



KAPITOLA PRVNÍ
MONAKO 27. KVĚTNA 2006

Měl takový ten názor, že je to tvrdý byznys, že musíte bojovat ze všech sil a že se zajatci neberou. Podle toho se choval a někdy překročil všechny meze. Věděl, že je překročil, že se nechal přemoci svou vlastní soutěživostí.

Ross Brawn, technický ředitel Ferrari 1997–2006

ČERVENÝ VŮZ se s jekotem žene po nábřeží, vrhá se doleva do zatáčky Tabac, kde jen o milimetry míjí vnitřní bariéru. Řítí se k šikaně u plaveckého bazénu, kodrcá přes obrubníky, z dřevěné podlahy vozu se po nárazu na asfalt vyvalí oblak žlutého dýmu. Monopost, lemovaný na obou stranách svodidly, projíždí rychlostí dvě stě kilometrů v hodině mezerou ne širší než tenisový kurt. Dojem z takové rychlosti je neuvěřitelný. Divákům na tribunách a na lodích v přístavu to připadá ohromující, ale nestačí to. V bitvě o první místo na startovním roštu nelze

setiny sekundy vidět, ale lze je snadno změřit, a právě ony rozhodují o vítězi a poraženém.

Ferrari vyjíždí z komplexu u plaveckého bazénu směrem k zatáčce Rascasse a digitální stopky na volantu říkají Michaelu Schumacherovi něco, co nechtěl vědět; svůj čas už nevylepší. Na trati za ním jede Fernando Alonso, mladík, kterého o čtyři roky dříve identifikoval jako svou pravděpodobnou nemesis, a je určitě rychlejší. Schumacherova předtucha o Alonsovi se ukázala jako správná a Alonso je nyní jeho rivalem v bitvě o titul. Starší pilot v Alonsovi vidí mnoho ze svých vlastních schopností a také ví, že už ho v mnoha ohledech 24letý závodník překonává.

Schumacher si uvědomuje, že v 37 letech jeho síly uvadají. Kolosální úsilí, které vložil do předsezonních testů, aby jeho Ferrari zrychlilo, podle všeho nestačilo k tomu, aby si zajistil nadvládu nad Španělem, který vespěl ve výjimečného soupeře. Na Alonsa ztrácí ve třetině sezony patnáct mistrovských bodů. Tento šampionát chce zoufale vyhrát, protože v situaci, kdy je Alonso na vzestupu a pro rok 2007 se Ferrari upsal Räikkönen, už se Schumacher rozhodl, že půjde o jeho poslední rok ve Formuli 1.

Je rozhodnuto: už zbývá jen projet zatáčkou Rascasse, není šance takové množství času nahnat. Najednou je zoufalý. V Monaku je pole position rozhodující a Alonso mu ho teď vezme. Uvědomuje si, jaká je v tom symbolika, mladší pilot sesazuje staršího, jako se to on sám pokusil o 12 let dříve udělat Ayrtonu Sennovi. A nejen to, jeho umístění ohrožují i Mark Webber, Kimi Räikkönen a Giancarlo Fisichella – nakonec by mohl skončit v druhé nebo třetí řadě startovního roštu, pak by neměl závod pod kontrolou, jak to chtěl a jak plánoval, že to bude.

Ke slovu se dere instinkt.

Brzdy se zablokují, z pneumatik se vyvalí modrý kouř. Do pravé zatáčky Rascasse se vůz vnoří podivně, stočí se dolů, pak jede kousek rovně, a nakonec velmi jemně poskočí a zhasne. Čumák se zastaví necelý metr od hrazení. Nedojde k žádnému kontaktu, ale traťoví komisaři hned vědí, co dělat, a mávají žlutými vlajkami, aby zpomalili další auta, mezi nimi i Alonsovo, která se blíží k Rascasse. Jezdci nemají jinou možnost než zpomalit. Alonsovo rychlé kolo je ztraceno, stejně tak Webberovo, Fisichellovo a Räikkönenovo. Kvalifikace končí. Schumacherův čas je nejrychlejší. Získal pole position, ale jak zaplatí za to, že se snažil zvítězit za každou cenu?

* * *

Flavio Briatore, Alonsoův šéf z týmu Renault, v boxové uličce Monaka bouří vzteky a obchází všechny televizní štáby, které najde, aby si postěžoval na porušení pravidel. „Je to skandál,“ hřímá. „Chce nás všechny převézt. Někdo, kdo je sedminásobným mistrem světa, po nás chce, abychom uvěřili, že to neudělal schválně? Leda v pohádce. Bylo to nesportovní a proti všem pravidlům.“ Briatore nenachází moc lidí, kteří by s ním nesouhlasili.

