



MARC "ELVIS" PRIESTLEY

ELVIS

VZRUŠUJÚCI SVET ZÁKULISIA F1

Predslov David Coulthard & Števo Eisele

mas
mas

vodafone



m a m
m a es

MARC „ELVIS“ PRIESTLEY

MECHANIK

Vzrušujúci svet zákulisia F1

z angličtiny preložil

Igor Otčenáš

Clare, Lexi, Leovi, Rexovi a Ginger

OBSAH

PREDSLOV ŠTEVO EISELE	9
PREDSLOV DAVID COULTHARD	10
1. V ROBOTE	13
2. PRVÝ KROK BÝVA NAJŤAŽŠÍ	21
3. PARANOJA A PLEJBOJI	35
4. DOMA U RONA	51
5. ULETENÁ VEDA	63
6. TESTOVANIE HRANÍC	73
7. CENA ZA DOKONALOSŤ	85
8. ĽADOVÝ MUŽ PRICHÁDZA	91
9. HONBA ZA SLÁVOU	103
10. PRAVIDLÁ, PRAVIDLÁ, PRAVIDLÁ	111

11. DO RITI S F1	123
12. MODRÉ RUKY	131
13. KIMIHO POMSTA	145
14. ZÁZRAČNÉ DIEŤA	151
15. PRESILOVKA	163
16. AKO SA KUPUJE LOJALITA	173
17. ŠPIONÁŽNA AFÉRA	189
18. ZLOM	203
19. VEĽKÝ VÝBUCH	213
20. NOVÁ ÉRA	221
21. SLÁVA	233
POĎAKOVANIE	246
O AUTOROVI	247

PREDSLOV ŠTEVO EISELE

Formula, sex a rock 'n' roll. Nič nevystihuje túto skvostnú knihu lepšie ako parafráza známeho sloganu. V dobe politickej korektnosti a naškrobených PR odpoveí sú spomienky bývalého mechanika tímu McLaren balzomom na dušu každého fanúšika motošportu.

A tak sa doslova z prvej ruky dozviete okrem iného aj o bujarých párty s Kimim Räikkönenom, svojrázne prísnom šéfovi Ronovi Dennisovi, či neľútostnej internej vojne medzi Fernandom Alonsom a nováčikom Lewisom Hamiltonom. Viaceré dovedy nepublikované historicky totiž nadvihli aj moje komentátorské obočie, pretože odhalili skutočnú, a pritom viackrát prekvapujúcu pravdu niektorých známych káuz.

Mechanik s prezývkou „Elvis“ je dnes známym motivačným spíkom a formulovým expertom. A práve ľudskosť a často surový, hovorový jazyk patrí k najsilnejším stránkam jeho spomienok.

Ako sa z tuctového pomocníka pri testoch stala dôležitá súčasť každého pit stopu a neskôr aj tak trochu vyhorený rebel. Stať sa mechanikom tímu Formuly 1 je snom mnohých. Ale tú, často navonok „neviditeľnú“, drinu spojenú s nekonečným presúvaním po celej planéte zvládnu len tí najodolnejší. Koniec koncov, Marcov príbeh je toho ideálnym dôkazom.

Formula 1 nie je len o pilotoch a individuálnych šampiónoch. Je to skutočný tímový šport. Na ceste za titulom musí každý „hráč“ odvieť špičkový výkon. A práve zákulisie tohto boja, so všetkým čo k tomu patrí, robí z tejto knihy povinné a pritom mimoriadne pútavé čítanie.

Normálne vám závidím, že vás to ešte len čaká. Tak smelo do toho!

Števo Eisele, komentátor F1



PREDSLOV DAVID COULTHARD

Marc Priestley, alebo Elvis, ako ho poznám, je dokonalým príkladom evolúcie talentu.

Ruky si začal špiniť ako mechanik vo Formule Ford a Britskej Formule 3 a postupne sa prepracoval až do samej špičky motošportu, kde sme sa po prvý raz stretli. Obaja sme pracovali pre tím Formuly 1 McLaren. Formula 1 láka mnohých, ale len niektorí vydržia tamojšiu neobyčajne ostrú konkurenčnú atmosféru, v ktorej jedinou správnu odpoveďou je: „Áno, vykonám.“ Nekonečný boj o malé víťazstvá v mene veľkých výsledkov, ponocovanie a ranné vstávanie by obyčajného smrteľníka zničilo, ale Elvis je vrcholným zosobnením túžby človeka neúnavne dolovať zo seba to najlepšie.

