

EMERSON FITTIPALDI



KARIÉRA

Formule 1

Dvojnásobný mistr světa
(1972 a 1974)

Vítězství: 14

Pódiová umístění: 35

Nejrychlejší kola závodu: 6

Pole positions: 6

Starty v závodech
mistrovství světa: 144

Body celkem: 281

V ČÍSLECH

Kromě Formule 1

Mistr britské Formule 3 (1969)

Dvojnásobný vítěz 500 mil
v Indianapolisu (1989 a 1993)

Mistr šampionátu ChampCar (1989)

Zakladatel týmu Formule 1
Copersucar-Fittipaldi



EMERSON FITTIPALDI

Marlboro Team Texaco T-Shirts



MT4



MT5



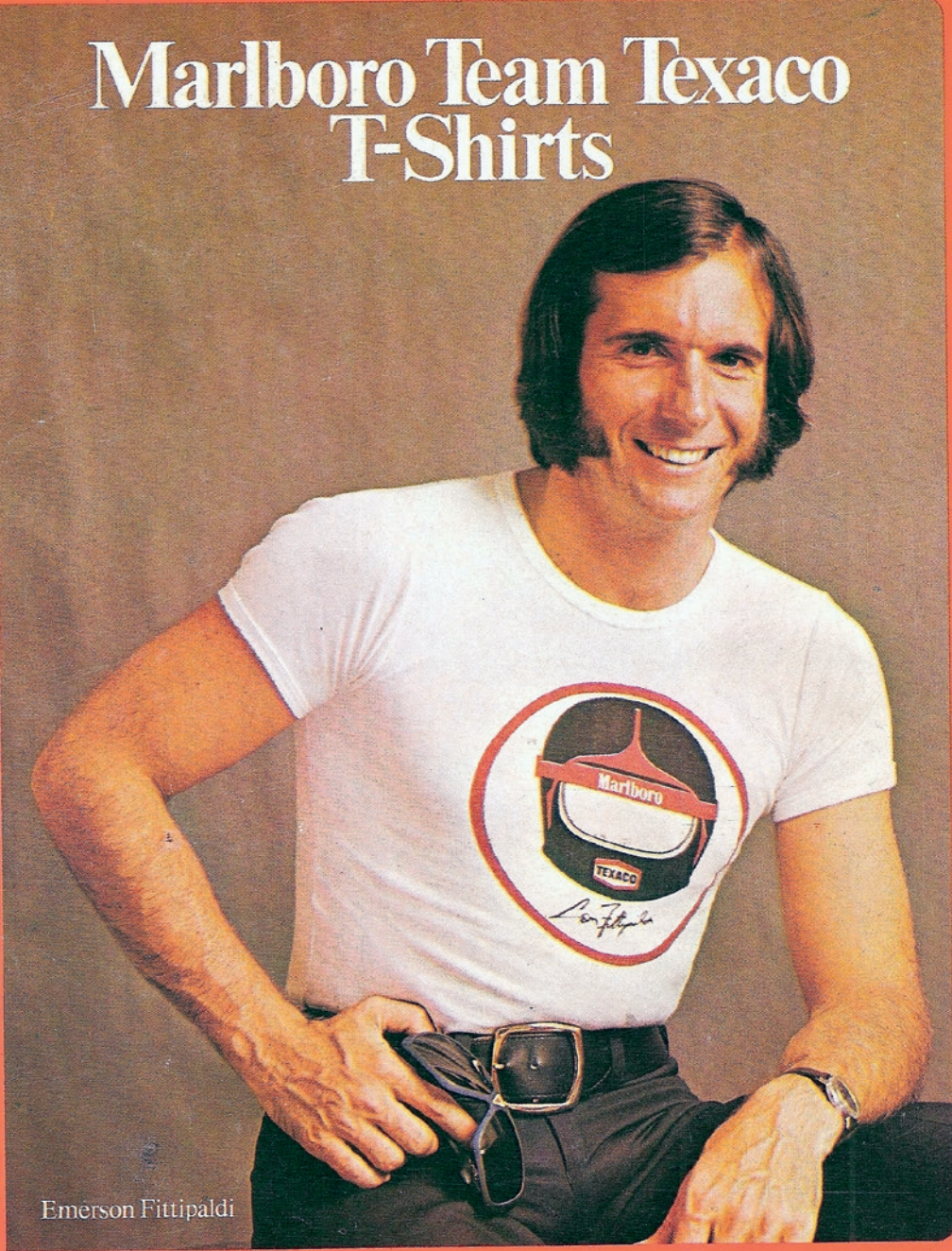
MT6



MT7



MT8



Emerson Fittipaldi

Please send item Nos.
Size _____

Name _____
Address _____

Send your orders to:-
Go Gear (London) Ltd.
95 Fulham Road, London, S.W.1

Fill in your coupon now

£1.50 each PLUS 10p post & packaging
SIZES: LARGE, MEDIUM, SMALL

100% Cotton T-Shirts. Order by item numbers:-
MT4 Thumbs up. MT5 Watch my wheels.
MT6 Emerson Fittipaldi. MT7 Emerson's helmet. MT8 Strong man. All shirts have Marlboro Team Texaco Badge printed on back, as shown here. ▶

Enclose PO/Cheque &
Allow 5 days clearance for cheque



REG No. 1016296. VAT Inc. of Retail Price

Proč je hrdinou dějin Formule 1?

Fittipaldi byl prvním Brazilcem, který s úspěchem opustil svou vlast a vydal se do Evropy, jen aby realizoval svůj sen stát se automobilovým závodníkem. Neuvěřitelně rychle se mu podařilo postoupit do Formule 1 a stát se mistrem světa. Vyvolal tím mezi krajany ohromné nadšení a jeho vzoru brzy následovali další. Svým „pionýrským“ činem otevřel a ukázal cestu budoucím hvězdám jako Pace, Piquet, Senna, Barrichello nebo Massa, kteří postupovali dle jeho příkladu.

