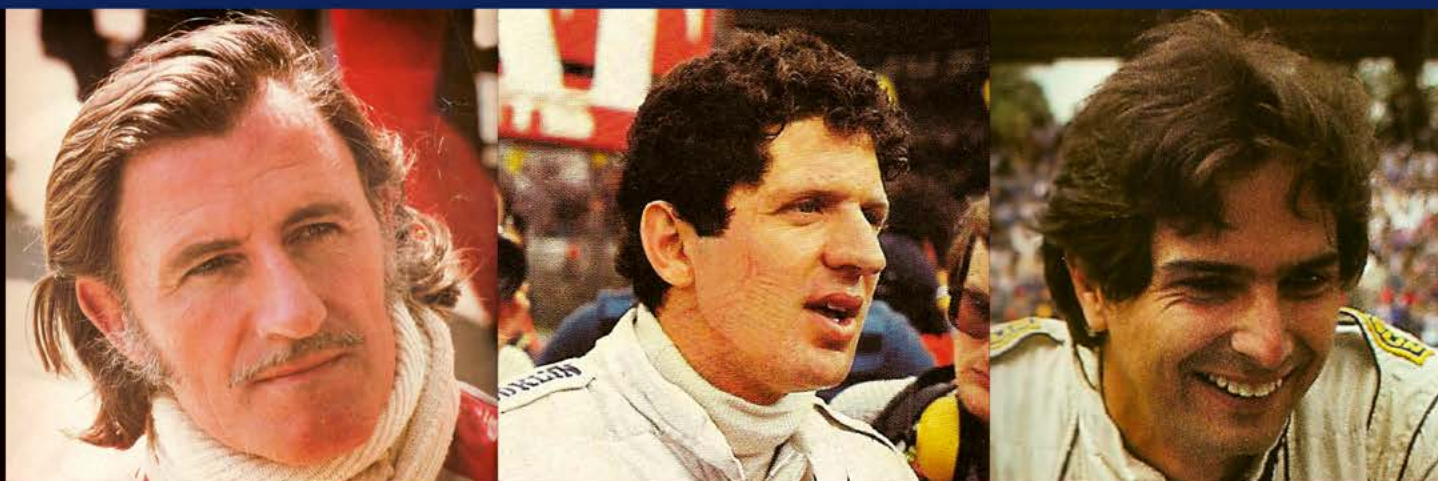


Hrdinové formule 1



Formule 1 od padesátých let po moderní éru



Hrdinové Formule 1

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Roman Klemm

Hrdinové Formule 1 – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2017

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

 **ALBATROS** MEDIA a.s.

Roman Klemm

Hrdinové Formule 1

Graham Hill
Jody Scheckter
Nelson Piquet

 **CPRESS**

Brno
2017

Hrdinové Formule 1

Roman Klemm

Jazyková korektura: Marie Schreinerová

Obálka: Martin Sodomka

Odpovědný redaktor: Dalibor Kumr

Technický redaktor: Radek Střecha

Fotografie na titulní obálce dole: © ČTK/Mary Evans/Rights Managed

Fotografie na str. 4 dole: © ČTK/Mary Evans/Rights Managed

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN tištěné verze 978-80-264-1629-6

ISBN e-knihy 978-80-264-1727-9 (1. zveřejnění, 2017)

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2017 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 31 418© Albatros Media a. s., 2017. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání


ALBATROS MEDIA a.s.

ÚVOD

Kniha Hrdinové Formule 1 navazuje na dříve vydaný titul „Velikáni Formule 1“ a přiblíží čtenářům neobyčejně detailním a poutavým způsobem příběhy tří výjimečných osobností světa automobilového sportu: Jediného pilota, který dokázal vyhrát jak titul Mistra světa Formule 1, tak i Indianapolis 500 a 24 hodin v Le Mans – Grahama Hilla, dále krotitele legendární „šestikolky“ a na dlouhá dvě desetiletí posledního šampiona Scuderie Ferrari – Jodyho Schecktera a prvního mistra světa éry přeplňovaných monster – Nelsona Piqueta.

Životopisy, které obsahují mnohá doposud neznámá fakta týkající se těchto závodníků, jsou navíc doplněny kratšími

portréty třiceti dalších osobností, jež vývoj našich hrdinů výrazně ovlivnily.

Čtenář se autentickým způsobem seznámí mimo jiné s tím, jak se neznámý a nezaměstnaný Londýňan Hill stal idolem desetitisíců krajanů, jak se talentovaný a uzavřený exot z jihu Afriky Scheckter prodral mezi světovou elitu anebo jak cílevědomý Piquet třikrát dobyl titul Mistra světa Formule 1.

Díky tomu, že na sebe portréty těchto velikánů časově navazují, mapuje kniha vývoj automobilového sportu a Formule 1 od poloviny padesátých let až do dnešní moderní éry.

O AUTOROVI

Roman Klemm (1966), rodák z Duchcova, žije od roku 1981 v Německé spolkové republice. Od konce osmdesátých let aktivně závodil (mimo jiné s Michaellem Schumacherem, Takumem Satoem, Zsoltem Baumgartnerem, Tomášem Engem, Adrianem Sutilem, Romainem Grosjeanem, Robertem Lechnerem či Rahel Freyovou), roku 2007 obsadil 3. místo v rakouském mistrovství Formule Ford 1800 a v roce 2001 zvítězil v závodě na Salzburgringu. Historik Formule 1, fotograf, autor pěti knih s motoristickou tematikou (Osobnosti a události

Formule 1, Před branami Formule 1 – kompletní historie F3000, Autodromy 2005/2006, Velikáni Formule 1 a Hrdinové Formule 1) přispívá do odborných časopisů a webů. O automobilový sport se zajímá více než 40 let. Závodily navštěvuje od začátku sedmdesátých let (v Mostě) a svou první Velkou cenu F1 zažil v Rakousku roku 1983. Každý rok se účastní desítek motoristických akcí po celé Evropě, které slovem i obrazem dokumentuje. Patří mezi přední žurnalisty v německém, čínském a českém jazyce.

Poděkování

Následující osobnosti a pamětníci mi během rozhovorů poskytl informace, a aktivně se tak podíleli na vzniku této knihy. Patří jim můj dík.

Kurt Ahrens (bývalý tovární pilot Porsche a jezdec Formule 1)

Marie-Claude Beaumontová (bývalá tovární pilotka Renaultu v MS značek a rallye, tisková mluvčí týmu Renault-F1)

Derek Bell (bývalý tovární pilot Ferrari a Porsche, pětinasobný vítěz 24 hodin Le Mans, jezdec Formule 1)

Rainer Braun (bývalý závodník, novinář, spíkr závodních okruhů)

Alain de Cadenet (jezdec sportovních prototypů, konstruktér, manažer a majitel týmů, módní návrhář a architekt)

Piercarlo Ghinzani (bývalý pilot Formule 1, majitel závodní stáje)

Franz Guggemoos (závodník, sběratel a restaurátor závodních automobilů)

Dr. Helmut Marko (bývalý pilot Formule 1 a vítěz 24h Le Mans, manažer týmu Red Bull-F1)

Samir Nasr (majitel závodního týmu a otec pilota F1 Felipe Nasra)

Niki Lauda (bývalý tovární pilot Ferrari a McLarenu, trojnásobný mistr světa Formule 1, sportovní ředitel Mercedesu)

Fred Opert (bývalý majitel závodní stáje a manažer týmů Formule 1)

Nelson Piquet (trojnásobný mistr světa Formule 1)

Hans-Joachim Stuck (bývalý pilot Formule 1, dvojnásobný vítěz 24h Le Mans)

Jo Vonlanthen (bývalý pilot Formule 1, sběratel a restaurátor závodních automobilů)

Roland Wiltschegg (závodník a restaurátor závodních automobilů)

Fotografie

Graham Hill: 135x archiv autora, 15x Roman Klemm, 1x Roman Klemm jr.

Jody Scheckter: 131x archiv autora, 6x Roman Klemm, 2x Roman Klemm jr.

Nelson Piquet: 155x archiv autora, 35x Roman Klemm, 3x Roman Klemm jr.



Nelson Piquet v plném tempu na okruhu v Brands Hatch.

Na titulní obálce: Nelson Piquet při Velké ceně USA na městském okruhu v kalifornském Long Beach.

Obsah

GRAHAM HILL

Proč je hrdinou dějin Formule 1?	7
Dětství a mládí: Tahle cesta na závodní okruhy jistě nevede...	11
1953: Z legrace při kurzu v Brands Hatchi	12
1954–1955: Závodníkem „na podpoře“ a mechanikem Lotusu	13
1956–1957: První „vlastní“ závodník	14
1958: Konečně profesionálním závodníkem	15
1959: Číslem 1 u Lotusu	20
1960: Byl přestup k BRM správným tahem?	22
1961: Ve stínu Ferrariho žraloků	25
1962: Jaký to zvrat – mistrem světa!	27
1963: Proti Clarkovi se nedalo nic dělat	34
1964: Podruhé za sebou zklamaným vicemistrem světa	37
1965: Období Grahamových triplů	42
1966: „Ztracený rok“ ve Formuli 1 a triumf v Indianapolisu	45
1967: Lotus, Ford-Cosworth a změna kultury	50
1968: Spasitelem Lotusu	53
1969: Poslední vítězství, poslední konkurenceschopná sezona	60
1970: Tvrdohlavě znovu v kokpitu	66
1971: Pořád ještě továrním jezdce ve Formuli 1	71
1972: Ze stínu Reutemanna na výsluní v Le Mans	78
1973: S vlastním týmem ve Formuli 1	85
1974: Začátek loučení...	92
1975: To nebyl povedený odchod z kokpitu...	98
1975: Přípravy na úspěchy v roce 1976...	107
1975: ...a jejich tragický konec	108
Tváře podél dráhy	111

JODY SCHECKTER

Proč je velikánem dějin Formule 1?	119
1950–1970: Amatérské kroky směrem k velkému snu	123
1971: Z teplé Afriky do studené Anglie	125
1972: Továrním jezdce McLarenu ve Formuli 2, debut ve Formuli 1	129
1973: Formule 1 a USA na „poloviční úvazek“	134

1974: „...vyhrát může později během sezony“	142
1975: Silný nástup, slabý konec	150
1976: Slepá ulička jménem „šestikolka“	156
1977: Jen Ferrari dokázal výt hlasitěji než Jodyho „kanadský vlk“	164
1978: Tohle nemohlo vést k delší společné budoucnosti s Wolfem	171
1979: Na rok králem	176
1980: Povinný rok...	186
1981 až dodnes: V jiném světě	191
Tváře podél trati	193

NELSON PIQUET

201

Proč je hrdinou dějin Formule 1?	205
1952–1973: Politik, tenista – nebo snad závodník?	205
1974–1976: Učební léta v národním šampionátu Formule V	207
1977: Útok na evropskou Formuli 3	208
1978: Rok průlomu!	211
1979: Rychlá přeměna učedníka v jedničku Brabhamu	218
1980: S prvním titulem na dosah ruky...	225
1981: První korunovace uprostřed politického chaosu	235
1982: Ztráta směru?	244
1983: Až úplně nahoře	252
1984: Když někdo své štěstí spotřeboval...	260
1985: Hodně námahy, ale málo za to...	264
1986: Takhle si to představoval?	269
1987: Celé to divadlo ještě jednou	275
1988 a 1989: S velbloudem finančně nahoře, s Lotusem sportovně dole...	280
1990: U Benettonu jako Fénix z popela!	287
1991: Povedený odchod?	291
1992–1993: Léta bolestivého vyrovnání účtu v Indianapolisu	295
1994 až 2016: Budoucnost patří mladým Piquetům!	299
Tváře podél trati	305

GRAHAM HILL



KARIÉRA

Formule 1

Dvojnásobný mistr světa
(1962 a 1968)

Vítězství: 14

Pódiová umístění: 36

Nejrychlejší kola v závodu: 10

Pole-positions: 13

Starty v závodech mistrovství světa:
176

Body celkem: 289

V ČÍSLECH

Mimo Formule 1

Vítěz 500 mil v Indianapolisu (1966)

Vítěz 24h v Le Mans (1972)

Majitel vlastní stáje Formule 1

Otec mistra světa Formule 1 roku
1996, Damona Hilla



GRAHAM HILL



Proč je hrdinou dějin Formule 1?

Graham Hill drží nejen unikátní rekord triumfů ve třech nejdůležitějších automobilových závodech světa (Monako, Le Mans, Indianapolis), ale z historického hlediska byl (díky své tvrdohlavosti a pozdější neochotě „včas“ opustit kokpit) i jakýmsi spojovacím článkem „pravěku“ Formule 1 s relativně moderní érou rostoucí komercializace sedmdesátých let. V padesátých

letech si ještě „stihl“ zazávodit s velikány rázu Fangia, Mosse a Brookse. V šedesátých letech byl sám měřítkem pro snaživce v kokpitech monopostů všech tříd a s volantem se rozloučil až v dobách, kdy se již musel potýkat s „novými bohy F1“ Niki Laudou, Jamesem Hunttem nebo Alanem Jonesem.

Dětství a mládí: Tahle cesta na závodní okruhy jistě nevede...

Jediný závodník světa, který dokázal vyhrát „velký tripple“ sestávající z Grand Prix Monaka, 24 hodin v Le Mans a 500 mil v Indianapolisu, se narodil 15. února 1929 v londýnské čtvrti Hampstead. Jeho dětství a mládí proběhlo na tehdejší poměry „normálně“, vezmeme-li v potaz, že pro tehdejší generaci bylo „normální“ projít vřavou druhé světové války. Byla to právě válečná léta 1939 až 1945, jež se Hillovi dle jeho vlastních popisů vryla do paměti nejjasněji: „Bydleli jsme na severozápadě Londýna ve čtvrti Hendon a na vyhlášení války si pamatuju do detailů – i když mi tehdy bylo teprve deset.“ Nikdy nezapomněl na nekonečně opakovaná varování před nálety, na výstražná houkání sirén... Přesto byla jeho nejoblíbenější zábavou hra na válku s malými vojíčky. I když Londýn představoval jeden z hlavních cílů německých útoků, docházka do školy přerušena nebyla. Malý Hill se stal – podobně jako jeho kamarádi – expertem na sběr částí a šrapnelů vybuchnutých bomb, nejednou i celých granátů, které z nějakého důvodu nedetonovaly: „Touhle nebezpečnou kratochvílí cestou do školy či domů se dalo dobře vydělat. Přes den se nám někdy i poštětilo sledovat na obloze souboje stíhaček, což byla velkolepá podívaná.“ Noci byly o to horší. Nálety rodina zpravidla přechkala pod ocelovým stolem v kuchyni. „Nikdy jsme se neutíkali schovat do metra, vždy jsme raději zůstali doma.“

Graham měl mladšího bratra Briana a o oba bylo náležitě postaráno díky otcově dobré pozici na burze. Od 13 let navštěvoval Technical College v Hendonu a dal se ke skautům. Toto období později označoval za jedno z nejkrásnějších v jeho životě. Skautskému hnutí věnoval veškerý svůj volný čas, a dokonce hrál v jejich kapele na bicí. Nikdy ovšem nemělo dojít k tomu, že by se o tento post u Beatles přel s Ringo Starrem.

Hill senior se dobře znal s jedním z ředitelů firmy Smith and Sons Ltd., a tak když Graham v šestnácti opustil školu, u tohoto renomovaného výrobce jemné mechaniky a měřidel nastoupil do učení jako mechanik: „Dostalo se mi tam dobrého

základního technického vzdělání. Především nás vedli k absolutní čistotě, podlaha dílny se u nich vždy leskla jako nějaký taneční parket.“

Časem si mladík nastrádal na motocykl Velocette z roku 1936: „Tu motorku jsem koupil od kamaráda. Hned když jsem vyjžděl z jeho dvora, podařilo se mi narazit do parkujícího vozu. Naštěstí na to doplatilo jen ohnuté řídítko.“ O pár let později mohl budoucí šampion dopadnout mnohem hůře. Jednoho dne se v typické anglické mlze vracel domů, když za plné rychlosti narazil do neosvětleného vozu, stojícího na vozovce kvůli poruše. Měl štěstí – zlomil si pouze stehenní kost. Jenže nehoda a následující tříměsíční pobyt v nemocnici se neobešly bez trvalých následků. Grahamova levá noha zůstala po operativních zákrocích o několik centimetrů kratší, což se později negativně promítlo na pozici jeho pánve a na páteři. Do smrti kulhal a trpěl bolestmi zad.

