

NA STARTOVNÍM ROŠTU

V ZÁKULISÍ FORMULE 1



LUKE SMITH

PŘELOŽIL PAVEL DUFEK

NA STARTOVNÍM

R O Š T U

V ZÁKULISÍ FORMULE 1

Luke Smith

NA STARTOVNÍM

ROŠTU

V ZÁKULISÍ FORMULE 1

přeložil Pavel Dufek



PANGEA

Copyright © 2025 by Luke Smith

*Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu nakladatele.*

Translation © Pavel Dufek, 2026
Cover © Stephen Brayda, 2026
© DOBROVSKÝ s.r.o., 2026

ISBN 978-80-277-8691-6

Mámě

ÚVOD

STARTOVNÍ ROŠT

„Uhni z cesty!“

O formuli 1 a motoristickém sportu po celém světě píšu přes deset let, a stále se mi stává, že nechtěně poruším zlaté pravidlo: Když se novinář pohybuje na startovním roštu, neměl by se plést do cesty vozům a jejich posádkám.

Ten, kdo na mě křičel, je jedním z osmi mechaniků, kteří tlačili zelený Aston Martin hvězdy Fernanda Alonsa, jenž zrovna dokončil zahřívací kola před Velkou cenou Bahrajnu, úvodního závodu sezony 2023. Jakmile všechna auta – připravená poprvé naostro závodit – obsadí příslušná místa na roštu, nastupuje armáda mužů s pneumatickými pistolemi na kola a vyhřívanými dečkami na pneumatiky. Probíhá poslední příprava.

Během čtyřiceti minut před startem uvidíte na roštu každého, kdo v F1 něco znamená. Dnes je vzduch prosycen potem, motorovými spaliny a zápachem zahřáté pryže pneumatik, a jak se slunce blíží k obzoru za bahrajnskou pouští, obloha se zbarvuje do oranžova. Desetitisíce diváků již přihlížejí a jásotem vítají jezdce, kteří zaujímají své startovní pozice. Jakmile jsou na místech, opatrně si sundávají přilby a opěrky hlavy a vystupují

z monopostů, uhýbají před dotěrnými kamerami a soustředěně probírají detaily taktického plánu na závod, velmi pečlivě vypracovaného strategy a inženýry. Ti vzali v úvahu všechny eventuality.

Alonso vylézá z nového Aston Martinu po zimním přestupu z jiné stáje. Dvojnásobný mistr světa je v jedenačtyřiceti letech nejstarším závodníkem ve startovní listině, přesto za celý víkend jedním z nejrychlejších. Pozdravit jej přichází majitel stáje Aston Martin, miliardář Lawrence Stroll, muž s mohutnou postavou, velkým očekáváním a tlustou šekovou knížkou. Objímají se a prohodí pár vět. Možná je dnes čeká skvělý výsledek – začátek šťastného vztahu mezi jezdcem a týmem.

Pokračuji po roštu, kde spousta lidí proudí sem a tam a hledí si své práce. Je to pruh asfaltové jízdní dráhy o šířce zhruba čtrnácti metrů mezi zdí, která jej odděluje od uličky před boxy neboli garážemi, a záchytným plotem na opačné straně, podél hlavní tribuny. Prostoru kolem není moc. Všímám si, jak si konstruktéři soupeřících týmů zblízka a pozorně prohlížíjí konkurenční monoposty. Dál jsou tu veřejně vlivné osoby, jež pózují fotografům se správnými lidmi, potřásají si rukama a vyměňují zdvořilostní fráze. Generální ředitelé miliardářských sponzorů se baví se šejky, knížaty a premiéry, vesměs obklopenými tělesnými strážci. Některé z nich ani nepoznám, avšak jeden blesk fotoaparátu za druhým mi napovídá, že jde o někoho velmi významného.

Závodníci se popořadě proplétají davem a míří zpět do garáží, aby té vřavě na chvíli unikli. Opět vidím Alonsa, legendu v závěrečné fázi kariéry. Po něm sedminásobného mistra světa a superhvězdu Lewise Hamiltona, jehož jméno přesahuje F1. Dál Maxe Verstappena, mladíka, který Hamiltona sesadil z trůnu

světového šampiona. Potom Oscara Piastriho, nováčka, jenž ještě ani nebyl na světě, když Alonso startoval ve svém prvním závodě v F1, a jeho stájového kolegu Landa Norrise, britskou hvězdu toužící dobýt svět.

Jak se vcelku nepozorovaně prodírám houfem lidí, náhle upozoruji svého známého Ruperta, trenéra Carlose Sainze, a zdviženým palcem mu dávám najevo, že jeho svěřenci přejí hodně štěstí. Usmívá se, ale vím, že mě nemůže slyšet. V tmavomodrých sluchátkách mu znějí týmové instrukce před závodem. Nezapomíná se na žádný detail: jaké pneumatiky nasadit, který typ průhledného štítku použít na Sainzově přilbě (střídají se podle počasí), a dokonce ani na to, zda si jezdec navlékl správnou nehořlavou kuklu či ohnivzdorné spodní prádlo. Rupert přichází k vozíku naloženému náradím vedle Sainzova vozu, bere do ruky výkonný ruční větrák a dává ho do kokpitu; po ochlazení bude sedačka pro jezdce příjemnější. Žádný detail se nepodceňuje.

Tlačím se vpřed s lokty přitisknutými k tělu, abych se nesrazil s těmi, kdo jdou v protisměru. Připadám si jako na Oxford Street v černý pátek, jenomže místo zběsilých nakupujících se tam tísním s osobnostmi F1. Řada členů bezpečnostní služby drží provaz, který zahrazuje čelo startovního roštu, kam se jezdci chvatně řadí před státní hymnou. Kdo se opozdí, dostane pokutu; navíc by je neminulo pokárání.

Dunivý hlas všechny vyzývá, aby se zastavili, a okolí utichá. Motory zhasínají a spolu s nimi umlká také brebentění. Na řadu přichází dechová kapela a žena v bílých šatech huláká státní hymnu Království Bahrajn. Sotva dozpívá, přítomní ji odmění bouřlivým aplausem a zraky i mobilní telefony se obracejí k obloze, aby zachytily nízký přelet Boeingu 787-9 Dreamliner,

který je v majetku bahrajnské státní letecké společnosti Gulf Air, hlavního sponzora závodu. Tato tradice se dodržuje bezmála dvacet let. Jakmile se přiblíží k první zatáčce, pravé křídlo se prudce stočí dolů a letoun opisuje oblouk nad padokem, který během závodního víkendu slouží coby základna veškeré činnosti týmů, a tím pádem je středem mikrokosmu F1.

Záhy se na začátku roštu rozječí siréna. Ta ohlašuje čtvrt hodiny do začátku závodu. Je to znamení, že mají prostranství opustit všichni, kdo tam nemusejí být. Mezi ně rozhodně patřím i já.

