



Vítězná šňůra léta 1970 znamenala pro vztah Rindt-Chapman znatelné uvolnění

„Jochen řekl, že auto je připravené, a já tedy do něj skočil a vyjel na trať. Zdálo se mi, že nedotáčí, a tak jsem byl brzy zpátky v boxech. Colin i Jochen ke mně přiběhli a Rindt se dušoval, že to auto je neutrální, ať jen na to pořádně šlápnu! Měl pravdu. Kolo od kola jsem byl rychlejší, a i Rindta strhlo nadšení tak, že mi od zídky ukazoval tabuli s časy. Připadal jsem si jako ve špatném filmu: já, poprvé ve voze Formule 1, a jeden z mých největších idolů mi signalizoval výsledky...“ vzpomínal po letech Fittipaldi na test v Silverstone.

Rozjařený Jochen potom byl o oba oficiální tréninkové dny Grand Prix ve výborné formě. Angličané v Brands Hatchi ještě měřili jen na celé desetiny, času 1:24,8 sekundy sice dosáhl i Jack Brabham, Jochen ho ale měl na kontě již od čtvrtka, což znamenalo další pole position pro jeho Lotus 72C. Miles na druhém Mk72B dosáhl dobrého 7. času. Na zmíněném starším Lotusu 49C dostal první šanci Fittipaldi. V mladém Brazilci viděl Chapman budoucnost svého týmu. Tušil, že se nemůže spolehnout na vrtkavé nálady své jedničky Rindta a nápady jeho poradce Ecclestoneho. Emerson byl levnou a se vším spokojenou alternativou...

18. července v 14:30 hodin se po krátkém duelu s Brabhamem na startu ovšem prosadil Jacky Ickx. Jochen ho následoval. Belgičanova Ferrari po sedmi kolech kvůli defektu převodovky rázem zpomalilo, což Brabhama natolik překvapilo, že Rindt mohl využít situace k tomu, aby se mezi oběma protáhl a převzal vedení. Brabham se ovšem nenechal setřást.

Chytře nemrhal silami útoky a pouze za Rakušanem vyčkával. Jochen se snažil držet ideální stopu a soustředěnost, přesto udělal v Hawthornově zákrutu 69. kola chybičku, na kterou „Black Jack“ čekal: přeřadil se! Zkušený Brabham toho okamžité využil. Převzal první místo a v následujícím kole rekordem potvrdil, kdo je pánem v domě. Jel si pro neohrožené vítězství. Jochen moudře nechal soupeře, kterému toho dne nestačil, o 13 sekund ujet. Mělo se ale opakovat Monako: asi kilometr před cílem začal Ford-Cosworth lídra vynechávat, než ztlchl úplně. Došel mu benzin a cílem projel jen setřačností – jako druhý, o 33 sekund za opět triumfujícím Rindtem! Folklor F1 tvrdí, že to nebyl nikdo jiný než mladý



Chapman, Nina a Jochen při vyhlášení vítěze v Brands Hatchi



Po Grand Prix Velké Británie: okamžiky, kdy i Nina krátce zapomněla nástrahy Jochenova businessu