I přes tuto zkušenost si Graham znovu opatřil motocykl – tentokrát silnější půllitr Matchless z roku 1947, s nímž se zúčastnil (bez jakýchkoliv profesionálních ambicí) několika amatérských soutěží v terénu. Jeho hlavní vášní se ale stalo veslování, ke kterému ho roku 1949 přivedl bratranec.

S učebním oborem byl Hill hotov v jednadvaceti a hned poté následoval volání British Army. Zaválo ho to k námořnictvu – základní výcvik absolvoval v Portsmouthu, kde se vypracoval až na hodnost poddůstojníka. Když byl později přeložen do Chathamu, mohl na své Matchless přes vílenty jezdit domů do Londýna, kde se stal zapáleným členem London Rowing Clubu. Ve stejné době se do tohoto veslařského klubu přihlásila i jistá Bette...

Tak úplně spokojen u armády ovšem nebyl. Toto období pro něj totiž znamenalo promrhaný životní čas, během něhož se toho příliš nového nenaučil. Když armádu po dvou letech základní služby coby rezervista opouštěl, nechal si narůst bujný knír. Jednak z tichého protestu, jednak proto, že něco takového



u Army netolerovali. Při cvičeních tak svým divokým vzezřením (teprve později si knírek přistříhl) provokoval nadřizené.

Co se týká zaměstnání, vrátil se do Cricklewoodu k firmě Smith and Sons, ale většinu jeho zájmu zabíralo dění kolem London Rowing Clubu. Vesloval každé odpoledne, soboty a neděle nevyjímaje. Nešlo ale jen o sport. Začal se totiž vážně zajímat o Bette a pravidelně se scházeli. „Veslování je sport, jenž tě vede především k sebedisciplíně. Naučí tě poznat sama sebe, ale i lidi kolem. Sedm chlapů se v situaci absolutního vyčerpání spoléhá na tebe a ty se spoléháš na ně. Mnohé, co jsem si z tohoto sportu vzal, mi později pomohlo ve světě automobilů,“ vzpomínal Hill, který byl roku 1952 členem druhé osmice klubu v prestižní regatě v Henley.

Po profesionální stránce byl jedním z mnoha mladých lidí, co ještě dlouho po dvacítce marně hledali své hlavní životní poslání. Práce u Smith and Sons ho příliš nenaplnňovala: „Ještě ve čtyřicetiletém věku jsem v zásadě nevěděl, co chci v životě začít.“

Asi to byla i tato chybějící orientace, která zavinila, že si první automobil pořídil teprve ve věku, kdy v dnešních dobách mnohé „slibné kariéry“ závodníků již končí: Koncem ledna

roku 1953 se stal hrdým majitelem 20 let staré herky Morris 8 Tourer. To již bylo budoucímu mistrovi světa 24 let! Otázku, zda pocházel z rodiny zatížené motorsportem, zcela zodpovídala skutečnost, že: „Táta auto nikdy nevlastnil a ani neměl řidičský průkaz. Neměl k jakékoliv mechanice vztah a vůbec mu to nevadilo. Máma si prý v sedmnácti pořídila motorku, což bylo na tehdejší dobu téměř senzací, zvláštní lásku k motorům ale neobjevila ani ona. V autě jsem se v dětství svezl jen jednou, když nás strejda vzal na výlet k moři.“

Svého Morrise si Graham koupil od kamaráda za 110 liber, které mu dal otec. Šokující je, že si byl auto vyzvednout, aniž by měl sebemenší zkušenost s řízením nějakého vozu! Dva týdny poté se pohyboval „slalomem po Londýně“ coby samouk – a nějakou náhodou to přežil beze škody. Pak se přihlásil ke zkouškám – a obstál. Začátkem padesátých let tedy britské úřady na řidiče očividně nekladly velké nároky. Vlastní vůz a řidičský průkaz ale zdaleka neznamenaly začátky velkého závodníka: „Věděl jsem sice, že něco takového existuje, racing mne ale vůbec nezajímal. Mým sportem bylo veslování a hotovo.“

1953: Z legrace při kurzu v Brands Hatchi

Na podzim toho roku ho ovšem někdo ve firmě upozornil na časopis s inzerátem z Brands Hatchi (jednalo se o dubnové vydání Autosportu). Nabízel zájemcům jízdu s půllitrovým Cooperem Formule 3, což stálo 5 šilinků za kolo. „To bys měl zkusit,“ utahovali si ze sportovně založeného mladíka jeho kolegové. Graham se skutečně rozhodl, že investuje „dvacku“, za kterou směl čtyřikrát objet autodrom v Cooperu-JAP o objemu 500 ccm. „Když jsem to auto poprvé uviděl, překvapilo mě, že je tak prťavé. Připadalo mi jako torpédo na kolech. Do té doby jsem totiž závodní auto neviděl ani z dálky.“

Při výjezdu z boxů za nízkých otáček se řvoucí maličký monopost trásl, jako by se chtěl každým okamžikem rozpadnout, uklidnil se ale, když Graham na trati přidal plyn. A to byl přesně ten okamžik, při kterém se 24letý Londýňan nakazil bacilem, jehož se již do konce života neměl zbavit: bacilem motorsportu! „Když jsem po těch čtyřech kolech musel z auta ven, bylo mou jedinou myšlenkou, jak se co nejrychleji vrátit zpět,“ prozradil Hill, jehož život naráz dostal ono doposud hledané životní poslání. Ne, zatím ještě nesnil o titulech (o nějaké hierarchii tříd a šampionátů automobilového sportu neměl přeci ani ponětí) – chtěl prostě závodit s auty. Užít si právě nalezeného opojení z rychlé jízdy. A protože mladý Hill nedělal nikdy nic polovičatě, plnou silou se vrhl na tuto čerstvě objevenou vášeň.

Tehdy samozřejmě neměl na to, aby si koupil vlastní závodní vůz. Mimo to byl ve sférách „British Racingu“ absolutním outsiderem, který si pro první test ještě musel půjčit cizí přílbu. Neznal pravidla, neznal zvyky a neznal ani lidi točící se kolem aut. Jeho jedinou „spojkou“ se světem rychlých kol byl onen majitel závodnické školy zvané Universal Motor Racing Club, jež organizovala zmíněné „jízdy za 5 šilinků“. Jmenoval se Gordon Thorton. Hill tehdy použil přístup, který mu měl v podobné formě pomoci i později u Lotusu: Nabídl Thortonovi, že se mu bude po nocích starat o technickou stránku závodních vozů za to, že ho občas nechá svést. „Byl jsem tehdy stále ještě zaměstnán u Smitha, přesto jsem trávil každou středu v Brands Hatchi, aniž by si toho u mého zaměstnavatele všimli! Tak důležitý jsem tam tehdy byl...“

Tak to šlo asi čtyři měsíce, než podivný pan Thorton jednoduše zmizel. Pochopitelně i s vozem – aniž by nechal Grahama jedinkrát svést. Hill tuto dobu využil nejen k tomu, aby se dopodrobna seznámil s mechanikou monopostu Cooper-F3, ale poznal i další lidi z branže. To bylo velmi nutné, protože se mu v té době smůla doslova lepila na paty: „Jednoho rána mi v ulicích Londýna nedal jiný vůz přednost v jízdě a ze strany do mě narazil. Můj Morris letěl na protější stranu ulice, narazil do obručníku a převrátil se. Nad hlavou jsem měl jen střechu z plátna, a byl jsem tedy uvězněn pod vozem. Kolemjdoucí

mě vytáhli nezraněného a bezradně hledali mrtvého cyklistu, jemuž patřilo zničené kolo ležící opodál. Marně jsem jim vysvětloval, že i to kolo je moje: Můj Morris totiž nebyl příliš spolehlivý, a tak jsem s sebou pro jistotu vozil ještě bicykl...“ Následoval soud, při němž soudce k Hillově údivu rozdělil vinu na stejné díly („Měl jste zahoukat!“), což pro něj byla katastrofa: Auto ani kolo mu tedy žádná pojišťovna nenahradila. Zanedlouho nato přišel i o práci (otci to tajil) a na pracovním úřadě jen kroutili hlavou, když jako hledané povolání uvedl „automobilový závodník“.

Teď přišlo náramně vhod, že se svého času v Thortonově dílně seznámil s jistým panem Wellerem, který hodlal založit

vlastní závodnickou školu dle Thortonova vzoru. Graham musel být opravdu schopný řečník, protože se mu podařilo Wellera přesvědčit, že pro nový podnik potřebuje právě někoho s jeho zkušenostmi a schopnostmi – i když se jeho zkušenosti „závodníka-instruktora“ skládaly pouze z oněch čtyř kol za dvacet šilinků kolem Hatche... A tak nezaměstnaný Hill, jehož podpora činila 32 šilinků týdně, od té doby denně jezdil autobusem do Westhamu, kde se v malé kůlně mezi drůbeží všeho druhu staral o dvě Wellerovy formulky Cooper a Kieft. Jejich dohoda byla podobná ujednání s Thortonem: Hill se za své služby jednoho dne sám svezl v závodě!

1954–1955: Závodníkem „na podpoře“ a mechanikem Lotusu

Weller byl jiného rázu než Thorton. Dodržel slovo a koncem dubna roku 1954 přihlásil Grahama do prvního závodu v Brands Hatchi (kde jinde?). A nutno říct, že debutant si vedl velmi dobře: „Nikdy předtím jsem žádný automobilový závod ani nenavštívil. První závod, který jsem tedy zažil, byl zároveň ten první, v němž jsem i sám odstartoval. Po tréninku jsem byl opravdu překvapen, že jsem se kvalifikoval do první startovní řady mého rozjezdu. Ten jsem dojel jako druhý a ve finále jsem ještě krátce před koncem držel výborné třetí místo. V kokpitu jsem začal přemítat o tom, jak je ten motorsport vlastně jednoduchý a jak lehce se tu dá uspět. Takto rozptýlen jsem však mou dobrou pozici v poslední zatáčce ztratil...“ Naučil se tím neztrácet až do posledního metru závodu soustředěnost a i jinak mu celá záležitost nesmírně pomohla. Weller jej oficiálně jmenoval hlavním instruktorem a mechanikem své stáje Premier Motor Racing Club. Domluvili i jakýsi plat.

Druhý závod, který Hill za Wellera absolvoval (samozřejmě opět v Hatchi), byl ze sportovního hlediska propadákem, přesto se pro Grahama stal jedním z klíčových kroků směrem nahoru. Jeho právě revidovaný motor Norton se rozbil, musel tedy ze závodu odstoupit. Stál v infieldu trati a sledoval ostatní. Při tom se dal nenuceně do rozhovoru s párečkem, který dění na trati také se zájmem pozoroval. Byli to Colin Chapman (viz Tváře podél dráhy, str. 111) a jeho tehdejší přítelkyně Hazel... A kostky byly vrženy.

Graham neměl v kapse ani penny na autobus, a tak to zkusil: Zeptal se Colina, zda by ho po skončení večer nevzali s sebou do Londýna. Skutečně s nimi směl jet, a dokonce mu zaplatili i večeri, u níž se seznámil s Colinovým přítelem a pravou rukou Míkem Costinem. Konečná jejich jízdy proběhla

v Chapmanově dílně (tehdy se jednalo o chlívek na severu Londýna), kde zrovna jeden ze zákazníků Lotusu odevzdal svůj poničený Mark 6. Chapman mu vysvětloval, že nebude mít na opravu hned čas, čehož Graham šikovně využil a nabídl mu své služby. Takto se tedy stal Graham Hill zaměstnancem začínající firmy Lotus. Chapman mu od té doby za práci mechanika platil celou libru denně, což Hillovi připadalo jako královský obnos. Mimo to se teď mohl seznámit s opravdu vlivnými lidmi ze světa sportu. Pracoval jako technik pro závodníky jako Dick Steed, Duncan Hamilton či Dan Margulies, které také doprovázel k závodům po celé Evropě a severní Africe.

„Spravoval jsem těm bohatým chlapíkům jejich auta. Ale ne za peníze. Chtěl jsem, aby mě za to nechali si zajezdit,“ objasnil svou motivaci Graham.

Byl to Margulies, kdo se v dubnu roku 1955 nad Hillem slietoval jako první a nechal ho startovat v Castle Combe na svém Jaguaru C-Type. Sice bez většího úspěchu, Margulies mu přesto dal další šanci: V červnu se zúčastnili desetihodinového nočního závodu v Messině na Sicílii, přičemž se v kokpitu střídali. Tímto způsobem se tedy greenhorn Hill „propašoval“ do velkého mezinárodního závodu, jehož se účastnily i hvězdy jako Hawthorn nebo Castelloti. Jízda Britů ale skončila předčasně – Marguliesovým nárazem do zdi...

Činil se ale i mimo dílny nebo člun: O týden později se ženil s Bette, s níž se svého času seznámil v Rowing Clubu. „Nebyly to lehké časy. Všechny peníze investoval Graham do závodů, výdaje kolem naší svatby jsem tedy musela financovat já,“ smála se Bette po letech. Svatební cesta je vedla do jihoanglického letoviska Bognor – a nebylo to náhodou. Místo se totiž nacházelo nedaleko závodní trati v Goodwoodu, kde



Chapmann Hilla nahlásil jako rezervního pilota pro devítihodinový závod sportovních vozů. A Graham si tam skutečně zazavodil, když se továrnímu jezdcí Lotusu Keithu Hallovi udělalo nevolno. Během své svatební cesty stihl Graham i start v regatě na ostrově Wight, kterou jeho tým Southsea Rowing Club dokázal vyhrát. Nejpozději teď musela Bette tušit, jak neklidný život na ni po Grahamově boku čeká. Mladý manžel ovšem ukázal dobrou vůli tím, že zanechal cestování coby mechanik jiných závodníků. Přijal vyšší a lépe placené stále místo v Chapmanově rychle rostoucí továrně. Svého cíle stát se profesionálním závodníkem se ale ještě dávno nevzdával:

„Chtěl jsem tehdy jednoduše závodit. Ne, neměl jsem žádné vzory nebo hrdiny – na to jsem byl již dost starý.“

A tomuto cíli se brzy přiblížil o další významný krok – i když čas nezadržitelně letěl a jezdec s výrazným knírkem nikdy neměl šanci být označován jako „mladý talent“.

V polovině padesátých let Colin Chapman ještě sám aktivně závodil a výsledkem jeho snažení bylo mnoho rozbitých aut. Graham tedy měl co dělat. Přes den pracoval oficiálně v dílnách Lotusu a po večerech spravoval vozy zákazníků. Jeho velkým snem pořád ještě bylo, že mu Chapman za tyto služby dá kromě platu i šanci v kokpitu.

1956–1957: První „vlastní“ závodčák

Začátek sezony 1956 v tomto ohledu znamenal pozitivní zlom. Hill a Chapman se totiž dle Grahama domluvili na následujícím scénáři: „Colin mi dal k dispozici díly sportovního Lotusu Eleven, ze kterých jsem mohl sestavit hotový vůz. Směl jsem o něj pečovat a nasazovat jej nezávisle na továrně. Zůstal ovšem Chapmanovým majetkem, startovné a eventuální ceny za umístění patřily také jemu. Na této dohodě jsem tedy nemohl vydělat ani penny – ale konečně jsem mohl začít závodit!“

Také svůj další soukromý vůz koupil Hill od Chapmanů. Hazel mu prodala za 25 liber jejich staříčkový Austin Chummy z roku 1929. Byl v hrozném stavu a vyznačoval se především tím, že de facto neměl brzdy. „Zastavoval jsem tím způsobem, že jsem šoural pneumatikou o obrubník, až se ta kára zastavila. Měl jsem ji tři roky a díky mé dlouhé „brzděné dráze“ jsem se naučil jezdit opravdu předvídavě,“ smál se Hill ještě po letech.

