvisí a odvíjejí se od sebe. Tím hlavním jsou výrazné osobnosti jezdců. Pracovala jsem s tezí závodníků jako národních hrdinů a významných činitelů vzrůstající popularity F1. Domnívám se, že se mi tuto tezi podařilo potvrdit, když jsem k tomu vybrala tři příklady – osobu Jochena Rindta, souboj Nikiho Laudy a Jamese Hunta, souboj Ayrtona Senny a Alaina Prosta. Na osobnosti Jochena Rindta jsem dokázala, jak velký vliv mohl mít závodník na růst povědomí a popularity o formuli 1 ve své domovině, v tomto případě v Rakousku, když Rindt uspořádal ve Vídni výstavu závodních vozů a skrze své závodění se snažil, aby Velká cena Rakouska byla zařazena mezi závody započítávané do mistrovství světa, což se nakonec podařilo.

U soubojů Laudy s Huntem a Senny s Prostem jsem nejdříve s porovnáním jejich rozličných povah dokázala, že fanoušky přitahují výrazné osobnosti, které se stávají celebritami. Důležitý je zájem médií o jejich osudy, což zvyšuje informovanost o formuli 1. Dalším významným faktorem ovlivňující nárůst popularity je zajímavost sezon, tu zvyšují právě napínavé souboje, jež jsem v této práci hodnotila. V případě Laudy s Huntem tomu napomohla ještě Laudova nehoda a řada kontroverzí, jež sice způsobují negativní reklamu, ale zaručují, že se o formuli 1 stále mluví. V případě Senny s Prostem zajímavosti sezony kromě jejich souboje také napomohla osoba prezidenta FIA Balestreho.

Úmrtí Jochena Rindta a jeho titul mistra světa *in memoriam*, spolu se smrtí Ayrtona Senny zanechala v příznivcích tohoto sportu stopu, přesto ale sledovali formuli 1 dále, neboť je lákalo nebezpečí, všudypřítomná možnost nehody, vážných zranění a právě smrti, ač to může znít pro nestranného pozorovatele až morbidně. Fanoušci chtěli sledovat, jak nejlepší závodníci světa, dokázali zkrotit své rychlé a technicky vyspělé monoposty v souboji muže proti stroji, ať už na tribunách okruhů či u televizních obrazovek. Z těchto důvodů se na formuli 1 dívali, a proto rostla její popularita.

S tím souvisí rozšiřování televizních přenosů velkých cen, jež v sobě skrývalo značný finanční potenciál, jak správně odhadl Bernie Ecclestone. Nebylo tomu tak jen z důvodu prodeje vysílacích práv, ale i s ohledem ke vstupu

reklamy a sponzorství, jejímž vlivem se formule 1 komercializovala. Nešlo pouze o reklamu dodavatelů komponent pro monoposty, jako jsou pohonné jednotky, pneumatiky či pohonné hmoty, nýbrž i o firmy, které neměly s F1 nic společného. Jisté je, že reklama a sponzorství zcela změnily tvář formule 1. Měly pomoci týmům s jejich finanční situací, ale s rostoucími náklady se závodní stáje staly na sponzorech závislé. Jelikož technologický vývoj, platy jezdců a další výdaje se neustále zvětšovaly až na neúnosnou míru, stala se formule 1 na příjmech z reklamy závislá. Bez sponzorů a reklamy po jistém čase již formule 1 nemohla existovat.

Zjistila jsem, že největší zastoupení mezi sponzory, kromě společností specializujících se na motoristické produkty, jako jsou brzdy, provozní kapaliny, motorové oleje či pohonné hmoty, měly tabákové koncerny, jež se stávaly hlavními sponzory stájí, a tudíž od nich plynuly největší finanční částky do týmových pokladen. To mělo za následek jejich značný vliv na chod týmu. Ovlivňovaly jezdecké složení, nasazování technických novinek a lidé z jejich vedení vyžadovali výjimečné služby a zacházení při návštěvě GP.