Žiadny šport sa nespolieha na ľudí v pozadí tak, ako je to vo Formule 1. Iste, futbalové kluby majú svojich fyzioterapeutov a koučov, tenisti svojich psychológov a trénerov, golfisti majú svojich nosičov palíc, ktorí ich sprevádzajú na turnajových grínoch. Ale pri takých tesných rozdieloch, aké bývajú vo Veľkých cenách, môžu ľudia v boxoch fyzicky a v rozhodujúcej miere zvrátiť priebeh pretekov. A to nielen svojou prácou v príprave, ale aj konzistentnosťou svojho výkonu. Darmo odvediete svoju prácu pri troch zastávkach v boxoch zo štyroch, keď tá štvrtá sa zmení na katastrofu. Aj tá najmenšia maličkosť môže zabrániť jazdcovi vo víťazstve, a preto sú ľudia v boxoch presne takí dôležití, ako sú muži za volantom.

Rozsah toho, ako rozumejú monopostom a ich konštrukcii, i to, do akej miery som sa na nich spoliehal aj ja sám, sa zreteľne ukázal, keď sa mi prihodila bizarná technická nepríjemnosť tesne pred štartom jedných pretekov. Bolo to na Veľkej cene Kanady v roku 2001. Spomínam si, že som práve vyrážal z roštu na zahrievacie kolo pred samotným štartom pretekov, keď som zrazu začul akýsi hrkot v kokpíte. Nemohol som sa pozrieť pod nohy, lebo som bol pevne pripútaný, ale keď som sa zastavil na svojom štartovnom

mieste, využil som to minimum možností sa pohnúť, aby som zistil, čo za záhada sa mi povaluje pod nohami na podlahe. Bolo to čosi, čo sa podobalo na veľmi veľkú a veľmi dôležitú zlatú maticu.

Okamžite som hlásil cez rádio: „Hej, chalani, niečo sa mi tu povaluje pod nohami. Asi je to nejaký veľký zlatý kotúč.“

V boxoch to spočiatku nepochopili. Mechanici a inžinieri netušili, čo by to mohlo byť, tak som im zopakoval svoj neveľmi technický popis.

„Aký zlatý kotúč, čo tým myslíš? Môžeš to presnejšie opísať?“

„Je to fakt veľké, vyše šesť centimetrov v priemere, okrúhle, zlaté a má to malé dierky po celom vonkajšom obvode. Vo vnútri je jemný závit... a veľká prasklina v strede!“ odpovedal som, zatiaľ čo sa ostatné monoposty s rachotom radili vedľa mňa.

Kým sa mechanici a inžinieri snažili na druhom monoposte dopátrať, čo by to mohlo byť, ktosi mi navrhol, aby som tú vec vyhodil z kokpitu cez boxový múrik vedľa môjho štartovného miesta.

Skoro som odpadol. Mal som sa pripravovať na štart Veľkej ceny a pritom vyhodit' z kokpitu niečo, o čom som mohol iba dúfať, že nie je dôležitou súčasťou mechaniky môjho monopostu. Bolo to absurdné, bez ohľadu na to, že som bol takmer prikovaný ku svojmu sedadlu a v podstate som nemohol zodvihnúť poriadne ruku ani nad hranu kokpitu. Pri pohľade zvonku to musela byť zábava. Vyhodil som tú vec von z celej sily, pokiaľ som si mohol uvoľniť ruku.

Snažil som sa napanikáriť a takmer vzápätí ma ľudia z tímu upokojili, že prasknutá matica nepredstavuje bezpečnostné riziko a mám sa sústrediť na štart ako obvykle.