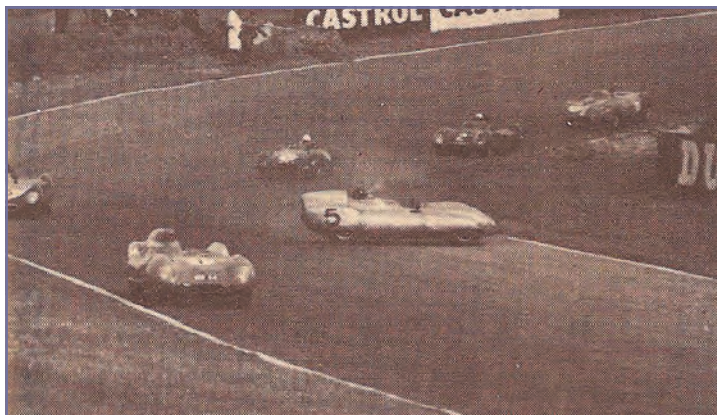
Inu zdá se, že Hill dobře potvrzoval přísloví o tom, že „kovářova kobyla a ševcovy děti většinou chodí bosy“. Jeho brčálově žlutý závodčák Lotus Mark 11 (říkalo se mu „Yellow Peril“) s motorem Ford 100E o výkonu 40 koní byl ovšem v mnohem lepším stavu – i když musel sloužit také jako dopravní prostředek k závodům: „Vlek jsem si nemohl dovolit, Chummy by jej sotva utáhl. Nad kokpit jsem tedy vytvořil jakousi provizorní stříšku, která nás s Bette na cestách k anglickým okruhům chránila před deštěm.“

Hill se přihlásil do šampionátu Autosport Series a jeho první vystoupení ve „vlastním“ voze v Brands Hatchi skončilo trapasem. Byl často mimo trať a jeho nápadně lakovaný vůz padl do oka řediteli závodu, který jej po další sérii „hodin“ diskvalifikoval černou vlajkou. Odůvodnění ředitele dopadlo ještě lichotivě: „Pane Hille, vůz, který je tak těžko zvladatelný, musí přeci mít nějakou technickou závadu.“

Graham věděl, že vůz je v zásadě v pořádku, a byl hluboce zklamán svým vlastním výkonem. Chyba totiž vězela v jeho pojetí. Když poprvé opustil trať – což se může stát – ztratil jaksí rozvahu a snažil se ztracený čas dohnat ještě ztřeštěnějším stylem. Ten samozřejmě vedl k další exkurzi mimo asfalt – a tak dále. Dokázal ale z tohoto neúspěchu vyvodit správné důsledky a v příštích podnicích trpělivě hledal svůj optimální rytmus. To se mu během dalších závodů očividně dařilo na výbornou, jelikož byl před posledním eventem sezony v Oulton Parku lídrem šampionátu! O titul, který měl na dosah ruky, ale vlastní chybou přišel, když se mu zadřel motor. Nebylo tehdy na koho se vymlouvat – mašinu si samozřejmě ladil sám.

Graham si tehdy v Autosport Championshipu alespoň udělal jméno jako nadějný jezdec, Chapman však svého schopného a spolehlivého technika raději viděl v továrně a moc se mu nelíbilo, že během víkendů mrhá energií na závodních tratích. Firma Lotus tehdy měla kolem třiceti zaměstnanců a rychle rostla. Graham byl jedním ze spolupracovníků, na jejichž pili tento úspěch stál. Od roku 1957 se vypracoval v předáka oddělení a mezi jeho spolupracovníky patřili i „začátečníci“ jako Keith Duckworth (později zakladatel Cosworthu) anebo Jim Endruwait (později sportovní ředitel Lotusu). Závodění a plné nasazení na pracovišti dle Chapmana nešly dohromady, takže dohodu s Hillem ohledně „půjčeného Elevenu“ pro rok 1957 již neobnovil.

Grahamovu touhu po kokpitu tím ale nemohl zlomit. Hill měl výborné spojení na několik movitých amatérů, kteří ho za jisté „protislužby“ i roku 1957 nechali závodit v jejich sportovních vozech. Pochopitelně se většinou jednalo o Chapmanovy spokojené zákazníky. Během roku si ale Graham vyzkoušel i modely jiných výrobců, jako např. Aston Martin anebo Tojeiro-Jaguar. Mimo to se konečně dočkal debutu v silném monopostu; ten ale nedopadl nejlépe, jak sám Hill



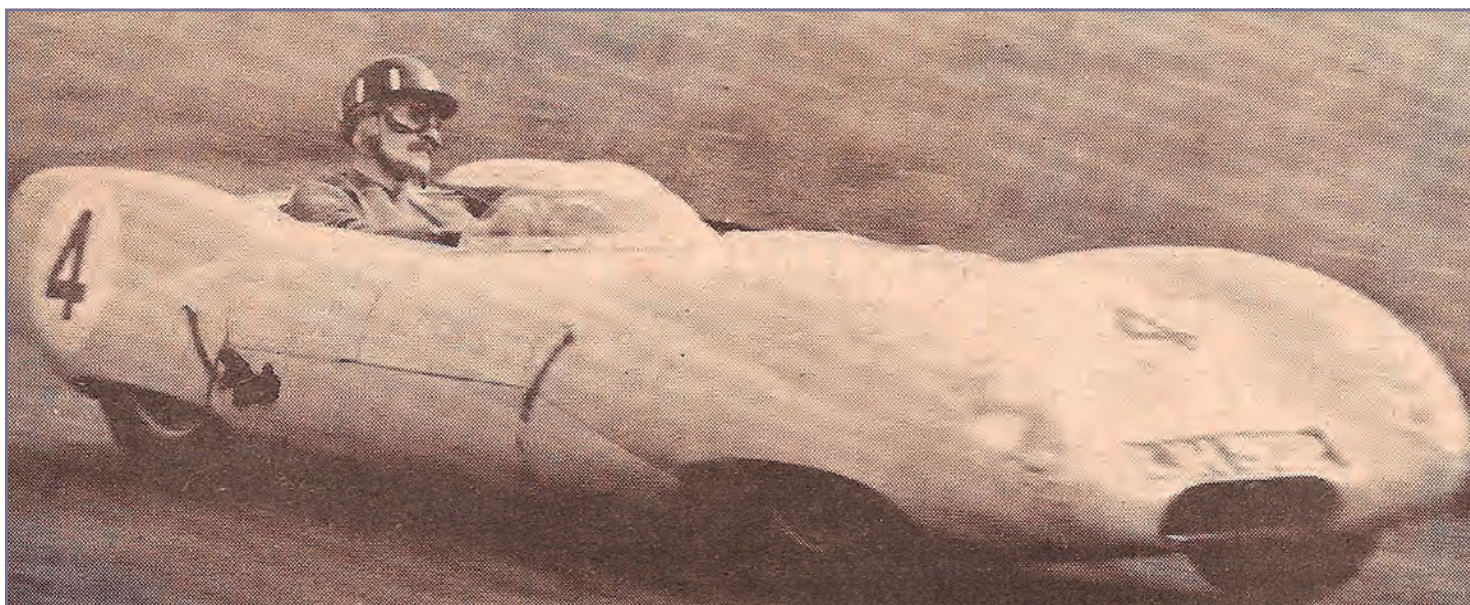
Chybami se člověk učí: Graham se roku 1957 ve svém Lotusu právě točí v Brands Hatchi.

připustil: „Tommy Atkins mi pro závod Formule 2 v Goodwoodu svěřil jeho 1,5litrový Connaught. Byl to model s motorem vpředu. Obklopen všemi těmi moderními maličkými Lotusy a Coopery jsem si v něm připadal jako obr. Ovšem jen opticky... Pokazil jsem start a celých deset kol závodu jsem strávil coby zametač pole, aniž bych při tom jen nakrátko spatřil alespoň výfuk předposledního. Jaký to trapas před 55 000 diváky!“

Nejeden expert ovšem začínal tušit, že Graham není v kokpitu k zahoezení, což vedlo k jeho prvnímu neoficiálnímu

seznámení s Le Mans. K francouzským pořadatelům neměl Colin nejlepší vztah, proto management jednoho z továrních Lotusů pod soukromou přihláškou převzal jeho přítel, známý pařížský novinář Jabby Crombac: „Graham tam s námi byl jen jako technik, přihlásil jsem ho ale jako rezervu pro vůz, který měli v závodě řídit domácí jezdci Andre Hechard a Robert Masson. Zaježdil si alespoň při tréninku – ale stejně byl mnohem rychlejší než oba Francouzi.“

Celkově viděno byl ročník 1957 pro Hilla úspěšný s jednou zvláštní perličkou, která byla dalším z rozhodujících milníků na jeho cestě ke slávě: „S Lotusem Eleven Doca Mantona jsem vyhrál třídu do 1 100 ccm při prestižní British Empire Trophy. Měli jsme domluveno, že mi bude patřit polovina peněz, které to auto ten víkend ‚vydělá‘. A vydělalo slušně. Již samo startovné obnášelo 30 liber. Dalších 45 liber vynesly bonusy a sponzoring od firem Esso, Dunlop, Ferodo a Champion. No a k tomu prémie 150 liber za mé vítězství! Domů jsem si tenkrát vezl kolem 125 liber, což byla na naše poměry opravdu veliká, veliká hromada peněz. Pomyslete, že jsem tehdy u Lotusu měsíčně vydělával zhruba 40 liber a Bette jako sekretářka 25 liber.“ Hillův nápad a sen stát se profesionálním závodníkem najednou dostal i finanční smysl.



Začátky na žlutém Lotusu XI v Oulton Parku.

1958: Konečně profesionálním závodníkem

Jako prvního oslovil Graham pochopitelně Chapmana, jehož vozy znal nejlépe. Colin ale vůbec nebyl nadšen návrhem udělat z Hilla svého továrního jezdce. Podnik Lotus rostl tak rychle, že sám Chapman musel ve prospěch jeho vedení

závodění zanechat. A ztratit tak cenného spolupracovníka jako Grahama mu připadalo vyloučené. Z jeho hlediska nepřipadalo v úvahu, aby Hill nadobro vyměnil nářadí za volant, proto Grahamův návrh odmítl.



Hill již ale měl i několik jiných možností. Jednou z nich byla nabídka Johna Willmenta (Willment byl později majitelem klasického týmu JW, který pod vedením Johna Wyera ovládl s vozy Ford a Porsche scénu vytrvalostních závodů a Le Mans). Ten plánoval stavbu vlastního monopostu Formule 2 a Hill měl v tomto projektu dostat rozhodující úlohu technika a jezdce. Když Chapman poznal, jak vážně to Graham se závoděním myslí, snažil se ho jistými sliby udržet – Hill, konzervativní a čestný Brit každým coulem, ale již dal slovo Willmentovi a firmu Lotus opustil. Plány ohledně jeho vozu F2 se nakonec neměly uskutečnit, také Willment ale byl gentleman, který dobře věděl, co Hill tomuto projektu obětoval, a jako projev díky mu zařídil místo továrního jezdce Formule 2 u Johna Coopera. Hill tam sice byl jen „trojkou“ za Jackem Brabhamem a Royem Salvadorim, jeho plán stát se profíkem se ale konečně stal realitou. Když mu Cooper předložil smlouvu, která garantovala gáži 100 liber za závod, připadal si „Chapmanův bývalý mechanik“ jako v ráji.

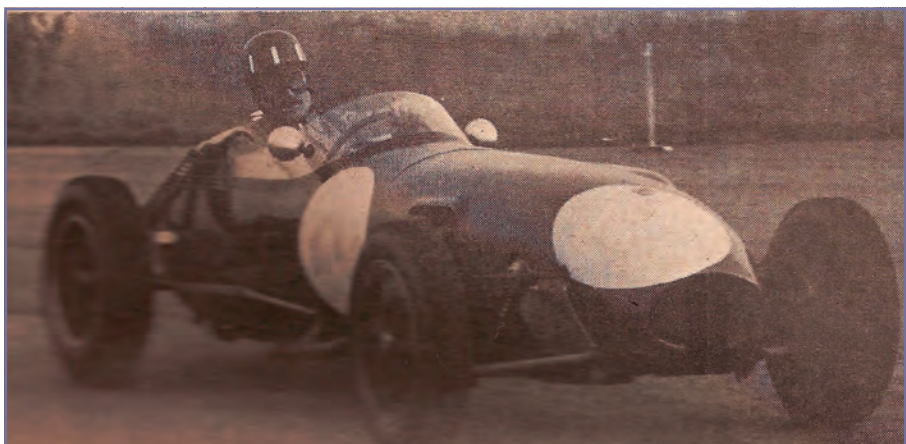
Chapman ale Hilla již léta znal a znal i jeho schopnosti. Vůbec se mu nelíbilo, že teď startoval za jednoho z jeho největších konkurentů na trhu závodních vozů. Po jediném Hillově závodu pro Coopera tedy Colin neváhal a obrátil se na ředitele svého mecenáše Esso, který zařídil jejich schůzku. Také Hillovo srdce očividně stále ještě tlouklo pro Lotus, protože po této schůzce zase bylo všechno jinak: Dohodli, že se Graham s okamžitou platností vrací k Chapmanovi, tentokrát ovšem ne jako technik, ale jako tovární jezdec pro ročníky 1958 a 1959! Nejednalo se při tom jen o jakési „duševní vítězství“ nad Chapmanem, ale i o finanční vzestup: „Esso mi za tento deal zaplatil 1 000 liber. To pro mne byla opravdu neskutečná suma a hned jsem si šel koupit můj první nový silniční vůz,“ jásal novopecený majitel Austinu A35.

A Lotus ani Esso Hill nezklamal. Hned při svém prvním závodě coby tovární pilot Lotusu potvrdil, že je v kokpitu přinejmenším stejně tak schopný jako v dílně. Se starším vozem s motorem vpředu se v Goodwoodu po celý závod přetahoval o vedení s „bývalým týmovým kolegou od Cooperů“ – Brabhamem. „Black Jack“ si nakonec dokázal zajistit vítězství jen ztřeštěným manévrem v poslední zatáčce. Hill teď ovšem mohl beze všeho hledět z očí do očí světové elitě – Brabham se přeci o rok později stal mistrem světa Formule 1.

Od sezony 1958 přihlásil Chapman svůj Team Lotus rovněž do Mistrovství světa Formule 1, třebaže nehodlal do této třídy investovat příliš energie (což mělo mít neblahý vliv na výsledky): „Staral jsem se hlavně o náš sériový Elite, o Formuli 2 a sportovní vozy. Byl jsem přesvědčen, že na Formuli 1 ještě nejsme připraveni. Výrobce motorů Climax na mne ale tlačil a i moji jezdci do toho chtěli bezpodmínečně jít. Climax předělal jeho 1,5litr EPF na dvoulitr o síle 176 koní, a zkusili jsme to tedy!“

Hill teď byl Colinovým továrním jezdce, a bylo tudíž jen otázkou času, než poprvé okusí svou první Grand Prix. Finančně náročnou cestu k prvnímu podniku šampionátu v Argentíně si Chapman (stejně tak jako mnozí ostatní) v polovině ledna 1958 ještě ušetřil, debutem značky Lotus na světovém parketu se tedy měla stát až květnová Velká cena Monaka. Shodou okolností se jednalo o závod, který měl Graham v následujících letech pětkrát vyhrát a stát se až do dob Ayrtona Senny nekorunovaným „králem ulic“ tohoto trpasličího státu.

Do Monaka cestoval Hill společně s Bette v jejich soukromém Austinu a Chapman mu pro jeho debut připravil monopost Lotus 12 s dvoulitrem Climax umístěným pořád ještě vpředu. Na vlnu technologické revoluce motorů umístěných za jezdce tedy inovátor Chapman ještě nestačil naskočit, možná, že se mu do Formule 1 právě proto ještě dvakrát nechtělo. Mk12 sice skrýval ne jeden dobrý nápad geniálního konstruktéra, proti mnohem silnějším Ferrari, BRM, Vanwallům nebo pokrokovým Cooperům s motory vzadu ale pořád ještě nebyl konkurenceschopný.



Graham testuje Lotus 12 Formule 2 ve Snettertonu.