Na příkladě Nikiho Laudy jsem dokázala, jak závodníci využívali reklamu. Když uměli prodat místa na svém overalu a helmě, čímž si přišli ke značným sumám. Ke znázornění postupující komercializace formule 1 jsem využila případ *Caesars Palace Grand Prix* v Las Vegas, kde sport zcela ustoupil finančním zájmům. Se sponzorstvím a reklamou rostl ekonomický význam formule 1. Sponzoři chtěli být vidět a tomu napomáhalo rozšiřování televizních přenosů závodů. To v sobě zároveň skrývalo přínos pro příznivce tohoto sportu, jelikož rostla větší dostupnost ke sledování velkých cen.

Síla peněz sahala tak daleko, že nebylo nic výjimečného, když kvůli ní musela jít stranou i bezpečnost. To jsem dokázala třeba na příkladě Velké ceny Japonska 1976, kde se i přes špatné povětrnostní podmínky závod konal, jelikož se v něm rozhodovalo o titulu mistra světa a vysílací práva na něj měla zakoupena řada televizních stanic. Jak velkou moc měli sponzoři, jsem také ilustrovala na dění okolo Velké ceny Jižní Afriky 1982, kdy FISA závodníkům vyhrožovala zákazem činnosti. Sponzoři dali jasně najevo svou nespokojenost s nabízeným řešením, angažování zcela nových neznámých jezdců, jež by nepřilákali diváky k televizním obrazovkám, a tím pádem by draze placená reklama nebyla vidět. FISA musela ustoupit jejich tlaku.

Růst oblíbenosti F1, spolu s obtížněji ovladatelnými vozy, následek vývoje vozů poskytující například zvýšený přítlak, kladl větší požadavky na závodníky, a to vedlo k rostoucí míře profesionalizace. Závodník se musel začít více připravovat a pracovat na své fyzické kondici. S tím souvisí i potřeba změny životosprávy. Jezdci si uvědomovali důležitost nového přístupu k závodění a začali zaměstnávat různé poradce a fyzioterapeuty. K tomuto kroku pak začaly přistupovat i samotné týmy. To vedlo k příležitosti pro vědce, zkoumat tělo závodníka a zátěž, jež je na něj v průběhu řízení monopostu kladena. Své poznatky přenášeli do oblasti medicíny, například diabetologie.

Dále se závodník musel vyrovnat s velkou psychickou zátěží a překonat strach ze všudypřítomné smrti. Jezdec tedy musel být psychicky silný jedinec, jenž tento tlak zvládl. Navíc stát se závodníkem znamenalo dostat se do exkluzivní společnosti mezi jezdce, což bylo obtížné a finančně náročné. Mnohdy talent nestačil, a proto bylo kromě nutnosti sehnat sponzory, aby financovali jezdcovu závodní kariéru, důležité být co nejlépe na svůj vstup do formule 1 připraven.

Vzrůstající popularita spolu se zvětšováním se ekonomického potenciálu F1 měla za následek rozšiřování závodů do dalších států a nárůst počtu *Grand Prix* v kalendáři jednotlivých ročníků mistrovství světa F1. Hostit velkou cenu bylo prestižní záležitostí a to s sebou neslo kromě ekonomického potenciálu i společenský význam. Kromě států, kde pořadatelství mělo historickou tradici, se závody rozšiřovaly do Severní i Jižní Ameriky, Asie a Austrálie, což je dle mého soudu zapříčiněno právě potřebou objevovat nové trhy a uspokojovat čím dál tím větší požadavky příznivců F1. Vliv rozšiřování velkých cen také spatřuji v osobách závodníků, protože pokud byl jezdec úspěšný, rostl v jeho rodné zemi tlak, aby byla zahrnuta do šampionátu (pokud v něm již nebyla). Díky popularitě závodníka měl pořadatel jistotu, že zaplní tribuny, což pro něj znamenalo zisk. A to bylo důležité z hlediska schopnosti platit poplatky a výdaje, jež s sebou neslo pořádání velkých cen. Zvláště když se náklady postupem času zvětšovaly, tím jak rostl ekonomický potenciál F1.

