

„Nikto ešte nebol tak blízko k dianiu za oponou.“

Toto Wolff, výkonný riaditeľ tímu Mercedes-AMG Petronas

Mercedes: Pod kapotou

Život na hrane



Matt Whyman

MOTÝČ

Mercedes: **Pod kapotou**

Mercedes: Pod kapotou

Život na hrane

Matt Whyman



VYDAVATELSTVO MOTÝL

Inside Mercedes F1: Life in The Fast Lane

Copyright © 2024 by Matt Whyman

Copyright © Mercedes-Benz Grand Prix Limited, 2024

First published as Inside Mercedes F1: Life in the Fast Lane of Formula One in 2024 by Century, an imprint of Cornerstone. Cornerstone is part of the Penguin Random House group of companies.

"AMG" and "Three Pointed Star in a Ring" are trademarks of Mercedes-Benz Group AG. All other logos of sponsors of the Mercedes-AMG Petronas Formula One Team are used with the permission of their respective owners all of whom reserve their respective rights in the same.

Author photograph © Martin Bamford

Cornerstone design: Dan Simpkins

Jacket images © Mercedes

All rights reserved.

Translation © Lucia Richterová, 2025

Slovak edition © Vydavateľstvo Motýľ, s. r. o., 2025

www.vydavatelstvomotyl.sk

Print: TBB, a. s., Banská Bystrica, Slovakia

ISBN: 978-80-8164-404-7

OBSAH

ÚVOD 7

PRVÁ KAPITOLA 15

Šok a údiv

DRUHÁ KAPITOLA 32

Cenné skúsenosti

TRETIA KAPITOLA 56

Momentový klúč v akcii

ŠTVRTÁ KAPITOLA 84

Nočná šichta

PIATA KAPITOLA 100

Pojazdný cirkus

ŠIESTA KAPITOLA 115

Príprava na štart

SIEDMA KAPITOLA 122

Medzi regálmi

ÔSMA KAPITOLA 141

Riadenie na diaľku

DEVIATA KAPITOLA 165

Príbeh

DESIATA KAPITOLA 188

Ludský stroj

JEDENÁSTA KAPITOLA 208

Nádej, sny a štipka šialenstva

DVANÁSTA KAPITOLA 224

Náročná úloha

TRINÁSTA KAPITOLA 233

Zoznámte sa s Totom

ŠTRNÁSTA KAPITOLA 246

Dôverujme procesu

PÄTNÁSTA KAPITOLA 264

Horúca sedačka

ŠESTNÁSTA KAPITOLA 276

Naštartuj a chod!

ZÁVER 289

POĎAKOVANIE 295

ÚVOD

O kruh v púšti, nad ktorým sa rozprestiera široká hviezdna obloha, je v súčasnosti posledným miestom, na ktorom by sa ktokoľvek z tímu chcel nachádzať.

Práve uplynul čas kvalifikácie, ktorá určila poradie na štarte úvodných pretekov sezóny 2023 Formuly 1. V zadnej časti jednej z garáží na okruhu Bahrain International Circuit panuje neznesiteľné dusno a všetkých oblieva pot. Čím skôr chcú opustiť tieto rozpálené priestory. Mechanici sa náhlia, aby si nachystali všetko potrebné pre monoposty, ktoré už vchádzajú do boxovej uličky, a inžinieri sa rýchlo presúvajú do zasadačky v zadnej časti garáže, aby prediskutovali, aké ďalšie kroky podniknú. Zdá sa, akoby zrazu úplne všetci – od technikov až po tímových fyzioterapeutov – našli naliehavý dôvod na to, aby sa nachádzali niekde inde. Neubehne ani minúta, a na mieste ostáva jediný člen tímu.

Toto Wolff, rakúsky miliardár, spoluvlastník stajne Mercedes-AMG PETRONAS F1 Team, výkonný riaditeľ a zároveň hlava tímu, sedí na vyvýšenej stoličke a je ku mne otočený chrbtom. Šéf, ako ho v tíme neformálne volajú, sa práve nachádza na mostíku inžinierskej stanice. Hovoríme o ostrovčeku v strede garáže, ktorý ju rozdeľuje na dve časti. V prostredí motošportu je tento obmedzený priestor živého pracovného prostredia vzácnym luxusom. Pred hodinou, keď sa kvalifikácia naplno rozbehla a v garáži sa to začalo hemžiť ľuďmi, ma zaviedli dnu, postavili pred skrinku s náradím, iba pár desiatok centimetrov za Wolffov chrbát, a upozornili ma, aby som sa nehýbal. Preto si zrejme vôbec

neuveedomuje svoju prítomnosť. Navyše to nepovažujem za vhodný moment na to, aby som čokoľvek povedal alebo si, nedajbože, odkašlal.

Wolff meria stodeväťdesiatpäť centimetrov a na muža po päťdesiatke je vo skvelej forme, čo ešte umocňuje jeho sebavedomý prejav. V tejto chvíli som však osamelým svedkom zriedkavého prejavu zraniteľnosti. Tmavé vlasy mu lemujú golier bielej tímovej košeľe. Pod ním sa látka napína cez zhrbené lopatky, keďže Wolff uprene hľadá na obrazovku.

Toto je kapitán lode. Keď upriamil pohľad na cestu pred sebou, kleslo mu srdce.

Odkedy sa dvadsať menoviek a časy na kolo zoradili do poradia v tabuľke s výsledkami do konečného poradia, Wolff sa ani len nepohol. Keďže sa začína kalendár pretekov sezóny 2023, ide o prvý test konkurencieschopnosti celého pretekárskeho poľa. Výsledok odhalil viacero nepríjemných prekvapení. Dvojnásobný majster sveta F1 Max Verstappen sa s ľahkosťou umiestnil so svojím monopostom Red Bull na pole position (pozícia známa ako P1 v prednom rade štartového roštu) a všetkým predviedol silu, ktorá pre nich neveští nič dobré. Jazdci Mercedesu George Russell a Lewis Hamilton, ktorí obsadili šieste a siedme miesto, strácajú na holandského pilota viac ako pol sekundy. Zdanlivo ide iba o chvíľku medzi dvoma údermi srdca, no v skutočnosti to je neprekonateľná priepasť. Neskôr mi jeden z členov tímu prezradil, že na prekonanie tohto rozdielu treba „minimálne šesť mesiacov práce na monoposte“.