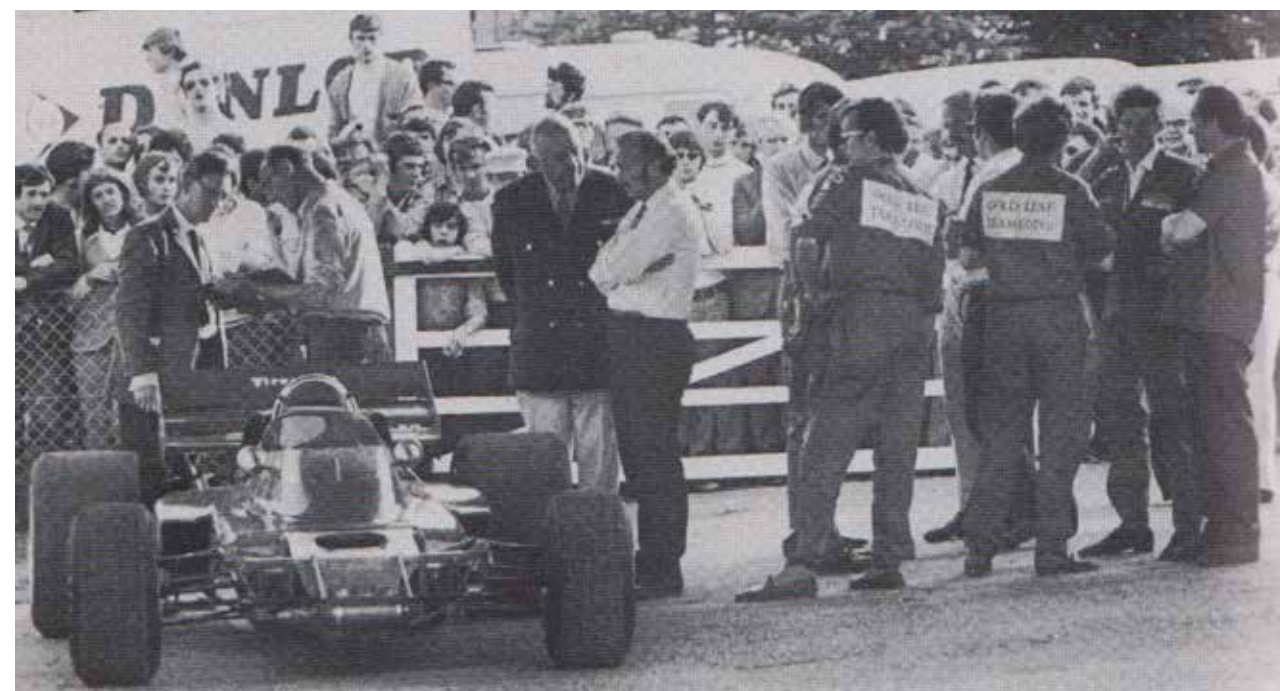
mechanik a pozdější velký boss McLarenu, Ron Dennis, kdo dal Brabhamovi na cestu o rozhodujících pár litřích benzínu méně než nutno.

Šťěstí bylo zase jednou s Chapmanem a Rindtem – nebo ne? Komisaři po závodě seznali, že byl zadní spoiler vítězného monopostu o 2 mm příliš vysoko. Rindt byl ponejprv



Přípravy Jochenova vozu v Brands Hatchi

diskvalifikován. Chapman protestoval s argumentem, že celou konstrukci zadního spoileru hnuli maršálci, když vůz nakládali na valník pro tradiční kolo vítěze po závodě. K tomu byl vůz vystaven nadšení rozjařených fandů, kteří si vůz přirozeně chtěli omakat. O situaci parc fermé tedy nemohlo být řeči. Mechanici Lotusu proto směli křídlo pod dozorem inspektorů znovu správně namontovat, pak se zase dlouho měřilo a nakonec se skutečně mohlo slavit. Rindt spoilery beztak nenáviděl a tahle příhoda jeho zášť vůči nim ještě prohloubila. Dobře, že Chapman Rakušana v týmu měl – opatrný Fittipaldi strávil svou první Grand Prix na chvostu pole a dojel osmý, bezbarvý Miles závod nedokončil.



Problematická technická přejímka v Brands Hatchi. Chapman hovoří se Sirem Stanleyem, vpravo je vidět Petera Warra a Maurice Phillippea





Ani Prost se nemohl z titulu mistra opravdu radovat...

Jeho válka s potentátý FIA kolem Balsetreho ale právě začala. Ještě před Adelaide musel místo plánované krátké dovolené nastoupit před komisi v Paříži. FIA ho tam konfrontovala se všemi jeho přestupky posledních let, odsoudila ho k pokutě 100 000 dolarů a na šest měsíců mu odňala licenci! Tento postup Senna považoval za nehoráznost, jak se slzami v očích před světovými médii shrnul: „Vše, co se v posledních dnech přihodilo, je nefér. Stalo se tak prostě jen proto, že to lidé, kteří mají moc, tak chtěli. Za nehodu v Suzuce jsem nemohl, přesto mne potrestali. Zmanipulovali šampionát. Mám jisté morální hodnoty a ty si nenechám vzít. Pokud už nebudou ve Formuli 1 platit, přestane mě zajímat.“ Jasná výhrůžka, že Formuli 1 opustí. Pochopil ji ale jen Bernie Ecclestone. A jen on mezi mocnými věděl, jak moc by šampionát bez svého nejlepšího pilota ztratil na hodnotě...