Co ale na místo, kde se konala velká cena, ve velké míře případů nemělo vliv, byly politické okolnosti. Zvolila jsem tři příklady – Argentinu, Jihoafrickou republiku a Maďarsko. Na jejich vnitřní politické situaci jsem analyzovala její působení na roli pořadatele závodu F1. U Argentiny jsem došla k závěru, že

vypadla z kalendáře mistrovství kvůli neschopnosti zaplatit pořadatelský poplatek, a vnitřní politická situace na to neměla vliv. I když kvůli zhoršené domácí situaci závod museli hlídat vojáci, stejně se v Argentině startovalo. Jihoafrická republika je na tom ale jinak, protože je to jedna z mála výjimek, kde vnější tlak společnosti kvůli apartheidu donutil formuli 1 se z této oblasti stáhnout. Podle mého názoru je ovšem nejlepším příkladem Maďarsko, tedy první země z východního bloku hostící závod F1. Odpověď na otázku proč formule 1 vstoupila do této oblasti, tkví dle mého názoru čistě v honbě za co největším finančním ziskem, a proto F1 překročila dokonce hranice východního bloku. Maďarsko bylo, jak se domnívám, vybráno díky roli relativně liberálního režimu, alespoň co se týče východního bloku.

Jelikož jsem se zabývala politickým vlivem uvnitř států na F1, neopomněla jsem ani oblibu královny motorsportu v Československu, jako příklad země, jež nehostila závody formule 1. Československo mělo kladný vztah k automobilovému závodění, o čemž svědčí řada motoristických akcí, které se zde konaly. Proto mě zajímalo, jaký měli místní obyvatelé vztah k formuli 1, když se žádná velká cena v Československu nikdy nejela a do roku 1986 dokonce ani v celém východním bloku. Analyzovala jsem vybrané motoristické časopisy, a došla k závěru, že pokud měl fanoušek zájem, dokázal v nich přijít k řadě informací a zpráv o aktuálním dění. To dokazuje míru obliby a povědomí o motorsportu v Československu, jelikož kdyby nikoho formule 1 nezajímala, neobjevovala by se o ní spousta informací v tisku a nebyl by zájem ji přivést na televizní obrazovky, jak se stalo v sedmdesátých letech.

Dále jsem dokázala, že formule 1 propojila technologický vývoj s oblastí automobilismu na příkladě aktivního odpružení řízeného počítačem u Lotusu. Automobilky lákaly ke vstupu do F1 výzvy jakými bylo například zavedení turbomotorů. Po jejich zákazu se řada automobilek z tohoto sportovního odvětví stáhla. Navíc se konstrukce monopostů stávala složitější, což mělo za následek vzdalování se od používání technologií z F1 u osobních automobilů, ale přesto se poznatky dále přenášely, například v oblasti elektronických systémů.

Chtěla jsem propojení vývoje dokázat na příkladech výše zmíněných turbomotorů, jelikož většina automobilek byla ve formuli 1 aktivní skrze funkci dodavatele pohonných jednotek a vlastní tým měla málokterá z nich, ale nenalezla jsem k tomu žádné zdroje. Domnívám se, že je to způsobeno tím, že ačkoliv jsou

známé nákresy motorů monopolů i sobních automobilů, leckteré informace si vývojáři kvůli boji s konkurencí nechávali pro sebe. Ukázalo se však, že větším lákadlem než přenos poznatků může být zviditelnění se, protože dodávat motory vítěznému týmu bylo vynikající reklamou a každý dodavatel toho dokázal marketingově využít.

Technologický vývoj ve formuli 1 nepřenesl své poznatky jen do oblasti automobilismu, ale také medicíny (dokázala jsem na příkladu ortéz, speciálních fixází) a armády (spolupráce s leteckými stíhači). Důležitým faktorem umožňující rozvoj a přenos poznatků byla změna technických pravidel, jejíž významnost jsem ilustrovala na změně rozložení sil ve startovním poli a tím zvětšení atraktivity pro diváka. Nová pravidla přinášejí nové nápady a řešení, čímž si formule 1 udržovala, a v budoucnu v tom bude jistě pokračovat, statut královny motorsportu a dá se předpokládat, že zájem fanoušků po celém světě bude získávat i nadále.

## **Prameny a literatura**

### **Edice dokumentů**

United Nations, Apartheid, South Africa and International Law, December 1985, New York.

### **Monografie**

ČÍŽEK, Zdeněk, *Královská formule*, Praha 1990.

FOLLEY, Malcolm, *Senna versus Prost. Příběh nejvražděnějšího souboje v dějinách F1*, Praha 2011.

HENRY, Alan, *Ayrton Senna*, Praha 1994.