Mířím k jedné z otevřených branek podél boxové zídky, kudy proudí řada lidí, a znova si dávám pozor, abych nepřekážel závodníkům. Ti mají poslední možnost si odskočit. Většina jich má na uších sluchátka a jsou uzavřeni do svého světa. Hamilton uhání kolem na koloběžce, jiní jdou po boku trenérů a dostávají od nich poslední rady. Přetínám boxovou uličku a procházím chodbičkou vedoucí do padoku. V něm nyní panuje až strašidelné ticho.

Cestou do tiskového střediska potkávám Muhammada bin Sulajíma, předsedu FIA, řídícího orgánu F1, a jednoho z nej-mocnějších mužů v motoristickém sportu. Spolu s bahrajnským korunním princem Salmánem bin Hamádem al-Chalífou nasedá do golfového vozíku. Oba jsou oblečeni do neposkvřněných bílých dišdáš, dlouhých splývavých košil typických pro země Perského zálivu. „Jsem líný,“ pochichtává se bin Sulajím, když mě vozík míjí směrem k opačnému konci padoku, vzdálenému necelých sto metrů. Nesoudím jej. Chápu rozdíl mezi námi v postavení. Zatímco on bude závod sledovat z místnosti FIA pro hosty, odkud má bezvadný výhled na startovní čáru, já budu v tiskovém středisku psát jako divý a poznamenávat si všecičko, co se v závodě odehraje.

Sedím u stolku, hladina adrenalinu stále stoupá a sleduji, jak televizní kamery švenkují dolů na startovní rošt, nyní prázdný s výjimkou dvaceti závodníků čekajících v monopostech, až světla na startovacím semaforu zhasnou.

Vždycky jsem si sliboval, že v okamžiku, kdy startovní rošt přestane být vrcholem mého závodního víkendu, bude načase s prací v F1 praštit. Tam je totiž všechno pohromadě: zvuky, vůně, napětí, kouzelná atmosféra, lidé, oběti; to vše se mísí pouze chvíli.

Světla nad startovním roštem zhasínají. Kola se protácejí, motory burácejí, diváci křičí a monoposty vyrážejí vpřed. Ale události na trati jsou jenom zlomkem veškerého dění. Ať jste ostřílení fanoušci, kteří za desítky let nevynechali jedinou velkou cenu, nebo nováčci, chci vám ukázat, proč se této sportovní disciplíně – či dokonce životnímu stylu – nic na světě nevyrovná.

KAMUFLÁŽ

Stoupám po schodech do prostoru pro hosty stáje Haas, jejího druhého domova na závodních okruzích po světě, hosteska mě uvádí k pootevřeným dveřím po mé pravici.

Za stolem sedí šéf stáje Guenther Steiner a kouká do nějakých papírů. Právě začíná testování před sezonou 2023, což je jedno z ročních období, kdy má nejvíc napilno. Zaklepu, dveře lehce zadrnčí, Steiner vzhledne a zve mě dál.

Potřásáme si rukou a za mnou do místnosti vchází šéf oddělení komunikace Stuart. „Guenthře, neměl jsem čas interview vysvětlit, ale Luke píše knihu. A bude výborná,“ povídá Stuart a honem dodává: „Že tě inspiroval Guenther, vid?“

Steiner zvedá obočí a já vesele přitakávám: „Jo, jo. Přesně tak.“

Na jedné straně Steinerova stolu leží hromádka knih a popisovač, kterým podepisoval výtisky úspěšné knihy o průběhu roku ve formuli 1 ve funkci šéfa stáje, čímž jí dodával ještě větší výjimečnost.

„A ty ode mě chceš, abych ti pomoh mou knihu překonat? Parchante jeden!“ vybafne Steiner. Znechuceně rozhodí ruce ke stropu. „Proč bych ti měl pomáhat?! Krucinálfagot!“

Vzápětí se zakření a rozchechtá, v koutcích očí se mu objevují vrásky a čeká na mou reakci.

Podobným humorem se stal ve formuli 1 výraznou osobností, která vybočuje z normálu. Haas patří k nejmenším týmům ve startovním poli, neboť mu schází finanční opora a mistrovství, jakými disponují přední stáje jako Red Bull, Ferrari a Mercedes, nicméně jeho šéf si udělal jméno otevřeností a bodrou náturou. Hned jak formule 1 otevřela dveře kamerám Netflixu a v roce 2019 vznikl dokumentární seriál *Formule 1: Touha po vítězství*, z jedné z nejznámějších postav v zákulisí F1 se vyklubal kultovní hrdina a symbol královské disciplíny motoristického sportu.

Zapnul jsem hlasový záznamník, mobil položil na Steinerův stůl, posadil se naproti a potvrdil, že hodlám napsat knihu zaměřenou na méně známé stránky formule 1, která pro něj, pro mě a mnoho dalších lidí znamená v životě strašně moc. V nedávné době formule 1 prodělala výraznou proměnu, a to nemalou měrou díky úspěchu seriálu *Touha po vítězství* tím, že se zaměřil na sportovní disciplínu, která často bývala zahalena rouškou tajemství. Jezdcům a týmům se najednou věnovala větší publicita. Mnohým z nich přinesl slávu, jaká se jim předtím zdála nemožná. Zájem o F1 prudce stoupl, kdekdo náhle sháněl vstupenky na velkou cenu.

Přesto je stále o čem psát. Rád bych vylíčil pozoruhodné příběhy, povídám Steinerovi. F1 se vyznačuje jedinečnou kulturou. Vyvíjí a mění se od úvodního závodu prvního ročníku mistrovství světa, tedy od roku 1950. Svými tradicemi se liší od ostatních sportovních disciplín sledovaných po celém světě. Děje se v ní toho tolik, že nám, kdo se pohybujeme uvnitř, připadá všední či normální, když tyto aspekty přitahují stamiliony fanoušků po

světě. Ať jde o oběti, které jezdci a týmy každoročně přinášejí, jen aby mohli dál závodit – nemluvě o strasti plné cestě, než se do F1 vůbec dostanou –, nebo o vysokou inteligenci jedinců, jíž obohacují nejen F1; či o průběžné proměny příznivců a tradic, které F1 oživují; anebo o směr, jímž se tato sportovní disciplína bude v blízké budoucnosti ubírat. Za tím, co vidáme na závodních tratích, se toho, co lze milovat a uznávat, skrývá daleko víc než jen souboje dvaceti mužů kolo na kolo.

Steiner přikyvuje a usmívá se. „Jo, tenhle sport je směsice všeho možného. V první řadě to je sport, ale taky politikaření, technika, kouzelná atmosféra. Skoro každý na světě si v F1 najde něco, o čem se může zajímat. Právě proto láká tolik lidí. Existuje spousta jiných dobrých závodních seriálů, ale ve srovnání s F1 jim schází několik dalších faktorů. To je na ní tak mimořádné – a lidem se to líbí. Jedná se o skloubení atraktivního sportu a dobré zábavy. Sportovní odvětví, kde jde čistě jen o sport, se prodává těžko.“

V tu chvíli ani jeden z nás netuší, že Steiner vstupuje do své poslední sezony v F1 coby šéf Haasu; že stáji případně v šampionátu černý Petr a on se s ní po tomto zklamání rozejde. Jenomže řeč je teprve o začátku sezony, kdy má před sebou ještě mnoho příležitostí, a především nadějí. Bez ohledu na to, za který tým závodíte nebo v něm pracujete, může tento rok znamenat něco odlišného.