Alain Prost byl roku 1989 vším, jen ne příjemným týmovým kolegou...

Prost shrnul problematickou „spolupráci“ se Sennou takto: „Myšlí si, že je nesmrtelný, protože věří v Boha. Pro ostatní jezdce je takový postoj dost nebezpečný.“ Podpisem u Ferrari šel opakování masakru sezony 1989 z cesty. Alespoň si to myslel...

Ještě v listopadu se vedení McLarenu s vedením Ferrari dohodlo, že Alain Prost smí s okamžitou platností začít testovat pro rudé a že nový Ayrtonův kolega Gerhard Berger může zahájit práci v anglo-japonské stáji. Ayrton zkoušel společně s testmanem Allanem McNishem v Estorilu, než odletěl domů nabit své baterie.

O motivaci jistě neměl nouzi...

Výsledek mistrovství světa F1 1989:

1. Alain Prost, McLaren-Honda	76 b.
2. Ayrton Senna, McLaren-Honda	60 b.
3. Riccardo Patrese, Williams-Renault	40 b.
4. Nigel Mansell, Ferrari	38 b.
5. Thierry Boutsen, Williams-Renault	37 b.
6. Alessandro Nannini, Benetton-Ford	32 b.
7. Gerhard Berger, Ferrari	21 b.
8. Nelson Piquet, Lotus-Judd	12 b.
9. Jean Alesi, Tyrrell-Ford	8 b.
10. Derek Warwick, Arrows-Ford	7 b.

1990: ČAS ODPLATY

Sennova „válka slov“ s Balestrem trvala celou zimu a notně Brazilcovi pokazila pobyt doma. Zásadně se zdráhal vyžadovanou pokutu zaplatit, a proto nebylo ještě několik týdnů před prvním závodem sezony 1990 jasné, zda obdrží licenci. Dennis se postavil za svého jezdce a FIA začala hrozit i jemu: „Pokud nebude do 1. února zaplacen, nepřijmeme přihlášku McLarenu do šampionátu.“ Ecclestone byl nucen do tohoto „Kindergartenu“ zasáhnout: „Jsem promotérem brazilské velké ceny – a snad si nemyslíte, že bychom ji pořádali bez Senny?!“ (Tolik k popularitě Ayrtonových krajanů Piqueta, Morena a Gugelmina.) Pokutu nakonec zaplatil buď sponzor Marlboro, nebo sám Bernie. McLaren se na soupisce FIA objevil, ovšem jen s vozem číslo 28 pro Bergera. „Senna se ještě neomluvil...“ odůvodnil Balestre.

Při velkém předsezonním testu v Jerezu Ayrton chyběl. Nový vůz beztak ještě nebyl hotov a Berger se jen zlobil se starým modelem. Nový McLaren-Honda MP4/5B nakreslil Neil Otley, představen byl až 20. února prostřednictvím krátkého testu za mizerného počasí v Silverstone. Vyzkoušel jen detailní změny, jak už prozrazovalo jeho typové označení. Zkouška byla krátká, protože ho Senna po 15 kolech poškodil v šikaně Woodcote: „Najednou jel jen rovně. Buď selhaly brzdy, nebo ho ztratil smetl náraz větru.“ Dál se Senna s nikým nebavil a vytratil se. Novináři tedy byli odkázáni na „šprechy“ vždy dobře naladěného Bergera: „Jestli si děláme starosti



Ayrton Senna roku 1990

ohledně pozdního výjezdu vozu? Kdepak, to už je u McLarenu přeci tradicí, ne? Zda Ayrton v Phoenixu pojede? Pokud vím, tak už mu licenci poslali...”



Nová jezdecká dvojice McLarenu pro rok 1990: vtipálek Berger a vážný Senna zůstali navždy přáteli