HILL, Tim, *Formule 1. Úplná historie*, Praha 2012.

HOFNER, Heribert, *Mercedes-Benz Automobile. Von 1964 bis heute*, Band 2, Königswinter 2005.

HULEC, Otakar, *Dějiny Jižní Afriky*, Praha 2010.

CHALUPA, Jiří, *Dějiny Argentiny, Uruguaye a Chile*, Praha 2012.

IRMANOVÁ, Eva, *Kádárismus. Vznik a pád jedné iluze*, Praha 1998.

JONES, Bruce, *Encyklopedie Formule 1*, Praha 2005.

KLEMM, Roman, *Dějiny Formule 1. Osobnosti a události historie Formule 1*, Brno 2003.

KOVÁŘÍK, Miloš, *Nejrychlejší rakve světa*, Praha 1993.

KOVÁŘÍK, Miloš, *Svět formule 1*, Praha 1987.

LAMBERT, Philippe, *Piloti formule 1. Zkouška mužů*, Bratislava 1994.

PAUER, Václav, *Formule. Historie techniky závodních vozů*. I. díl, Plzeň 2005.

PAUER, Václav, *Vývoj konstrukce závodních vozů. Vše podstatné z historie techniky formulových vozů 1894–2010*, Praha 2011.

PAVELKA, Robert, *Formule 1. Od startu k cíli*, Praha 2011.

PAVELKA, Robert, *Historie F1: triumfy a tragédie*, Praha 2004.

PAVLŮSEK, Alois, PAVLŮSEK, Ondřej, *Lotus*, Brno 2003.

PITT, Mark, *Formula One*, Danbury 2001.

PRITCHARD, Anthony, *Formula one. Grand Prix Racing Since 1946*, London 1966.

PRÜLLER, Heinz, *Svět F1. Kniha o Grand Prix*, Praha 1970.

SELUCKÝ, David, *Grand Prix a Formule 1. Kompletní historie od roku 1894 po současnost*, Brno 2006.

SETRIGHT, Leonard John Kensell, Vanwall. The End of an Era, in: *World of Automobiles*, London 1974.

SCHRADER, Halwart, *Mercedes-Benz Automobile. Von 1913 bis 1963*, Band 1, Königswinter 2005.

TREMAYNE, David, *Formula One. 50 Golden Years*, London 1998.

WALZ, Jörg, *Alfa Romeo*, Brno 2006.

WANNER, Jan, *Krvavý Jom Kippur. Čtvrtá a pátá arabsko-izraelská válka ve světové politice*, Praha 2002.

### **Paměti**

FERRARI, Enzo, *Mé strašné radosti*, Praha 1970.

LAUDA, Niki, *Mé roky s Ferrari*, Praha 1983.

WALKER, Murray, *Unless I'm very much mistaken*, London 2002.

### **Motoristické časopisy**

ROBERTS, James, *Sid Watkins*, F1racing, říjen 2010, s. 50–53.

BRADLEY, Lord, *Patří výrobci aut do F1?*, in: F1racing, září 2009, s. 40–42.

CECCARELLI, Riccardo, *Srdeční záležitosti*, F1racing, listopad 2010, s. 56–57.

DODGINS, Tony, *Jak uniknout následkům hororové havárie*, F1racing, červenec 2010, s. 56–60.

DODGINS, Tony, *Senna. 50 let od narození legendy*, in: F1racing, duben 2010, s. 64–67.

FERRARO, Andrew, *Jak se měnila role jezdce F1*, F1racing, duben 2010, s. 60–63.

HENRY, Alan, *Bernie Ecclestone 80*, in: F1racing, listopad 2010, s. 40–43.

HENRY, Alan, *Co způsobují změny pravidel*, in: F1racing, březen 2009, s. 78–80.

HENRY, Alan, „*Formule 1 nebude nikdy dost bezpečná*,“ říká Niki Lauda, in: F1racing, srpen 2009, s. 48–51.

HENRY, Alan, *Jochen Rindt*, in: F1racing, září 2010, s. 76–77.

KLEMM, Roman, *Bratrovražedná Suzuka*, in: F1racing, červen 2009, s. 81.