Osamotený Wolff pred panelom s dátami naraz čelí krutej realite, ktorá mu zvierá hrdlo. Jeho rozpoloženie zhorší aj skutočnosť, že Fernando Alonso zo stajne Aston Martin prekvapivo získal piate miesto hneď za dvoma jazdcami z Ferrari a za druhým monopostom Red Bullu. Mercedes dodáva motory stajni Aston Martin aj viacerým ďalším z pretekárskeho poľa, a práve ho predstihol dopyt zákazníkov. Wolff sa možno práve vyrovnáva s výsledkami kvalifikácie alebo sa úplne ponoril do hlbokých úvah. Táto chvíľa môže znamenať čokoľvek. Wolff je bezpochyby zdesený vzniknutou situáciou, ktorú ešte zhoršuje pomyslenie na úspešné roky, ktoré prišli po návrate tímu Mercedes na pretekárske pole v roku 2010. Táto stajňa predsa vyhrala šampionát konštruktérov rekordných osemkrát po sebe v období medzi rokmi 2014

a 2021. Navyše pomohla hviezdnemu Lewisovi Hamiltonovi v ceste za vyrovnaním rekordu Michaela Schumachera, ktorý mal na konte sedem majstrovských titulov. To, že Mercedes v predchádzajúcej sezóne neuspel s monopostom, niektorí fanúšikovia očakávali. Pre zarytého perfekcionistu Tota Wolffa bola táto skúsenosť bolestná a nesmierne ťažká. Napriek jeho slovám o húževnatosti ako o kľúčovej vlastnosti tímu, nadišla príležitosť zistiť, či sa tím Mercedes skutočne dokáže poučiť z cenných skúseností netypickej sezóny. Wolff si teda poriadne naostřil meč a povzbudil svojich „vojakov“, aby do boja o titul v nadchádzajúcej sezóne 2023 uviedli monopost, ktorý rozpráši kritikov aj súperov.

Počas zimných mesiacov medzi dvomi sezónami, na ktoré sa vzťahujú prísne obmedzenia týkajúce sa testovania priamo na trati, sa tím domnieval, že vidí svetlo na konci veterného tunela. Počas vývoja monopostu, od návrhu na papieri až po karbónový stroj, všetky simulácie naznačovali, že sa zrodil ďalší víťazný tátoš. Tím Mercedes s veľkou dávkou sebaistoty naživo odvysielal predstavenie nového vozidla na sezónu 2023 v žiare reflektorov a pod hrdým dohľadom Tota Wolffa a jeho dvoch jazdcov. Legendárny tím dal jasne najavo, že je opäť pripravený zaujať miesto na čele pretekárskeho poľa. *Dôverujte nám. Máme za sebou bohatú históriu. Táto sezóna patrí nám.*

Lenže keď sa usadí brzdový prach po úvodnom kvalifikačnom kole novej sezóny, napriek všetkým chýrom a očakávaniam je tím Mercedes až hriechne zraniteľný.

* * *

Niekoľko týždňov predtým, ako sa monoposty premiérového predstavili na trati, som dostal výnimočnú príležitosť stať sa na chvíľu súčasťou stajne Mercedes. Počas osemnástich mesiacov som sa mal stať svedkom úsilia o návrat medzi elitu. Časový rámec môjho pôsobenia v tíme sa prelína cez dve sezóny, pretože za každým tímom v efjednotke sa rozvíjajú dve dejové línie. V popredí sa odohráva dráma na trati, ktorá prebieha počas každého pretekárskeho víkendu na rôznych miestach sveta od skorej jari do prelomu jesene a zimy. Seriál od spoločnosti Netflix *Formula 1: Drive to Survive* sprístupnil tento šport fanúšikom v oveľa väčšej miere ako kedykoľvek predtým. Išlo však o skvelú príležitosť

hlbšie spoznať jednotlivé tímy nielen v padoku, ale aj v zákulisí ich základní. Pretože hneď ako odštartuje nová sezóna a rozbehne sa pretekový kolotoč, tímy začnú pracovať na dizajne a výrobe svojich áut na nasledujúci rok. Je to kolosálny a nesmierne náročný projekt, na ktorom sa podieľajú tisícky ľudí a ktorý počas zimných mesiacov vyvrcholí do šialeného tempa. Mercedes mi umožnil zaznamenávať obe časti príbehu, vďaka čomu som využil príležitosť byť svedkom vývoja nového monopostu na rok 2024 a tiež možnosť odhaliť pred svetom fascinujúce zákulisie tímu.

Chceme, aby ste nás posúvali ďalej, znelo povolanie do boja v pozvánke od stajne, a my zas budeme posúvať vás.

Vysvetlil som si to tak, že ma budú nabádať, aby som nahliadol na miesta, ktoré boli doteraz verejnosti neprístupné. Taký silný prejav otvorenosti a dôvery ma oslovil. Úprimne povedané, ak by mi Mercedes chcel ukázať iba určitý úsek zo života tímu, počas takeého dlhého obdobia by to nebolo udržateľné. Okrem snahy zabudnúť na predošlú sezónu to bola zároveň príležitosť ukázať, že pretekársky tím ako Mercedes nie je iba o ľuďoch, ktorých je najviac vidno, teda o dvoch jazdcoch a šéfovi. Keďže šport sa už posunul od éry, keď sa v garážach skrývali autá za zástenami, zdanlivo nastal vhodný okamih priniesť nový pohľad na fungovanie celej organizácie. V zákulisí stajne navyše pracuje celá armáda talentovaných mužov a žien, ktorých úsilie a prínos často ostávajú nepovšimnuté. Pre lepšiu predstavu si môžeme od Tota Wolffa pripomenúť jeho obľúbený výrok: „Každý člen priamo alebo nepriamo prispieva k celkovému výkonu tímu vlastnou milisekundou.“

* * *

Krátko po kvalifikácii na Veľkú cenu Bahrajnu stojím v garáži stajne Mercedes a pozorujem, ako jej šéf mlčky analyzuje nedostatky monopostov. Po nekonečnom roku v ústraní a obrovskom úsilí továrne vyrobiť konkurencieschopné vozidlo, je práve Toto svedkom, ako kolektívne úsilie jeho tímu katastrofálne zlyháva. Vôbec sa nečudujem, že od napätia ani nedýcha. Tím, ktorému šéfuje už desať rokov, je spätý s jeho identitou tak, ako sú mená sponzorov všité do látky jeho tímovej košele.

Výkonnostný deficit oproti monopostom na čele pretekov nie je iba o tom, čo to znamená pre ďalšie dni šampionátu, hoci v tejto chvíli ide o nemysliteľnú situáciu. Mercedes sa tiež zameral na pochovanie hlbokkej krivdy, ktorá poznačila vyvrcholenie sezóny 2021 v Abú Zabí. Vtedy chybné rozhodnutie riaditeľa pretekov pripravilo Lewisa Hamiltona o šancu stať sa najúspešnejším jazdcom Formuly 1 v histórii. Vďaka tejto epizóde, ktorú spôsobilo nesprávne uplatnenie pravidiel upravujúcich obdobie po výjazde safety caru (ktorého nasadením sa spomalí a zhustí pretekárske pole, zatiaľ čo sa odstraňuje nebezpečenstvo na trati), získal Max Verstappen z Red Bullu výhodu v poslednom kole pred vedúcim Hamiltonom. Zatiaľ čo Medzinárodná automobilová federácia (FIA), riadiaci orgán tejto motoristickej disciplíny, neskôr výsledok potvrdila a súhlasila so sprísnením postupov, všeobecne sa to považovalo za najväčšie pochybenie v histórii motošportu. Napriek tomu, že Mercedes zápasil s problémami počas celej nasledujúcej sezóny, na rozdiel od Red Bullu, ktorý posilnil svoje postavenie, keďže zvíťazil na majstrovstvách sveta jazdcov a získal aj Pohár konštruktérov, neblahá skúsenosť vykryštalizovala do úsilia poháňaného silnou motiváciou. Toto Wolff živil tento zápal a povzbudzoval svoj tím, aby pre sezónu 2023 vytvorili monopost, ktorý napraví staré krivdy.