Zrejme išlo o upevňovaciu maticu, ktorá mala držať predné vahadlá, čo bola veľká súčasť môjho vnútorného zavesenia, uložená hlboko v prednej časti podvozku, ale chalani ma ubezpečili, rýchlo a zrozumiteľne, že hlavnou úlohou tejto matice je držať vahadlá počas technickej prípravy monopostu, alebo keď je v depe na zdvihákoch. Dynamická záťaž na trati prechádza cez zavesenie tak, že sa nič nemôže rozpadnúť.

Musel som sa ako vždy spoľahnúť na to, že chalani poznajú monopost od A po Z. Keď sa na štartovacích svetlách začalo



rozsvecovať jedno po druhom päť štartových červených svetiel, tak som do boxov potvrdil, že som v pohode a všetky obavy som vyhodil z hlavy. Absolútne som dôveroval svojmu tímu.

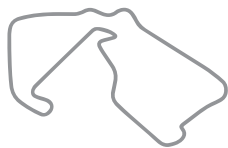
Niekoľko prvých kôl bolo všetko v poriadku. Ako sa potvrdilo, zavesenie bolo štrukturálne v poriadku, aj keď mi vyváženosť monopostu pripadala trochu zvláštna. Ale v polovici pretekov mi vybuchol motor, ako sa to občas v tej dobe stávalo, keď sme naň zatlačili až po hranicu. Bol to koniec nádejí na pódiové umiestnenie. S tou maticou to nemalo nič spoločné, ale je to príklad toho, aký stresujúci a chaotický život bol v tej dobe v F1 a aká dramatická môže byť práca mechanikov, ktorí sa starajú o taký technicky zložitý stroj, akým je pretekársky monopost.

Počas celých tých chaotických rokov bol Elvis spoľahlivým, osvedčeným fachmanom so skvelou povahou.

Keď Lewis Hamilton získal svoj prvý titul majstra sveta, tak ma vôbec neprekvapilo, že sa Elvis, ktorý v tom zohral svoju úlohu, rozhodol zmeniť svoj život. Samozrejme, zostal v prostredí špičkových automobilov, tentoraz však v úlohe televízneho komentátora. V nej pôsobí vďaka svojmu ľahkému, uvoľnenému štýlu tak, akoby objal diváka okolo pliec a viedol ho scénou jedného z najväčších športov na svete. Teším ma, že ho môžem sledovať, ako ustavične posúva hranice na tomto poli, a pritom hľadá ďalšiu veľkú výzvu svojho života.

Dúfam, že sa vám Elvisova kniha bude páčiť a pripojíte sa k nemu na jeho ceste.

David Coulthard



1

V ROBOTE

Veľká cena Británie, Silverstone

„Box. Box. Box!“

Zachytili sme volanie v tímovom rádiu; v zlomku sekundy sa dvadsať mechanikov vyrúti voľným pádom do boxovej uličky, všetci v protipožiarnych overaloch, kuklách, prilbách a rukaviciach; nervy na prasknutie, strach, vzrušenie, hrdosť. Rev nadšených britských divákov a ohlušujúci rachot okoloidúcich monopostov sú hrozbou, že sa človek prestane sústrediť. Chrapot konverzácie medzi jazdcom a tímom dáva do pohybu jednu z najtaktickejších a adrenalínom najnadopovanejších choreografií v najrýchlejšej šou na tejto planéte: zastávku monopostu F1 v boxoch. Alebo ako som to ja s láskou nazýval takmer jedno desaťročie: moju robotu.

Som jedným z tej tlupy, anonymná osoba pre milióny televíznych divákov. Čakáme, kedy sa na konci boxovej uličky objaví náš monopost. Za tie roky som už vystriedal mnoho pozícií. Teraz mám práve na starosti demontáž upínacej matice na zadnom kolese s pomocou ťahovacej pištole a jej výmenu. Moji kolegovia menia kolesá a pneumatiky. Je to skvele zohratá rutina, ktorá by nemala trvať dlhšie ako pár sekúnd, keďže sa teraz už netankuje. Týchto pár sekúnd technickej precíznosti pod ohromným tlakom sa odohráva na každej Veľkej cene mnohokrát. Ale práve pod takýmto ohromným tlakom s nulovou toleranciou voči zlyhaniu býva toto prerušenie pretekov často tým, čo robí rozdiel medzi víťazstvom a prehrou.