Tři nejlépe umístění závodníci mají povinnost se okamžitě po skončení kvalifikace dostavit na tiskovou konferenci organizovanou FIA. Nejprve si sednou ke krátkému rozhovoru pro televizi, který je živě přenášen do celého světa. Většina vysílacích společností, které kvalifikaci zařadily do programu, nechává pořad běžet, aby se diváci na rozhovory podívali. Obzvláště

v tuto sobotu, kdy se nad Schumacherovým jednáním vznáší bouře, vypadá konference jako událost, kterou musejí vidět všichni.

V autě odvážejícím jezdce k televiznímu rozhovoru seděli Schumacher, Alonso a Webber. Webber vzpomíná:

Ve chvíli, kdy jsem vjel do Rascasse a uviděl trať zablokovanou autem, jsem to nebral nijak vážně. Akorát jsem zajel do depa, rychlé kolo bylo v tahu. Šel jsem se zvážit a Michael mi řekl: „Nemůžu uvěřit, že jsem zůstal na pole position,“ a juchal a slavil to se svou mluvčí Sabine Kehmovou. Byl fakt nadšený. A mě napadlo: „To je divné, koneckonců to není zrovna skvělý způsob, jak vyhrát kvalifikaci.“ Nějak mi to nešlo dohromady.

Nasedli jsme do auta, Michael, Fernando a já. Fernando byl totálně nasraný, Michael byl šťastný a nasadil ten svůj úsměv. Atmosféra byla na bodu mrazu. Nikdo nemluvil. Když jsme dorazili, Michael vystřelil z auta a běžel nahoru do schodů, Fernando mi řekl: „Zastavil na té trati schválně, víš?“ a já na to: „Jasný, kámo.“ V tuhle chvíli jsem ještě žádný videozáznam neviděl, ale už jsem si myslel, že se z toho rýsuje něco divného.

Začalo interview a hned první otázka mířila rovnou k věci. „Michaeli, co se stalo v Rascasse?“

„Zablokovala se mi přední kola a vyneslo mě to,“ odpověděl Schumacher s bezelstným a bezstarostným výrazem. Vedle něj seděl Alonso, který si během následující zhruba půlhodiny zachovával tichou důstojnost, ale jeho tvář nesla nepřehlédnutelnou masku temnoty a hněvu. Na druhé straně od Schu-

machera byl Webber. Michael pokračoval: „Nevěděl jsem dobře, co se dělo potom, kvůli pořadí aut a tak dál, takže jsem nic nevěděl a nakonec jsem se zeptal u chlapů, jak vypadá situace, jak jsme skončili, protože jsem nečekal, že bych tu teď mohl sedět, a oni řekli, že máme první místo, takže jsem byl rád, když uvážím, co se stalo.“

Tohle nebyla naleštěná angličtina, jakou se v takových chvílích Schumacher obvykle honosil. Jeho mysl se zjevně zaobírala spoustou protichůdných myšlenek najednou. Začal se zadržávat. Moc dobře věděl, co si o tom budou všichni myslet. Jen on sám věděl, zda auto uprostřed silnice zaparkoval úmyslně, aby Alonsovi zamezil překonat jeho čas, ale i kdyby to tak udělal, nehodlal se přiznat nebo omlouvat. To není Schumacherův styl.

„Zhasl vám motor?“ zeptali se ho. „Ne, zpočátku ne. Pokusil jsem se nahodit zpátečku, ale ta nenaskočila, a já jsem fakt nechtěl couvat jen tak bez toho, abych věděl, co se řítí, a nakonec ten motor zhasl. Potřebuji se mrknout na to, proč motor zhasl, protože k tomu, aby zhasl, nebyl žádný důvod, ale myslím si, že se motor po určité chvíli, kdy takhle běží, sám vypne. Myslím, že právě tohle se stalo.“

Všichni tři jezdci se pak přesunuli do hlavního sálu k samotné tiskové konferenci. Před nimi sedělo 150 novinářů. Schumacher se v této pozici za svou kariéru ocitl nespočetněkrát, ale nikdy se v ní necítil příjemně. Jak se později vyjádřil: „Hra s médii pro mě byla velmi těžká. Z půlhodinové tiskové konference jsem byl napjatější než z celého závodu. Prostě to není můj svět. Nejsem moc dobrý herec a všichni se z vás pořád snaží

něco vyčíst. Neumím projevit emoce na stisknutí tlačítka, ani nechci.“ A tentokrát se zdál být ještě neklidnější než obvykle.