O šestnáct míst na startu se v kvalifikaci ucházelo 30 jezdců, mezi nimi i předválečný hrdina, domácí Louis Chiron, první žena Formule 1 Marie-Teresa de Filippis (oba na Maserati 250F) a také pozdější neomezený „vládce cirkusu F1“ Bernie Ecclestone (Connaught). Zatímco tito tři jmenovaní neuspěli, podařilo se zelenáči Hillovi objet okruh knížectvím za 1 min 45,00 s, což znamenalo místo v poslední startovní řadě vedle Jo Bonnier (viz Tváře podél dráhy, str. 113), který si zapsal přesně stejný výkon. Chapmanova tehdejší jednička Cliff Allison byl jen o 4 desetiny rychlejší a celkově třináctý. Nový účastník mistrovství světa Lotus ale měl oba hlášené vozy na startu, což již bylo samo o sobě úspěchem.

„Tehdy se ještě jelo na 100 kol, což byla ve voze s motorem vpředu opravdová zabíračka. Horko z chladiče a motoru sálalo přímo do kokpitu, kolem něhož vedl i rozžhavený výfuk. Šikovně jsem ale šetřil své síly a také sílu mého relativně

maličkého motoru. Jezdil jsem sice jako poslední, odpadlíků bylo ale tolik, že jsem se od 75. kola ocitl na čtvrtém místě! Tak jako svého času ve Formuli 3 jsem se nechal unést a začal chvíli přemítat o tom, jak jednoduché to vlastně je, uspět i ve Formuli 1, když vtom mi uletělo zadní kolo! Stalo se tak v zatáčce Portier nedaleko vjezdu do tunelu...“ vzpomínal Hill na svůj první monacký závod. Poprvé tam poznal, jakou roli hraje v životě závodníka adrenalin. I když měl jisté zkušenosti z vytrvalostních závodů, byla honička rozpáleným a klikatým Monakem zcela jinou záležitostí. Jeho fyzický stav se promítl, teprve když chtěl opustit kokpit: Zcela dehydrován padl do bezvědomí – tak ho jízda vyčerpala!

S Formulí 1 ale ještě dlouho nebyl hotov. Naopak. Jezdec s typicky pevně semknutými rty a tenkým knírkem rázu Erola Flynna se v průběhu dalších let stane jednou z nesmrtelných ikon tohoto sportu.

Mezi odpadlíky v Monaku patřili i lídři Behra, Hawthorn a Moss. Závod vyhrál po bezmála třech hodinách jízdy Francouz Maurice Trintignant na maličkém Cooperu-Climax T45 soukromé stáje Roba Walkera (viz Tváře podél dráhy str. 114), za kterou měl o více než dekádu později startovat také Graham. Na trati se po 100 úmorných kolech nacházelo již jen 5 vozů. Kolega Allison byl sice hodnocen jako šestý, roku 1958 ale bodovalo jen prvních pět...

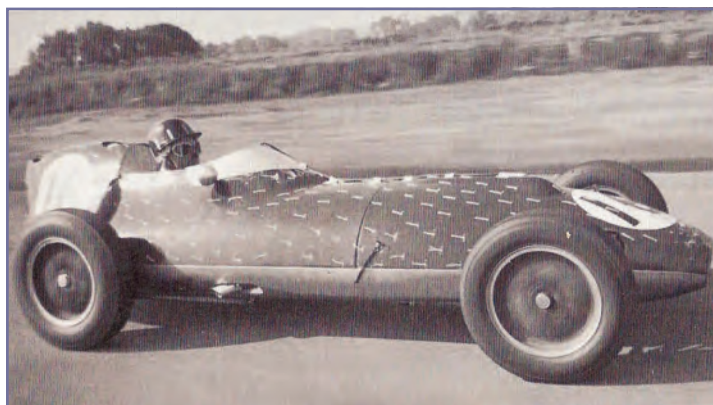
Večer byl Graham již natolik fit, aby zašel do casina – a vyhrál tam 120 liber. Úspěch, jemuž od té doby říkal „mé první vítězství v Grand Prix Monaka“. Jako každý správný Brit byl i Hill náruživým hráčem a milovníkem sázek. Na koně pravidelně sázel již od svých čtrnácti let a této vášni zůstal věrný celý život – aniž by kdy hazardoval.

Vstup londýnského nováčka na nablýskaný parket Grand Prix byl pozoruhodný také z dalšího, třebaže mnohem méně důležitého hlediska: Poznávacími barvami Grahamova veslařského klubu byla řada bílých lopatek pádel na tmavomodrém podkladu a členové klubu svou příslušnost rádi demonstrovali použitím čapek v těchto barvách. Hilla napadlo přenést tyto symboly na svou závodnickou přilbu. Špičková esa automobilového sportu nekladla na osobitý design ochran svých hlav až do konce šedesátých let žádný důraz. Své většinou odřené a ošuntělé působící přilby zpravidla ponechali v provedení výrobce, aniž by něco měnili. Graham se ale rozhodl, že použije onu tmavě modrou s bílými pruhy klubu – a stal se tak jedním z prvních jezdců Formule 1, kteří vlastnili přilbu „svého“ nezaměnitelného provedení. V dnešních dobách merchandisingu má takové povedené řešení hodnotu zlata, a když do kokpitu v osmdesátých letech usedl Grahamův syn Damon, použil stejné klasické lakování. A o dalších dvacet let neodolal užiti těchto barev ani Hillův vnuk Joshua...

Dalším Grahamovým závodem v květnu 1958 byl podnik sportovních vozů v Silverstonu na typu Mk15. Dopadl

podobně jako jeho večerní výlet do casina v Monte Carlu, tedy vítězstvím! Jednalo se zároveň o jeho první triumf coby tovární pilot Lotusu.

Podnikatel Chapman měl hodně starostí a ještě více rozjetých projektů. Výroba sériových Lotusů stále nabírala na obrátkách, paleta jeho modelů ale byla na tak maličkový podnik asi příliš široká. Musel expandovat a připravoval přesun firmy do nové továrny v Cheshuntu. Na inovace ohledně závodních strojů mu nezbývalo příliš času a jeho hlavní technik Mike Costin se soustředil především na to, aby hledal trhliny a defekty v šasi a závěsech Colinových vozů Grand Prix. Když ale Chapman něco začal, tak ne jen nakrátko: S angažmá Lotusu ve Formuli 1 to myslel dlouhodobě vážně (tým skutečně setrval v mistrovství světa až do konce sezony 1994), a obeslal proto i další evropské podniky.

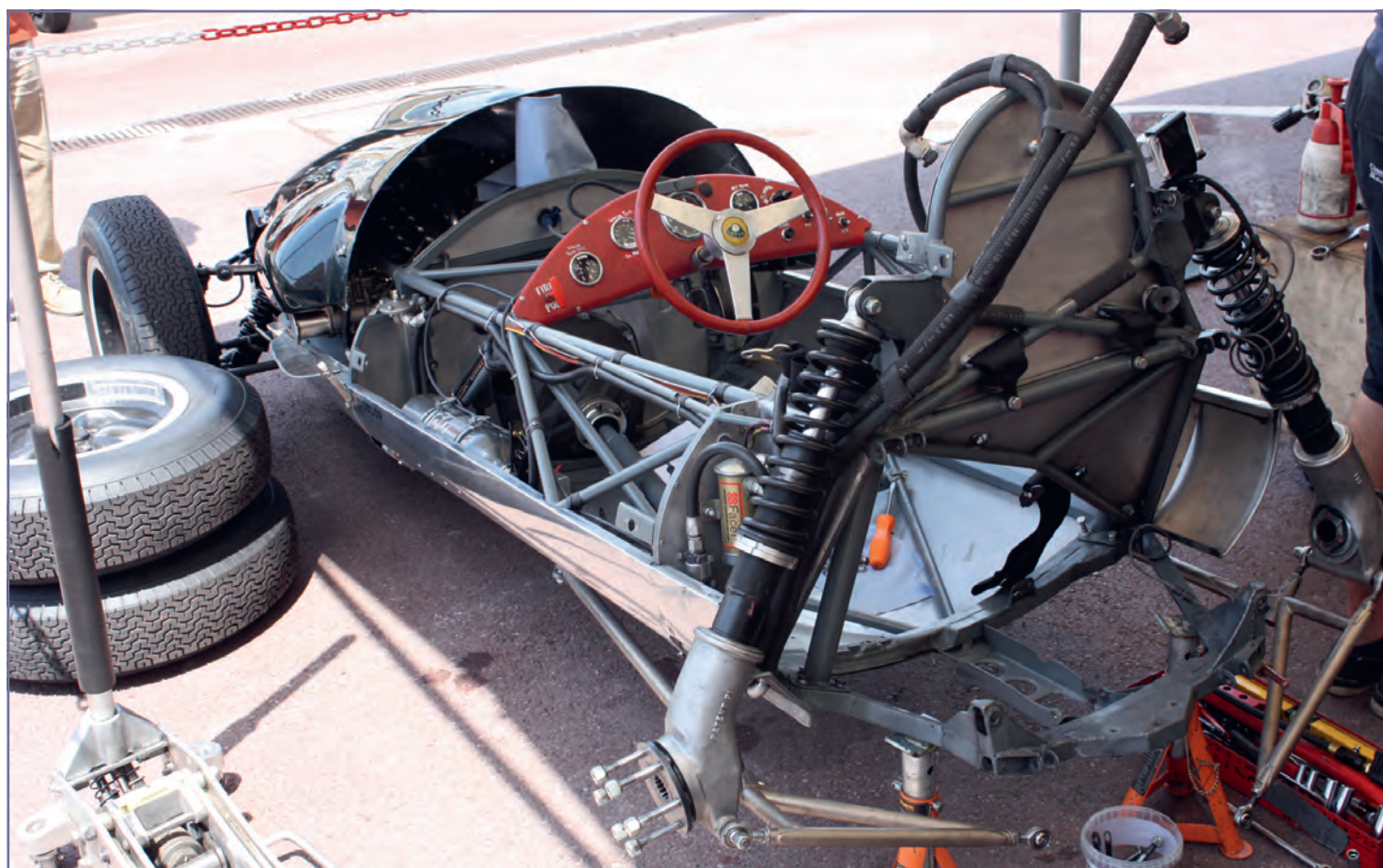


Graham testuje aerodynamiku Chapmanova Lotusu 16.

Stát se členem „cirkusu F1“ znamenalo pro Grahama také seznámení s novými okruhy. Květnová GP Holandska na moderním autodromu v Zandvoortu v tomto ohledu nepřinesla mnoho nových poznatků (ani ohledně výsledku: Znovu nedojel), zato jeho první vyjížďka na ultrarychlé trati ve Spa-Francorchamps byla opravdovým klíčovým zážitkem: „Byl to první okruh, na kterém jsme za použití nejdelšího převodu dosáhli absolutně nejvyšší rychlosti našeho vozu. Na rovince jsem byl na plynu a vůz nepřestával zrychlovat. Nebyl jsem na takový speed zvyklý, a tak jsem se lekl, že jsem ubral a vrátil se pomalu do boxů. Musel jsem tam v hloubi duše sám pro sebe rozhodnout, zda jsem pro třídu Grand Prix opravdu dost dobrý a odvážný. Šel jsem na to znovu, přemohl jsem své rozpaky a dokázal si na špičkové rychlosti zvyknout,“ popsal Graham v polovině června své první střetnutí s belgickým gigantem. Šachovnicového praporku se opět nedočkal, protože ho ve 13. kole zradil motor. Pro Lotus ovšem byla Velká cena Belgie pamětihodným závodem: Cliff Allison sice dojel se ztrátou téměř celého kola na vítěze Tonyho Brookse (Vanwall), skončil ale čtvrtý a postaral se tak o první tři body této značky. Pro rok 1958 měly zůstat také posledními.



Od Velké ceny Francie 1958 měl Hill k dispozici takovýto Lotus-Climax 16.



Jednoduchý trubkový rám Lotusu 16.

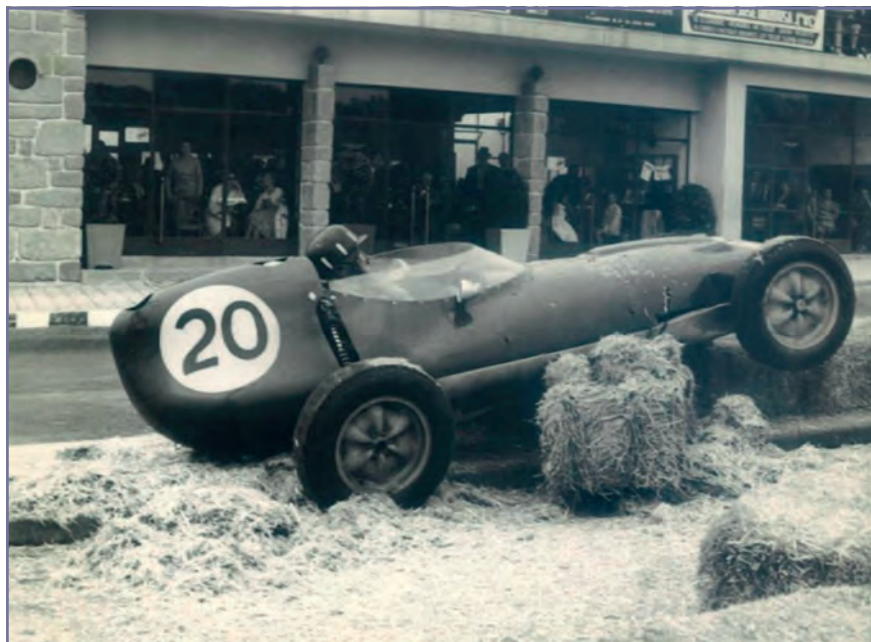
Začátkem července v Remeši, kde Graham poprvé startoval na novém Lotusu 16, nedojel do cíle ani jeden z Chapmanových vozů, pro Grahama tento podnik přesto hodně znamenal: „Ve Francii jsem se stal přímým svědkem posledního závodu Juana-Manuela Fangia. Lidé se mne později často ptali, jaké to bylo, když jsem proti němu závodil. Vždy na to odpovídám, že jsem s ním vlastně nikdy nezávodil – jen jsem byl ve stejném závodě jako on. Jsem ale velmi hrdý na to, že jsem ho ještě ‚zastihl‘. (Kromě jeho domácí Grand Prix začátkem roku 1958 se velký Fangio na soukromém Maserati 250F přihlásil již jen v Remeši, kde dojel jako čtvrtý, 2,5 minuty za vítězným Hawthornem. Poté svou kariéru ukončil – pozn. autora) Později jsme se ještě mnohokrát setkali, vždy mne ale štválo, že neumím dost dobře španělsky, abych se s tímto výjimečným mistrem mohl pobavit bez tlumočníka.“

Ve Francii mohl Graham hned zůstat, jen se přesunul dobrých 300 km na západ – do Le Mans, kde měl startovat společně s Cliffem Allisonem na továrním Lotusu Fifteen. Při tréninku zazářil s tímto dvoulitrem průměrem 190,64 km/h a pátým časem, ve velké čtyřadvacetihodinovce se ale blýsknout nemohl: Coventry Climax v zádi jejich Mk15 se Allisonovi zadřel již po třech kolech...

Doma v Silverstonu chtěl Chapman prezentovat svou mladou firmu v tom nejlepším světle a do Velké ceny Formule 1 nasadil hned tři tovární vozy: Hill a nováček Alan Stacey startovali v Mk16, Allison zkoušel štěstí v ověřeném Mk12 – u všech ovšem znovu selhaly čtyřválce Climax. Bez výsledku zůstaly Lotusy také v následujících závodech na Nürburgringu a v Oportu. O Hillově rostoucím vlivu uvnitř týmu (a stejně tak i o Chapmanově stále ještě jen omezeném zájmu o F1) ovšem svědčí historka, která se v Portugalsku odehrála před závodem: „Tři závody před koncem začínalo mistrovství vrcholit a souboj stájí Ferrari s Vanwallem s jejich adepty na titul Hawthornem a Mossem se koncem srpna postaral o relativně napjatou atmosféru v paddocku. My od týmu Lotus jsme byli přinejlepším underdogem. Prostě jsme se snažili vymáčknout z našich vozů maximum, aniž bychom měli naději konkurovat špičce. Při tréninku však Cliff při tomto snažení napasoval svůj vůz mezi stožár osvětlení a zídka u chodníku tak nešťastně, že se nedal opravit. Mimo Dei, majitel týmu Scuderia Centro Sud, mu nabídl svůj náhradní Maserati 250F. Allison přijal. Někdo ho ale musel dočasně propustit ze smlouvy s Lotusem. Toto ‚oficiální prohlášení‘ jsem tedy narychlo sesmolil já. Colin měl tehdy doma tolik práce se zavedením sériové výroby silničního Lotusu Elite, že mnohé závody vynechal, takže já byl v Portugalsku jediným zbývajícím zástupcem Lotusu.“

Hill tedy seděl v jediném „zdravém“ Lotusu, který do závodu ulicemi Porta vyrazil. Jeho boj ovšem skončil po 25 kolech téměř na stejném místě jako Allison při tréninku: Na balících

slámy naproti boxům. „V poslední zatáčce jsem dostal lehký smyk a snažil jsem se ho korigovat. V kokpitu Mk 16 ale bylo tak málo místa, že jsem zůstal paží viset o stehno a bezmocně jsem letěl na tu bariéru...“



Trapný konec Velké ceny v Oportu na balících slámy...