Práve teraz mala nastať prelomová chvíľa, ktorá by tímu zaručila úspech. Všetku nádej pre nadchádzajúcu sezónu však úplne rozdrvili súperi.

Členovia konkurenčných tímov sa hemžia sem a tam po celej boxovej uličke. Medzi nimi sa pretláčajú reportéri, maršali, zdravotníci a funkcionári. Tento huriavk ešte umocňujú oznámenia z reproduktorov, hlasné povzbudzovanie a piskot fanúšikov na hlavnej tribúne oproti trati a rytmický zvuk vrtuľníka, ktorý celú scénu natáča z výšky. Zdá sa, že Wolff, skrytý pred zvedavými pohľadmi za inžinierskym ostrovčekom, to vôbec nevníma. O chvíľu sa vynorí zo zamyslenia, vyhrnie si rukávy nad predlaktia a premení sa na hlavnú tvár tímu. Dovtedy sa však musí vyrovnáť so skutočnosťou, že krutá realita úplne prevalcovala jeho očakávania.

Už som si začínal myslieť, že moje pôsobenie v tíme sa dramaticky skráti. Lenže Mercedes uznal, že tím, ktorý práve zápasí s ťažkosťami,

skôr odhalí svoju pravú tvár než stajňa, ktorá zbiera jedno víťazstvo za druhým. Takže namiesto potrasenia rukou na rozlúčku som dostal tímovú uniformu pre nadchádzajúcu sezónu, vďaka ktorej som si mal získať dôveru traťového personálu. Vybavený vlastným notebookom a hlasovým záznamníkom môžem počas dlhej a náročnej sezóny slobodne spoznávať nielen jazdcov, ale aj mechanikov, inžinierov, technikov, analytikov a stratégov, trénerov a pomocný personál, a tiež ľudí zvonku – celebritných hostí, obchodných partnerov či novinárov bažiacich po exkluzívnych novinkách. Budem cestovať s tímom, stravovať sa s nimi, bývať v rovnakých hoteloch a po ich boku sa presúvať na každý okruh. Zároveň sa stanem známou tvárou aj v továrni tímu Mercedes, zmapujem dianie okolo monopostov pre nasledujúcu sezónu od prvotnej myšlienky po dizajn, výrobu, produkciu a zrod toho, čo malo zmeniť osud tímu.

Keďže budem zdieľať svoj život s kľúčovými osobnosťami, či už počas pretekov v rôznych kútoch sveta, alebo priamo v sídle tímu, otvárajú sa mi dvere do jedného z historicky najlepších športových tímov. Stočlenná pretekárska posádka, ktorá bude v nadchádzajúcej sezóne čeliť dvadsiatim trom veľkým cenám, predstavuje viditeľnú hlavnú časť stajne. Navrhovanie, vývoj a konštrukcia nového monopostu pre každú sezónu šampionátu sa zasa odohráva v operačnom stredisku, ktoré sa nachádza tesne pri vnútornom okraji obchvatu lemujúceho trhové mestečko Brackley v grófstve Northamptonshire. Ďalej existuje aj vývojové centrum tímu pre motory Mercedes-AMG High Performance Powertrains (HPP) neďaleko dedinky Brixworth. Práve tu sa pre stajňu Mercedes aj pre viaceré zákaznicke tímy navrhujú a vyrábajú najmodernejšie hybridné pohonné jednotky (ide o turbodúchadlom preplňované spaľovacie motory so systémom rekuperácie energie). Tím označuje obe miesta ako továrne. V skutočnosti však predstavujú dokonalý areál s výrobnými halami a obchodnými, marketingovými, komunikačnými a administratívnymi budovami, v ktorých pracuje vyše dvetisíc vysokokvalifikovaných pracovníkov a pracovníčok. Každý z nich podriadil svoj profesionálny život vzniku a existencii dvoch monopostov na trati.

Títo muži a ženy mi spoločne pomôžu načrtnúť ten najvernejší portrét špičkového pretekárskeho tímu. Ako sa Mercedes postaví k výzve po roku, ktorý sa už nikdy nemal opakovať, a zároveň počas obdobia,

ktoré odhaľuje viac ako tá najúspešnejšia sezóna? Majú potrebné zdroje aj odborné znalosti, no udržia si správne nastavenie mysle i nesmiernu túžbu po víťazstve? Pôjde o lekcii pokory, rovnováhy, či dokonca o znovuzrodenie? Alebo budeme sledovať pomalý úpadok a sebazánik? Žiaden tím doposiaľ nemusel čeliť takému enormnému tlaku a niest' bremeno očakávaní prameniace z vnútorného aj vonkajšieho prostredia. Ak nedôjde k zmene, táto sezóna môže byť zdrvivúca.

Po vstupe do akejkoľvek uzavretej skupiny sa časom ukáže, že niektorí ľudia sú tvrďší oriešok než iní. Pochopil som, prečo bude Toto Wolff mojou najväčšou výzvou. Spoluakcionár s rovnakým podielom v tíme ako skupina Mercedes-Benz Group a nadnárodná spoločnosť INEOS, ústredná postava tímu Mercedes, bol po celý čas láskavým a veľkorysým hosťiteľom. Na bahrajnskej trati ho trýznili neblahé vyhliadky do budúcnosti. Práve tá chvíľa v garáži, keď Wolff prejavil nefalšovanú zraniteľnosť, mi odhalila jeho skutočnú povahu. Pre muža odhodlaného dosahovať excelentné výkony predstavovali výsledky prvej kvalifikácie zničujúci úder. Mohlo ho to úplne položiť. Počas môjho pôsobenia v prvej línii efjednotky sa mi však zdalo, že Wolff spracoval svoje sklamanie a vložil do tímu absolútnu dôveru, že bude naďalej tlačiť na pílu a celá situácia sa stane znesiteľnejšou.

V špičkovej pretekárskej stajni sa všetko pohybuje na najvyššom prevodovom stupni. Tím musí vydržať nielen deväťmesačnú pretekársku sezónu, počas ktorej navštíví dvadsať krajín na piatich kontinentoch, ale aj rušné zimné mesiace, kým sa celý kolotoč nerozbehne nanovo. Ak chce tím takéhoto formátu dosiahnuť úspech vo Formule 1, musí nasmerovať všetku energiu výlučne jedným smerom. V konečnom dôsledku je cieľom jedine víťazstvo. S ďalšími deviatimi tímami zväzda Mercedes boj o technickú, mechanickú, aerodynamickú a jazdeckú dokonalosť. Rozdiely sú mikroskopické a merajú sa v milisekundách. S každým víťazstvom prichádza hrdosť, ktorá je náplastou na krv, pot a neúspech. Z finančného hľadiska navyše tím nadobudne hodnotu vyše miliardy dolárov. Bez nepoľavujúceho nadšenia a motivácie, keď je v stávke tak veľa, by tím nielenže zhasol, ale úplne by sa zrútil.

