

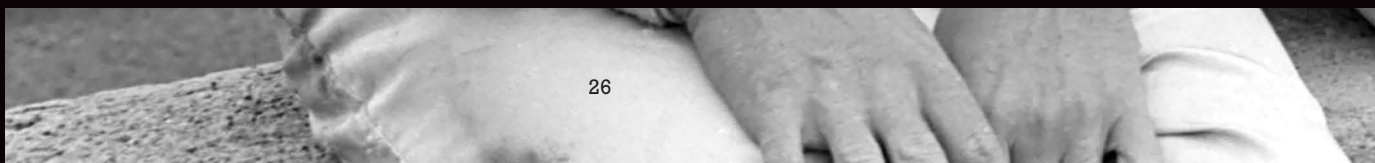


***Během dvanáctiletého období od roku 1961 zemřelo na okruzích – včetně tréninků a testovacích jízd – 57 pilotů, mimo jiné mistři světa Jim Clark (1968) a Jochen Rindt (1970). Mnohdy před zraky televizních diváků, často za hrůzných okolností...***



**Rakušan JOCHEN RINDT je jediný pilot formule jedna, který se stal mistrem světa posmrtně. Zabil se v roce 1970 při Velké ceně v Monze. JIM CLARK se stal dvakrát mistrem světa (1963 a 1965) vlevo.**

# **Když se nad formulí 1 vznášel přízrak smrti**





Sir JOHN YOUNG STEWART známý jako JACKIE STEWART (1939) je bývalý skotský pilot formule 1 a trojnásobný mistr světa z let 1969, 1971, 1973. Přezdívalo se mu Létající Skot. Závodit přestal po tragické smrti svého kamaráda François Ceverta. Po skončení závodní kariéry se věnuje prosazování větší bezpečnosti na okruzích F1. V roce 2009 se umístil na pátém místě v padesátce nejlepších jezdců historie formule 1. Je nejstarším žijícím mistrem světa.

CHRIS AMON z Nového Zélandu byl vynikající jezdec, který nikdy nevyhrál žádný závod. Přes svou pověstnou smůlu všechny závody přežil a umřel ve věku 73 let na rakovinu.

**J**e neděle 10. září 1961 a cirkus Velké ceny F1 má zastávku v italské

Monze. Na start se řadí německý idol Wolfgang von Trips vedle Brita Jima Clarka, pozdějšího dvojnásobného mistra světa. Závod, který rozhodne o tom, kdo získá titul tentokrát, je odstartován a vozy se řítí do první zatáčky pojmenované Curva Grande. O několik minut později von Trips havaruje po kolizi s Clarkem. Jeho ferrari se vznese do vzduchu, jako by na něj najednou přestala působit gravitace, pilot z něj za letu vypadává a vůz přistane na nábřeží uprostřed davu lidí. Von Trips je namístě mrtvý, stejně jako 15 diváků... Z dnešního pohledu to zní neuvěřitelně, ale zatímco se odklízely mrtvolky, závod nerušeně pokračoval. Podobné situace tehdy ke Grand Prix neodmyslitelně patřily a byly všeobecně akceptovány jako součást show.

## Le Mans 1901

Oficiální historie formule 1 se píše od roku 1950, kdy bylo na pořadu seriálu šest závodů a šampionát vyhrál Giuseppe Farina na voze Alfa Romeo. Avšak kořeny F1 sahají ještě mnohem dál, až k dobám pionýrských automobilových závodů ve Francii koncem 19. století. V prapočátcích se většinou závodilo mezi dvěma městy na silnici, jejíž povrch tvořil písek. Vozy byly nemotorné, vysoké a těžké, měly časté závady a řidiče doprovázeli mechanici. Vůbec první regulérní automobilový závod se konal v roce 1895 na nesmyslně dlouhé trati z Paříže do Bordeaux a zpět. Zvítězil jistý Émile Levassor, když 1200 km ujel za 48 hodin. O podívanou na zázračné vozy, které závodily, aniž je táhli koně, byl obrovský zájem. V roce 1901 se v Le Mans jel první závod s podtitulem Grand Prix, o vítězství Ference Szisze na renaultu pak psaly noviny v celé Evropě. Ve 20. letech nastal rychlý technologický rozvoj, z něhož nejvíc těžily německé značky, které dominovaly

*Současné závody F1 jsou poměrně bezpečnou záležitostí, v minulosti však byly běžnou součástí této vzrušující podívané smrtelné nehody. Právě časté kolize zvyšovaly atraktivitu závodů, a než byli organizátoři nuceni přijmout důsledná bezpečnostní opatření, musely zemřít desítky mladých pilotů.*

závodům v meziválečném období. Po druhé světové válce je vystřídalý italské vozy

## Bezpečnost nikoho nezajímala

Těžko říct, jestli v polovině 20. století obecně panoval jiný vztah k životu a smrti, ale je zřejmé, že při závodech záleželo primárně na rychlosti a bezpečnost se prakticky vůbec neřešila.