Nejlepším závodem Hillovy první sezony ve Formuli 1 se stala Monza, kde alespoň dojel, i když opět mimo body, jako šestý: „Byl to bláznivý závod plný trablů. Třikrát jsem musel do boxů, aby mi doplnili vodu v chladiči. Jednou jsem se musel ve voze vypořádat s malým ohýnkem a od 70. kola jsem jel prakticky bez brzd. No a cílovou čáru jsem nakonec přešel jen díky setrvačnosti – v Parabolice mi totiž došel benzín.“

Chapman poté v říjnu poslal své dva vozy i k finálové Grand Prix roku do Maroka. Zatímco se tam definitivně rozhodlo o titulu Mika Hawthorna, jezdci Lotusu sbírali spíše zkušenosti než body. I když se nejednalo jen o zkušenosti ze sektoru závodů: „Casablanca byla opravdu exotická a pořadatel se tam ze všech sil staral, aby nám pobyt zpestřil. Nejvíce se mi z této výjimečné Grand Prix ale vryly do paměti automaticky reagující dveře našeho hotelu. Nikdy před tím jsem totiž nic takového neviděl!“

Po sezoně 1958 se tedy bývalý veslař Hill konečně mohl řadit mezi smetánku pilotů Formule 1 – ovšem jen do určité míry. „Mezi piloty tehdy vládlo jasné ‚třídní rozdělení‘. S Cliffem jsme byli považováni za nováčky a tehdejší hvězdy nás jen zřídka vzaly mezi sebe. Asi to bylo tím, že špičkoví jezdci byli vesměs bohatí chlapíci, kteří svůj hojný volný čas trávili mezi sebou a po svém. Myslím, že díky rostoucí profesionalitě se tohle začalo od šedesátých let měnit,“ popsal později Graham své problémy se začleněním mezi světovou elitu.



To již ovšem celý rok sám podnikal. Koncem roku 1957 totiž se společníky Lenem Adamsem, Johnem Sprinzelem a Georgem Hulbertem založili v Golders Greenu na západě Londýna firmu Speedwell Conversions, která se měla zabývat laděním sériových Austinů a Morrisů. Každý přispěl kapitálem

25 liber a Graham byl zároveň technikem a mechanikem podniku. S jedním takovým laděným Austinem A35 občas závodil a jeho úspěchy byly dobrou reklamou pro firmu, jež se později specializovala na tuning vozů mini.

1959: Číslem 1 u Lotusu

Do své druhé sezony ve Formuli 1 již Hill nastoupil jako jednička Chapmanova týmu. Sedmadvacetiletý Cliff Allison se na slabém Lotusu minulý rok několikrát natolik blýskl, že jej Enzo Ferrari na doporučení Mika Hawthorna povolal do své Scuderie.

Sezona závodů započítaných do mistrovství světa začínala až 10. května v Monaku a jako dvojku Chapman angažoval jednoho ze svých „zákazníků“, Peta Lovelyho, který na sebe zatím upozornil jen několika menšími úspěchy ve sportovních vozech. Kvalifikace dopadla tak, jak dopadnout musela: Graham se vecpal jen tak tak jako čtrnáctý do šestnáctičlenného startovního pole, zatímco Lovely kvalifikaci nezvládl vůbec. Třiatřicetiletý Američan správně poznal, že není tím správným „materiálem pro F1“, stáj Lotus opustil a soustředil se od té doby raději na prodej vozů VW v Seattlu. Vydělal tím tak dobře, že si mohl roku 1969 koupit Grahamův mistrovský Lotus 49B a až do roku 1971 se s ním pokoušel o start ve vybraných Velkých cenách (nejlépe dojel jako sedmý v Kanadě roku 1969).

Také Graham byl roku 1959 ještě na míle vzdálen od titulu „krále Monaka“, jak sám vzpomínal: „Bylo to ve 22. kole, když jsem na rovince z kopce k Mirabeau za sebou zaznamenal kouř. V následující zatáčce mi svítilo, že jsem to já, kdo hoří, a snažil jsem se co nejrychleji z auta vypadnout. Jenže to nebylo vůbec lehké, protože jsem nemohl zařadit a auto mi z kopce pořád „ujíždělo“. Když jsem byl konečně venku, začal jsem se věnovat záchraně vozu. Hasičí přístroj, který jsem vylovil z kokpitu, ale byl pouhým plivátkem, jež proti rostoucím plamenům nic nemohlo. Byl jsem proto rád, když se konečně přihnali maršálci s velkým hasičákem. Zhrozil jsem se však, když místo hašení začali pročitat jeho návod k použití...“ Přístroj Francouzům brzy vyrval z rukou a svůj drahocenný monopost sám uhasil. Požár způsobilo zlomené vedení oleje přímo pod nádrží benzínu. Dle popisu „zásahu“ pomocníků si lze lehce vymalovat, jaký osud by v Monaku čekal jezdeck uvezněného v hořícím vraku. O osm let později se měla právě tato nepřipravenost monackých maršálků vymstít Lorenzovi Bandinimu...

Od Velké ceny Holandska měl Graham nového kolegu: Skota Innese Irelanda, který se v Zandvoortu uvedl výborným

způsobem, tak jako ostatně celý tým Lotus. Do Nizozemí se dostavilo jen patnáct účastníků a Hill se kvalifikoval jako dobrý pátý, čtyři pozice před Irelandem. Hned po startu byl Graham zapleten do pěkného souboje s Behrovým Ferrari a Mossovým Cooperem, přičemž dokázal svou taktickou vyzrállost: „Behra mne blokoval všemi způsoby. Asi byl odhodlán, že takového začátečníka před sebe prostě nepustí. Zezadu se na mě tlačil Moss. Nechal jsem tedy Stirlinga předjet doufaje, že se před Francouze provlíknu v tom okamžiku společně s ním. Ani si nedokážete představit, jakou slasti pro mne bylo promávnout šampiona, jakým byl Moss! Behra ho skutečně brzy pustil před sebe – a můj plán vyšel, protože jsem se skutečně před něj vecpal také.“ Později ale Hilla začaly zlobit brzdy. Dojel jen sedmý, zatímco debutant Ireland zazářil čtvrtým místem.

Na Hilla poté čekalo první nasazení v Le Mans, kde startoval na 2,5litrovém továrně připraveném Lotusu 15 společně s australským majitelem vozu Derekem Jollym. „To auto hrozně vibrovalo. Derek ho pak na čas napasoval do valu z písku a mně se později zlomil přední závěs. Nebyla to legrace s takovým vozem pokračovat, Colin ale trval na tom, abychom jeli dál. Naštěstí jsme pak kvůli problémům s řazením přetočili motor – a byl pokoj“, vzpomínal Hill. Nejpozději teď mu totiž začalo docházet, že Chapman je technikem, který ne vždy dokáže správně odhadnout, jak nebezpečné mohou být jeho nápady pro muže v kokpitu...

Také další důležitý závod sezony 1959 se konal ve Francii: Velká cena na rychlém trojúhelníku u Remeše. Hill na něj neměl nejlepší vzpomínky: „Remeš, to byl strašný závod. Snad nikdy před tím ani potom jsem nemusel závodit v takovém vedru. Mnoho jezdců během závodu kolabovalo, můj Lotus to se mnou ale zase jednou myslel dobře a „kleknul“, ještě než jsem stačil kleknout já.“ Graham se mohl schovat s lahví minerálky do stínu díky proraženému chladiči již po sedmi kolech. Nebyla to náhoda: Pořadatel totiž krátce před závodem nově asfaltoval trať a ta se ve vedru začala roztékat. Takto uvolněné kamínky povrchu se postaraly o palbu jako z kulometu za každým z jezdoucích vozů.

Závod skončil po dvou hodinách dvojitém vítězstvím pro Ferrari v pořadí Tony Brooks-Phil Hill (Američan nebyl

s Grahamem příbuzný), mnoho jezdců však poté nastoupilo do rámcového závodu Formule 2 v nepříjemném fyzickém stavu. „Myslím, že události toho víkendu byly důvodem k tomu, že světový svaz poté zakázal pilotům soutěžícím v mistrovství světa více než jeden start během čtyřadvaceti hodin,“ shrnul Graham.

„Doma“ v Aintree nahradil u Lotusu nemocného Irelanda zase jednou nadějný Stacey a dojel jako osmý o jedno místo před Hillem.

Grosser Preis von Deutschland se roku 1959 projednou nejela na Nürburgringu, ale na primitivní, a přesto latentně nebezpečné „Autobahn“ jménem AVUS v západním Berlíně. „Okruh“ sestával ze dvou proudů dálnice, kterou na západě spojovala mohutná klopená zatáčka a na východě jednodušší vracečka. Grahamovi „Steilwand“ vyrazila dech: „Pamatuji si na okamžik, kdy jsem poprvé projel rychlým zákrutem před poslední zatáčkou a přede mnou se objevilo ono klopené monstrum. Instinktivně jsem dupl na brzdu, protože jsem si myslel, že jsem někde špatně odbočil a mířím do cihlové zdi! Byla to ale opravdu dráha. Napoprvé jsem ji projel tak pomalu, že z ní auto začalo klouzat dolů. Časem jsem si ale zvykl a jezdil ji na plný plyn. Přetížení při tom bylo fantastické. Auto sedělo plně na pérách, ruce ti to tlačilo z volantů do klína a hlavu na hruď. A všechno, co při tom člověk viděl, byly cihly.“

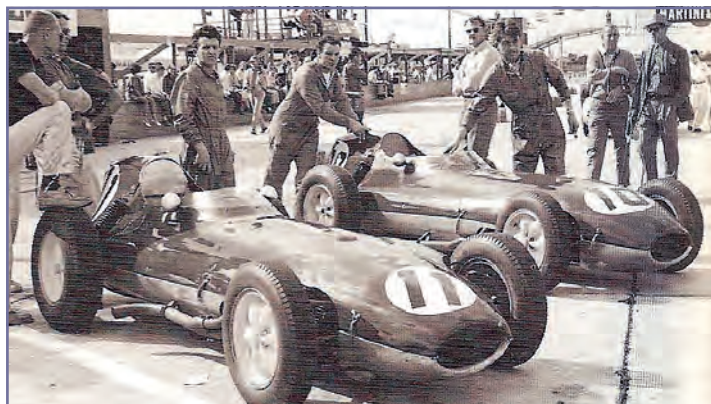
Tony Brooks tehdy vyhrál průměrem 230 km/h a tato Velká cena Německa roku 1959 se nadlouho stala nejrychlejším závodem dějin Formule 1 vůbec. Grahamův Lotus se rozbil již v první ze dvou částí závodu a jezdec na trať později nevzpomínal v dobrém mimo jiné také proto, že se v jednom z rámcových závodů zabil starý konkurent Jean Behra.

Zato městský okruh v lisabonském Monsanto parku Hill přímo miloval. Koncem srpna se tam jelo naposledy a Graham věděl, že do Velké ceny Portugalska startuje s nakráplou nádrží paliva, která se nadobro roztrhla po šesti kolech v jedné ze slepých zatáček okruhu. Graham šel na vlastní kapalině do hodin, takže zastavil uprostřed dráhy a zatarasil okruh. „Netrvalo to dlouho a za plné rychlosti se na mne řítíl Phil Hill. Pamatuji si jeho překvapený výraz plný beznaděje. Blokoval všechna čtyři kola a letěl do mě. Já se jen krčil v kokpitu a čekal na ránu. Naštěstí trefil mé zadní kolo a jeho závěs absorboval hodně energie. Lotus to roztočilo jako káču a hlavu mi to téměř urvalo z krku. Ztratil jsem vědomí. Když jsem přišel k sobě, viděl jsem všechno dvakrát – asi to odnesl můj zrakový nerv... Večer při vyhlásování vítězů jsem se pak Philovi omluvil za můj svérázný styl parkování a od té doby jsme se této příhodě nejdnou zasmáli.“

Kolega Ireland odstoupil již tři kola před Grahamem a ani při další Velké ceně v Monze se fandové nemohli kochat pohledem na zelené Mk16 dlouho: Hill vypadl po jednom kole,

Ireland po čtrnácti. Také v Itálii stál na startu s natrhlou nádrží. K tomu měl jeho vůz tak vykvrdlané řízení, takže byl rád, když se mu ve druhém kole rozbila převodovka a mohl ten nebezpečný vehikl odstavit.

Ani další závod v tomto Chapmanově voze právě neprohloubil Grahamovu důvěru v šéfovy výrobky. „V nemistrovském závodě F1 ve Snettertonu jsem bojoval s Flockhartovým BRM o vedení, když se mi rozbila tatáž součástka převodovky jako v Monze. Tohle by se ve špičkovém týmu stávat nemělo. Pro mne to znamenalo konec spolupráce s Lotusem. Měl jsem těch věčných defektů a zklamání dost,“ rezignoval Hill, který se ve dvou sezonách s Chapmanovým týmem dostal jen čtyřikrát do klasifikace Grand Prix a nezískal jediný bod do mistrovství.



Do USA cestoval tým Lotus závěrem roku 1959 již bez Hilla. Vozy Staceyho a Irelanda v boxech Sebringu.

Posledního závodu sezony v Sebringu se již neúčastnil. Chapman nahradil Hilla v USA Staceyem a Ireland, jeho nová jednička, dokázal dojet pátý. Závod vyhrál mladík jménem Bruce McLaren, jehož týmový kapitán Jack Brabham si čtvrtým místem zajistil první titul mistra světa. Hill věděl již od dob ve Formuli 2, že není jezdecky o nic horší než nový šampion – jen potřeboval konkurenceschopný vůz, aby to dokázal i světu.

Chapman již tehdy prokazatelně uměl navrhovat velmi rychlá auta. Nedokázal ale postavit stroj, který by vydržel až do cíle. Pro Grahama bylo pořád těžší vyrovnat se s nekonečnou šňůrou defektů, které ho s neúprosnou pravidelností vytrhávaly ze slibně rozjetých partií. Vedl si deník, do něhož si puntičkářsky zapisoval všechna technická data daného vozu a dojmy z jednotlivých závodů, kterých se zúčastnil. V tomto deníku se hromadily všechny ty důvody pro odstoupení... Vzdát závod mu působilo až fyzické bolesti a po čase došel k logickému závěru, že už to v tomto týmu déle nevydrží.

Rozchod s Lotusem neproběhl příliš přátelsky. Chapman Grahama zažaloval kvůli odškodnému ohledně Hillova jednostranného nedodržení smlouvy a skutečně došlo k soudnímu řízení, které ovšem rozhodlo v Grahamův prospěch! Že



by tihle dva páni ještě někdy měli spolupracovat, to si tehdy asi dokázal představit jen málokdo. Nejméně ze všech oni dva.

Hill ovšem neskončil na ulici – v kapse už ho hrála nabídka stáje British Racing Motors (BRM) a krátce nato s týmem sira Owena podepsal smlouvu. Na jeho rozhodnutí opustit Lotus nic nezměnily ani lákavé nákresy nového Lotusu 18 s motorem vzadu, které mu Chapman údajně ukázal s úmyslem Grahama přeci jen v týmu udržet.