Mercedes sa práve ocitol uprostred procesu: najskôr bude musieť žmýkať všetok výkon z ďalšieho neuspokojivého monopostu a zároveň

pracovať na vývoji ďalšieho auta, ktoré by malo byť obrazom dokonalosti, po ktorej Wolff túži. Zároveň od členov svojho tímu požaduje, aby dodržiavali tímové hodnoty, kriticky premýšľali o tom, kde urobili chybu, a následne zdvojnásobili svoje úsilie o návrat na správnu cestu. Keď si to na okruhu ďaleko od domova Wolff uvedomil, nepotreboval som, aby to vyjadril slovne. Reč tela riaditeľa tímu prezrádzala, že sa mu pred očami práve odohrala tragédia. Čas však bol na mojej strane, aby som mohol zistiť, či ju dokáže premeniť na príbeh o záchrancovi tímu.

Zrazu som sa ocitol v samom srdci tímu a pozoroval som, ako chlapík, ktorému ušla víťazná séria, podstupuje skúšku svojho odhodlania a snaží sa vyburcovať každého člena pretekárskeho tímu, ktorý vybuďoval, aby sa vrátili do hry múdrejší, silnejší a rýchlejší. Hoci na prvý pohľad v prostredí nemilosrdnej a náročnej kombinácie športu a špičkového inžinierstva stajňu Mercedes reprezentujú dva vysokovýkonné monoposty, v skutočnosti tento pretekársky tím poháňa najmä ľudská sila. A práve o tom je celá táto kniha.

PRVÁ KAPITOLA

ŠOK A ÚDIV

Veľká cena Bahrajnu

Bahrain International Circuit, Sachír

3. – 5. marca 2023

Šesť dní pred úvodnými pretekmi sezóny sa v továrni Mercedesu v Brackley vynorila predpoveď. Ukázala sa kľúčovým členom personálu v jedno svieže nedeľné ráno ako blesk z jasného neba. Prognóza sa týkala monopostu pre nadchádzajúcu sezónu. Nikomu sa nepáčilo to, čo vidí.

Nevyveštili svoju budúcnosť z krištáľovej gule – vyhodnotili údaje z troch testovacích dní na trati, na ktoré mali povolenie všetky stajne. Testovacie jazdy prebehli v Bahrajne na rovnakom okruhu, kde ambícia Tota Wolffa vypustiť na trať monopost hodný majstrovského titulu napokon úplne vybuchla. Dovtedy, keď sa inžinieri, ktorí sa práve vrátili z ostrovného štátu v Perzskom zálive nočným letom, zišli na trati, aby prebrali svoje zistenia, tímu ostávalo len málo času na to, aby pred začiatkom sezóny odpálili predstavenie nového vozidla vo veľkom štýle. Podľa simulácií mal monopost W14 potenciál perfektne sa zžiť s traťou, pokiaľ ide o lepšiu ovládateľnosť a v konečnom dôsledku o dosahovanie rýchlejších časov. Tím ich len potreboval vydolovať z monopostu, aby zmenil svoju budúcnosť.

Do továrne Mercedesu prichádzam v dostatočnom predstihu na to, aby som stihol poradu po testovaní. Továreň nevyzerá ako klasický výrobný podnik. Sídlo tímu sa ponáša skôr na rozľahlý technologický areál, v ktorom sa nachádzajú úhľadné a funkčné budovy a tiež široká aleja lemovaná stromami, ktorá zavedie návštevníkov cez most ponad rieku do hlavného operačného strediska. V rámci pretekov o to, kto bude najrýchlejší, si Mercedes nemôže dovoliť prevádzku od deviatej do piatej. V továrni sa pracuje celé dni aj noci okrem dvoch prestávok počas roka, ktoré sú povinné pre každý tím. Iba vtedy, cez leto a počas Vianoc, na dva týždne všetka práca utíchne. Takže hoci sa v to skoré nedeľné ráno začína ešte len brieždiť, vo vstupnej hale ma registruje recepcný, ktorý zrejme má už polovicu šichty za sebou. Na tomto mieste si návštevník, podobne ako ja, zavesí okolo krku šnúru s hosťovskou kartičkou a potom predstiera, že ho vôbec nevzrušuje ohromná vitrína s trofejami, ktorá lemuje celú chodbu. Ide o výraznú pripomienku skutočnosti, že sa nachádzame v centrále jedného z najúspešnejších tímov Formuly 1. Nenecháva ma chladným ani to, že v priestoroch na sedenie je vystavený skutočný monopost. Na lesklej karosérii prevažuje čierna farba – čiastočne ide o záväzok propagovať diverzitu a bojovať proti rasizmu. Smerom k zadnej časti vozidla farba lakovania bledne a prechádza do striebornej, čo je charakteristická farba Mercedesu počas celého pôsobenia tímu v motošporte. Dnešný tím je známy aj pod prezývkou Strieborné šípy. Pri detailnom pohľade na predné krídlo pôsobia drobné ryhy a poškodenia zapríčinené vysokou rýchlosťou ako jazvy z nelútostnej bitky. V tichu a pokoji vstupnej haly, ktoré je v protiklade s prirodzeným ruchom na trati, pôsobí monopost ako akási vypreparovaná mechanická trofej.

Vozidlo, o ktorom je zmienka, má označenie Mercedes-AMG F1 W12 E Performance. Bežne ho poznáme pod skratkou W12.¹ Odkedy sa v roku 2010 vrátil súčasný tím na pretekárske okruhy s monopostom

¹ Podľa tradície názov odkazuje na dedičstvo nemeckého automobilového priemyslu (písmeno „W“ je skratkou nemeckého slova „wagen“, čo v materskej krajine značky Mercedes-Benz znamená „auto“) a na systém číslovania, ktorý sa v roku 1926 začal číslom 01. Súčasný tím Mercedes F1 si tento systém upravil: začal od jednotky a pred „W“ doplnil „F1“ na označenie modernej éry áut. V uplynulých rokoch pribudlo nové označenie technológie „E Performance“, ktoré odkazuje na prácu divízie v Brixworthe.

W01, uviedol celú plejádu špičkových vozidiel. Hoci sa medzi ne ráta aj monopost W12, s jeho lakovaním sa doteraz mnohí nedokážu zmieriť. Ikonické číslo 44 na nose monopostu, ktoré sa spája s menom Lewisa Hamiltona, mi definitívne pripomína, že vozidlo pred mojimi očami je pravým artefaktom patriacim do histórie motošportu: je to slávny monopost zo sezóny 2021, na konci ktorej bol Lewisovi Hamiltonovi za kontroverzných okolností odopretý titul majstra sveta.

Ešte kým ma zavolajú na poschodie, aby som sa zúčastnil na porade, si stihnem uvedomiť, že monopost je tu vystavený preto, aby tím nezaбудol na ten neslávne známy moment.

Mercedes úplne zrazilo k zemi, keď im v poslednom kole záverečných pretekov sezóny tesne uniklo dôležité víťazstvo. V roku 2022 prišlo ešte bolestnejšie zistenie: následník monopostu W12 nedokáže držať tempo s výkonom stajní Red Bull a Ferrari. Pre Strieborné šípy aj ich fanúšikov predstavoval monopost W13 trpké memento, že Formula 1 je okrem súboja na trati aj súťažou v konštruovaní pretekárskych automobilov. Teraz je však na programe nová sezóna. Všetky tímy sa už pustili do vyhodnocovania výsledkov z trojdňového testovania, takže preteky konečne prichádzajú do najdôležitejšej fázy.