Už ho vidím: Lewis Hamilton, očakávaný majster sveta na monoposte McLaren, sa objavuje v dohľade a rúti sa na nás rýchlosťou sto kilometrov za hodinu. Monopost F1, vážiaci



niekoľko sto kilogramov, sa valí ku mne, kľáčim na značke, kde by sa mal zastaviť. Zhlboka sa nadýchnem, potlačím nutkanie odskočiť do bezpečia. Takmer neovládateľný, rozpálený Lewisov monopost ma minie o pár centimetrov a so škripaním zastaví.

A začne boj s časom...

Sledujem zadné koleso a moja pištoľ sa zaprie do matice ešte skôr než sa auto celkom zastaví. Je to test dôvery i nervov zároveň. Ak by to Lewis v boxe neubrzdil, nepochybne by ma odvliekol so sebou. Ale on je jedným z najlepších a zastane presne tam, kde to potrebujem. Pištoľ odkrúti maticu a snaží sa mi pritom zo všetkých síl vymknúť z rúk. Až keď som už napoly hotový, tak si uvedomím, ako ma zadúšajú vzdychy, zvuky a emócie. Nebezpečenstvo pri zastávkach v boxoch som vždy miloval. Cítil som pritom vždy nával adrenalínu, ktorý som potreboval, aby som podal špičkový výkon. Riziko však bolo príliš vysoké. Nehoda pri tankovaní sa mohla zmeniť na malé inferno, ktoré by pohltilo mechanikov i jazdca; horúčava z rozpálených brzd – stovky stupňov, ktoré rozpália uhlíkové vlákno do červena – by dokázala okamžite prepáliť moje rukavice a uškvariť mi kožu.

Jedna sekunda...

Vzrušenie sa rýchlo zvyšuje. Zakláňam sa dozadu, mením rotáciu ťahovacej pištole, zadné koleso je preč. Vzápätí je nasadené nové a ja sa vrhám s pištoľou k nemu. Do nozdier mi udrie štiplavý zápach spálenej gumeny, zo starej pneumatiky odkvapkávajú malé guľôčky a okamžite sa topia na kotúčoch brzd, zadymia a zhoria.

Dve sekundy...

S ďalším vysokooktávovým divokým kvílením je matica znovu nastrelená. Potom mi pri uchu vybuchne šialený rev, keď vidlicový osemvalec pri 19-tisícoch otáčkach predvádza svoje svaly. Lewis túruje až na podlahu, vytáča motor až na samú hranicu, strašne rád by už zaradil a vrátil sa na trať. Som ani nie meter od ohlušujúceho revu a vibrácií. Mám pocit, akoby mi niekto búšil kladivom do kostí, zubov, svalov, akoby som strčil hlavu na odpaľovaciu rampu pri štarte kozmickej rakety. Aj napriek štuplom v ušiach a prilbe som ako omráčený. Za pneumatikou vidím stúpať hustý dym; plamene olizujú brzdy. Ale niet času s tým niečo urobiť. Oheň zhasne, keď sa auto pohne a vráti sa prúdenie vzduchu. Inštinktívne vám všetko

v duchu hovorí, že takýto plameň neveští nič dobré, ale nemôžete robiť nič, len to pozorovať. Vymeniť kolesá a pneumatiky za tri sekundy znamená úspech. Päť sekúnd je už pomaly a zaváhanie bolo vždy prehrou.

Tri sekundy...

Ako pri každej zastávke v boxe odvediem svoju prácu s nádejou, že všetko ostatné išlo podľa plánu. Ale nie vždy to tak vyjde: pri občasných tréningoch v boxoch, keď sa nám podarilo poslať monoposty na trať so skríženou maticou, alebo sme spustili stroj zo zdviháka skôr, ako boli matice upevnené, som sa naučil, že chyby sa niekedy stávajú. Pri týchto uvoľnených situačných nácvikoch som si vždy pomyslel: „Do riti, ak by sa toto stalo v ozajstných pretekoch, bola by to katastrofa...“ Našťastie sa to dialo zriedka, lebo dôvera, zručnosť a nervy boli silnými stránkami mojich kolegov. Spoliehal som sa na to počas celej kariéry.