Hill teď byl profesionálem, jehož nebezpečné povolání dokázalo uživit rodinu. Roku 1959 Bette porodila jejich první dítě, dle nestranných pozorovatelů roztomilou Brigitte. „O rok

později se nám narodil Damon. Právě jsem závodil ve Snettertonu, ale hned druhý den jsem spěchal do nemocnice. Zhrozil jsem se, když mi to žluté mimino se šterbinami místo očí ukázali! Hned jsem protestoval u vrchní sestry. Brigitte přeci byla ze všech nejkrásnější, takže tenhle malý ‚Chinaman‘ s námi nemohl mít co společného. Ujišťovali mě ale, že je to opravdový Hill, a skutečně: Když později otevřel oči a ztratil žlutou barvu, byl v pořádku,“ vyprávěl Graham svým přímým způsobem o prvních dojmech při spatření svého syna. Rodinka se později rozrostla ještě o další holčičku, Samanthu.

1960: Byl přestup k BRM správným tahem?

Do dekády šedesátých let tedy Graham Hill vstoupil coby tovární jezdec BRM únorovou Grand Prix Argentiny v Buenos Aires. Jeho týmovými kolegy byli Jo Bonnier a Dan Gurney. K dispozici měli zastaralý model P25 s motorem vpředu, který BRM nasazoval již minulé tři sezony. Bylo to dobové a dobře vyvážené auto, bohužel ale nebylo dost rychlé. Před odletem do Argentiny si ho Hill mohl jen krátce vyzkoušet v Goodwoodu.

Příprava na novou sezonu tedy jistě nebyla optimální a použitý materiál nebyl začátkem roku příliš inovativní. Nepříjemné pro Grahama také bylo, že nový Mk18 se Chapmanovi skutečně povedl a Lotusu se začalo dařit, právě když ho opustil. Bývalá týmová dvojka Ireland dojel šestý, zatímco Hillův BRM odstoupil kvůli zlomenému péru ventilu. I pro dalšího Grahama bývalého kolegu dopadlo Buenos Aires roku 1960 senzačně: Cliff Allison dojel na Ferrari D246 druhý, jen 26



Hillův BRM P48 z roku 1960.

sekund za vítězným McLarenem. Jednalo se o největší úspěch Cliffovy kariéry, které se však mělo již při příští Velké ceně dostat ošklivého narušení.

Také u BRM samozřejmě pracovali na vývoji nového vozu s motorem vzadu, první testy typu P48 ale neprobíhaly slibně, jak Hill potvrdil: „To auto se chovalo jako prase a čas od času mělo tendenci jednoduše vybočit ze směru.“

Druhá Grand Prix sezony se jela až koncem května v Monaku a do té doby měli také u BRM hotové tři nové vozy. Bonnier dojel dobrý pátý a i Hill byl hodnocen jako sedmý, i když závod vlastně nedokončil. Ve vlásence u plynojemů se otočil na mokré skvrně a vletěl do schůdků vedoucích k domku časoměřičů. Gentlemani tam tedy na čas zůstali uvěznění...

6. června roku 1960 se i Graham Hill konečně dočkal mistrovských bodů. Po slibném pátém místě v kvalifikaci dojel za Brabhamovým Cooperem a Irelandovým Lotusem (což jeho radost jistě trochu pokazilo) jako třetí ve Velké ceně Nizozemska. Pro vedení BRM přesto Zandvoort zapadal do šuplíku „katastrofa“, protože jak Gurney, tak i Bonnier ze závodu odstoupili po nehodách zapříčiněných technickými defekty: „Po tomto debaklu jsme měli mítink, jehož se museli zúčastnit všichni vedoucí činitelé BRM. Byli tam sir Alfred Owen, jeho bratr Ernst, sestra Jean (žena Louise Stanleje), konstruktér Peter Berthon, sportovní ředitel Raymond Mays, Tony Rudd, Bonnier, Gurney a já. Byl jsem tehdy členem týmu teprve pět měsíců a nevím, kolik nepřátel jsem si nadělal, když jsem navrhl, aby vedení stáje při závodech převzal Tony Rudd, aby se Berthon doma mohl soustředit na řešení našich technických problémů. S Peterem jsme později dokonce domluvili, že se má firma Speedwell pokusit o výrobu nových pěr ventilů – achilovky motorů BRM. Ani naše výsledky ale nebyly vytouženým průlomem...“

I při příští Grand Prix by Graham o vlásek stanul na stupni vítězů jako druhý. Velká cena Belgie ho naučila, že opravdový profík by měl znát regule až do posledního puntíku. Do té doby je totiž neznal a doplatil na to. Ještě v předposledním kole držel druhé místo, když se mu rozbil motor. Nějak se dovlékl až před svůj box a vystoupil. Box BRM se ale nacházel několik metrů za startovní čarou, takže jejím přejetím započal další kolo. To ovšem již nebyl schopen dokončit. Do klasifikace se tehdy dostali jen jezdci, kteří závod dokončili s vítězem. Kdyby Graham tehdy zůstal v boxech stát někde před cílovou čarou a vůz přes ni přetlačil až po dojezdu vítěze Brabhama, byl by hodnocen alespoň jako čtvrtý za McLarenem a Gendebienem. Takhle ale ve výsledcích stálo „odstoupil“ a body byly v prachu.

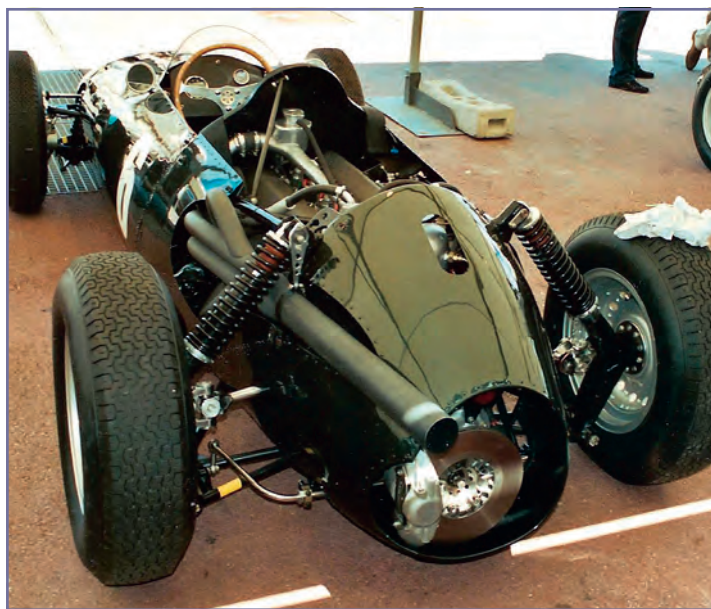
Tohle faux pas se ale jakoby hodilo k celému tomu „víkendů hrůzy“: Stirling Moss a Michael Taylor měli již při tréninku těžké nehody a samotný závod přinesl smrt dvěma Hillovým krajanům. Dvaadvacetiletý nadějný Chris Bristow z týmu BRP

ve 20. kole v souboji s domácím Willy Mairessem a von Trippsem vyletěl z trati právě ve velmi rychlém zákrutu Burnenville. Jeho vůz šel do několikanásobného přemetu, následující náraz katapultoval nešťastníka z kokpitu do ostnatého drátu, který lemoval pole kolem, a utrhl mu hlavu. Jeho tělo letělo zpět na trať...

A jako by ještě nestačilo – o čtyři kola později, stejný úsek Spa-Francorchampsu: Tentokrát trať opustil Lotus sedmadvacetiletého Alana Staceye. Po nárazu se vůz vzňal, a než k pilotovi přispěchala pomoc, uhořel. Diváci později tvrdili, že příčinou jeho nehody byl pták, který mu vletěl do obličeje. O svém bývalém týmovém kolegovi Hill řekl: „Pro mne to byl hrdina, o němž málokdo věděl, že má na pravé noze od kolena dolů protézu. Spa pro mne představovalo již od mého prvního startu místo strachu. Před touto tratí jsem měl vždy obrovský respekt.“

Zbytek šampionátu Formule 1 měl týmu BRM přinést ve směr jen další neúspěchy. V Remeši se Hill sice poprvé kvalifikoval do první startovní řady, těsně před startem ale zjistil, že nemůže zmáčknout spojku. Výsledkem bylo, že zůstal stát, když padla trikolóra. Až na Trintignant se všichni dokázali vyhnout, Francouzův Cooper-Maserati ale nabral stojící BRM asi v rychlosti 100 km/h a urval mu kolo. Maléru, který mohl dopadnout tragicky, se Graham později smál: „Trintignantův náraz mé auto katapultoval až přes startovní čáru, a „odstartoval jsem tedy do závodu“ – i když ne vlastní silou. Francouzi k nám byli shovívaví a startovné nám naplno vyplatili.“

Start do Hillový domácí Grand Prix v Silverstonu o dva týdny později mu musel připadat jako děja vu z Remeše. Opět stál v první řadě (rychlejší byl v kvalifikaci jen Brabhamův Cooper) – a opět se nedokázal odlepit z místa. Tentokrát ovšem vlastní vinou. V tomto případě to byl krajan Tony Brooks, kdo



Problematická mono-brzda v zádi BRM P48.



„se trefil“ do stojící překážky, ovšem ještě ne za špičkové rychlosti, a postaral se tak jen o roztlačení Hillova P48. „Hrozně jsem se na sebe zlobil, že jsem nechal motor odumřít, chopil jsem se ale této druhé šance a rozjel závod z posledního místa,“ komentoval Hill. Dařilo se mu přímo senzačně. Jeho BRM letěl po bývalém vojenském letišti mnohem rychleji než většina konkurentů a rychle se prokousával kupředu. Po 20 kolech už byl šestý, po 30 čtvrtý a od 38. kola mu již patřila druhá pozice, jen pět sekund za lídrem Brabhamem. „Jednalo se prostě o jeden z nejlepších výkonů celé mé kariéry. Od 55. kola jsem dokonce vedl, má radost ovšem netrvala dlouho. Dostavily se naše známé trable s brzdami. Náš BRM měl vzadu jen jediný brzdový kotouč umístěný mimo proud chladicího vzduchu nad převodovkou. Proto měl tendenci k přehřívání...“ vysvětloval Hill po závodě. Bylo po vzletu. Brabham jej opět dohonil a začal útočit na vedení, které před 17 koly ztratil. „Zbývalo ještě pět kol, když se v Copse Corneru přede mnou objevili dva opozdilci. S rozjetým Jackem za mnou jsem si nemohl dovolit zaváhání. Vsadil jsem vše na jednu kartu, abych je hned předjel – a letěl jsem z dráhy... Byl jsem zdrcen, fandové na ochozech mi ale při mém pochodu zpět do boxů tleskali, což mou situaci trochu zlehčilo.“ Graham neměl svou domácí Velkou cenu nikdy vyhrát a tak blízko triumfu jako roku 1960 se v Anglii již nikdy nedostal. Jack Brabham si tehdy vítězstvím zajistil druhý titul mistra světa.

Ročník uzavíraly Velké ceny Portugalska, Itálie a USA. Jenže Graham mohl všechny rychle vymazat z paměti: V Portu žádný z BRM nepřestál ani polovinu závodu, Monzu britské týmy kvůli použití klopené varianty okruhu bojkotovaly a závodění v Riverside si Hill užil jen 34 kol, než se mu rozdrotila převodovka.

Bilance sezony 1960 dopadla pro British Racing Motors zle. Tým, který jistě patřil mezi finančně nejvitálnější, jasně podlehl ostatním třem továrním konkurentům: Cooperu, Lotusu a Ferrari. Za pozastavení stojí, že se o nejvíce bodů pro Hillova bývalého zaměstnavatele, Lotus, zasloužil soukromě nasazený Mk18. Tmavomodrý model stáje RRC Walker s geniálním Stirlingem Mossem za volantem vyhrál Chapmanově značce dva závody.

Rok 1960 ale pro Grahama zdaleka neznamenal jen devět Velkých cen Formule 1 coby tovární pilot BRM. Tak jak tehdy bylo zvykem, měl i několik závazků mimo. Začátkem roku absolvoval pro svou firmu Speedwell pokus o rychlostní rekord na Jabbeke Motorwayi u Antwerp. Ne, rozhodně při tom nechtěl soupeřit se specialisty, jakými byli John Cobb, Craig Breedlove nebo Donald Campbell, o absolutní světový rekord, jednalo se jen o rekord třídy na letmou míli, který měl jeho firmě dodat na popularitě. S Austinem Healey Sprite – proudnicově karosovaným dle návrhu Franka Costina – dosáhl rychlosti 210 km/h.



Grahamův rekordní Austin Healey Sprite z roku 1960.

Z dnešního hlediska nepředstavitelnou skutečností bylo, že Hill měl vedle platného kontraktu F1 s BRM pro Formuli 2 a vytrvalostní závody také tovární smlouvu se švábskou firmou Porsche: „Němci sice moc neplatili, ale jezdit s jejich výborně připravenými vozy byl pro mě velký špás. Možná, že neměly tak dobré jízdní vlastnosti jako britské vozy, se kterými jsem již měl zkušenosti, zato oplývaly senzačními motory a jako celek nikdy nepůsobily dojmem hromady dílů právě sešroubovaných k sobě – tak jak to bývalo u britských výrobků docela často.“

Za firmu z Zuffenhausenu Graham poprvé nastoupil na typu 718RS do závodu Targa Florio. Jeho spolujezdcem byl Edgar Barth, otec pozdějšího vítěze Le Mans Jürgena, který na západ emigroval z NDR. U Porsche brali přípravu na klasický závod velmi vážně a tovární týmy se na Sicílii připravovaly již od konce dubna týden před samotnou akcí: „Když se mnou ten 40 km dlouhý okruh poprvé projeli, myslel jsem si, že si ze mne dělají legraci. Jednalo se o úzké horské cestičky s menšími či většími balvany vedle trati i na ní. Zaneřádné klouzavé serpentiny... Tak takový „okruh“ jsem do té doby skutečně ještě neviděl.“

Následovaly nekonečné testy a tréninkové jízdy, ovšem za plného provozu. Lidé, stáda zvířet, parkující auta, silniční stavby... Ve vesnicích se trénující snažili jet pomaleji, přesto

Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1960:

1. Jack Brabham, Cooper-Climax 43 b.
2. Bruce McLaren, Cooper-Climax 34 b. (3)
3. Stirling Moss, Lotus-Climax 19 b.
4. Innes Ireland, Lotus-Climax 18 b.
5. Phil Hill, Ferrari 16 b.
6. Oliver Gendebien, Cooper-Climax 10 b.
7. Wolfgang von Trips, Ferrari 10 b.
8. Jim Rathman, Watson-Offenhauser 8 b.
9. Richie Ginther, Ferrari 8 b.
10. Jim Clark, Lotus-Climax 11 b.

16. Graham Hill, BRM 4 b.

Hillovi vběhl do cesty malý chlapec. Naštěstí si pouze zlomil nohu.

„Ten závod se mi sice nikdy nepodařilo vyhrát, ale miloval jsem ho. Je to stará klasika, jeden z nejstarších motoristických podniků vůbec – a zcela odlišný od jakékoliv jiné formy závodů. Diváci ho ‚žrali‘ také – bez ohledu na vlastní bezpečnost,“ nadchl se Graham pro Targu, kterou hned napoprvé dojel jako výborný pátý. Pro Porsche byl ročník 1960 velkým triumfem. Vyhrála jeho posádka Hans Herrmann a Joakim

Bonnier a porazila tak favorizovaný domácí třilitr Ferrari von Tripsa a Phila Hilla.

S vítězem Targy a kolegou od BRM Švédem Bonnierem se Graham dělil o 1,6litrový Porsche 718 také v Le Mans. V neděli ráno ale museli pro technický defekt vzdát, zatímco tentokrát díky belgické posádce Olivier Gendebien a Paul Frére triumfovala Scuderie Ferrari.

Za vzkvétající německou značku měl Hill příležitostně nastoupit i příští rok.