Na jeho počátku stojí testování. Při něm mají týmy F1 poprvé možnost zkoušet nové vozy. Vedle odpovědnosti za výkony v závodech pracovali konstruktéři v uplynulém roce neúnavně na úpravách pro nadcházející model, na vývoji nových dílů a hledání způsobů, jak monopost zrychlit. Pokud ustrnete a neuděláte

dostatečný pokrok, soupeři vás snadno předhoní; v tomto sportu to chodí tak, že to nejlepší z dneška často už zítra nestačí.

Zimní přestávka mezi sezonami stájím umožňuje věnovat čas, kdy se nezávodí, úsilí překlenout propast mezi sebou a rivaly. Může se z toho vyklubat nejtěžší období. Potřeba připravit auta včas nutí kolektivy pracovat v továrně ve dne v noci. Přitom se musejí podrobovat přísným technickým předpisům, které stanovují, co se při konstruování smí, a hlavně co se nesmí, a dál je nezbytné absolvovat všechny požadované zkoušky bezpečnosti. Až do samého začátku testování, kdy vozy prodělávají první jízdy, se pracuje na tom, aby se z nich vyždímal co nejvyšší výkon, srazila hmotnost, co to jen jde, a prospěšně vybrousila technika na základě počítačové simulace.

Tak to chodí ve všech deseti stájích F1. Měsíce snažení vyústí v pouhých pár dní testování a ty odhalí tvrdou životní realitu. Jemné rozdíly ve tvarech monopostů, včetně například tloušťky bočnic nebo zakřivení předního křídla, mohou znamenat cenné desetiny sekundy a rozhodovat o vítězstvích, respektive porážkách.

Necvičený zrak dokáže rozpoznat zřejmé rozdíly mezi auty, ale teprve až se ocitnou na závodní dráze, v pořadí podle dosažených časů se odrazí, které z nich bylo navrženo správně a které špatně. Moderní konstruování monopostů F1 se neobejde bez nové terminologie. V angličtině, hlavním dorozumívacím jazyce, tak vznikají výrazy, které vám nedávají smysl, pokud nevíte, oč jde. Například *coke bottle* („láhev od kokakoly“) zde neznamená známou skleněnou nádobu, ale zúžený tvar žádě připomínající hrdlo proslulé láhve. Nějak se novinky v neustále se vyvíjející technice popisovat musejí. Dřív to tak složité nebývalo.



Ve srovnání s auty, jež startovala v úvodním závodě prvního ročníku mistrovství světa F1, Velké ceně Británie 1950 v Silverstonu, vypadají moderní stroje spíš jako kosmické lodě. Tenkrát nebyl nikdo posedlý aerodynamikou jako dnes. Enzo Ferrari mu se často připisuje výrok z roku 1960: „Aerodynamika je pro ty, kdo neumějí stavět motory.“ Ten dokonale vystihuje závodnickou mentalitu tehdejší éry: Jestliže byl vůz dostatečně výkonný, automaticky byl rychlý. Jezdec seděl vysoko v kokpitu umístěném v zadní části monopostu, takže byl vystaven povětrnostním vlivům, a přitom na sobě neměl kombinézu; stačily mu tričko, přilba a brýle. Až do roku 1972 ani nebyly povinné bezpečnostní pásy.

Pěťasedmdesátileté dějiny F1 jsou plné inovací, přizpůsobování a konkurence. Výrok Ferrariho do deseti let už neplatil: Jak v šedesátých letech rostl výkon motorů, konstruktéři hledali větší jízdní stabilitu, a to vedlo k nápadu přidávat k vozu křídla. Jako první s nimi přišel Lotus ve Velké ceně Monaka 1968; vítězství Grahama Hilla z první startovní pozice podnítilo novou, důležitou epochu konstrukce vozů F1. Vývoj zvrátilo přijetí složité aerodynamiky a nových koncepcí výroby aut, například monokoku z uhlíkových vláken – daleko lehčího, pevnějšího a bezpečnějšího než hliníkové šasi. Křídla se zvětšovala, vozy se zrychlovaly a byly bezpečnější, motory hlučnější a formule 1 se čím dál víc opírala o výpočetní techniku. Dnes čidla aut nasbírají za závod kolem 500 GB dat. Sledují všechno od přetížení přes teplotu motoru po opotřebovávání pneumatik. Jsou to superpočítače na kolech.

Pro automobilky, jako jsou Ferrari, Mercedes a Honda, je F1 vysokorychlostní laboratoř, která skýtá velké předpoklady k přenášení techniky z automobilových závodů do silničních aut. Kromě toho jim dává možnost se ukázat jako přední výrobce. Na začátku sezony je další příležitost se to pokusit dokázat.

Typické je, že se v F1 každé čtyři až pět let mění předpisy pro konstrukci vozů. Pokaždé tak začíná nová technická „éra“ – ve snaze o co největší konkurenci mezi vozy a bezpečnost jezdců na trati. Místo aby týmy jako každoročně vyvíjely starší modely, při každé takové razantní změně, z nichž poslední se udála v roce 2022, před sebou mají v podstatě čistý list papíru a je na nich, jak si nová pravidla vyloží. Návrháři a technici tak zůstávají ve střehu a hledají nové způsoby, jak vozy konstruovat a zvyšovat jejich výkonnost. Na jedné straně se to zdá vzrušující, na druhé si musíme uvědomit, že změny v technickém řádu nejsou pro soutěžící jednoduché. Jediné, co nemuseli proti autům z období před rokem 2022 předělávat, byl volant.

Začátek nového cyklu změn pravidel často plodí různé koncepce návrhů nebo nápady. Zkraje roku 2022 tři špičkové stáje – Red Bull, Mercedes a Ferrari – nasadily vozy s nápadnými odlišnostmi, zejména na bočnicích, umístěných po stranách kokpitu. Red Bull se předvedl s bočnicí rázně ukrojenou na spodku, čímž vznikla větší mezera mezi ní a podlahou; konstrukci Ferrari se příhodně přezdívalo „vana“; Mercedes neměl bočnici skoro vůbec, místo ní volil podstatně štíhlejší řešení. Všechny tři strany se domnívaly, že jejich koncepce je správná. V konečném důsledku na celé čáře převážily výsledky Red Bullu. Do roka a půl od zavedení nových pravidel většina týmů jeho styl převzala. Dokonce se k němu nakonec přiklonil i Haas – navzdory

technickému partnerství s Ferrari a menším ambicím jakožto nezávislá stáj, pro niž by byl úspěch, kdyby se pravidelně umísťovala v první desítce.

