

## HORŠÍ NEŽ SMRT

Po nehodě se Philippe Streiff vrátil z Brazílie do vlasti leteckou sanitní službou. Vzájemná pojišťovací společnost pro sport, ke které patřil, mu odmítla uhradit náklady, protože údajně nebyly splněny některé předepsané podmínky. Na brífingu během velké ceny Japonska prezident FISA Jean-Marie Balestre vyzval ostatní závodníky, aby ho finančně podpořili. Na tento návrh zareagovali a přispěli – téměř – všichni. „Tváří v tvář tragédii jsou závodníci navzájem solidární. Myslím si ale, že jejich hlavní pohnutkou je obava, že se taková věc může jednoho dne stát i jim – a pak budou odkázáni na pomoc druhých,“ zdůrazňuje Streiffova manželka. Tato solidarita je tedy jen určitým výrazem individualismu.

Do smrti Gillese Villeneuvea v Zolderu byl nedobrovolně zatažen i Jochen Mass. Okolnosti si vybavuje přesně: „Všiml jsem si Gillese ve zpětném zrcátku a myslel jsem, že mne chce zleva předjet. Uhnul jsem mu trochu doprava a byl jsem úplně ohromený, když jsem uviděl, jak se na mne řítí. Ťuknul mi do pravého kola, odrazil se od pneumatiky a vyletěl do vzduchu. Vdova po kanadském závodníkovi Johanne uvádí, že Mass se u ní nikdy po této tragédii neukázal. Chápe ale, že pro jezdce, který dělá tak nebezpečný sport, je zřejmě podobný krok velice těžký. Nepotvrzuje právě tato úvaha zrod nového tabu?

V době, kdy si myšlenky na smrt nikdo nepřipouští, se závodníci snaží zavírat oči před těžkými haváriemi. V roce 1982, kdy období apokalyps skončilo, získal titul mistra světa Keke Rosberg. Villeneuve a Paletti za volantem monopostu zahynuli; Pironi, vedoucí jezdec šampionátu, byl z mistrovství světa vyřazen po tragické epizodě v Hockenheimu. „Nepřipouštěl jsem si ty události,“ přiznává Rosberg. „Nemohl jsem si dovolit, aby tyto tragédie narušily můj vnitřní svět a zničily mé ambice.“

Jochen Rindt prožil ještě těžší chvíle po smrti svého nejlepšího přítele Pierse Courage. Musel se na nějaký čas „zabarikádovat“; tím spíše, že jeho vášeň pro formuli 1 už určitou dobu ochabovala. Až dosud hovořil o nebezpečí závodů naprosto otevřeně, čímž se lišil od většiny svých kolegů. Dokonce udělal náležitá opatření, aby svoji manželku Ninu materiálně zabezpečil pro případ, kdyby se zabil. Nechtěl se stát ani otcem. To, že měl dvouletou dceru, byla spíš zásluha jeho manželky, neboť stále naléhala, aby měli dítě. Mnohonásobné poruchy lotusů zesílily jeho obavy a podlomily jeho důvěru ve stroj, který měl k dispozici. V roce 1969 zažil nepříjemnou nehodu v Montjuichu – příčinou bylo stabilizační křídlo na jeho monopostu. Pak přišel 21. červen 1970: Piers Courage skončil v Zandvoortu v plamenech vozu De Tomaso-Ford. „Po jeho smrti jsem pochopila, že nebezpečí hrozí všem,“ vzpomíná Nina Rindtová. „Poprvé jsem prosila manžela, aby se závoděním skončil. Řekl mi ano,

ale pak v srpnu změnil názor – chtěl ještě rok nebo dva závodit. Už to nebyl on. Utíkal mi, nedokázal se dceři podívat do očí. Jedním slovem, cítil se provinile. Odmítal o tom diskutovat, zabýval se spoustou věcí, aby se vyhnul nepříjemným myšlenkám. Courageova manželka, naše blízká přítelkyně, nás navštívila ve Švýcarsku a potom v Rakousku. Jochen, který se rozhodl pokračovat dál v závodech, snášel její přítomnost velice špatně. Několikrát se stalo, že nás obě vyhnal ven.“

Éric Bernard zdůrazňuje, že automobilového závodníka neopouští strach ze zranění nebo ze smrti. Aby tomuto pocitu zcela nepropadl, musí se vyhýbat některým příliš drsným realitám provázejícím závody. Své tu sehrává i pověřivost. „Dost pravidelně vídám Philippa Streiffa,“ vysvětluje mladý francouzský závodník. „Nikdy jsme nehovořili o jeho nehodě ani o jeho handicapu. Nepřeji si to, protože by mě to rozrušilo. Báł bych se, že bych tím na sebe přivolal nějaké neštěstí.“