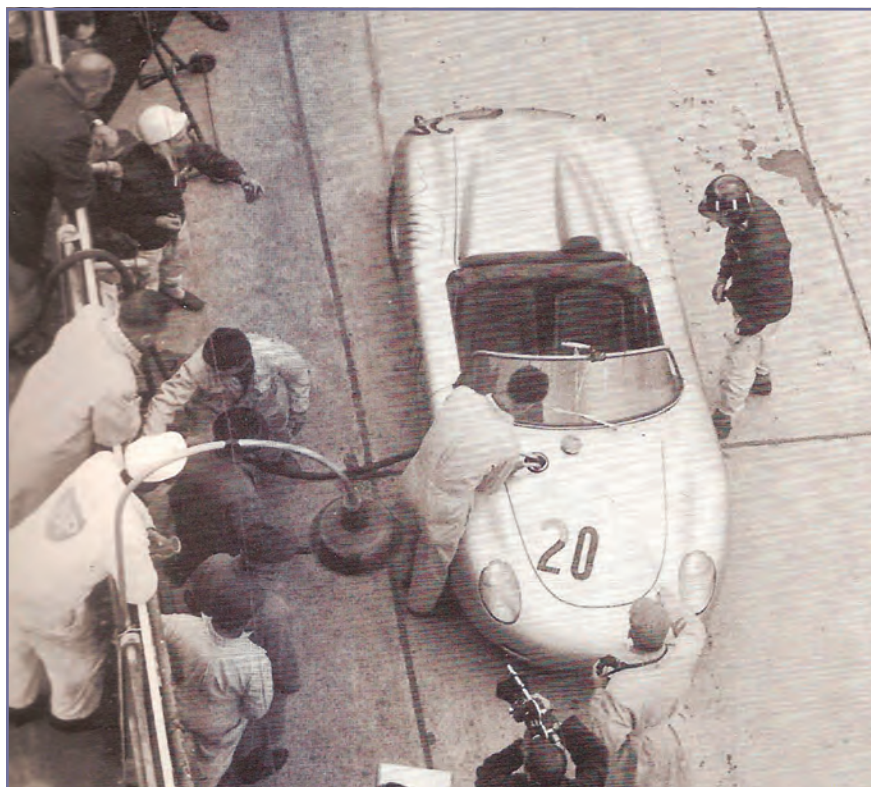
1961: Ve stínu Ferrariho žraloků

Nevlídnu evropskou zimu si přední jezdci šedesátých let příměně krátili účastí v Tasmánské sérii, která se začátkem roku 1961 konala na Novém Zélandě a v Austrálii. Graham tento „exotický výlet za sportem“ rád označoval za jednu z nejkrásnějších stránek života automobilového závodníka. Jeho nejlepším výsledkem bylo třetí místo při Grand Prix Nového Zélandu na 2,5litrovém BRM.

Byl v „Down Under“ poprvé, volného času bylo dost a dost a při společných výletech s Innesem Irelandem se tam seznámil s výhodami použití malého soukromého letadla. Bylo to seznámení, které mělo osudově ovlivnit jeho život. Mimo to se Irelandovi podařilo udělat z Grahama vášnivého lovce.

Co se Formule 1 týče, byl ročník 1961 pro každého, kdo neměl k dispozici Ferrari 156, ztracen, ještě než vůbec začal. Ani v Le Mans, kde Graham tvořil spolu se Stirlingem Mossem „hvězdnou britskou“ posádku amerického semitovárního NART-Ferrari 250 GT, na něj nečekal úspěch. Právě drželi slibnou třetí pozici, když jim lopatka ventilátoru rozřízla chladič...

Začneme proto poohlédnutí za touto sezonou na parketu, kde náš hrdina dokázal sbírat zlaté věnce: V četných britských závodech cestovních vozů a vozů GT. Automobilka Jaguar představila v březnu svůj nový senzační model E-Type, snad nejvýraznější vývěšný štítek své historie. Graham Hill byl prvním jezdce, který se postaral o šíření věhlasu tohoto vozu s nápadně dlouhým čumákem. Továrna si chtěla zajistit public relations sportovními úspěchy a poskytla několik takových vozů soukromým týmům. Jaguar se zároveň postaral i o velmi dobré obsazení kokpitů. Hill startoval za organizaci Tommyho Sopwitha a podařilo se mu hned při debutu tohoto vozu v Oulton Parku vyhrát. Porazil při tom nejen Salvadoriho na stejném voze týmu Johna Coombse, ale i Irelanda na Astonu Martin DB4 a Searse na Ferrari 250GT. S tímto E-Type podivně modrozelené barvy se Hill britským fandům předváděl i po zbytek sezony. Ve třídě cestovních vozů se o vavříny pral především se Salvadorim v Sopwithově velkém Jaguaru 3.8.



Graham střídá roku 1961 Stirlinga Mosse při závodu na 1 000 km na Nürburgringu. Společně s Herbertem Lingem a Seppem Gregerem na jejich Porsche 356B vyhráli třídu dvoulitrů.

Zato ve Formuli 1 byl od vavřínových věnců dost vzdálen. Světový svaz sice již před třemi lety oznámil, že od roku 1961 budou pro Formuli 1 platit de facto pravidla Formule 2, což znamenalo zavedení 1,5litrových motorů, britské týmy ale tuto změnu dokonale zaspaly. BRM, které si v zásadě vždy chtělo stavět pohonné jednotky samo, muselo najednou použít málo konkurenceschopných „hasících stříkaček“ firmy Climax – stejně tak jako Lotus a Cooper. Koncem roku 1960 ale neměl hrdý britský tým, který hodlal vedle Grahama nasažovat zkušeného Tonyho Brookse, ve svých dílnách ani jeden použitelný agregát, jak vzpomínal Hill: „Abych se vůbec mohl



zúčastnit začátku sezony, musel jsem se začít poohlížet po nějakém jedenapůllitrovém Coventry Climax sám. Ty mašinky ale najednou potřeboval každý, proto nebylo snadné je sehnat. Nakonec jsem jeden takový motor koupil od Gordona Jonese, který ho měl zabudovaný ve svém Cooperu F2, a další mi prodal jeden malý tým z Nového Zélandu.“

Opravdu neuvěřitelná „příprava“ na novou sezonu! U BRM vyrobili pod typovým názvem P48/57 alespoň jaksi „odlehčené“ variace svého předchozího šasi a Hillovy motory (později mu je zaplatili!) do nich zabudovali. Takový postoj nesliboval v žádném případě úspěch. Climaxy poskytovaly svým uživatelům údajně o 30 koní méně než motory zabudované do vozů Ferrari 156, které Scuderie minulý rok s úspěchem nasazovala ve Formuli 2, a byla tak na nové předpisy nejlépe připravena. Z Formule 2 přibyla do F1 i značka Porsche, za kterou teď startovali oba Hillovi dosavadní týmoví kamarádi – Bonnier a Gurney.

Jediný, kdo byl tu a tam schopen Ferrariho „žraloky“ porazit, byl geniální Stirling Moss ve Walkerově soukromém Lotusu 18, vybaveném též motorem Climax. Situaci nezachránila ani skutečnost, že světový šampionát v Monaku začínal až relativně pozdě, v polovině května. Moss tam heroicky vyhrál před Ferrariho armádou tří vozů: Richieho Ginthera, Phila Hilla a Wolfganga von Tripsa. Jak se dalo čekat, nemohly oba BRM v knížectví jet ani o body. Hill se sice kvalifikoval jako dobrý čtvrtý a také v závodě byl s chováním vozu docela spokojen, po 11 kolech ale už jeho BRM stál s rozbitým čerpadlem paliva mimo. Graham měl o to více času postarat se o zraněného přítele Irelanda. Innes měl při tréninku těžkou nehodu v tunelu a jeho výlet do Monte Carla tentokrát skončil v nemocnici.



Na BRM-Climax P48/57 „urval“ Hill v Remeši roku 1961 jen bodík.

Příštím čtyřem Velkým cenám dominovaly vozy Ferrari a Graham patřil jen ke statistikům, kteří mohli víceméně bezmocně přihlížet velké show Scuderie. Týden po Monaku skončil osmý v Zandvoortu, ve Spa nedojel, v Remeši, kde všechny ostřílené borce zesměšnil nováček Baghetti, urval bodík za šesté místo a doma v Aintree musel od poločasu závodu jen přihlížet.

To jistě nebyly výsledky, kterých chtěl Hill svým angažmá u BRM dosáhnout. Z výše uvedených důvodů ale byla sezona 1961 od začátku zmařena a ani její druhá polovina nemohla přinést pozitivní zvrat.

Jisté naděje vkládali Britové do „jezdecky náročného“ okruhu, jakým byl Nürburgring, a Hill se tam skutečně dokázal kvalifikovat pro slibnou šestou pozici za polemanem Philem Hillem, Brabhamovým Cooperem, Mossovým Lotusem, Bonnierovým Porsche a von Tripssem. „Držel jsem dost dobré umístění, když jsme podruhé najížděli do zatáčky za boxy. Zkusil jsem tam vybrzdít Hanse Herrmanna na Porsche. ‚Zabouchl mi ale dveře.‘ Já zablokoval kola a vletěl do dalšího Porsche řízeného Gurneyem. Od něj jsem se odrazil a přeletěl násep. Bohudík dopadlo auto na kola, jinak to mohlo zle dopadnout...“, komentoval Graham příčinu další nuly na svém bodovém kontě. Herrmann a Gurney mohli pokračovat a jejich očividně robustní německé vozy závod, který se jako další zařadil do krásné historie Mossova vítězného boje s přemocnými Ferrari, dokončily.

Doma v Bourne sice zaspali sezonu 1961, o to cílevědoměji se ale připravovali na další ročník. Grahamův favorizovaný technik Tony Rudd směl poprvé konstruovat kompletní šasi i se závěsy. Činil tak za velmi úzké konzultace s Grahamem. Auto typu P57 bylo hotové již v květnu, trvalo to ale až do září, než mělo motorové oddělení připravený i svůj první 1,5litrový agregát. Velká cena Itálie se v Monze jela tradičně během druhého zářijového víkendu a týden před tímto termínem tam tým BRM svou novou zbraň pro sezonu 1962 testoval. Na kombinovaném okruhu s rychlými převýšenými zatáčkami mohli Britové výborně vyzkoušet kvality svého nového osmiválce. Graham byl spokojen: „Hned jsem cítil, že je to výborný a pružný motor. Jaký to rozdíl oproti čtyřválci Climax, s nímž jsem musel vystačit v závodech.“

Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1961:

1. Phil Hill, Ferrari 34 b. (4)
2. Wolfgang von Trips, Ferrari 33 b.
3. Stirling Moss, Lotus-/Ferguson-Climax 21 b.
4. Dan Gurney, Porsche 21 b.
5. Richie Ginther, Ferrari 16 b.
6. Innes Ireland, Lotus-Climax 12 b.
7. Jim Clark, Lotus-Climax 11 b.
8. Bruce McLaren, Cooper-Climax 11 b.
9. Giancarlo Baghetti, Ferrari 9 b.
10. Tony Brooks, BRM-Climax 6 b.

16. Graham Hill, BRM-Climax 3 b.



BRM P48/57 z „přechodného“ roku 1961.

Test v Monze ale nový BRM nepřestál bez úhony. Graham byl právě na převýšené zatáčce daleko od boxů, když si všiml, že vůz hoří. Dokázal zastavit, vyskočit a sám se dal do hašení plamenů, přičemž použil svůj vlastní overal. Při testech totiž široko daleko nikde nebyli maršálci a ani jeho tým mu zrovna rychle na pomoc nespěchal: „Ty plameny jsem nakonec uhasil. Stál jsem tam sám a sám uprostřed lesa, svlečený do půl těla a notně naštvaný. Když po čase přijeli maníci z týmu, neměli s sebou ani hasicí přístroj... Strašně jsem se tam tehdy pohádál s manažerem BRM. Motor byl ale v trapu a Gran Premio jsme zase jeli jen s Climaxem.“

V tragické Velké ceně Itálie, při níž zahynuli von Trips a patnáct diváků, dovezl Tony Brooks druhý BRM na dobré

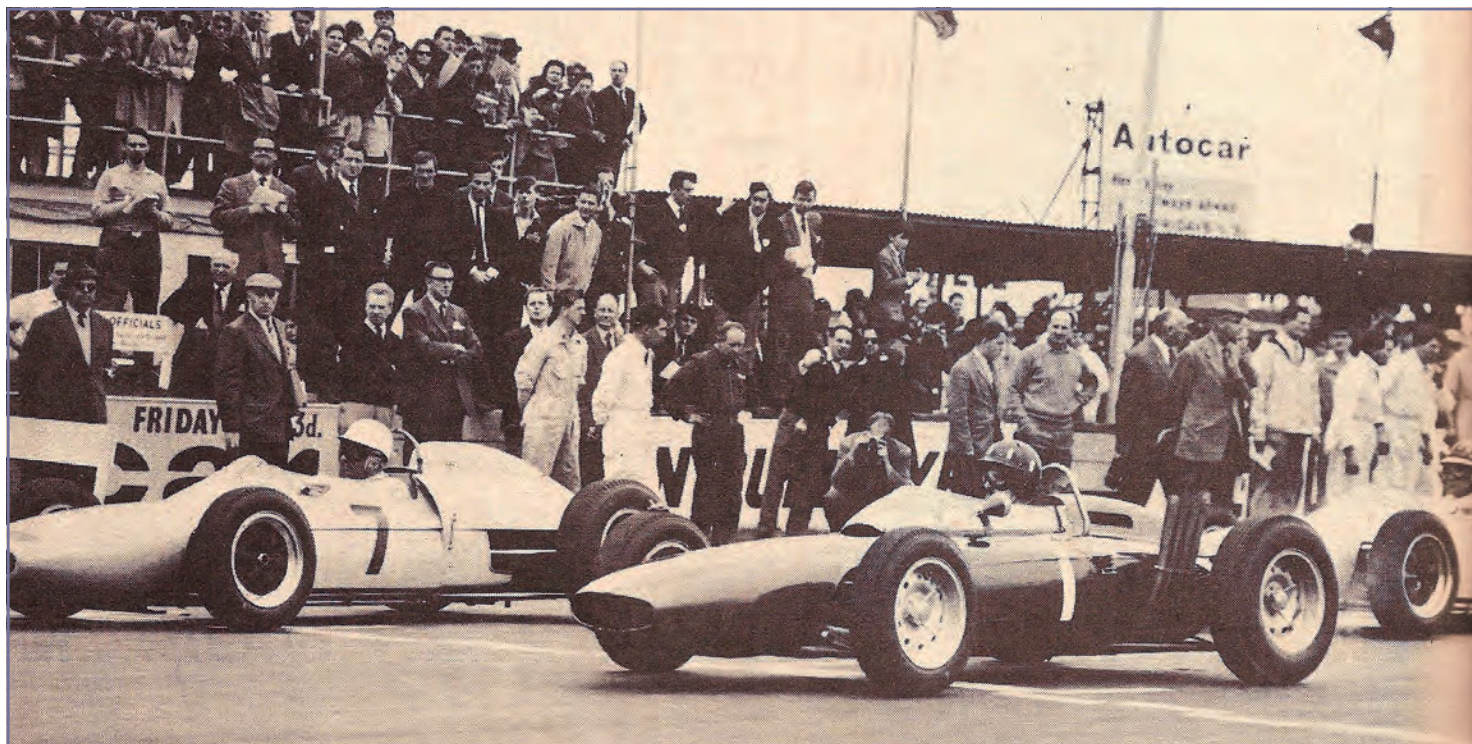
páté místo, Graham nakonec po slibném pátém místě v kvalifikaci závod nedokončil: Rozbil se mu motor Climax...

Sezonu 1961 uzavírala začátkem října Velká cena USA ve Watkins Glen. Ferrari závod neobeslal, no a když kocour není doma, mají myši pré. Innes Ireland daroval Chapmanovi první vítězství továrního Lotusu, domácí Dan Gurney dojel na Porsche druhý a Tony Brooks vybojoval pro BRM první umístění na stupínku vítězů. Jednalo se o poslední Grand Prix a zároveň o poslední velký úspěch šestinásobného vítěze Velké ceny F1, vyučeného zubaře z Cheshire. Graham dojel se ztrátou kola za Brucem McLarenem jako pátý. Mohl dopadnout lépe: Dlouho držel druhou pozici, než musel na chvilku zastavit v boxech kvůli problému s rozdělovačem.

1962: Jaký to zvrat – mistrem světa!

Sezona 1962 začala pro Grahama tam, kde byste v dnešní moderní době špičkového pilota F1 asi nehledali: koncem ledna startem při Rallye Monte Carlo! Budoucí mistr světa Formule 1 tam měl k dispozici Sunbeam Rapier týmu Rootes a určitě se

neztrapnil. Na silnicích nad Monakem, z velké části zledovatělých, ovšem draze platil za svou nezkušenost a několikrát vyrazil do jednotlivých etap na nevhodném obutí. Proti ostříleným zimním lišákům, k jakým patřil například vítěz Erik Carlsson,



Těsně před startem nešťastné Glover Trophy v Goodwoodu o Velikonocích 1962: Graham a Stirling Moss na UDT-Lotusu.

proto neměl opravdovou šanci. Přesto se spolujezdcem Peterem Joppem dokončili velké zápolení na dobré desáté pozici.