Technické soupeření nikdy nekončí. Vrcholu dosahuje každoročně na prahu sezony. Týmy si všemožně chrání tajemství. Při představování „zbrusu nových“ monopostů často klamou nepravými karoseriemi, nebo je dokonce maskují počítačově vytvářenými „zastíracími fasádami“, jen aby zakryly detaily, které by padly do oka rivalům.

I proto se jedná o hektické období roku. Jakmile se dokončí technická varianta zralá na odhalení vozu, týmy je poprvé vezmou na dráhu a zajíždějí. Jde o soukromé zkušební jízdy omezené na sto kilometrů čili zhruba třetinu délky velké ceny. Není to velká vzdálenost, přesto alespoň první příležitost vyzkoušet, zda všechny systémy fungují náležitě, odhalit očividné problémy a umožnit jezdcům, aby se na trati seznámili s novými rysy vozů a jejich chováním. V sezoně to je významný mezník. Vždyť se monopost skládá z více než sedmnácti tisíc součástek. Nyní jsou pohromadě a příštích devět měsíců půjde o to, aby stroj šlapal co nejrychleji.

„Když auto poprvé vyjede z garáže a z boxové uličky vyrazí na dráhu, samo o sobě to je obrovská překážka, ještě než začnete koukat na stopky,“ říká Peter Crolla, vedoucí stáje Haas, kde plní funkci šéfovy pravé ruky. Vykonává tudíž klíčovou úlohu ve všech směrech přípravy týmu na novou sezonu a ví, jak je důležitá. „Nepůsobí jenom na dvě stě čtyřicet lidí v našich provozech, ale také v těch návazných. Týká se to všech. Než se dostaneme do tohoto stadia, z psychologického hlediska se na hromadném úsilí podílí spousta lidí. Je to něco nepředstavitelného.“

Vozy F1 jsou dravé bestie. Mají to v povaze. Takže i během zkušebních jízd na omezenou vzdálenost za chladného počasí v polovině února v Silverstonu je potřeba sledovat stopky. „Hned jak auta začnou kroužit a časy v jednotlivých kolech klesají, uvědomujete si, že jste odvedli dobrou práci, když je vůz konečně na světě, ale i to, že ani konkurence nespala,“ pokračuje Crolla.

První příležitost prohnat auto naostro přichází při předsezonním testování. To se běžně odehrává po dobu tří dnů v některé zemi, kde je horko, kupříkladu v Bahrajnu, aby přípravy týmu nepřekazilo počasí. (Testovalo se třeba i na Katalánském okruhu ve Španělsku, avšak v roce 2018 zkušební jízdy zhatilo sněžení a všichni jsme kroutili hlavou, proč nejsme raději v Bahrajnu.) Na každý den testování mají stále přiděleno osm hodin, během nichž směji s vozy na dráhu podle libosti, ale obsluhu rozdělují na dvě party, přičemž jedna má denní směnu a druhá noční. Takto se dá nepřetržitě pracovat na tom, aby se monoposty zrychlovaly a příprava zdokonalovala. Je to nesmírně namáhavé období. Auta se potkávají na trati a časy v jednotlivých kolech jsou přístupné všem, takže je k dispozici první srovnání, jak na tom týmy před nadcházející sezonou jsou: Kdo využil zimní přestávky, aby soupeřům odskočil, a kdo si naopak pohoršil?

Jenže takhle jednoduchá formule 1 není. Testování se často proměňuje v balamucení. Týmy již nemohou své výtvary schovávat, neboť jsou v obležení televizních kamer a fotoreportérů. Přitom mnoho z nich si najímají právě stále na to, aby pořizovali snímky konkurenčních modelů. Ale to zdaleka není jediný důvod, proč skutečnou výkonnost zastírat. Jelikož testování nespádá do závodního období, týmy nemají takovou motivaci ždímat z vozů maximum a nemusejí se dodržovat přísné předpisy. Jestliže

je v nádržích víc paliva, auta jsou těžší, a tudíž i pomalejší. To je účinný způsob, jak tutlat opravdovou výkonnost – předvádět záměrně pomalejší jízdu, než jaké je vůz schopen. Kromě toho jezdci v určitých kolech občas úmyslně zpomalují, a tak monitory zobrazující naměřené časy nebývají vždycky jednoznačným ukazatelem rychlosti aut.

„Při testování před sezonou určitě probíhá nějaká ta psychologická válka,“ vysvětluje Crolla. „V průběhu testování lze uplatňovat mnoho variant, co se týká opotřebovávání pneumatik, volby paliva, způsobu jízdy a tak dál. Jde nám o krátkodobé tempo? Nebo o rychlost v závodním režimu? To, jak si stojíte ve srovnání s jinými stáji, poznáte až v prvním závodě.“

Dějiny F1 obsahují spoustu varovných příběhů o předsezonních vyhlídkách, které se zdály jako pohádka. V letech 2014 až 2023 nejrychlejší tým v závěrečných zimních zkušebních jízdách vyhrál úvodní závod sezony jen pětkrát a pouze ve čtyřech případech dosáhl triumfu v Poháru konstruktérů. Časy v testování jsou užitečným vodítkem, avšak málokdy věrným obrazem.



Jeden z nejmarkantnějších příkladů zavádějících časů ve zkušebních jízdách se datuje do roku 2001, kdy se na prahu sezony jako mimořádně silnájevila stáj Prost Grand Prix – kterou vlastnil a řídil čtyřnásobný mistr světa F1 Alain Prost, jenž sám závodil v osmdesátých a počátkem devadesátých let. Tehdy si průběh testů převážně organizovaly týmy samy a nikdo jim moc nemluvil do toho, kdy a na jak dlouho vyšlou vozy na trať. Prost měl za sebou mizerný ročník 2000; v šampionátu skončil poslední

a nezaznamenal ani bod. Nato uzavřel dohodu s Ferrari a na rok 2001 koupil jeho motory. Proto stáj doufala, že se na ni usměje štěstí, a když se auto prohánělo po dráze, vypadalo nečekaně rychlé. Při společném testování v Barceloně bylo rychlejší jenom Ferrari. To mělo své nejpovedenější kolo o pouhé tři desetiny sekundy lepší než Jean Alesi v prostu. Pozornosti ovšem neuniklo, že monokok postrádal loga a jména sponzorů. Jestliže si člověk dal dvě a dvě dohromady, dovítí se, že se Prost rozhodl rychlost zveličovat – aby auto odlehčil, tankoval do něj minimum paliva, nebo snad dokonce nerespektoval nejnižší povolenou hmotnost a hřešil na to, že testování nepodléhá technickým požadavkům stanoveným na závody. Tímto trikem zřejmě chtěl upoutat pozornost a přilákat sponzory. Sotva se v Austrálii zahájila sezona, projevila se u prostu nedostatečná rychlost: Alesi měl o tři sekundy horší kvalifikační čas než první Michael Schumacher. Za celou sezonu si stáj Prost připsala jen čtyři body a nadále jí scházeli sponzoři a potřebná finanční podpora. Na konci roku to Prost zabalil.