Nyní bylo otázkou jen to, kdo zahájí palbu. Po deseti minutách oťukávání byla vystřelena první kulka, byť jen jemně, Anne Giuntiniovou, droboučkou Francouzskou, která po dlouhá léta dělala zpravodajku F1 pro prestižní francouzský sportovní deník *L'Équipe*.

V roce 1996 vedla se Schumacherem dlouhé interview, v němž na sebe německý pilot prozradil víc než prakticky v kterémkoliv jiném rozhovoru. Pro jednu se přestal hlídat a otevřeně promluvil o mnoha tématech. Shodou náhod byla Giuntiniová rovněž partnerkou Denise Chevriera, člověka, který byl zodpovědný za motor v Alonsově voze.

„Mluvila jsem s několika jezdci, kteří říkají, že co se dnes stalo, je trochu moc na to, aby se tomu dalo věřit, a možná je to trochu ostuda, pokud mají pravdu,“ řekla.

Schumacher vypadal lehce zaskočen, ale udržel si svůj klid. „Ano, byla by to ostuda, kdyby to byla pravda, to rozhodně. Ale myslím si, že se děje to, co v určitých chvílích nastane vždycky. Vaši nepřátelé věří jednomu a lidé, kteří vám fandí, věří něčemu jinému, a přesně o to v našem sportu jde.“

„Není to otázka přátelství nebo nepřátelství, je to otázka sportu,“ odpověděla Giuntiniová chladně.

„Vysvětlil jsem vám, co se doopravdy stalo, a pokud tomu chcete věřit, tak tomu věřit budete, ale někteří lidé tomu věřit nemusí, ale naneštěstí to takhle na světě chodí.“

Schumachera se pak přímo zeptali, zda podváděl. Jeho obličej se zatvrdil. „Ne, a nevím, proč takovou hroznou otázku

pokládáte. Myslím, že je dost hrubá. Kdybyste tady v Monaku měl jezdit sám, pravděpodobně byste se na takovou věc neptal.“

Mark Webber, který seděl hned vedle, si v Schumacherově chování všiml náhlé změny. „Michaelova levá ruka se třásla. Vůbec nevypadal klidně. V tom okamžiku bylo jasně vidět, jak se mu na tváři usadil zastřený výraz. Od té chvíle začal hrát divadlo, několikrát se ohlédl po Sabine. Seděl v horkém křesle. Když je všechno pod kontrolou, mluví jak kniha, ale když se objeví pár trhlin, tak se to s ním může zvrhnout, a pak vůbec nezní přesvědčivě.“

Alonso během tiskové konference téměř nepromluvil. V jednu chvíli byl dotázán, zda u něj Schumacher kvůli tomu, co se stalo, klesl v ceně. „Mám svůj názor a nebudu ho tu říkat,“ zněla úsečná odpověď.

* * *

Atmosféra v boxové uličce a paddocku byla zelektrizována odehrávajícím se dramatem a následnými reakcemi. Moderní Formule 1 je na dramata vcelku chudá a paddock je po většinu času tichým místem. Zdá se být mnohem regulovanější než v minulosti, kdy se jím potloukaly velké osobnosti jako Ayrton Senna, Alain Prost a Nigel Mansell, kteří se o pozdvižení starali pravidelně a dodávali paddocku náramný bzukot.

Piloti a šéfové týmů dnes drží sražené podpatky, a pokud jde o vnější svět, drží vše pod pokličkou a veškerá možná vzplanutí se řeší za zavřenými dveřmi. Z toho je nutné vinit velké korporace, které dnes v F1 působí, výrobce vozů, banky a pojišťovny, kteří do sportu sypou miliony. Ve svém vlastním světě mají

rádi, když je komunikace až po tu nejnižší úroveň ovládána, když je všechno pod určitou kontrolou, a tyto své hodnoty uvalili i na Formuli 1. I přesto, že je F1 sportem, který žije z vášně, je vzácné, aby ta vášně a dramatické činy byly dávány na odiv.