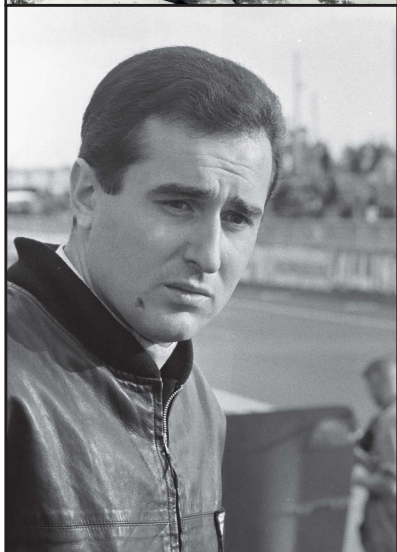
Tratě se často vlnily skrz lesy, kde chyběly jakékoli bariéry, které by zabránily nárazům do stromů při poruše na voze – přičemž nejružnější závady byly na denním pořádku. Neexistovaly záchranné týmy, v pohotovosti nečekali žádní lékaři či sanitky. Závodníci nosili bavlenné kombinézy a „helmy“ z kůže, bezpečnostní pásy měly spíš funkci talismanů. Traťoví komisaři a další personál neabsolvovali žádná školení, jak se chovat v případě nehody, a neměli hasicí přístroje. V devíti z deseti případů při nehodě vůz vzplál a nebylo jak oheň uhasit – prostě se čekalo, dokud neshoří všechen benzin. Pokud se řidič nezvládl z hořícího vraku dostat vlastními silami, pak zkrátka zůstal v plamenech...

## Sanitku zavolal divák. Z budky

„Šance, že závod přežiju, byla jedna ku třem,“ říká ve vynikajícím dokumentu BBC Grand Prix: The Killer Years legendární Jackie Stewart. „Zůstat naživu nebylo otázkou talentu, ale štěstí,“ dodává muž, jehož mnozí považují za vůbec nejlepšího řidiče v historii automobilového sportu. Vyhrál sedmadvacet Velkých cen a třikrát celý seriál MS formule 1. Odjel devět sezon v letech 1965–1973, kdy vrcholila nejkrvavější éra Grand Prix. Během dvanáctiletého období od roku 1961 zemřelo na okruzích – včetně tréninků a testovacích jízd – 57 pilotů, mimo jiné mistři světa Jim Clark (1968) a Jochen Rindt (1970). Mnozí z nich zahynuli před zraky televizních diváků, často za hrůzných okolností. Příčiny nehod byly různé: mechanické závady na vozech, doslova vražedná konstrukce tratí, požáry a zoufalá nekompetentnost traťových komisařů a dalších lidí pověřených dohlížením na průběh závodů. Nejnebezpečnější místa u zatáček obklopovaly vysoce hořlavé balíky sena. Když vůz vylétl z trati, nezřídka umírali také fanoušci, kteří stáli namačkání všude kolem (pro diváky nebyly vymezené žádné prostory, mohli stát, kde chtěli). V depch se volně povalovaly sudy s pohonnými látkami. Jackieho Stewarta jednou kolega Graham Hill vytáhl z havarovaného vozu jen díky tomu, že si od jednoho z diváků, který zaparkoval poblíž, půjčil nářadí, a tak mohl odmontovat volant. Na sanitku, kterou další divák zavolal z telefonní budky, pak čekali 25 minut. Vůbec nastoupit do kokpitu formule 1 znamenalo akt velké odvahy nebo možná spíš lehkomyšlnosti. Ti, kteří se dožili konce sezony, byli smíření se skutečností, že jsou nahraditelní – na jejich místo dychtivě čekaly zástupy talentovaných juniorů, kteří stáli ve frontě před každou stájí.



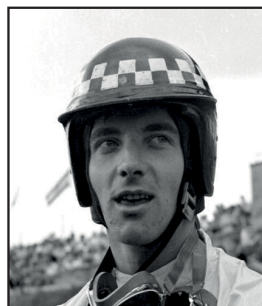
Osamocný DAVID PURLEY nedokázal svého kamaráda Rogera Williamsona zachránit...