Po zisku druhého titulu se Fittipaldi pustil do dalšího projektu: brazilského týmu Formule 1. Po nadějných začátcích následovala léta neúspěchů, což ho téměř ožebračilo. Emerson hledal nové, nejdříve jen obchodní štěstí v USA. Také jeho „druhá“ kariéra závodníka, tentokrát na amerických tratích, byla ohromným úspěchem. Získal titul mistra IndyCar a dvakrát vyhrál pověstných 500 mil v Indianapolisu.

1946–1968: V teple domova

Předkové Wilsona Fittipaldiho seniora pocházeli z Itálie. On žil na jihu amerického kontinentu, ale již v několikáté generaci, a aby původ svých potomků ještě trochu zkomplikoval, vzal si za ženu Jozefu „Juzy“ Wojciechowskou, děvče polsko-ruského původu.



Mladá rodinka Fittipaldiů ze São Paula koncem čtyřicátých let: Wilson senior se ženou Juzy a syny Wilsonem a Emersonem

Jméno Fittipaldi bylo v kruzích automobilových fanatiků Jižní Ameriky známé již dlouho před tím, než 12. prosince 1946 narozený Emerson nebo jeho o tři roky starší bratr Wilson jr. poprvé usedli za volant. Jejich otec Wilson Fittipaldi starší totiž patřil mezi nejznámější sportovní novináře Brazílie. Zvláště jeho radioreportáže ze závodů celého světa, při nichž lidem domů přenášel ohromné úspěchy Argentince Juana Manuela Fangia, z něj udělaly velmi populární osobnost. Mimo to byl jedním ze zakladatelů Klubu závodníků brazilského automobilového svazu. Wilson i „Juzy“ po válce občas sami závodili, Fittipaldi senior se ale vážněji věnoval své roli reportéra a funkcionáře. Přitom se zasloužil také o zavedení vytrvalostního závodu „Mil Milhas“. Jejich nejmladšího synka pojmenovali po filozofovi Ralhu Waldovi Emersonovi. Drobnému chlapci

se ovšem přezdívalo „Rato“ (Myš), zatímco starší a mnohem robustněji stavěný Wilson byl „Tigrao“.