Někdy se přece jenom stává, že neuvěřitelně dobré časy ve zkušebních jízdách neklamou. Zázraky se občas dějí.

Sotva Honda v roce 2006 převzala absolutní vlastnictví zákaznické stáje British American Racing (BAR), pustila se do dobývání F1. Do týmu a konstrukce vozů investovala stamiliony dolarů, přesto měla do konce roku 2008 na kontě jediné vítězství. V tom roce stáj obsadila mezi jedenáctičlennou konkurencí devátou příčku, nasbírala ubohých čtrnáct bodů a jedinkrát stanula na stupních vítězů. Na rok 2009 bylo v plánu přepracování technického řádu a vedení týmu se rozhodlo obětovat vývoj v druhé polovině sezony 2008 a co nejdřív se zaměřit na

tu příští. Před krátkodobým cílem dalo přednost dlouhodobému.

Pohlaváři z Hondy v Tokiu měli jiné představy. Na konci roku, kdy ve světě řádila hospodářská krize a automobilový průmysl byl v útlumu, se představenstvo Hondy k týmu F1 s okamžitou platností obrátilo zády. Všechny pracovní síly byly propuštěny a objekt F1 v anglickém Brackley dán do prodeje za symbolickou libru. Honda nestála o návratnost investic. Hlavně už nemínila stáj dál živit.

Ale vývoj vozu na rok 2009 byl rozsáhlý, probíhal mimo jiné ve třech aerodynamických tunelech a vzešlo z něj několik novátorských konstrukčních koncepcí, například v zadní části vozu dvojitý difuzor k vytváření větší přitlačné síly, která zvyšuje jízdní stabilitu. Členové stáje věděli, že auto bude dobré. Jinak to ani nemohlo dopadnout, když do něj vložili tolik usilovné práce a peněz. Nepochybovali, že jejich námaha nepřijde vniveč. „Byl to zajímavý emocionální proces“, vzpomíná James Vowles, jenž tenkrát působil v Hondě jako hlavní stratég a nyní dělá šéfa stáje Williams. „V prosinci 2008 jsme všichni přišli o místo. Přesto jsme do jednoho zůstali v továrně a v podstatě dál stavěli auto.“ Vložil se do toho Ross Brawn, šéf týmu Honda, a situaci zachránil. Stáj koupil, přejmenoval ji na Brawn GP a zajistil investic tak akorát, aby se dalo pokračovat. Monopost nepřišel nazmar.

Základ týmu, který zůstal, odjel na začátku března do Silverstonu, kde se vůz poprvé objevil na dráze, potom co sjel z jediné návěsové jízdní soupravy. Mercedes na poslední chvíli uzavřel s Brawnem smlouvu o dodávkách motorů. Inženýři se při úvodních zkušebních jízdách v Silverstonu zeptali, kam si mají položit přenosné počítače, a Vowles jim odpověděl: „Kam

se vám zachce – my nic nemáme!“ Tým zkraje nesehnal ani jednoho sponzora a až na fluorescenční žlutozelenou barvu bylo auto celé bílé. Vzhledem k takovým skromným začátkům nemělo nejlepší předpoklady být rychlé, avšak zkušební jízda na padesát kol v podání Jena Buttona představovala pro stáj Brawn velký mezník. Tři měsíce po tom, co málem zanikla, obrazně řečeno vstala z mrtvých.

Větší průlom nastal o tři dny později, když se Brawn v Barceloně připojil k ostatním stájím k hromadnému testování. „Sotva auta vyjela z garáží, prohlíželi jsme si je a nestačili se divit: To je zvláštní, takhle vypadalo naše auto před rokem nebo před půl rokem,“ připomíná si Vowles. Button vyrazil na trať na stejné sadě pneumatik jako v Silverstonu, zakrátko se vrátil do boxů a hlásil, že v zatáčkách se vyvážení vozu chová tak hrozně, že těžko může důvěřovat natočení volantu. „Udělal jsem nějaké úpravy v nastavení, a když se vrátil, s lítostí konstatoval, že je auto dál vyvážené špatně. Popošli jsme k monitoru s naměřenými časy a zjistili, že je o tři a půl vteřiny na kolo rychlejší než kdo jiný. Vyvážení se pak kupodivu nějak srovnalo!“

Tehdy tým Brawn pochopil, že je na cestě něco dobrého, ale v ryzím duchu F1 nechtěl nic prozradit. S cílem zastřít skutečnou rychlost jezdil po zbytek testování s větším množstvím paliva, než bylo obvyklé, a tím zmírnil očekávání před úvodním závodem sezony F1 v Austrálii. Jeho vůz – nyní již polepený logy pár sponzorů – vyloženě dominoval: kvalifikoval se a závod dokončil na prvních dvou místech, v čele s Buttonem. Ten vyhrál šest z úvodních sedmi velkých cen, stal se mistrem světa a Brawn získal prvenství v Poháru konstruktérů. Na konci roku ho koupil Mercedes a ten pak vévodil formuli 1 pod současným šéfem

Totem Wolffem. „Bylo to jako v pohádce,“ rozplýval se Vowles, který setrval a v Mercedesu působil jako ředitel pro strategii. Následovaly úspěchy, ale napořád platí, že ta pohádka začala testováním v roce 2009.

To, co potkalo Brawn, se nestává každý rok. Ve většině případů bývá testování před sezonou pro týmy strašně stresové období. Vždycky panuje pochybnost či nejistota, jak bude vůz šlapat, potom co tým vynaložil ohromné úsilí do jeho přípravy na novou sezonu. Stovky lidí, kteří se na ní podíleli, si udělají představu, jak na tom asi je, ale až do prvního závodu si nemohou být jisti. Ať jsou sebevíc zapálení nebo semknutí, úspěch či nezdar na trati ovlivňuje morálku a motivaci. „Z dobrých výsledků se lidé radují,“ vysvětluje Crolla. „A špatné mívají úplně opačný účinek. Když se nedaří a topíte se v nesnázích, musí se makat víc.“

Zeptal jsem se, jestli je odhadování, jak si všichni stojí, zábavnou součástí přípravy na úvodní závod. Crollu jsem tím rozesmál. „Podle mě příprava na sezonu a zábava nejdou dohromady. Jsou to dlouhé dny plné dřiny, a ne vzrušení a opojení ze závodního víkendu. Je to vysoká a dlouhá překážka, kterou je potřeba překonat.“

Pro novináře, jenž bloumá po padoku, může být zajímavé skládat si obrázek a předvídat, co příští sezona přinese. Dá vám to šanci se na konci roku naparovat, že jste uhodl, která stáj se dočká úspěchu, anebo budete za hlupáka jako já před pár lety? Po slabém počátečním testu v Bahrajnu jsem v jednom videu řekl, že Alpine bude největším zklamáním sezony, protože jsem vyslechl, jak byl jeden z jejich jezdců za volantem deprimovaný. Vycházel jsem z jediného dne testování. Nakonec tým dalece předčil mé chabé očekávání a ročník pro něj skončil dobře. Pravidelně sbíral

body a umisťoval se i na stupních vítězů. Přibližně hodinu po skončení závěrečného závodu v Abú Zabí, kde si zajistil čtvrtou příčku v šampionátu, jsem v týmovém obytnáku zastihl generálního ředitele a sportovního ředitele Alpinu. „Zrovna jsme vás viděli na videu!“ vychutnávali si mě. „Považujete se za experta, co?“ Potřásl jsem jim rukou, pogrataloval a cítil se poníženě.