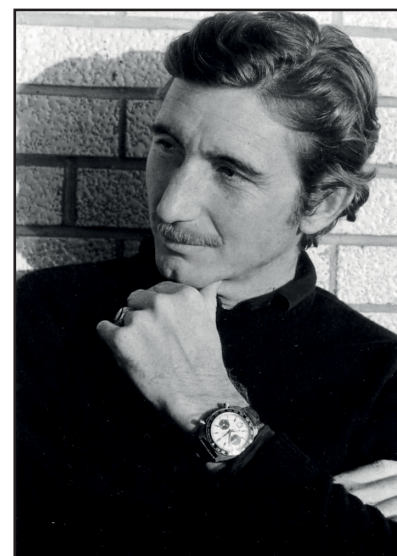
Ve Velké ceně Monaka v roce 1967 stíhal **LORENZO BANDINI** vedoucího jezdce, když došlo k tragédii... Tři dny bojoval o život, aby nakonec ničivým zraněním podlehl.



Poté, co brazilský pilot **PEDRO DINIZ** vyjel z boxů s otevřenou palivovou záklopkou, se jeho vůz ocitl v plamenech a samotný jezdec měl co dělat, aby plamenům unikl...



**CHRIS BRISTOW** se zabil v roce 1960 v Belgii, když vyletěl z auta a ostnatý drát mu uřízl hlavu.



Švýcar **JO SIFFERT** přežil své působení u F1 v letech 1962 až 1971. Zabil se při nehodě v cestovním voze roku 1971.



Trojnásobný mistr světa Brazilce **AYRTON SENNA** zahynul při Grand Prix San Marina 1994.

## Zápach spáleného masa

Na přelomu 50. a 60. let vozy díky zavedení nových technologií dosahovaly rychlosti 320 km/h a počet smrtelných nehod rostl. Na Velké ceně Belgie 1960 ve Spa-Francorchamps se v tréninku vážně zranili Stirling Moss a Mike Taylor. Při závodě pak Chris Bristow vyjel z trati, narazil do zábrany, vylétl z monopostu a přistál na ostnatém drátu, který mu uřízl hlavu. O pět kol později Alana Staceyho zasáhl do hledí přílby pták, jeho vůz udělal několik salt a dopadl na pole, kde ihned vzplál a řidič uhořel. Na Velké ceně Monaka 1967 uhořel Lorenzo Bandini, když požár jeho ferrari notně přivilily balíky slámy a ostatní piloti pak až do konce závodu v osudné zatáčce cítili zápach spáleného masa. V roce 1968 na Velké ceně ve francouzském Rouen-Les-Essarts Jo Schlesser ztratil kontrolu nad testovacím prototypem Hondy RA302 s kokpitem z magnezia, které je po vznícení prakticky nemožné uhasit. Také on zaživa uhořel, zatímco závod pokračoval. O pár měsíců později na německém Hockenheimu náraz do stromu katapultoval z vozu zmíněného Jima Clarka a vítěz pětadvaceti Velkých cen si zlomil vaz. Tou dobou už pilotům docházela trpělivost a pod vedením Jackieho Stewarta začali požadovat přijetí základních bezpečnostních pravidel – žáruvzdorné overaly, certifikované helmy, šestibodové bezpečnostní pásy. Změnou měly projít také okruhy: asociace pilotů F1 navrhovala zavedení svodidel, zachytných oplocení a další opatření. To samozřejmě vyžadovalo nemalé investice, do kterých se majitelům okruhů moc nechtělo. Tak se začal rodit konflikt, který vyvrcholil na Velké ceně Belgie 1969. Piloti odmítli nastoupit, protože jejich požadavky nebyly splněny, a závod tak musel být zrušen.