Ale v tuto květnovou sobotu roku 2006 vášně probublala nánosem kontroly a jejím terčem byl Schumacher. Při sledování rostoucího pobouření bylo nemožné nevzpomenout si na evropskou Grand Prix v Jerezu v roce 1997, největší pokles Schumacherovy dlouhé kariéry. Když byl titul mistra světa v ohrožení, málem v průběhu závodu vytlačil Jacques Villeneuve z dráhy, ale Villeneuve dokázal pokračovat v jízdě, a byl to Schumacher, kdo prohrál závod a s ním i celý šampionát. Od té doby už vyjádřil lítost nad celým incidentem, dokonce v roce 2003 přiznal: „Dlouho mi trvalo pochopit, co jsem udělal, asi jsem si to nechtěl přiznat. Jestli je nějaká věc, kterou bych v F1 chtěl udělat jinak, byl by to ten závod v Jerezu.“

Od té doby uplynulo hodně vody. Uběhlo téměř celé desetiletí. V roce 2000 Schumacher splnil svůj cíl dovést Ferrari k prvnímu titulu mistra světa za posledních 20 let. A pak utvořil šňůru pěti titulů po sobě, něco, což ještě nikdo před ním nedokázal. Přineslo mu to slávu a vytvořilo to z nového milénia opravdovou „éru Ferrari“.

Ale nyní byl účastníkem dalšího kontroverzního incidentu, a od Schumachera nepřišla jediná známka kouska lítosti. Proč si vybral tento okamžik, ptali se mnozí, na sklonku kariéry, kdy Jerez už nebyl nic moc víc než vzdálená vzpomínka, aby nechal oprášit stará tvrzení, že se chová nesportovně? V průběhu let by zatažen do množství afér, jako byly týmové příkazy Ferra-

ri, které byly pro mnoho lidí nestravitelné, stejně jako některé jeho těžkopádné manévry na závodní trati, ale nic z toho nevyprovokovalo takové odsouzení jako tento případ. Stejně jako v Jerezu o devět let dříve byl Schumacher přistižen s vražednou zbraní v ruce a měl se s ním konat neobvyklý veřejný proces.

Diskrétnost na jednu stranu Formuli 1 prospívá, ale jisté věci se dají zamlčet jen těžko. Piloti s sebou na trati vozí počítač, který je během jízdy zkoumá do nejintimnějšího detailu. Více než 2000 senzorů umístěných po celém voze říká armádě techniků v garáži, co se přesně v každý okamžik děje. Pokud řidič zabrzdí o deset centimetrů později než v minulém kole, okamžitě o tom vědí. Pokud projede zatáčku jinou stopou, mají v tom jasno. Po každé jízdě následuje rozbor, a pokud řidič udělal chybu, není jak to zakrýt. Počítač bude na řidiče vždycky žalovat.

Naneštěstí pro Michaela Schumachera si data mohou vyžádat i stewardi závodu, pokud mají pocit, že záležitost potřebuje bližší prozkoumání. Povyk každou minutou rostl a monačtí stewardi se rozhodli přesně této možnosti využít.

* * *

Ferrari se jako závodní tým pod týmovým šéfem Jeanem Todtem v mnoha směrech přeměnilo. Todtova éra je za 60letou historii stáje zdaleka tou nejúspěšnější. Existuje pro to mnoho důvodů, ale hlavní mezi nimi je ten, že tým vždy střeží svoje tajemství. Každý aspekt vozu, jeho design, jak se s ním závodí, jak si počínají se soupeři a s médii, je předmětem stejného prvořadého principu: nikomu nic nedarovat. Tento přístup je

sice vůči opozici neúprosný a ubíjející, ale v rámci týmu se stal samozřejmým.

Přirozeně přeroste ve fakt, že si všichni navzájem v čase potíží pomáhají. Když Jean Todt nařídil Rubensi Barrichellovi v závěrečných kolech Velké ceny Rakouska 2002 zpomalit, aby umožnil Schumacherovi vyhrát, rozhodnutí se setkal s odporem milovníků sportu. Stalo se to v brzké části sezony, v níž Ferrari absolutně kralovalo, a zdálo se to nejen zbytečné, ale i proti smyslu sportovního závodění. Schumacher s rozhodnutím nesouhlasil a netěšilo ho, že na něj na stupních vítězů dav bučel a mnoho lidí si myslelo, že ten manévr vzešel z jeho iniciativy. Veřejně se tehdy ale za rozhodnutí postavil a nikdy nic neprozradil, bez ohledu na jakékoliv pochyby, které mohl mít. Tento vzorec chování přetrval tak dlouho, že byl nyní pevně vtištěn do mentalit ústředních představitelů týmu. V Monaku se okamžitě semkli v jeden šik a technický ředitel Ferrari Ross Brawn svého pilota podpořil, jakkoliv neobhajitelné se mu mohlo zdát to, co Schumacher udělal. „Ztratil kontrolu nad vozem v levé zatáčce (té, které bezprostředně předcházela Rascasse). Zablokovaly se mu brzdy a vyjel ze stopy. Musíme s ním ještě promluvit a zjistit, co se přesně stalo. Z rádia se ozývalo hodně nadávání. Takovouto věc bychom úmyslně neudělali. Michael měl zjevně za sebou velmi dobré kolo, chystal se k dalšímu s málem paliva, takže to nebyl uvážený čin.“