Jak tedy vyhodnotit, které týmy si v testování vedou dobře a které ne? Jedním z nejlepších přibližných ukazatelů je počet ujetých kol. Jestliže auto najezdí bez problémů hodně kilometrů, je to známka solidního, spolehlivého základu. Týmy mohou najezdit za jediný den testování větší vzdálenost, než měří dvě velké ceny, a získat tím obrovské množství údajů. Kromě toho nespouštějí ze zřetele soupeře a dávají pozor, kdo vypadá silný a zda je jeho rychlost opravdová.

Jestliže jsou data zavádějící, často bývá nejlepší sledovat vozy vlastníma očima. Když novinář píše o velké ceně, zřídka kdy je má možnost pozorovat na dráze. To proto, že podstatnou část víkendu tráví v tiskovém středisku před televizní obrazovkou a vstřebává čísla. To znamená, že dlouhé dny zkušebních jízd skýtají velkou příležitost zajít k trati a vidět monoposty v akci naživo. Tam si můžete všimat, kteří jezdci brzdí před zatáčkou později než jiní, dále rozdílu v klonění a stáčení vozů v zatáčce – některé se zdají daleko vyváženější a vybroušenější – a také toho, kterému autu závodník natolik důvěřuje, že nechá plynový pedál sešlápnutý, a ve výjezdu ze zatáčky je tudíž rychlejší.

Právě proto byl pokrok Aston Martinu na prahu sezony 2023 tak zřejmý. Stáj, financovaná miliardárem Lawrencem Strollem, si zajistila prestiž, když po bok jeho syna Lance Strolla angažovala dvojnásobného mistra světa Fernanda Alonsa. Cílem bylo

zařadit se do roku 2026 mezi přední týmy. V roce 2022 skončila v mistrovství světa sedmá. Bojovala o body, ale málokdy potrápila favority. Jenomže jak se víc a víc šušovalo, že tým zvyšuje výkon v aerodynamickém tunelu, a počítačová simulace naznačovala, že monopost bude rychlý, vzrušení z nadějných vyhlídek narůstalo. Testování na tom moc nezměnilo. Alonsovy časy byly nejen konkurenceschopné, ale auto se na dráze jevílo rychlé. Když jsem se bavil se členy týmu, nešlo přehlédnout pozitivní náladu, třebaže ji mírnila námitka, že jde jen o testování.

V úvodním závodě v Bahrajnu týmy už nic neskrývaly a daly průchod plnému výkonu aut. Výsledek potvrdil neuvěřitelný vzestup Aston Martinu. Alonso dojel třetí, hned za dominantními vozy Red Bull. Dokonce předjel i soupeře z Ferrari a Mercedesu, které jako by ještě pár měsíců předtím byly v jiné lize. Pro tým, jenž v tomtéž závodě o rok dříve vůbec nebyl ve hře o body, se jednalo o naprostý obrat, v jaký se sám neodvažoval doufat, dokud nebyly v první velké ceně rozdány karty.

„Nikdy nevíte, jak na tom jste ve srovnání s ostatními,“ přiznal Mike Krack, šéf stáje Aston Martin. „Už po prvních kolech nám bylo jasné, že tohle auto udělalo krok vpřed. Člověk vychází na jedné straně z dat a na druhé z reakcí a pocitů jezdců. Ale samozřejmě nemá srovnání s konkurencí. Proto je vždycky na místě trocha pochybnosti: Jak na tom vlastně jsme? Až v prvním závodě jsme poznali, jak je auto silné.“

Jezdci v kokpitu mívají z počátečních zkušebních jízd nějaký dojem. Od prvních dnů závodění ve věku čtyř nebo pěti let v motokárách si vytvářejí porozumění pro to, jak by se měl vůz v jejich rukou chovat. Vědí, jaké vlastnosti mají rádi: Je záď dost stabilní? Mohou důvěřovat brzdění, aby si mohli troufnout

na předjížděcí manévry? Je monopost dostatečně vyvážený, aby umožnil projet zatáčkou na plný plyn?

Někdy, jako tehdy, kdy si Button stěžoval na jízdní vlastnosti brawnu, se stává, že i když vůz nepřipadá závodníkovi rychlý, stále může být podstatně lepší než konkurence – nebo naopak. Ve dnech po mém rozhovoru se Steinerem se vyjasnil obrázek o hierarchické stupnici. Red Bull, obhájce titulu, byl opět o krok před soupeři a čekala jej nejednostrannější sezona v dějinách F1: vítězství v jednadvaceti z dvaceti dvou závodů. Mercedes, dva roky potom, co vyhrál poosmé v řadě mistrovství světa, čímž se natrvalo zapsal do historie F1, zůstával hodně pozadu. Jeho jezdec George Russell zprvu ani netušil, kde vůz v rychlosti zaostává. Za volantem neměl špatný pocit. „Někdy mívám z auta pocit dobrý, ale časy na kolo mu neodpovídají, a naopak,“ svěřil se později. „I mistrovské auto se může zdát nedokonalé. Prostě jenom kroužíme o něco rychleji. Pak jsme zjistili, že časy neodpovídají našemu očekávání.“

Stejný dojem měl Charles Leclerc z Ferrari. Potom co skončil v předcházejícím ročníku šampionátu druhý za Verstappenem, se předpokládalo, že mu bude opět nejvážnějším soupeřem, avšak jeho vůz nesplnil naděje, které do něj vkládal. Navzdory neúnavnému úsilí Ferrari podával nevyrovnané výkony ještě víc než model z předešlého roku. Auto také mělo na svědomí opotřebování pneumatik v takové míře, že Leclerc mohl těžko tlačit na redbull celý závod; jezdci ztrácejí čas, když musejí do boxů pro čerstvé gumy častěji než jiní. Bylo nasnadě, co je potřeba zlepšit, ale něco jiného bylo to provést. Charles se později nechal slyšet, že Ferrari i přes mystifikaci a odhadování poměru sil vědělo již během testování, že na Red Bull nestačí a místo

toho je na podobné úrovni jako Mercedes. „Ale při zkušebních jízdách jste pokaždé obezřetní, protože se vám pořád honí hlavou: Co když letos udělají něco jinak a jenom nás chtějí postrašit? Vždycky se soustředíte na sebe.“

Na tom je hodně pravdy, především z hlediska těch, kdo auta řídí. Zatímco mechanici a inženýři pracují v továrně do úmoru, aby bylo všechno připraveno na novou sezonu, závodníci dělají to samé – dřou na fyzické, aby měli na dlouhý rok závodění vrcholnou fyzickou i psychickou kondici.