Spočiatku mám dojem, že som práve vstúpil do akejsi modernej vojenskej poradnej izby: sterilne biela miestnosť s rokovacím stolom, ktorý meria dobrých dvadsať metrov. Z otvorov na jeho povrchu sa pred každým kreslom nehučne vysúvajú monitory. Generáli, čiže okolo dvadsaťpäť inžinierov a ľudia kriticky dôležití pre vývoj monopostu, sa po príchode zhromaždili okolo vozíka s kávou, aby dotankovali palivo. Bezpochyby majú za sebou veľmi dlhú cestu. Lenže aj bez kofeínovej vzpruhy všetci prítomní, oblečení v tímovej cestovnej uniforme (ležérna kombinácia bieleho trička, šedého svetra, modrých športových nohavíc a tenisiek), pôsobila pozoruhodne bdelo. Vo svete Formuly 1 je čas k všetkým tímom nemilosrdný. Títo ľudia sú zvyknutí na to, že hneď po prilete z iného kontinentu nastúpia na náročnú šichtu v továrni. Do začiatku sezóny chýba už iba týždeň a každá dobre využitá sekunda môže zmeniť výkon auta k lepšiemu.

Medzi hlavnými hráčmi spoznávam technického riaditeľa Mikea Elliota a šéfa traťových inžinierov Andrewa Shovlina, ktorého každý

(možno aj členovia jeho rodiny) volajú Shov. Okrem ľudí, ktorí sa zišli v tejto miestnosti, sa na obrazovkách začínajú objavovať mená a tváre ďalších asi desiatich ľudí. Až po začatí porady – presne načas a bez úvodných rečí – postrehnem, že medzi sústredenými prítomnými panuje znepokojenie.

„Je neprijateľné, kde sme skončili,“ zaznie na úvod hlas z opačného konca stola, ktorý je tak ďaleko, že sprvoti netuším, komu patrí. Toto stanovisko postupne opakujú ďalší ľudia, ktorí si postupne berú slovo.

„Ešte prednedávnom sme boli kráľmi zimného testovania,“ podotkne Peter Bonnington skľúčene. Všetci poznajú tohto pretekového inžiniera Lewisa Hamiltona pod prezývkou Bono. „Zdá sa, že sa nám to vymklo z rúk.“

S každým príspevkom v priebehu nasledujúcich štyridsiaticich piatich minút, čo bolo v podstate zhrnutie výkonnosti z testovacích jazd, ktoré predkladali šéfovia jednotlivých pracovných skupín, sa údaje na obrazovke menili. Každý piktogram alebo tabuľka s nameranými údajmi, od telemetrie, čiže diaľkového merania času na kolo, až po analýzu opotrebovania pneumatík, poukazujú na rôzne vlastnosti monopostu W14. Celkový obraz ponúka len malý priestor na interpretáciu – medzi tímovými kolegami Lewisom Hamiltonom a Georgeom Russellom existujú len zanedbateľné rozdiely, zato sa prejavuje nápadná strata na hlavných rivalov, ako sú tímy Red Bull a Ferrari.

Shov vedie poradú svojím typicky efektívnym a vecným štýlom: pokojný hlas, z ktorého však cítiť naliehavosť, že treba prísť na to, čo sa dá ešte zlepšiť.

„Prídržujeme sa, ako lídri, dostatočne vysokých štandardov?“ pýta sa v istej chvíli.

Hoci ide o rečnícku otázku, zavládne nepríjemné ticho. O necelej týždeň prítomní inžinieri odletia späť do Bahrajnu na prvú veľkú cenu sezóny. Dovtedy im ešte ostáva nejaký čas na riešenie problémov, ktoré majú na zreteli. Čakajú ich vlastné preteky: najskôr musia prísť na to, prečo monoposty nepodávajú požadovaný výkon, a následne ich čaká náročná úloha zistiť, ako ho z nich vyžmýkať. Postrehnem, ako sa ľudia okolo stola začínajú vrtieť, akoby už boli myšlienkami pri danej

činnosti, ktorá na nich čaká. Shov sa už očividne chystá ukončiť poradu, keď odrazu z obrazoviek zaznie vzdialený hlas.

„Toto jednoducho nestačí.“

Pôvodcu tohto príspevku okamžite prezrádza rakúsky prízvuk. Ak sa niekto chystal vydýchnuť si, hlas Tota Wolffa ho okamžite prinútil opäť zadržať dych.

„Do istej miery sa za to musíme hanbiť.“

Zo šéfovho hlasu zaznieva napätie a frustrácia. Najväčšie starosti mu robí monopost, no škrie ho aj nepríjemná skutočnosť, že Mercedes, dodávateľ motorov pre viaceré tímy, sa nechá prekonať vlastnými zákazníkmi. „Ak Aston Martin predvedie rovnaký slubný výkon ako počas testovania...“ tu sa odmlčí, aby si to všetci prítomní mohli živo predstaviť. Po chvíli ticha, akoby sa chcel vrátiť k príjemnejšej téme, Wolff pripomenie členom tímu, že majú k dispozícii všetko potrebné na skonštruovanie víťazného monopostu: hodnoty, vedomosti, odborné znalosti a zdroje.

„Nikoho neobviňujeme, iba spoločne riešime náš problém,“ ukončil príhovor vetou, ktorou zdôraznil kolektívnu zodpovednosť, „ale napriek všetkému... poďme do toho!“

* * *

Na okruhu v Bahrajne, ktorý je obklopený púštnymi krovínami, pôsobia turnikety vedúce do padoku ako magický portál medzi dvomi svetmi. Vonkajší priestor je prístupný fanúšikom – počas prvého pretekového dňa sezóny prišlo 36 000 návštevníkov. Ešte je len predpoludnie, no hlavné tribúny sa už zaplňajú. Jeden z prvých sprievodných pretekov je v plnom prúde a zavýjanie pretekárskych áut Porsche sa nesie doďaleka. Nevidím trať, pretože prechádzam spojovacími chodbami s ukazovateľmi smeru a tunelom vedúcim popod cieľovú rovinku. Blížim sa priamo k svojmu miestu určenia. Obrovský hluk však úplne pohlcuje všetku moju pozornosť. Premýšľam aj nad argumentáciou riadiaceho orgánu Formuly 1, že usporiadanie veľkej ceny krajinou, ktorá nerešpektuje ľudské práva – v kalendári pretekov ich máme viacero –, predstavuje príležitosť angažovať sa a viesť dialóg. Lenže počas svojho krátkeho pobytu vnímam iba individuálne úsilie niektorých tímov

venovať sa menšinám. Najviditeľnejší je vzor dúhy, ktorý počas tohto víkendu zdobí helmu Lewisa Hamiltona. Ide o neohrozené vyjadrenie osobnej podpory utlačanej LGBTQ+ komunity v regióne a tento jazdec stále Mercedes trvá na tom, že športová súťaž by mala vyvíjať väčšie úsilie na to, aby sa situácia s menšinami výrazne zlepšila.