V pozdější soukromé vzpomínce na tento incident Brawn poznamenal: „Jsme jeden tým, ať se daří nebo ne; pokud něco poděláme, poděláme to společně. Takové věci, které mohou rozdělit tým, nás činí silnějšími. Uvnitř týmu jsme se na tu

záležitost dívali racionálně, ale zavazovalo nás to. Když vychováte rodinu, vaše děti nejsou dokonalé, ale jsou to vaše děti a vy se o ně postaráte, ať se stane cokoliv.“

Jean Todt při své analýze události neprozradil nic. Jako obvykle se ve chvíli potíží za Schumachera pevně postavil, zmínil svůj úzký osobní vztah k jezdcovi a naznačil, že problémem zde nejsou Schumacherovy činy, ale enormní úspěch, který vyvolává závist, která je pro kritiky tím hlavním stimulem. „Michael udělal chybu, která byla většinou lidí tady interpretována jako záměrná. Ale nikdo z nich nebere v úvahu presumpci nevin. Michael má úžasný charakter, ti, kteří ho chtějí pochopit, ho pochopí. Ti, kteří nechťejí, ho nepochopí nikdy. Já mám tu čest znát ho dobře, vím, jaký Michael je. Nemyslím si, že by v F1 bylo moc lidí, kteří se mohou pochlubit duší, jakou má on. Není mimozemšťan, dělá chyby jako ostatní lidské bytosti. Jen to u něj končí tak, že ty chyby mají často vážné následky.“

Nikdo nevyjede do kvalifikačního kola s plánem zablokovat trať a zastavit jízdu. Schumacher měl nad Alonsem výhodu, že byl na trati před ním, což je důvod, který ho ve chvíli, kdy se dostal do potíží, nejspíše vedl k tomu domnělému činu. Ale nikdo si nemyslí, že by to, co se stalo, bylo předem naplánované.

Když si v tom zlomku sekundy v panice uvědomil, že jeho vlastní sportovní výkon nebude stačit, vloudil se do jedné instinktu a odhlasoval špinavý trik? V této oblasti měl jisté zkušenosti. Trať zablokoval už dvakrát předtím, po nehodách krátce po startu, když se pokusil dosáhnout zastavení závodu, aby si mohl vzít náhradní vůz a zúčastnit se opakovaného startu. Při první příležitosti, v Rakousku v roce 2000, se tento

trik minul úspěchem, ale podařil se na Hockenheimu následujícího roku, ačkoli je možné diskutovat o tom, zda byl závod zastaven kvůli pozici Schumacherova auta nebo kvůli množství škod na ostatních autech, jako na prostu Luciana Burtiho, který do Schumachera narazil a přeletěl přes něj.

Pokud máte v F1 konkurenceschopný vůz, pak do každého závodu jdete s vyhlídkou boje o vítězství a konečně i boje o titul mistra světa. Takže nepodstupujete zbytečná rizika, protože každý bod je životně důležitý. Ale pokud jste hlavním hrdinou bouračky na začátku závodu, můžete být v silném pokušení nechat závod zastavit, abyste mohli startovat znovu v náhradním autě. Instinkt zachovat si umístění je v takové situaci nejsilnější a to, co se stalo v Monaku, ačkoli šlo o kvalifikaci, a ne závod samotný, bylo oněm dřívějším incidentům podobné. Ale ne všichni závodníci takový instinkt mají, a i pokud ho mají, jsou si vědomi toho, jak pečlivě je vše zkoumáno. V tu sobotu v Monaku nebyla po celém paddocku nouze o slavné tváře, které ochotně poskytly svoje názory. Nejvýřečnějším ze všech byl Keke Rosberg, mistr světa z roku 1982, jehož syn Nico jel svou první sezonu v F1. Rosberg pamatoval divočejší éru tohoto sportu, coby jezdec sice nebyl tak těžká váha jako Schumacher, ale byl barvitým ztělesněním svobodného ducha, který láká muže k závodním autům.

„Myslí si snad, že jsme všichni blázni a idioti?“ láteril. „Byla to ta nejbídnější, nejšpinavější věc, jakou jsem kdy ve Formuli 1 viděl. Měl by odejít z Formule 1 a vrátit se domů. Doufám, že je dost chlap na to, aby vypadl z Grand Prix Drivers Association a už nikdy v životě nemluvil o bezpečnosti. Je to mrzkej podvodník.“