Až na to, že všechno pokaždé nejde podle plánu.



V zákulisí F1 se s oblibou šíří drby, obzvlášť při zkušebních jízdách, kdy kdekdo fušuje do spekulací a zasvěcených odhadů.

Když jsem na konci posledního dne testování v roce 2023, nedlouho po debatě s Guentherem Steinerem, dávno po setmění a pod umělým osvětlením Bahrajnského mezinárodního okruhu v Sachíru, obcházel zázemí a dělal poslední interview před úvodním víkendem sezony, jezdec, o němž všichni mluvili, se do té doby nesvezl. Chyběl nejen na trati, ale i v Bahrajnu; nacházel se totiž nějakých pět tisíc kilometrů daleko ve Španělsku – se zlomeninou obou zápěstí a palce u nohy a s vážnými pochybnostmi, zda se zúčastní úvodního závodu. Zatímco Alonsovy výsledky v testování vybízely Aston Martin k optimismu, jeho stájový kolega a majitelův syn Lance Stroll závodil s časem, aby po nehodě na kole vůbec stihl začátek sezony v Bahrajnu.

Všichni jezdci F1 se během zimní přestávky odreagovávají od prostředí, které je po celou sezonu vystavuje nesmírnému tlaku.

Tříměsíční pauza po dvaceti dvou závodech – poslední se zpravidla koná koncem listopadu nebo zkraje prosince – a zahájením nové sezony počátkem března umožňuje krátký oddech. V prvních pár týdnech zimní přestávky lze ještě intenzitu tréninku trochu zmírnit, ale s příchodem nového roku nastupuje přísnější režim v zájmu kvalitní přípravy na novou sezonu.

Stroll má ve zvyku v počáteční fázi zimy vyvíjet různou tělesnou činnost. Oblíbil si hlavně jízdu na horském kole a jakožto Kanadčan také snowboarding. Jeho kondiční trenér Henry Howe má za úkol dohlížet na tréninkový program, který musí být tvrdší než u většiny závodníků. Stroll totiž patří k nejvyšším jezdcům na startovní listině, takže přirozeně i k nejtěžším, a to není dobré, když se v kokpitu počítá každý gram. Pro ilustraci, nejmenší jezdec F1 Júki Cunoda váží přibližně o pětadvacet kilogramů méně než Stroll. Aby mohutnější závodníci nebyli škodní, řád F1 pamatuje na zátěž u těch lehčích, ale i tak je lepší vážit méně.

Proto se Howe musí starat, aby od něj Stroll dostával správnou směsici tréninků a připravil se na nároky, jaké klade vůz F1 na tělo, a přitom nenabíral moc svaloviny. „Lance se jenom podívá na činku, a hned mu svaly rostou,“ směje se Howe. „To by nevadilo, kdyby nebyl zrovna automobilovým závodníkem.“ V týdnech, kdy se blíží nová sezona, se zaměřují na posilování, zejména krčních svalů, které nesou hlavní břímě přetížení a drží hlavu vzpřímeně i v rychlých zatáčkách. Potom přichází na řadu závěrečné soustředění. Je to zhruba týden intenzivního kondičního tréninku a pohybové aktivity, finální příprava s maximálním nasazením, aby se jezdec pustil do závodění v novém roce v co nejlepší kondici. Před sezonou 2023 Stroll, Howe a doprovodný tým odjeli na závěrečné soustředění do španělské Malagy. „Byla

to úspěšná cesta,“ liboval si Howe. „První den jezdil čtyři hodiny na kole, druhý den tři hodiny a pak makal hodinu v tělocvičně. A třetí den měl ten karambol.“

U závodníků F1 se klade důraz na sílu horní části těla, v první řadě na ruce a zápěstí. Ovládání monopostu vyžaduje pevné a citlivé ruce. Jakmile se Stroll na kole zranil, začátek sezony pro něj byl nejistý. „První, co ho zajímalo, byl počet závodů, které zmešká. Jak dlouho potrvá, než se uzdraví,“ vzpomínal Howe. „Není fér tím pacienta zatěžovat. Můžete mít představu, ale přece na ni nechcete spoléhat, dokud se za první týden zotavování nepřesvědčíte, jak se to vyvíjí.“ Vyšetření v nemocnici v Malaze ukázala, že Stroll utrpěl fraktury zápěstí. Howe se v Londýně honem spojil se Strollovým fyzioterapeutem Robem Maddenem, který měl předtím v péči špičkové boxery, například britského mistra světa Anthonyho Joshuu, a tudíž měl zkušenosti s hezkou řádkou zraněných zápěstí. Ve formuli 1 tenhle úraz není běžný. Stroll si vzpomněl, jak mu kamarád Dani Juncadella v juniorských letech vyprávěl, že když měl zlomenou klíční kost, dokázal se za volant vrátit již za pět dnů zásluhou jednoho specialisty na sportovní zranění. Jmenoval se Xavier Mir a ve svém oboru patřil k nejlepším. Zabýval se motocyklovými závodníky, golfisty a tenisty. Ti všichni jsou při provozování svých odvětví náchylní k zraněním zápěstí a rukou. Působil ve Španělsku. Howe tenkrát prohodil: „Posralo se to, ale naštěstí ve správný zemi.“

Než se Stroll a Howe s Mírem setkali, počítali, že Lance zmešká úvodní tři závody sezony. Pak by měl čas na doléčení během měsíční přestávky v kalendáři. U obou zranění trvala léčba normálně padesát dní. Do startu závodu v Bahrajnu jich zbývalo patnáct. Rýsovalo se, že ho nestihne. Ale když se Stroll

dva dny po nehodě probral z narkózy, Mir mu zvěstoval naději: „Možná už v Bahrajnu.“ Šance ještě žila.

Od té chvíle se Stroll, Howe a podpůrný lékařský kolektiv upnuli k „projektu Bahrajn“, jak to nazývali. Aston Martin veřejně potvrdil, že se Lance zranil při nehodě na kole, a proto se nezúčastní předsezonního testování, avšak další informace si nechal pro sebe s odvoláním na soukromí. Hned se šířily zvěsti, že Stroll má pravou ruku v sádrovém obvazu, ale jinak se vědělo máloco, což jen přizívalo spekulace, jež kolovaly po padoku. Rojily se dohady, jak je zranění vážné a zda Stroll stihne začátek sezony. Zájem ještě zvýšily výkony stáje při zkušebních jízdách a uvažovalo se, kdo by asi tak zaskočil, kdyby Lance závodit nemohl.