Zakláňam sa dozadu, inštinktívne dvíham ruku, zadné koleso sa zachveje, zacvakne na miesto a monopost dopadne tvrdo na zem. Srdce mi bije v hrdle, som zmätený a dezorientovaný neskutočným revom, ktorý sa mi zaráva do mozgu.

Svoje som odvedol.

Ideš! Ideš! Ideš!

Lewis mi pretočí kolesá rovno pod nosom, rev, vibrácie a citové vypätie dosahujú vrchol. Ale je znovu v hre. Áno! Zvládli sme to! Ťapneme si dlaňami, ťukáme päťami a utekáme späť do depa sledovať televíziu, napumpovaní adrenalínom, hrude dmúce sa pýchou. Sme zvedaví, na koľkom mieste je Lewis v aktuálnom poradí.

*

Za roky 2000 až 2009, keď som pôsobil v F1 McLaren team, som zažil mnoho dobrých a mnoho zlých zastávok v boxoch. Videl som, ako technické chyby a zlé strategické rozhodnutia tímu stáli jazdcov víťazstvá vo Veľkej cene, ba dokonca aj titul majstra sveta, čo je vrchol vrcholov pre každého pilota F1, túžiaceho dokázať, že patrí medzi svetovú elitu. Ale bol som svedkom aj toho, ako naše dobré rozhodnutia a bleskurýchle myslenie prinieslo veľký úspech.



Zúčastnil som sa na mnohých pretekoch, o ktorých konečnom výsledku rozhodol výkon počas zastávok monopostov v boxoch; niekoľkokrát sa stalo, že dva vedúce tímy odvolali svojich jazdcov do boxov súčasne. A poviem vám, niet lepšieho pocitu, ako keď sledujete, ako váš jazdec zastaví v boxoch na druhom mieste a potom z nich krátko nato vychádza s čerstvými pneumatikami ako vedúci pretekár.

Odvrátenou stranou bývajú ako vždy kritické zlyhania. Aj toho som bol počas svojej kariéry svedkom v jednom či dvoch prípadoch. Pozorovať iný tím, ako vám po obzvlášť pomalej zastávke dýcha na chrbát, je vždy ťažké. My v McLarene, všeobecne známej profesionálnej a náročnej organizácii, sme sa vždy pýšili tým, že sme boli najlepší v tom, čo sme robili. Dopustiť sa chyby bola bolestivá skúsenosť, najmä ak sa potom prepierala a analyzovala na verejnosti. Ten tlak verejnosti na celom svete dokázal v človeku vyvolať skutočnú úzkosť. Keď som začínal ako mladík, vždy ma ohromila neskutočná povaha mojej práce, ktorá ma fascinovala už od detstva. Ale sledovanie Veľkej ceny Británie v televízii ma na nič nepripravilo. A ak niečo, tak to len vo mne vystupňovalo strach zo zlyhania, lebo som si vedel predstaviť domácich fanúšikov, ako z voleja kritizujú mechanikov v boxoch za chyby, ktorých sa dopustili, keď jazdec bojoval o víťazstvo.

Našťastie som sa rýchlo naučil zvládnuť ten tlak a dokázal som fungovať na najvyššej úrovni. To bolo dobré, lebo za tie roky v McLarene som zažil všetky druhy drámy: víťazstvá vo Veľkých cenách i zdrvivúce prehry, spory a škandály, podvádžanie i špionáž. Došlo aj na nedbanlivosť spôsobenú drogami a alkoholom, okázalé večierky a extravagantné rozhadzovanie peňazí. Ocitol som sa aj v prednej línii technologického vývoja v oblasti, ktorá sa pýši tým, že je predvojom pokroku a rýchlosti dovedenej po absolútnu hranicu. Spolupracoval som pritom s najtalentovanejšími a najdynamickejšími jazdcami planéty. Splnil sa mi sen a ja som plnými dúškami nasával vzrušenie z tohto športu v období, keď napätie, stávky a odmeny boli vysoké a v ére, keď sme vďaka bezodnému sponzorstvu tabakových spoločností mali k dispozícii zdanlivo nekonečný prúd peňazí.