## Titul mistra světa vyhrál posmrtně

V důsledku bojkotu došlo k dílčím změnám a kompromisním řešením v otázce bezpečnosti, ale hned v následující sezoně se zabili další dva piloti – Piers Courage a Bruce McLaren. McLarenova pohřbu se zúčastnili všichni členové asociace pilotů a dohodli se, že nebudou závodit na Nürburgringu – extrémně nebezpečné trati se 187 zatáčkami a třinácti „skokánky“. Závod tak musel být narychlo přeložen do Hockenheimu. Vyhrál Jochen Rindt, který tím upevnil své vedení v celkovém pořadí. Následující měsíc mu však v Monze selhala brzdová hřídel, v rychlosti 300 km/h podjel příliš vysoké svodidlo a čelně

narazil do bariéry. Po nárazu sklouzl pod pásy, které mu způsobily smrtelné zranění krku. Stal se tak jediným pilotem, který vyhrál titul mistra světa formule 1 posmrtně. Když příští rok zemřeli Jo Siffert a Jo Bonnier, v médiích se začalo psát, že nad F1 se vznáší přízrak smrti, který je nedílnou součástí její DNA, a závody by se měly úplně zrušit. Podmínky se však díky stále silnějšímu tlaku asociace pilotů začínaly zlepšovat, byla schválena mj. standardizace paliva a redukce přitlačných sil – tím se snížila rychlost, již vůz může projet zatáčkou. Na větší bezpečnosti trvali také noví sponzoři, kteří přišli počátkem 70. let. Je to logické – pokud zaplatíte miliony za to, že se jméno vaší firmy objeví na monopostu, tak jistě nechcete, aby v něm uhořel mladý pilot. Ale svět F1 čekala ještě hororová událost na Velké ceně Holandska 1973 v Zandvoortu, bizarním řízením osudu na zcela přebudované trati, která splňovala všechna bezpečnostní opatření.

## Show must go on

Mezi piloty na startu je Brit Roger Williamson, nováček, který startuje teprve podruhé. V osmém kole mu exploduje pneumatika a jeho vůz se převrací. Neutrčí žádné vážné zranění, ale hlavou dolů přimáčknutý k zemi nemá šanci dostat se sám ven z vaku, který začíná hořet. V pořadí za ním jede jeho kolega a přítel David Purley, který ihned zastavuje, aby mu pomohl. Následuje srdceryvné drama, které sledují v přímém přenosu miliony diváků u televize. Purley neohroženě přibíhá k vozu, ze kterého zuřivě šlehají plameny, a ze všech sil se snaží rozkolébat ho tak, aby se obrátil zpátky na kola. Přitom zřetelně slyší, jak uvězněný pilot zoufale volá o pomoc. K havarovanému vozu se váhavě přiblíží tři traťoví komisaři, kteří však nehnou prstem a vše sledují z bezpečné vzdálenosti. Purley jednomu z nich zuřivě vytrhne z ruky minimax a marně se pokouší oheň uhasit. Slyší, jak Williamsonův hlas postupně slábne, vystříká celý hasičák a opět se pokouší hořící vrak převrátit. Stále nemůže uvěřit, že jeho přítel zaživa uhoří. To celé trvá desítky vteřin... Nakonec Purley jen zuřivě gestikuluje na ostatní piloty, kteří krouží kolem. Nikdo další nezastaví a nepomůže, závod pokračuje. Show must go on. Purley později dostane Řád krále Jiřího za statečnost. Ještě další tři roky trvá, než konečně v roce 1976 celý ročník F1 proběhne bez úmrtí na trati. ■



ROLAND RATZENBERGER

AYRTON SENNA

## San Marino 1994

- Obzvlášť tragicky se do historie F1 zapsal první květnový víkend 1994, kdy se jela Velká cena San Marina. V pátečním tréninku se vážně zranil Rubens Barrichello. Při sobotní kvalifikaci se Rakušan Roland Ratzenberger snažil dokončit jízdu s utrženým přitlačným křídlem. V zatáčce ztratil vládu nad vozem, vylétl z trati a čelním nárazem se zabořil do zdi. Byl namísto mrtvý. Během nedělního závodu poznamenaného zmatky a nervozitou se zranilo několik mechaniků i skupinka diváků a v sedmém kole havaroval trojnásobný mistr světa Ayrton Senna. V rychlosti 211 km/h narazil do betonové zdi a utržené přední kolo ho zasáhlo do helmy. Lékaři mu namísto provedli tracheotomii, ale zranění hlavy bylo tak vážné, že nemohl přežít, ani kdyby byl okamžitě po nárazu teleportován přímo na operační sál. V troskách vozu se našla složená rakouská vlajka, kterou chtěl Senna v cíli vzdát poctu zemřelému Ratzenbergerovi... V rodném Sao Paulu pro Sennu vypravili státní pohřeb, kam se s ním přišlo rozloučit přes půl milionu lidí. Dvojité tragédie se stala po dvanáctileté pauze, kdy při závodech F1 nikdo nezemřel.