- KLEMM, Roman, *Jednoduše klasika...*, in: F1racing, červenec 2010, s. 78–80.
- KLEMM, Roman, *Turbomuž Bernard Dudot*, in: F1racing, listopad 2010, s. 76–77.
- KLEMM, Roman, *Týmová režie – starý a stokrát použitý hřích formule 1*, in: F1racing, září 2010, s. 72–74.
- LORD, Bradley, *Comeback do Formule 1: Nebezpečná hra*, in: F1racing, září 2009, s. 50–53.
- ROBERTS, James, *Co vám přinesla formule 1?*, F1racing, prosinec 2008, s. 54–55.
- ROBERTS, James, *Největší oslava přímo na okruhu. Nigel Mansell by zabíjel, jen aby v Silverstonu vyhrál*, in: F1racing, červen 2009, s. 40–43.
- SEEBERG, Hans, *Zpověď z brazilského slumu – první Sennův mechanik*, in: F1racing, prosinec 2008, s. 74–76.
- WALKER, Murray, *Konstruktéři, bez kterých by nebyla formule 1*, in: F1racing, září 2010, s. 70–71.

## **Periodika**

*Grand Prix sport* (1972)

*Motoristická současnost* (1955)

*Motoristická současnost* (1969)

*Motoristická současnost* (1970)

*Motoristická současnost* (1971)

*Motoristická současnost* (1972)

*Motor* (1976)

*Motor* (1977)

*Motor* (1978)

*Motor* (1979)

*Motor* (1984)

*Motor* (1985)

*Motor* (1986)

*Motor* (1991)

*Svět motorů* (1970)

*Svět motorů* (1973)

*Svět motorů* (1974)  
*Svět motorů* (1975)  
*Rudé právo* (červenec 1970)  
*Rudé právo* (květen 1972)  
*Rudé právo* (září 1978)  
*Rudé právo* (říjen 1980)  
*Rudé právo* (srpen 1986)  
*Rudé právo* (říjen–listopad 1989)

### **Internetové zdroje**

CAPPS, Don, *The Green Comet: the Brief History of the Vanwall*, dostupné z: forix.com.Retrieved [cit. 19. 8. 2014].  
*Team: Vanwall*, dostupné z: chicaneF1.com.Retrieved [cit. 19. 8. 2014].  
*Constructors: Vanwall*, dostupné z: grandprix.com.Retrieved [cit. 19. 8. 2014].  
*1973 Dutch Grand Prix*, dostupné z:  
<http://www.formula1.com/results/season/1973/496/> [cit. 11. 3. 2015].  
*1978 Belgian Grand Prix*, dostupné z:  
<http://www.formula1.com/results/season/1978/414/> [cit. 11. 3. 2015].  
*1979 French Grand Prix*, dostupné z:  
<http://www.formula1.com/results/season/1979/401/> [cit. 11. 3. 2015].  
*1988 Australian Grand Prix*, dostupné z:  
<http://www.formula1.com/results/season/1988/278/> [cit. 11. 3. 2015].  
*Marlboro to end McLaren sponsorship*, dostupné z:  
<http://www.motorsport.com/f1/news/marlboro-to-end-mclaren-sponsorship/>, [cit. 25. 6. 2015].  
FIKEJZ, Filip, *Technika. Lotus 78 a 79 – vozy s přísavným efektem*, dostupné z:  
<http://f1sport.autorevue.cz/clanek/technika-lotus-78-a-79---vozy-s-prisavnym-efektem> [cit. 12. 7. 2015].  
*1977 British Grand Prix*, dostupné z:  
<http://www.formula1.com/results/season/1977/434/> [cit. 7. 3. 2015].  
*1977 Japanese Grand Prix*, dostupné z:  
<http://www.formula1.com/results/season/1977/441/> [cit. 7. 3. 2015].

*Francois Duforez*, dostupné z:

[http://www.londonspeakerbureau.com/fr/speakers/dr\\_francois\\_duforez](http://www.londonspeakerbureau.com/fr/speakers/dr_francois_duforez) [cit. 17. 10. 2014].

*F1 - 1970 Jarama GP - Jacky Ickx & Jackie Oliver accident*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=m8qnieWKLGA> [cit. 18. 10. 2014].

*Události, komentáře*, dostupné z:

<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1096898594-udalosti-komentare/205411000370810> [cit. 11. 7. 2015], 31:58–34:07.