Zo svojej pozície v depe som sa podieľal na niektorých z najdramatickejších momentov v nedávnej histórii F1. Spolupracoval som so špičkovými svetovými automobilovými jazdcami, ako boli Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen a David Coulthard, ale ocitol som sa aj priamo vo víre boja medzi Lewisom Hamiltonom a Fernandom Alonsom, ktorý vypukol v roku 2007. Bolo fascinujúce sledovať Lewisov vývoj od mladého nováčika k potenciálnemu majstrovi sveta a pretekárskej superhviezde. Jeho potenciál sa rozvinul krátko po neblahom konflikte s Fernandom, ktorý sa stane súčasťou jedného z najväčších škandálov v histórii F1, známeho ako Spygate.

V prvých mesiacoch sa však nováčik správal mimoriadne skromne. V tejto súvislosti si spomínam na jedno marketingové podujatie, myslím pre firmu Hugo Boss. Konalo sa to raz večer krátko potom, ako sa Lewis objavil v F1. Keď Lewis dorazil v tímovom Mercedese, ktorý šoféroval jeden z našich vodičov, a uvidel svoju tvár v obrovskej projekcii na stene budovy, nechcel tomu uveriť a nedokázal potlačiť slzy. Potreboval čas, aby to vstrelbal. Emócie z toho, ako sa jeho život ako jazdca F1 zmenil, naňho dolahli plnou silou. Nie často má človek príležitosť byť svedkom takejto reakcie zo strany špičkového športovca, najmä ak sa prekvapenie alebo zraniteľnosť často považujú v tomto testosteróne nabitom športovom odvetví za slabosť. Ale Lewis bol v tej dobe len mladým mužom, vstupujúcim po prvý raz do cudzieho nového sveta a jeho reakcia bola úprimná. V tej dobe som to považoval za milú vlastnosť.

Ale veci sa nevyhnutne zmenili vo chvíli, keď Lewisov kurz začal stúpať a vojna medzi ním a Fernandom sa dostala do stredu pozornosti. Obaja to boli skvelí jazdci, azda tí najkomplexnejší, s akými som pracoval, ale rivalita medzi nimi, nedôvera a neúcta jedného voči druhému v nich odkryla také vlastnosti, vďaka ktorým obaja títo hviezdni jazdci mnohým ľuďom z tímu odpadli od srdca.

Vďaka tomu, že som mal miesto v prvom rade, som medzi nimi niekedy videl až neveriteľné výstupy, do ktorých sa niekedy zamiešal aj ikonický šéf McLarenu Ron Dennis. Ale keď sa prach usadil a Fernando odišiel z tímu, Lewis začal o to väčšmi rozkvitať



a v roku 2008, len po dvoch sezónach, sme oslavovali jeho prvý titul majstra sveta. To bola chvíľa, na ktorú nikdy nezabudnem.

Alebo keď som makal na Veľkej cene Monaka, kde po účte v bare každý človek vytriezvie a niektoré superjachty, kotviace v prístave, stáli viac ako celá ulica domov v Beverly Hills. Videl som začínajúcich jazdcov so skromnými platmi, ako sa z nich cez noc stávajú milionári a bol som svedkom toho, ako Ron Dennis a jeho tím míňajú celý majetok, aby dosiahli technickú dokonalosť. Ale v hlave mi zostala jedna drobná príhoda, vari najlepšie vystihujúca finančnú bublinu, v ktorej sme žili: tesne po tom, ako som prišiel do tímu, si McLaren kvôli jednému testu objednal helikoptéru v zúfalej snahe *vysušiť mokrú trať*.