Hamilton s kolegami zo šampionátu sú takí populárni, že za bariérami lemujúcimi vchod do padoku sa zhromaždili davy ľudí. Prišli, aby na vlastné oči videli svojich hrdinov či kľúčových členov tímu, ktorých tváre preslávil celosvetovo úspešný seriál *Drive to Survive*. A to je len jeden z príkladov senzačného nárastu popularity Formuly 1, keď v roku 2017 americký mediálny gigant Liberty Media odkúpil komerčné práva na túto disciplínu v sume 4,6 miliardy dolárov. Keď sa v takomto globálnom meradle spojí šport so zábavou, okrem hybnej sily peňazí sa nevyhnutne prepletie aj s politikou.

Tu v Bahrajne má takmer každý fanúšik na sebe trička a čiapky s logom tímu. Je pozoruhodné, že tu nepanuje atmosféra kmeňovej spolupatričnosti bežnej pre futbalové štadióny. Prechádzam okolo rodín a skupiniek priateľov, ktorí obliekajú pestrú zmes dresov z každého tímu, ktorý figuruje v súťaži: Mercedes, Red Bull, Ferrari, Williams, McLaren, AlphaTauri, Haas, Alfa Romeo, Alpine a Aston Martin. Panuje tu atmosféra zdieľaného nadšenia, ktorá však zmizne s príchodom do padoku. Zapríčinila to nekompromisná bezpečnostná kontrola, ktorú by ste azda čakali na letisku. Vzal som svoj ruksak zo skenera batožiny, a popritom som priložil svoju kartičku k čítačke na stĺpiku tohto prísne stráženého priechodu. Vzápätí sa na obrazovke nad čítačkou objaví fotografia mojej tváre. Preukaz do padoku je drahocenná komodita – kým som ho získal, prešiel som si obrovskou byrokraciou. Ozve sa cvaknutie vnútorných zámkov a svetlo na turnikete sa zmení z červenej na zelenú. Konečne môžem prekročiť prah do skrytého útočiska Formuly 1.

Odrazu sa pestrá kombinácia tímového oblečenia premení na jednoliatosť.

Na gride je pripravených desať tímov. Traťový personál každého z nich má oblečenú predpísanú uniformu. Poznať ich podľa log sponzorov a najmä charakteristických farieb: ikonická „rosso corsa“, čiže

pretekárska červená stajne Ferrari, farba trávy tímu Aston Martin, belasá tímu Williams alebo papájovo oranžová stajne McLaren. Mercedes si zvolil výrazný kontrast v podobe kombinácie čiernej a bielej so zábleskami striebra a tyrkysu. Všetko od nohavíc či šortiek po košeľe, polokošeľe, svetre či saká pochádza z dizajnerskej dielne partnera tímu značky Tommy Hilfiger. Tenisky zasa tímu dodáva značka Puma. Hoci mám počas svojho prvého pretekárskeho víkendu dojem, ako keby som sa ocitol na cosplay festivale, páči sa mi, že ľudia oblečení v rovnakej uniforme mi kývnu hlavou na pozdrav a usmiejú sa, keď ma míňajú. Je pravda, že sme ako chodiace reklamné tabule, no tento zjednocujúci prvok tu zohráva výraznú úlohu. Všimam si aj to, že medzi jednotlivými tímami panuje silný vzájomný rešpekt. Premkne ma pocit, že som sa práve stal súčasťou kočovného cirkusu: všetci prítomní totiž každý rok absolvujú spoločnú cestu okolo sveta, ktorá trvá desať mesiacov.

Najdôležitejším miestom padoku na každom okruhu v kalendári F1 sú boxy. Je to dlhý rad automobilových stajní, ktorý sa napája na boxovú uličku. Práve tu mechanici dôkladne pripravujú monoposty na pretekársky deň. Poradie tímov v boxoch určuje umiestnenie v minulosezónnom Pohári konštruktérov. Najlepšie miesto, ktoré sa nachádza najbližšie k vjazdu do boxovej uličky, od výhry v roku 2014 patrilo Mercedesu. Teraz ho však obsadil Red Bull. Tento rok Strieborné šípky obývajú tretiu garáž – pre tím to je pripomienka náročnej sezóny 2022. Od Červených býkov ich delí ešte stajňa Ferrari. Tímy si môžu kreatívne predeliť priestor, ktorý majú k dispozícii, pomocou prenosných panelov tak, aby vyhovoval ich požiadavkám. Hoci dva monoposty reprezentujúce jednotlivé tímy majú vyhradenú hlavnú plochu v prednej časti, garáže obvykle disponujú aj ďalšími priestormi po bokoch a vzadu, kde sa nachádzajú miestnosti pre inžinierov a technikov, dielne a sklady.

Zo zadnej časti vychádza úzka chodba, ktorá vedie k hlavnej tepne padoku: je to rušná promenáda pod holým nebom, ktorá prepája všetko od priestorov pre médiá až po budovy so zázemím jednotlivých tímov. Nachádza sa tu vyše tisíc ľudí, ktorí tvoria uzavretú komunitu – väčšina z nich pracuje naplno, aby splnila ciele svojho tímu –, takže to rozhodne nie je miesto vhodné pre klaustrofobikov. Odohráva sa tu úplne všetko: od tlačových konferencií po rozhovory s médiami, komerčné aktivity

jednotlivých tímov a ich propagačné podujatia, ktorých cieľom je nadviazanie kontaktu s divákmi a propagácia tohto športu. Zrazu sa ocitám v rušnom úli, kde všetci musia mať na krku šnúрку s tým správnym preukazom.

Všetky podujatia a aktivity, ktoré prebiehajú počas každého pretekárskeho víkendu, sa na trati aj v zákulisí riadia striktným časovým harmonogramom. Ten je pod prísnyim dohľadom športových rozhodcov alebo riadiaceho orgánu, ktorým je FIA. Vo svete Formuly 1 sa víkend začína veľmi skoro a obvykle sa predĺži až na štyri dni. Celú udalosť odštartuje takzvaný mediálny deň. Tu v Bahrajne sa konal vo štvrtok. Prišli vedúci predstavitelia všetkých tímov, aby sa zúčastnili na tlačových konferenciách a poskytli rozhovory. V rámci tohtoročných otváracích pretekov sezóny sa v piatok na trati konali dve hodinové tréningové jazdy. Počas prvého voľného tréningu využili tímy s jazdcami svojich šesťdesiat minút na preskúmanie konfigurácie vozidiel, čo zahŕňa napríklad aerodynamiku, pruženie, nastavenie bŕzd, režimov motora a zaťaženie auta palivom. Nazýva sa to aj set-up alebo nastavovanie monopostu, ktorého cieľom je vyladiť jazdné vlastnosti vozidiel na trati.

Kľúčovým prvkom celého procesu sú pneumatiky. Každý tím si zvolí vlastnú kombináciu sád, čo môže byť jadrom strategického plánu, ktorý často rozhoduje o priebehu pretekov.