Ruddův první „opravdový 1,5litrový BRM“ byl hotov. Úvodní závod mistrovství světa byl ustanoven až na polovinu května, a BRM proto typ s názvem P57 poprvé vyzkoušel 1. dubna v nemistrovské Velké ceně Bruselu. Belgičtí pořadatelé Světové výstavy chtěli na svůj podnik upozornit, a tak v parku kolem výstavních hal instalovali provizorní závodní trať, která se Hillovi dost líbila: „Byl jsem tam nejrychlejší v kvalifikaci a vyhrál jsem i první rozjezd. Ten víkend si ale pamatuju hlavně proto, že mě tam pekelně bolela má problematická záda, sotva jsem mohl chodit.“ První slibný výjezd BRM P57 ovšem předčasně skončil Grahamovou diskvalifikací poté, co musel být roztlačen do druhého rozjezdu. Závod vyhrál domácí Willy Mairesse na Ferrari 156 – kupodivu se jednalo o jedno z posledních konkurenceschopných vystoupení vozu, který minulý rok Formuli 1 tak jasně ovládl.

O dva týdny později již stál Hill na startu Lombank Trophy ve Snettertonu a dokončil ji za Clarkovým Lotusem 24 jako druhý.

Tonymu Ruddovi se nový vůz zjevně povedl, což měl demonstrovat i další nemistrovský závod konaný během Velikonočního pondělí v Goodwoodu. Dobrá, tento podnik vešel do análů sportu především kvůli těžké nehodě Stirlinga Mosse, jež ukončila kariéru tohoto výjimečného sportovce. Troško to zastřelo skutečnost, že závod zároveň znamenal první triumf nového BRM P57. Jednalo se taktéž o první vítězství Grahama Hilla s vozem Formule 1.

Před startem hlavního závodu pro vozy F1 – „Glover Trophy“ – vyhrál Graham závod cestovních vozů na Jaguaru Johna Coomse, a byl tedy v povznesené náladě. Dobře obsazenou Glover Trophy – startovali také Moss, McLaren, Surtees, Ginther a další – Graham jasně ovládl. Od druhého kola se držel v čele, až neohroženě zvítězil. Bohužel se stal i svědkem nehody svého přítele Mosse: „Většina mých vážných soupeřů již odpadla a i Stirling ztratil dvě kola zastávkou v boxech. Kroužil jsem tedy najisto směrem k cíli, když se Stirling v zatáčce Fordwater poprvé objevil v mém zpětném zrcátku. Při nájezdu do další zatáčky, St. Mary's, jsem Mosse jen koutkem



Senzační finiš: Hill vítězí roku 1962 na posledních metrech před Clarkem v International Trophy v Silverstonu. Všimněte si jediného zbývajícího výfukového „pahýlu“!

oka zahlédl, jak přeletěl po trávníku kolem mě a mířil přímo do valu. Zpomalil jsem a pozoroval, co se děje. Stirling nejevil vůbec žádné reakce! Normálně by se snažil brzdit a strhnout řízení – ale on nic. Z jeho motoru jen za vysoké rychlosti jednou vyšlehly plameny a pak se kolmo zavrtal do bariéry. Nějak jsem dojel do cíle, i když jsem si dělal především starosti o Stirlinga. Jeho nehoda samozřejmě vzala našemu vítězství všechen lesk.“

Po dlouhé vyprošťovací akci byl Moss v kritickém stavu převezen do nemocnice, kde týdný bojoval o přežití. Kvůli těžkým zraněním hlavy se coby jezdec na scénu Grand Prix již nevrátil.

Po podniku „Aintree 200“ (v Anglii se tehdy fandové mohli skutečně těšit z velkého množství závodů F1!), z něhož Graham odstoupil, využil tým BRM k přípravě na novou sezonu samozřejmě i tradiční květnovou Daily Express Trophy v Silverstonu. Nastoupil znovu i tovární tým Lotus s novou superhvězdou – Jimem Clarkem. Výrazně se tam mělo ukázat, čím ročník 1962 v zásadě bude: soubojem rychlého Clarka na nespolehlivém Lotusu-Climax se zkušeným Hillem na dobrém BRM P57.

Technici BRM měli problém „proplést“ výfukové potrubí skrze zadní závěsy svého vozu, což vyřešili jednoduše tak, že výfuky pojali jednoduše jako jednotlivé asi 50 cm dlouhé roury trčící téměř kolmo do vzduchu z obou stran motoru. V závodě se ale tyto „pahýly“, jak jim Britové přezdívali, začaly uvolňovat: Graham ztrácel jeden po druhém a tím i jeho motor přicházel o výkon. Clark letěl na špici směrem k vítězství a jeho náskok již činil přes 20 sekund, když začalo pršet. To byla Grahamova velká šance. Dokázal Skota dotahovat. Když začínali poslední kolo, byl již jen 3 sekundy za Lotusem. Před poslední zatáčkou Woodcote měl konkurenta bezprostředně před sebou. Jimmy hájil vnitřní linii, a Hill tedy musel zkusit předjetí na posledních metrech vnější stopou. Přes cílovou čáru proletěl BRM kompletně ve smyku – ale vyhrál! Porazit Clarka a tým Lotus samozřejmě bylo zvláštním zadostiučiněním.

Boj o mistrovské body začal pro Hilla v Zandvoortu 20. května 1962, a to senzačním způsobem. V kvalifikaci byl rychlejší jen John Surtees na Lole-Climax Mk4 týmu Bowmaker. Hned za ním ale již číhal Clarkův zbrusu nový skořepinový Lotus 25. Clark se hned po startu na tomto Chapmanově revolučním voze, který měl brzy změnit pojetí konstrukce šasi v automobilovém sportu vůbec, ujal vedení a jedenáct kol se držel v čele, než musel zpomalit kvůli problémům s převodovkou. Hill poté neměl problém vyhrát svou první Grand Prix! Po 80 kolech měl na druhého, Trevora Tailora na starším továrním Lotusu 24, náskok 27 sekund a doposud dominující Ferrari 156 Phila Hilla na pozici tři předjel téměř o celé kolo – rozvržení sil ve Formuli 1 se roku 1962 očividně obrátilo ve prospěch britských konstrukcí.

U BRM slavili své teprve druhé vítězství ve Velké ceně, o to první se postaral Jo Bonnier na stejném okruhu o tři roky

dříve. Velkolepá párty v hotelu Bouwes končila noční koupelí celého týmu v blízkém moři. „Musel to být krásný pohled, když jsme běželi těch pár metrů k pláži a světla hotelu ozařovala třicet bílých nahých zadků,“ smál se později šťastný Graham. Konečně si mohl být jistý, že jeho přestup k BRM mohl nést ovoce. Konečně si mohl být jistý, že má k dispozici vítězný materiál.

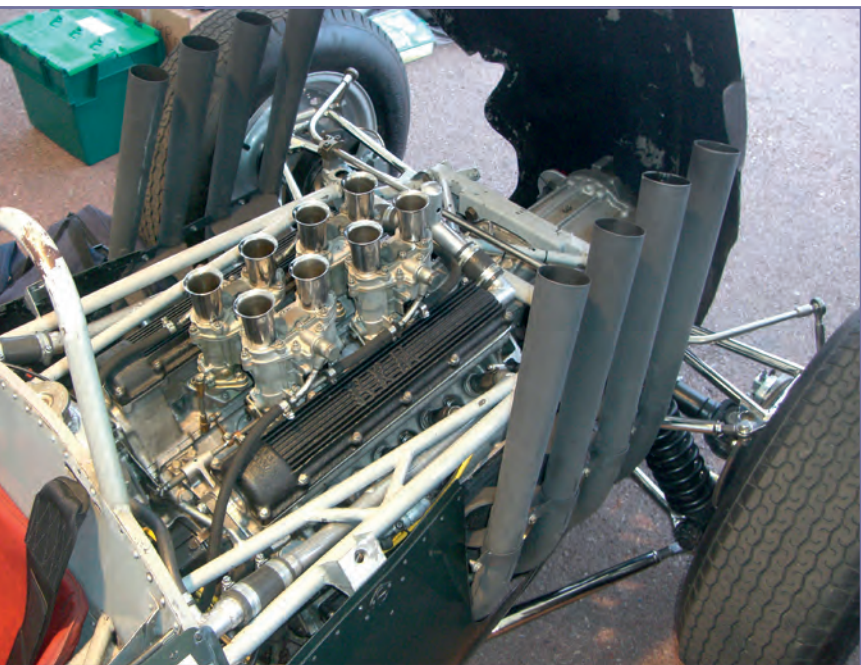
Byla to především jeho výborná spolupráce s Tonym Ruddem, která BRM posunula mezi vítěze. Konstruktor a jeho jezdec měli ohledně jejich sportu stejnou filozofii. Ta vyžadovala od sebe samého i od celého týmu absolutní vypětí a kvalitní práci.



Strůjci úspěchu BRM: Tony Rudd a Graham Hill.

Velkou část svého volného času Graham rád trávil v dílnách, odkud de facto pocházel, a nemrhal kritickými pohledy na práci svých mechaniků. „Byl k nám opravdu tvrdý a vyžadoval nejlepší práci. Na druhou stranu to byl ovšem on, kdo nám skočil do transportéru pro pivo, když byl s naší prací spokojen,“ vzpomínal po letech Pat Carvath, mechanik BRM. „V zásadě byl jedním z nás a myslím, že právě v dílně se cítil nejšťastnější. Možná, že ještě šťastnější než v kokpitu. Tlak závodů z něj dokázal udělat jiného člověka, vyzvednout onu tvrdou stranu jeho charakteru. Ráno před závodem nebylo radno ho nějak moc oslovovat. Soustředil se a nebyl příliš příjemným společníkem. Když něco neběželo dle jeho představ, tak dovedl ukázat zuby.“

O dva týdny později skutečně opět sahal po vítězství: Do Monaka přivezli Grahamovi jeho vítězný vůz ze Zandvoortu, který pouze vybavili kratším nosem. V kvalifikaci skončil Hill druhý, o 4 desetiny pomalejší než Clark. V Monaku se tehdy ještě startovalo na protilehlé straně dnešního startu a první zatáčkou tedy byla vlásenka „U plynoměru“. Do té se po divokém startu snažil v polosmyku vecpat jako první Mairesse na Ferrari. Také jezdci ve středu pole měli problémy, hlavně



Ruddův 1,5litr BRM s klasickými „výfukovými pahýly“ v šasi P57.

Hillův kolega Richie Ginther na starším BRM P48/57. Američanovi zůstalo viset táhlo plynu, Ginther si o soupeře urazil kolo, které letělo z dráhy a zabilo jednoho maršálka.

Z tohoto chaotického prvního kola se vrátil na první pozici Bruce McLaren na Cooperu T60. Graham byl hned za ním, s atakujícím Clarkem za zády. V sedmém kole se Grahamovi podařilo mladého Novozélandana na špici vystřídat a pravidelně poté zvyšoval svůj náskok až téměř na minutu. „Od poloviny závodu jsem sledoval klesající tlak oleje v zatáčkách. Měl jsem ale obrovský náskok a snažil jsem se ho citlivou jízdou zachránit až do cíle. Zbývalo necelých deset kol a můj náskok na Bruceho byl pořád ještě na 40 sekund, když se má mašina nadobro zadřela. Když jsem opouštěl kokpit, byl jsem zcela zdrcen. V Monaku jsou ale diváci tak blízko trati, že jsem bezprostředně mohl přijímat jejich ovace. Nakonec jsem se smál a mával do publika,“ vzpomínal Graham na uniklý triumf. Do boxů se vrátil se širokým úsměvem na tváři, takže si mechanici mysleli, že se pomátl – mít takovou dobrou náladu i přes těsně ztracené vítězství... Bruce McLaren vyhrál s těsným náskokem na úřadujícího mistra světa Phila Hilla. Nejrychlejším vozem v ulicích Monaka byl zase jednou Clarkův Lotus. Skot zajel nejrychlejší kolo závodu, kolem polohy se ale stal obětí rozbité spojky.

Nejen Graham tušil, kolik ohledně nového Lotusu uškodilo. O dva týdny později ve Spa sice postavil svůj BRM na pole-position, sám ale věděl, že to bylo hlavně díky tomu, že Jimmyho brzdily technické problémy. Hned po startu Grahama znovu zlobil uvolněný výfuk a problém se zapalováním. Vedl jen první kolo, než před sebe pustil rozohněnou dvojici Trevora Taylora s Willim Mairessem. Později to považoval za štěstí:

„Kvůli vynechávajícímu motoru jsem s nimi nemohl bojovat a možná že mě to uchránilo před nehodou a zraněním.“ Brit a Belgiečan opravdu jeli kolo na kole a sedm kol se přetahovali o vedení. V jedné zatáčce to přehnali, dotkli se koly a letěli z dráhy. Mairesseho Ferrari se převrátilo a vyhořelo, Taylorův vůz narazil do telegrafního sloupu, který na něj spadl. Oba přežili jen lehce zranění.

V cíli byl Graham jako druhý, nekonečných 44 sekund za jasným vítězem Jimem Clarkem. Lotus 25 dokázal poprvé rozvinout celý svůj ohromný potenciál a dojet do cíle.

Ze Spa spěchal Graham hned do Le Mans. Francouzští dealéři značky Aston Martin se již delší dobu museli vyrovnávat s klesající prodejností jejich vozů a ohledně „vzkříšení“ renomé tohoto výrobku pochopitelně navrhovali zesílené angažmá v domácím motoristickém podniku číslo jedna, při 24h Le Mans. Aston tento závod vyhrál teprve roku 1959 a podobný úspěch mu měl znovu pomoci na nohy. V Anglii na to reagovali naprosto tajným vývojem jedinečného prototypu GT, typu DB212, který se měl roku 1962 postavit konkurenci od Ferrari a Jaguaru. Vůz konstruktéra Teda Cuttinga vycházel z typu DB4 GT a byl vybaven čtyřlitrovým motorem. Zodpovědným manažerem projektu byl David Brown a ten si jako jezdce vybral dvojici BRM: Grahama Hilla a Richieho Ginthera (viz Tváře podél dráhy, str. 113).

DB212 byl v La Sarthe opravdu konkurenceschopný. Hill miloval jeho jízdní vlastnosti. Stěžoval si jen na skutečnost, že byl vzadu za vysokých rychlostí a za prudkého brždění příliš „lehký“, takže zadní kola ztrácela kontakt s vozovkou. Ginther, který u Ferrari v minulých letech nasbíral za spolupráce s geniálním Maurem Forghierim zkušenosti s použitím spoilerů, navrhoval namontovat vzadu křídlo, což technici Astonu pro Le Mans zavrhl. Celý projekt přesto zaváněl úspěchem a Hill začátkem podniku opravdu vedl. „Měl jsem výborný start a ostatním jsem rychle ujel. Všechno, co jsem viděl v zrcátku, byla jen oblaka prachu. Pro zodpovědné Astonu to musela být náramná podívaná, vidět míjet jejich zelený vůz kolem boxů, zatímco se nejlepší vůz Ferrari nacházel teprve někde v sekci u Bílého domu,“ smál se Graham. Společně s Gintherem pak až do večerních hodin zápolili s mocnými Ferrari, než se jim rozbil motor. Svou úlohu ale „Project 212“ sehrál dobře.

Když už byl ve Francii, dal si Graham příští víkend nemistrovskou Grand Prix de Reims. Závod byl obsazen jako „opravdová“ Velká cena Formule 1; dojel druhý za McLarenem, zatímco Clarkův nový Lotus 25 selhal.

Při ohlédnutí se za sezónou 1962 mnozí pozorovatelé poukazují na to, kolik smůly měl toho roku Jim Clark a že o titul přišel pouze díky nespolehlivosti jeho vozu. Při tom lze lehce zapomenout na následující Velkou cenu Francie v Rouenu, kde to byl Graham, kdo přišel nezaslouženě o téměř jistých devět bodů.