*1970 Austrian GP Interviews and Highlights*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=y60n26mRLs0> [cit. 17. 5. 2015].

*Niki Lauda – Nürburgring 1976*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=PYgjRTWhWi8>, 1:05–2:34, [cit. 1. 6. 2015].

*Acidente de Lauda em Nurburgring 1976*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=bQ8kknM7niM> [cit. 1. 6. 2015].

*Remember Senna*, dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=xn8gh39SsrM> [cit. 10. 6. 2015].

*Grande Premio de Monaco 1988 (Monaco Grand Prix 1988)*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=dbD88FgvFq8> [cit. 9. 6. 2015].

*F1 1988 Senna McLaren Crash GP Italy Monza Schlessler*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=jg8GYyPNI4> [cit. 10. 6. 2015].

*GP San Marino 1989 – Acidente Quase Fatal de Berger*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=0iHrbeJCgOM> [cit. 11. 6. 2015].

*Senna vs Prost – 1989 San Marino Grand Prix*, dostupné z:

<https://www.youtube.com/watch?v=CCkw50eCY4Y> [cit. 11. 6. 2015].

*People: Pierre Baleyrier*, dostupné z: <http://www.grandprix.com/gpe/cref-balpie.html> [cit. 19. 10. 2014].

*McLaren MP4/1 1981*, dostupné z:

<http://www.mclaren.com/formula1/heritage/cars/>, [cit. 15. 7. 2015].

*Honours*, dostupné z: <http://www.mclaren.com/formula1/heritage/honours/>, [cit. 15. 7. 2015].

*McLaren celebrates 50 years today*, dostupné z:

<http://www.mclaren.com/formula1/inside-the-mtc/mclaren-celebrates-50-years-today/>, [cit. 15. 7. 2015].

## **Film**

*Senna*, režie Asif Kapadia, 2010, (162 minut).

### **Použité zkratky**

F1 – Formule 1

F2 – Formule 2

F3 – Formule 3

GP – Grand Prix

VC – Velká cena

PP – Pole position

FIA – Mezinárodní automobilová federace

FISA – Sportovní komise FIA

CSI – Mezinárodní sportovní komise

GPDA – Asociace jezdců Grand Prix

FOCA – Asociace konstruktérů formule 1

## **Příloha**

### **Dopis fanouška Zdeňka Bezedeka z Československa Nikimu Laudovi**

Milý Niki!

Jsem už několik let Vaším vášnivým fanouškem. Poté, co jste v roce 1972 byl u nás v Československu v Brně na startu, stal jsem se Vaším fanouškem. A nyní, za pět let, jste nejpopulárnějším pilotem F-1. Jsem šťastný, že jsem se ve Vašem umění nezmýlil. Velmi bych chtěl mít Vaše foto s podpisem. A proto Vám píši. Psal jsem Vám už před dvěma lety, ale snad jsem měl špatnou adresu (do Vídně). Teď vím jenom, že bydlíte v Salcburku. Doufám, že dopis dostanete, protože jste známý člověk. Snad můžete splnit mou prosbu. Byl jsem velmi šťastný, když jste v roce 1975 získal titul mistra světa. Ale vaše havárie na Nürburgringu, to bylo velmi nemilé překvapení. Zpočátku jsme u nás dostali zprávy, že jste v pořádku. Až po týdně jsem se dověděl, že jste utrpěl velmi těžké zranění.

Oceňuji Vaše gesto v Japonsku, když jste odstoupil z této nebezpečné Velké ceny. Člověk žije jenom jednou. Jak může mít Hunt radost z titulu, tomu nerozumím. Věřím, že letos získáte titul mistra světa, a k tomu Vám přeji hodně štěstí.

Ještě jednou Vás prosím o zaslání foto s vlastnoručním podpisem. Srdečně Vám děkuji. Mohu-li ještě o něco poprosit, pošlete, prosím, dopis doporučeně. Mnoho úspěchů a více štěstí Vám přeje Váš fanoušek z Československa.

Zdeněk Bezedek

P. S. Promiňte mi, prosím, moji strašnou němčinu.

Zdroj: LAUDA, Niki, *Mé roky s Ferrari*, Praha 1983, s. 119.