Od roku 2011 je výhradným dodávateľom pneumatík pre Formulu 1 taliansky výrobca, značka Pirelli. Pretekárske pneumatiky, ktoré vyrába a dodáva, sa veľmi líšia od dezénu pneumatík určených pre cestné automobily. Majú priemer až osemnásť palcov a sú precízne vyrobené podľa prísnych technických parametrov. Pre sezónu 2023 Pirelli namiešalo osem rôznych zmesí. Prvých šesť je známych ako slicky, alebo hladké pneumatiky určené pre preteky v suchých podmienkach. Sú rozdelené do kategórií od C0 do C5² a podľa tejto škály sa líšia v odolnosti a rýchlosti. Zvyšné dve zmesi – prechodné pneumatiky alebo intermediálky a pneumatiky do dažďa – sú určené pre preteky na mokrej trati.

² Zmes C0 sa vyznačuje odolnosťou a nízkou priľnavosťou, zatiaľ čo C5 je najmäkšia zmes s najvyššou trakciou. Vo všeobecnosti s pneumatikami C5 možno dosiahnuť najvyššiu rýchlosť, no zároveň sa najrýchlejšie opotrebojú.

Pre každý pretekársky víkend Pirelli pripraví pre tímy iba tri zmesi na škále od C0 do C5. Tieto pneumatiky sa jednoducho označujú ako tvrdé, stredné a mäkké. Každému tímu pridelia rovnakých trinásť sád³: dve sady tvrdých pneumatík, tri sady stredných a osem sád mäkkých pneumatík na jeden monopost. A napokon, každé auto musí počas suchých pretekov použiť dve rôzne zmesi (alebo v prípade potreby využiť pneumatiky určené na mokré podmienky).

Pneumatiky predstavujú rozhranie medzi monopostom a traťou a ide o pomerne komplikovaný vzťah. Ak jazdec aj tím pochopia, ako z neho dostať to najlepšie, sú na ceste k dobrému výsledku.

Úvodný voľný tréning ponúkol Mercedesu a jeho súperom prvú príležitosť zhodnotiť, aký výkon podali monoposty so sadou pneumatík, ktoré mali k dispozícii. Počas tohto víkendu to sú zmesi od C1 po C3, ktoré sú vhodnejšie pre drsný povrch bahrajnskej trate. Na to, ako rýchlo sa pneumatiky dostatočne zahrejú alebo dosiahnu optimálnu príľnavosť, a ako rýchlo sa opotrebojú, majú výrazný vplyv faktory ako teplota či konkrétne aerodynamické vlastnosti monopostu. Pri takom množstve premenných si žiaden z tímov nemohol dovoliť premrhať ani sekundu prvého piatkového tréningu, pretože potrebovali vytvoriť stratégiu používania pneumatík a zároveň určiť základné nastavenie svojich vozidiel.

Druhý voľný tréning, po komplexnom rozbere medzi jazdcami a inžiniermi, poskytol tímom príležitosť pre ďalšie hľadanie nedostatkov a zlepšovanie monopostov. Keďže každý tím môže počas tréningu uplatniť vlastný prístup, nedá sa presne určiť, ako sa darí konkrétnym monopostom v porovnaní so zvyškom pretekárskeho poľa. No keď technický riaditeľ Mike Elliott začal tušiť, ako sú na tom ostatné tímy, naskytl sa mu „neprijemný obrázok“. Oba monoposty Mercedesu dokázali dosiahnuť iba priemerné časy na kolo. Red Bull pohodlne obsadil popredné pozície a aj Ferrari dosahovalo skvelé výsledky. Napriek tomu, že od debríngu po testovaní tím dosiahol isté zlepšenie, nestačilo to. Hamilton aj Russell hlásili problémy s nestabilnou zadnou časťou monopostu, kvôli čomu dochádzalo k drobeniu pneumatík a jazdec

3 Pre víkendové preteky so šprintom je rozdelenie pneumatík mierne upravené.

strácal vzácné milisekundy. Fernando Alonso z tímu Aston Martin navyše dosiahol najlepší čas, čím sa neblahá predtucha Tota Wolffa premenila na neodvratnú skutočnosť.

Toto je krutá realita, v ktorej sa práve nachádzame, postťažoval sa ku koncu dňa Mike Elliott v hlásení pre továreň, keď tímu začalo dochádzať, že monopost W14 netrpel len počiatočnými problémami, ale že sa nejaká zásadná chyba skrývala v samotnom dizajne vozidla. Musíme si úprimne priznať fakt, že sme počas zimy neodviedli dostatočne dobrú prácu, a urýchlene musíme prísť na to, kde sa stala chyba.

V sobotu ráno sa rozbehol tretí a zároveň posledný voľný tréning. Počas uplynulej noci simulační inžinieri v továrni – spolu s bývalým pilotom F1 Anthonym Davidsonom – vyzbrojení údajmi získanými na trati, sa pokúšali rozvíjať a zlepšiť víkendové nastavenie monopostov. Mercedes však nezažije žiaden zázrak, ale skôr zúčtovanie, keď sa pred kvalifikáciou okruh zahalí do hmlistého súmraku. Počas hodinovej jazdy rozdelenej do troch vyraďovacích kôl (Q1, Q2 a Q3) s klesajúcou dĺžkou trvania sa súťažilo o najrýchlejšie časy na kolo a výsledky určili poradie na gride počas samotných pretekov. Tímom Red Bull, Ferrari aj Aston Martin výsledky dodali sebedomie a nádejné vyhliadky nielen pre úvodnú veľkú cenu sezóny. Už len vývoj monopostu sa sám osebe považuje za nemilosrdný súboj. Na nikoho sa tam nečaká. Ak tím začne zaostávať, musí zabrať a získať späť stratenú pozíciu a navyše sa snažiť dobehnúť tých, ktorí naďalej napredujú. Pre Mercedes to v ten neskorý večer, keď sa padok postupne vyprázdňoval, znamenalo, že sa ocitol na prahu sezóny, ktorá bude ešte náročnejšia ako tá predošlá.

* * *

„Kľúčovým slovom víkendu je rozvaha,“ vyhlási vedúci oddelenia komunikácie Bradley Lord pred pretekmi. Od kvalifikácie si tím aj médiá kladú rovnakú otázku: Prečo monopost W14 nenaplnil očakávania a čo sa s tým dá robiť? Toto Wolff, v pozícii šéfa tímu, ktorého očividne vykoľajil mizerný výkon auta hneď v úvode sezóny, vyhlásil, že celý koncept zrušia. „Nie je mi však úplne jasné, ako definujeme ‚koncept‘,“ upozorňuje Lord, človek zodpovedný za to, aby Mercedes pevne ustál búrku, ktorú rozpútali médiá. Lord sa v konečnom dôsledku snaží zabrániť

akýmkoľvek nesprávnym interpretáciám, zatiaľ čo tím zvažuje, akým smerom sa s monopostom vydať. Dodáva to určitý význam informačnému listu, ktorý jeho komunikačný tím rozdal prítomným médiám na začiatku pretekárskeho víkendu, keď prvýkrát dotlačili model W14 do boxovej uličky na podrobnejšiu kontrolu. Takáto prehliadka je povinná pre všetky tímy, ktoré navyše musia dodať vytlačený súhrn hlavných aktualizácií a úprav. Mercedes vybral za svojho reprezentanta Russellovo vozidlo, ktoré možno ľahko rozpoznať podľa jeho pretekárskeho čísla 63.