„Schovávali jsme se v hotelu a vyhýbali se novinářům,“ líčil situaci Howe. „Připomínalo to tak trochu tajnou operaci. Nechci být nezdvořilý, ale důvod byl ten, že závodníci v podstatě nedrží jazyk za zuby. Od jiných sportovců se hodně liší. Jenomže zdraví je soukromá věc.“

Čtrnáct hodin denně Stroll se svým týmem pracoval na rehabilitaci s cílem, aby se mohl vrátit do kokpitu již v následujícím týdnu. Zjišťovali, které cvičení by dokázalo Strollův zdravotní stav nebo pohyblivost zápěstí být jen malinko zlepšit. Kondiční trenéři z britských boxerských kruhů Ian Gatt a Mike Loosemore pomáhali Howovi a Maddenovi s programem rehabilitace, přičemž se opírali o odborné zkušenosti s léčením podobných zranění. Soukromý kuchař se Strollovi staral o správnou výživu na podporu rekonvalescence. Obsahovala spoustu vápníku a vitamínu D. Howe byl po celou dobu po ruce a pomáhal nejen tréninkem, ale navíc dělal věci, které Stroll kvůli zranění

nezvládal. Třeba po úklidu pokoje odestlat postel. A aniž záměrně zacházel do podrobností, pomáhal mu prý se vším, co vás jenom napadne. Ačkoli se Stroll samozřejmě zaměřoval především na zápěstí, musel mít na paměti také celkovou tělesnou zdatnost. Proto navzdory zlomenině palce u nohy cvičil hodiny denně na rotopedu. Howe se uculil a Lance označil za cvoka.

Jakmile lékaři Strollovi sundali z pravé ruky sádru, rentgenové snímky prokázaly, že se zápěstí hojí dobře. Návrat již v Bahrajnu byl reálný. Lance odjel do týmové továrny ve Velké Británii a odbyl si trénink na simulátoru. Ukázalo se, že je schopný řídit v těsném prostoru kokpitu, a hlavně ovládat vůz bezpečně nejen s ohledem na sebe, nýbrž i na devatenáct kolegů na závodní trati. Spokojenost projevovali rovněž lékaři, a tak Aston Martin učinil přítrž spekulacím, když potvrdil, že Strolla nasadí do závodního víkendu jako jindy.

Jeho příjezd do Bahrajnu před úvodní velkou cenou budil pozornost. V padoku měl kameramany v patách na každém kroku. Po týdnu chození v plážových pantoflích a žabkách musel dávat pozor na zlomený palec nacpaný do jezdeckých bot. Horší bylo, že ho ještě čekala těžká překážka: test rychlého opuštění monokoku, nařízený Mezinárodní automobilovou federací (FIA). Aby byl jezdec připuštěn do závodu, musí předvést, že dokáže z kokpitu vylézt bez cizí pomoci do sedmi sekund. Tato prověrka má demonstrovat, že v případě požáru nebo ošklivé nehody z monopostu bleskově vyskočí. Ale to není všechno. Nejprve musí odepnout bezpečnostní pás, vyjmout volant, zvednout ruce k ochrannému oblouku nad monokokem, přitáhnout se nahoru, napřímit se, opřít se o oblouk a teprve pak se přehoupnout přes okraj kokpitu.

Lance sice prošel, ale námaha v zápěstích ještě umocnila dosavadní bolest. „Nebylo to nic příjemného,“ konstatoval Howe. Přesto mohli „projekt Bahrajn“ pokládat za úspěšný. Ve všech požadovaných zkouškách obstáli. Howe a spol. splnili úkol: dokázali nemožné.

Takto se uvažuje ve formuli 1. Zastává se v ní pozitivní postoj a přístup k řešení problémů, a tím je jedinečná. Howe měl za sebou dlouhou kariéru ve sportovní vědě, a než před pár lety vstoupil do světa F1, pracoval s řadou elitních sportovců. Změnilo tohle prostředí jeho myšlení o medicíně?

„Možná jo,“ připustil. „V tom smyslu, že v ní neznám hranice. Vždycky existuje nějaký způsob. A asi jsem trochu přístupnější jiným názorům. Předtím jsem se věnoval lehké atletice, konkrétně sprinterům. Netočí se tam moc peněz a od toho se všechno odvíjí. Pak přijdete do F1 a její rozpočet zdaleka převyšuje rozpočet sportovního lékařství.“



Po závodě v Bahrajnu Stroll přišel mezi novináře a v obličejích a vlasech se mu třpytily krůpěje potu. Jedinou vnější známkou zranění byly bílé obvazy na zápěstích. Celý víkend zápasil s bolestí, byl pod prášky a skvělou jízdou vybojoval šesté místo a osm cenných bodů. Navzdory tomu, že předtím musel vynechat testování.

„Až na tu bolest to bylo fajn,“ světil se. Část závodu se potýkal s Georgem Russellem v mercedesu, který se o rok dřív pohyboval daleko před ním, nakonec ho předjel a cílem projel se sekundovým náskokem. Takové vyrovnané souboje závodníci

F1 svádějí. Ale ani tento výsledek nepřebil převažující pocit, a tím byla bolest. „I přes účinek adrenalinu kosti pořád bolí.“

Odpověděl na poslední otázky, vrátil se do garáže a s týmem oslavil úspěch. Aby ne! Díky Alonsovu umístění na stupních vítězů a Strollovu šestému místu se stáj vyšvihla v úvodu šampionátu na druhou příčku. I bez Lanceova pozoruhodného uzdravení bylo nad čím jásat. Za několik dní si Stroll dal na Instagram fotky a videa dokumentující léčbu – třeba jak leží na nemocničním lůžku nebo stojí v županu; ale také rentgenové snímky sešroubovaného zápěstí. Je to vzácná ukázka zranitelnosti závodníka formule 1, jehož zápal byl často zpochybňován. Koneckonců jde o syna miliardáře, který stáj Aston Martin vlastní. Opravdu se musí rvát stejně jako ostatní?

„Vím, jak je houževnatý,“ ocenil Howe. „Stačí s ním pracovat jeden víkend, a hned to poznáte. Každý si o něm udělal nějakou představu a teď snad má v tomhle směru jasno. Vůbec nemusel tolik usilovat o brzký návrat, jenomže chtěl. Proto ten nenaaranžovaný příspěvek na Instagramu. Byl jsem na něj hrdý. Nic takového jsem dosud nezažil. Myslím, že to je ve formuli 1 ojedinělé.“

Procházet zázemím stájí po skončení závodu připomíná klid po bouři. Členové týmů balí vybavení garáží a chystají všechno na přepravu na další velkou cenu. Jedni mají důvod slavit, druzí ne. Z boxů a prostoru za nimi se rozléhá hudba, hlavně z míst, kde panuje dobrá nálada. Red Bull slaví vítězství v závodě společným fotografováním, v popředí uprostřed samozřejmě pózuje Max Verstappen s vítěznou trofejí. Aston Martin si připijí na umístění Fernanda Alonsa na stupních vítězů. Stroll se opatrně objímá se zaměstnanci a z výkonu i výsledku po návratu má

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Na startovním roštu.

Pokud se Vám ukázka líbila, na www.palmknihy.cz si můžete zakoupit celou knihu.