„Myšce“ bylo teprve pět, když ho táta společně s Wilsonem začal brávit s sebou na závody. „Jistě si dovedete představit, že se hned stalo mým velkým snem stát se pilotem Grand Prix. Táta nás tímto směrem ale nikdy netlačil. Ani máma. Pamatuju si, jak jsem jí v roce 1956 fandil při závodě na 24 hodin v Interlagosu. Závodila v nějakém ohromném Mercedesu s naftovým motorem společně s nějakou další ženou. Tenkrát jsem si řekl, že tohle je špás, který by se mi také líbil! Bylo mi třináct, když nám s Wilsonem táta koupil plachetnici. Od našeho hlavního cíle – stát se automobilovými závodníky – však ta loďka nedokázala odpoutat pozornost. Na druhé straně nám táta motory ani nezakazoval. Můj první pohár jsem ovšem vyhrál v závodě dětí na kolech. Už tenkrát mě hnala touha být prostě první



Než směl usednout za volant, rozvíjel Emerson svou lásku k rychlosti s vyhrnutými rukávy na motorce.



a snažil jsem se být rychlejší než můj vlastní stín. Wilson začal s auty závodit v osmnácti a já to zatím zkusil na motorkách a na motokárách," vzpomínal budoucí šampion.

Svůj první závod jel Emerson na káře, kterou mu půjčil kamarád Carlos Pace. Pro Carlose a brácha Wilsona pracoval jako mechanik. Je zajímavé, že již tehdy používal své klasické zbarvení přílby, kombinace černé v objímce červeného pruhu. Mladík s velkým nosem, akné a pisklavým hláskem se ale nikdy nechtěl stát brazilským Agostinim, a hned jak to šlo, vrhl se na závodní stroje se čtyřmi koly. „Šlo to“ dle brazilských předpisů vlastně teprve v osmnácti, Fittipaldimu se ale několikrát podařilo podfouknout pořadatele, takže již v sedmnácti seděl na startu za volantem.



Svůj cíl měl „vyšít“ na overalu: teenager Emerson Fittipaldi.



Na motokáře se Fittipaldi stal mistrem Brazílie.

Ve škole byl jen průměrným žákem, ale co se techniky týče, byli společně s bráchou „na výši“. Svě stroje si připravovali sami. Časem se vypracovali v uznávané ladiče, kteří stavěli rovněž vozy zákazníků. Byli specializováni na to, jak „vylechtat“ z cestovních Renaultů, Alf Romeo a především v Brazílii vyráběných vozů VW větší výkon a lepší jízdní vlastnosti. Jejich podnik se rozrostl a časem vynášel tolik, že si ze zisku mohli dovolit financovat vlastní závodění: „Byli jsme na tento náš obchodní úspěch opravdu hrdí. Zvláště proto, že jsme všeho dosáhli bez cizí pomoci – ani táta v tom neměl prsty.“

Svůj první automobilový závod absolvoval Emerson na půjčeném Renaultu 4CV a s tímto maličkým mrštným

cestákem potvrdil sobě i pozorovatelům, že se v kárách naučil výborně driftovat. Roku 1965 své schopnosti potvrdil titulem brazilského mistra motokár. A o dva roky později vyhrál s vozem vlastní výroby, který nazvali „Fittiwee“, národní šampionát Formule V. První monopost „Fittipaldi“ tedy zdaleka nevznikl až s Wilsonovým projektem Formule 1 roku 1974. Emerson si vyjezdil jméno a platil za „zlatého hochu“ Brazílie, jehož i dealéři velkých značek rádi nasazovali za volanty svých cestovních vozů. Ať už se jednalo o sprinty monopostů nebo o tehdy velmi oblíbené vytrvalostní závody sportovních vozů, v Brazílii nebylo závodu, kterého by se bratři Fittipaldiové nezúčastnili.



Emerson a jeho bratr Wilson roku 1967 ve vlastních konstrukcích Formule V.

Přestože tak převážně činili s úspěchem, byl Emersonovým jediným vážnějším příjmem i roku 1968 pouze výtěžek z vlastní firmy. Také ze sportovního hlediska poznal, že v teple domoviny dosáhl maxima. Pokud kdy chtěl prorazit do Formule 1, musel svou milovanou vlast opustit. To mu radil nejen brácha Wilson, který si již vyzkoušel několik závodů Formule Ford v Anglii, ale také Jerry Cunningham, v Brazílii žijící expatriotní Brit. Jerry byl specialista na výrobu laminátových karosérií a Fittipaldiho dodavatel – především však „muž protřelý světem“ – a Emerson na jeho rady obzvlášť dal. Nějaký čas přemýšlel o plánu zkusit to v italské Formuli 3, Cunninghamova rada ale zněla jednoduše: „Pokud chceš světu dokázat, co umíš, musíš se vydat do Velké Británie!“

Devatenáctiletý chlapec ze São Paula byl odhodlán vsadit vše na jednu kartu. „Musím přiznat, že jsem se tehdy honil spíše za chlapeckým snem než za konkrétní kariérou. Prostě jsem chtěl jednou v životě stát na startu Grand Prix Formule 1. Bylo mi jedno, kdybych se v tom závodě třeba i zabil – zabil bych se jako šťastný člověk. Jsem spokojen, že to se mnou osud myslel ještě lépe,“ přiznává Fittipaldi o dekády později.