Prenajali sme si vtedy čisto pre seba jednu akceleračnú rovinku na trati Santa Pod Raceway v Northamptonshire, aby sme otestovali úplne nové predné krídlo. Na základe testov vo veternom tuneli a počítačovej simulácii sme vedeli, že ak postupujeme správne, získame výraznú výkonnostnú výhodu. Ale iba priamy test v reálnych podmienkach pri vysokej rýchlosti a v kontrolovanom prostredí nám mohol poskytnúť také technické údaje, ktoré by nám potvrdili naše predpoklady, na základe čoho by sme mohli potom toto riešenie nasadiť do pretekov. Lenže mokrú trať znamenala nielen komplikované brzdenie na konci rovinky (navyše jazda cez mláky v takých rýchlostiach, aké sme potrebovali, bola nebezpečnejšia), ale vlhkosť mala dopad na štruktúru prúdenia vzduchu okolo daných častí monopostu, ktoré sme chceli merať, ako aj na meracie senzory. Aby sme mohli porovnať údaje z trate s tými, ktoré sa tak skvele ukazovali v testoch vo veternom tuneli, museli byť podmienky rovnaké, teda muselo byť sucho. Okrem toho bol proti nám aj čas. Mali sme veľmi malé okno, vari niekoľko hodín, aby sme auto otestovali a mohli dúfať, že nám potrebné údaje pre krídlo potvrdia. Potom bolo potrebné dané súčasti označiť, spracovať, nalakovať, zostaviť, zbaliť a letecky dopraviť tímu, ktorý sa už pripravoval na víkendovú Veľkú cenu. Ak by sme to nestihli, krídla by neboli na preteky pripravené a ich kritická výkonnostná výhoda by musela počkať až na ďalšie preteky o dva týždne neskôr. A niečo také sme si nemohli dovoliť. Tlak bol teda značný.

Pretože trať nevyschýnala a čas bežal, v niektorej chytrej hlave skrsol nápad prenajať si helikoptéru. Spočiatku som si myslel, že ide len o žart, aby reč nestála, keď už sme tam len tak postávali a boli čím ďalej, tým nervóznejší. Ale potom sa jednému z najchytrejších inžinierov rozsvietilo a dostal bláznivý nápad požiadať pilota helikoptéry, aby preletel tesne nad povrchom testovacej rovinky, raz hore, raz dolu, aby rotujúce listy vrtule rozfúkali vodu z trate. Boli sme už v takej tiesni, aby sme dokončili testy načas, plus k tomu bezodnosť financií, ktoré sme mali v tej dobe k dispozícii, že nikto ani nemrkol okom, ani to nespochybnil. Ukázalo sa, že ak máte dost peňazí, prenajať si helikoptéru v takom šibeničnom termíne bolo, ako keby si nejaký superboháč objednal Uber. Zakrátko už pobavený pilot poletoval tesne nad traťou a jeho helikoptéra z nej odfukovala tajfún dažďovej vody. Bolo to celkom slušné divadlo až na to, že aj keď sa do vzduchu naozaj zodvihlo strašné množstvo vody, až 90% z nej vzápätí znovu spadlo na trať... Testy sa nám dokončiť vôbec nepodarilo, ale mali sme z toho aspoň celkom veselý zážitok.

Aj po tých rokoch, čo som prežil vo svete F1, mi z príhod, ako bola táto, zostáva stáť rozum. Ako normálny chalan z ulice, aj keď s vášňou pre prácu s autami a technológiami, som prežíval svoj vysnený džob a pritom občas ochutnal životný štýl bohatých a slávnych. Život v takejto bubline vie človeka nakaziť a občas aj dezorientovať. Nával adrenalínu a vzrušenia z F1 vláka veľa ľudí do pasce. Zdráhajú sa odísť a keď sa tak napokon stane, často majú problém, čím nahradiť emocionálne vzopätia a pády. Ja som mal šťastie, že som to odvrátil do istej miery tým, že som prešiel z boxovej uličky do padoku a odtiaľ v priebehu niekoľkých rokov do televízie F1 pre stanice Sky Sports, BBC a iné médiá, kde komentujem preteky Formuly 1 a teraz aj Formuly E. Vzrušenie z priamych televíznych prenosov bez druhej šance, alebo „druhého záberu“, dokáže byť občas rovnako veľké ako počas zastávky v boxoch a uzávierky a požiadavky sa často rovnajú tlaku pri výmene kolesa v priebehu kľúčovej Veľkej ceny. Navyše mám vďaka tomu privilegovanú pozíciu, pretože môžem sledovať zblízka zmeny, ktorými ustavične prechádza svet F1 a súčasne zúročiť čas, ktorý som strávil v tíme McLaren. Bola to vzrušujúca, trochu neskutočná a intenzívne náročná jazda, ktorá mi zmenila život.