1969: Senzací chladné britské scény

Začátkem jara roku 1969 tedy Emerson přenechal vedení společného brazilského podniku Wilsonovi (v mezičase pro ně již pracoval i Ricardo Divila, pozdější konstruktér vozu Copersucar-Fittipaldi-F1) a „přeměnil“ všechno své jmění v hotovost. Pak nasedl do letadla směr Londýn: „Ne, nemyslete, že jsem do Anglie přišel jako nějaký boháč – tak jako několik šťastnějších chlapců z Brazílie po mně. Doma jsem prodal mou Formuli V, můj osobní Volkswagen a všechno, co se dalo zpeněžit. V kapse jsem měl přesně dost liber, abych za ně koupil Formuli Ford 1600, kterou by mi zprostředkoval Jerry, a abych za ně mohl tři měsíce přežít. Ještě dnes si pamatuju na okamžik, kdy se krátce před přistáním onoho 20. února 1969 rozestoupily mraky a já poprvé spatřil ty rozsáhlé zelené trávníky Velké Británie. Doma jsme četli všechny dostupné magazíny o automobilech a při tom pohledu jsem si jen pomyslel: ‚Tak tohle je zem, kde se narodili Jimmy Clark, Graham Hill a Jackie Stewart...‘“

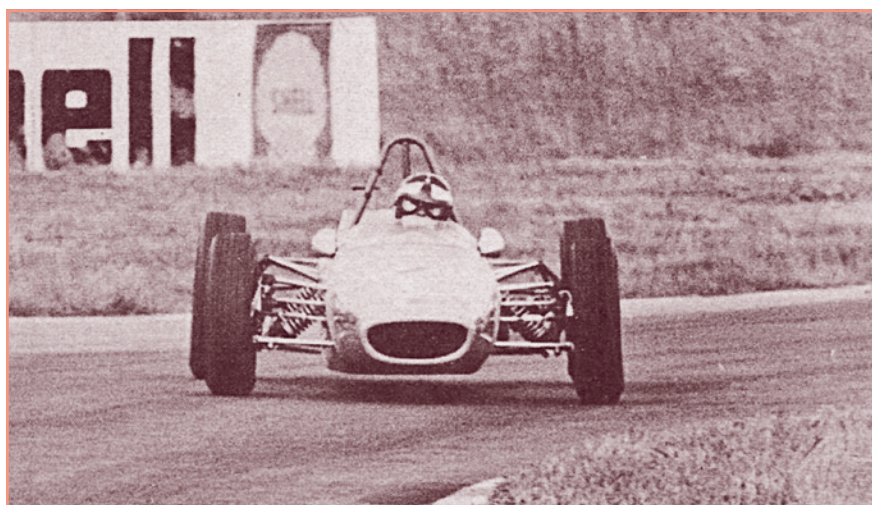
Druhý den „vyjukaného“ exota z Brazílie vyzvedl v hotelu Jerry Cunningham a hned zamířili na trať do Snettertonu. Setkali se tam s Frankem Williamsem, který tehdy pracoval také jako dealer malého výrobce monopostů Titan. „Měl jsem s sebou jako doporučení několik brazilských časopisů a novin, kde se o mně psalo. Franka jsem již znal z Temporady v Argentině, pamatuju si ale, jak se tomu artiklu moc divil. Tvrdil, že doposud nevěděl, že se u nás vůbec s auty závodí!“

Emerson se nakonec rozhodl pro vůz Merlyn Mk11A. „Nemohl jsem si dovolit ani tu nejmenší nehodu a neměl jsem ani mechanika. Na opravu prostě nebylo. Pomohla mi jen kooperace s ladičem Dennisem Rowlandem. Přes týden jsem pracoval v jeho firmě na hlavách válců a on za to připravoval a nasazoval mé šasi pod hlavičkou týmu Rowland Engineering.“

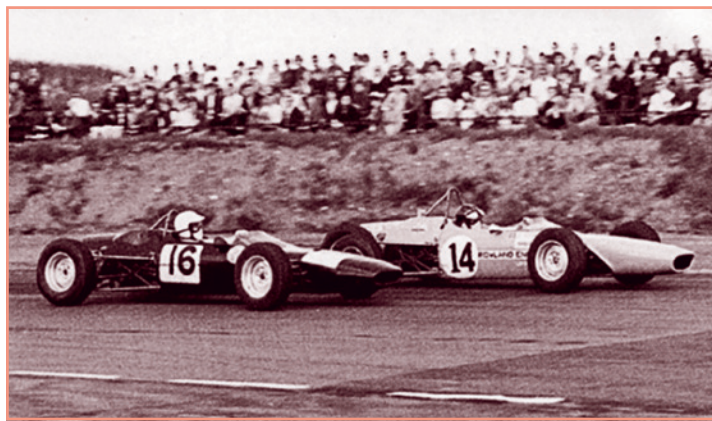
První závod, na který jsem se v Anglii šel podívat, byl Race of Champions. Dostal jsem se až do depa jezdců ke Kenu Tyrrelovi, Grahamu Hillovi a Colinu Chapmanovi. Pak jsem najednou zahlédl Jackieho Stewarta a šel si hned pro autogram – bylo kolem něj ale příliš mnoho lidí. Všechno jsem si tam dobře prohlédl a řekl si, že jednoho dne budu ve Formuli 1 sám jezdit. To byl tehdy můj jediný cíl,“ vzpomínal nadšený chlapec ze São Paula.

Účast jezdců z Ameriky v evropských závodech nebyla koncem 60. let zdaleka tak běžnou záležitostí jako o dekádu později a na Emersona Fittipaldiho se kvůli jeho původu a zvláštnímu jménu koukalo velmi zvědavě. Dvaadvacetiletý mladík ale byl z domova „vyježděný“, takže nepotřeboval dlouhý čas na aklimatizaci. Svůj první evropský závod absolvoval začátkem dubna 1969 kupodivu v nizozemském Zandvoortu, kde byl nejrychlejší v kvalifikaci. V závodě se mu ale rozbil motor.

Dalších devět podniků, které se svým Merlynem za Rowlanda absolvoval, ovšem bylo ohromnou senzací: Své první vystoupení na britské půdě korunoval vítězstvím ve Snettertonu, kde v červnu přidal další dvě prvenství. Mimo to vyhrál také závod v Oulton Parku. V irském Mondello Parku, italské Vallelunga a belgickém Chimay dojel vždy mezi prvními třemi.



Emerson Fittipaldi roku 1969 na Merlynu Mk11A, se kterým rychle ovládl scénu Formule Ford 1600.



Ve Snettertonu bojuje Fittipaldi (č. 14) o vítězství s Johnem Wilsonem.

Ohromil všechny experty a na juniorské scéně se mluvilo již jenom o „zázračném talentu z Brazílie“. Bylo to právě po dvojitě triumfu ve Snettertonu, tedy koncem kritického třetího finančně zajištěného měsíce v Anglii, kdy ho oslovil vlivný majitel závodnické školy Jim Russell. Angličan toho od Emersona ve Formuli Ford viděl dost a nabídl mu vůz silnější Formule 3. Fittipaldi rád přijal. Tak úplně zadarmo ovšem Russell nepracoval: Svou šanci ve vyšší třídě Brazilec alespoň z části splatil tím, že jeho Merlyn přešel do Britova majetku. Spojení s Russellem však Emersonovi nevyneslo pouze postup do vyšší třídy, znamenalo současně první kontakty s týmem Lotus.



Emerson a Jim Russell roku 1969.

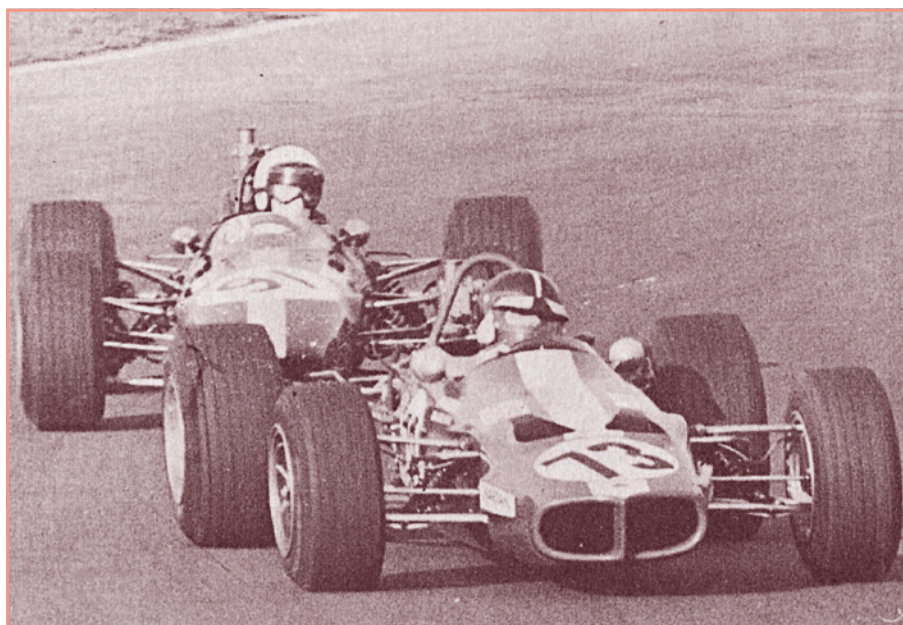


Senzace sezony 1969 Emerson Fittipaldi v kokpitu svého Lotusu-F3. Napravo je Jim Russell, vlevo ve žluté pláštěnce Wilson.

Russel měl pro Emersona připraven nový Lotus 59 velmi rychlé jednoradkové Formule 3, do něhož zabudoval továrně připravené motory Holbay-Ford. Brazilec se tedy pouhé tři měsíce po přistání v Londýně stal jakýmsi polooficiálním jezdcem Lotusu! V zásadě se totiž jednalo o továrně připravený stroj přihlášený pod Russellovým jménem. A mělo být mnohem lépe: Fittipaldi a jeho Lotus 59 pro sebe byli jako stvoření.

Od závodu v Mallory Parku v polovině července nastoupil Fittipaldi do šampionátu BRSCC Lombank F3 coby jezdec Russellova týmu. Stojí za poznámku, že jeho mechanikem tehdy byl Ralph Firman – pozdější zakladatel značky Van Diemen a otec stejnojmenného pilota Formule 1. Šampionátu do té doby vládli Alan Rollinson, Tim Schenken, Keith Jupp, Richard Scott na Brabhamech a Reine Wisell na Chevronu. Mezi sebou si rozdělili dosavadních devět zlatých pohárů a jistě nepočítali s tím, že mistrem se stane někdo, kdo do mistrovství zasáhne teprve od poloviny sezony. O to neuvěřitelnější byl další vývoj ročníku!

V Mallory Parku se musel Emerson ještě spokojit s pátým místem. Před ním dojezdy oba tovární Lotusy 59 v lakování



Fittipaldi roku 1969 na Lotusu 59 Jima Russella před Chevronem Howdena Ganleye

Gold Leaf s Američanem Royem Pikeem a Britem Morrisem Nunnem (pozdější zakladatel značky Ensign), Scott a Jupp. O tři týdny později v Brands Hatchi už Paulistu porazil jen Angličan Bev Bond, což se od 10. srpna již nemělo opakovat: Emerson vyhrál všechny zbývající závody mistrovství Lombank, do kterých vystartoval! V Mallory Parku slavil své první vítězství ve Formuli 3 před Bondem a Bertem Hawthornem (zabil se o tři roky později v Hockenheimu), v Brands Hatchi porazil Pikeho a Jamese Hunta na továrním Marchi, Bonda a Pikeho na továrních Lotusech pak pokořil také v září v Brands Hatchi, koncem stejného měsíce vyhrál v Mallory Parku před týmovým kolegou Davem Walkerem (týmovými kolegy měli být i roku 1972 ve Formuli 1). Mistrem se Emerson korunoval 9. listopadu v Brands Hatchi, když opět vyhrál před Bondem a Walkerem.



Emerson při závodě o Guards F3 Trophy v Brands Hatchi roku 1969