Počas úvodných pretekov sezóny, a najmä po výsledkoch kvalifikácie z predošlého večera, púta monopost W14 obrovskú pozornosť. Hoci to z veľkej časti spôsobil nedostatočný výkon monopostu, stredobodom pozornosti je určitý viditeľný aspekt vozidla, ktorým sa výrazne odlišuje od súperov. Zatiaľ čo ostatné konkurenčné monoposty disponujú bočnicami, čiže prvkom na karosérii, ktorý usmerňuje prúdenie vzduchu, Mercedes zotrval pri koncepte z predošlého roka, v ktorom od nich úplne upustil. Takzvané „zeropody“, alebo „nebočnice“, pôsobia tak, akoby sa vo vnútri tradičných bočníc vytvorilo vákuum a vtiahlo ich dovnútra. Ak by sa monopost dokázal nadýchnuť a zadržať dych, nevyzeralo by to inak. Pôsobí majestátne, no pokiaľ ide o výsledky, na vzhľade nezáleží.

Fanúšikov i pozorovateľov zaskočilo, že Mercedes sa v predchádzajúcej sezóne nedokázal prebrať do boja o víťazstvo. V roku 2022 získal model W13 iba jedno prvenstvo. Prečo teda pokračovať s rovnakým dizajnom, ktorý mal poriadne ďaleko od dominantnej formy, ktorá definovala celú jednu éru? Samozrejme, v tomto prípade je v hre neuveriteľne zložitá aerodynamika a mechanické inžinierstvo. Zeropody sú jednoducho jedným z prvkov inovatívneho dizajnu, ktorý mal prinášať víťazstvá. Lenže sú také viditeľné, respektíve neviditeľné, že to o niečom svedčí.

Tím stojí za Wolffovým vyhlásením, že sa niečo musí zmeniť. Priznať si zlyhanie hneď na začiatku sezóny si vyžaduje obrovskú odvahu, no nevyhnutné zmeny predstavujú jediný spôsob, ako dosiahnuť pokrok. Kým však konštruktéri nebudú môcť urobiť kvalifikované rozhodnutie o presnej podobe a smerovaní vozidla, komunikačný tím Mercedesu musí tu a teraz ukotviť celý príbeh vo faktoch.

Zatiaľ čo v boxovej uličke sa absolútna pozornosť novinárov upriamuje na vozidlo, dvaja piloti Mercedesu sa pripravujú na celú šou inak. Na promenáde v padoku sa pripojím k Lewisovi Hamiltonovi a jeho malému sprievodu, ktorý smeruje k turniketom. Lewis, s dlhými vrkôčikmi zopnutými gumičkou a vo vyšúchaných džínsoch, v bielej košeli a slnečných okuliaroch, vyzerá ako jedinečná kombinácia pretekára a rockovej hviezdy. Nadovšetko ho však charakterizujú jeho úspechy: nielen sedem titulov majstra sveta, ale aj skutočnosť, že chlapec so zmiešaným pôvodom zo skromných pomerov z mestečka severne od Londýna prerazil v tomto športe v období, keď mnohých jazdcov pretláčali konexie, štedrá finančná podpora a privilegovanosť. Po prechode cez turniket nastúpi Hamilton do minibusu a absolvuje krátku jazdu do srdca okruhu k pódiu za hlavnou tribúnou. Tu už tisícky fanúšikov čakajú na príchod svojich hrdinov, aby im zamávali a zapojili sa do hlučnej a vzrušujúcej diskusie s otázkami a odpoveďami. Prídu sem všetci piloti zo štartového poľa. Je to len jedna časť ich nabitého denného harmonogramu – od komunikácie s médiami a fanúšikmi, až po stretnutia s celou plejádou partnerov a hostí –, ktorý musia dodržiavať počas celého víkendu. Ešte predtým, než si jazdci budú môcť sadnúť do kokpitu a pripútajú sa v motoristickej podobe raketoplánu, aby mohli vyštartovať hviezdnu rýchlosťou, tieto záväzky treba vtesnať medzi dôležité a náročné porady s inžiniermi a so stratégmi.

Požiadavky a povinnosti, ktoré ležia jazdcom na pleciach, sú nesmierne rozmanité, a práve preto sa veteráni ako Hamilton snažia čo najefektívnejšie narábať so svojím časom a energiou. Pohybuje sa svižne, sprevádzaný členmi tímu, no za pochodu sa stíha zdraviť a fotografovať s fanúšikmi. Čakajú nás dva minibusy aj Hamiltonov tímový kolega George Russell. Mladá pretekárska hviezda z Británie sa rozpráva s kolegom a filmový štáb zo seriálu *Drive to Survive* zatiaľ pracuje v diskrétnej vzdialenosti a načúva pomocou mikrofónu zavesenom na ramene dlhom ako uďica. Keď Hamilton so svojou skupinkou nastúpi do jedného z minibusov, pripojím sa k Russellovej skupinke v druhom vozidle. Sotva sa stihnem usadiť, auto vyrazí a prudko zatočí k príjazdovej ceste. George Russell zdvihne zrak od svojho telefónu, stretne sa nám pohľad a on sa nad týmto šoférskym manévrom tíško pousmeje.

Nemôžem si pomôcť, no je mi ľúto chlapíka za volantom minibusu, ktorý je očividne vykoľajený z prítomnosti nového pasažiera.

„Práve si píšem so synovcom,“ prehodí Russell, ktorý sa na okamih vráti k svojmu telefónu. „Dnes má narodeniny.“

„Fandí vám?“ spýtam sa.

„Nie tak ako moja neter,“ odvetí a už mi venuje úplnú pozornosť. „Keď som minulý rok vyhral Veľkú cenu Brazílie, daroval som jej svoju šiltovku. Išla v nej do školy a museli jej prikázať, aby si ju dala dole.“

Chvíľku mi trvá, kým si svojho štíhleho a uvoľneného spolucestujúceho spojím s extrémne rýchlym a odhodlaným bývalým jazdcom Williamsu, ktorý získal svoje prvé pódium práve počas svojej prvej sezóny v Mercedese. Keď je preč z padoku a nemusí sa venovať stretnutiam a iným povinnostiam, je jednoducho iba hrdým strýkom.

Ako však napredujeme po servisnom pruhu vo vnútornom obvode trate, rozhovor sa nevyhnutne zvrtnie na nadchádzajúce preteky. Jazdec opatrne váži svoje slová, možno preto, lebo sme sa len pred chvíľou zoznámili. Vrávi, že „sa sústreďíme na to, aby sme vyťažili maximum zo súčasného konceptu“, a hoci nepochybujem, že to myslí vážne, určite ho súčasná situácia frustruje. Po troch rokoch vo Williamse sa Russell na začiatku sezóny 2022 pripojil k Mercedesu a získal miesto, ktoré si vysníval. Prišiel súčasne s veľkou zmenou technických pravidiel pre monoposty, ku ktorej dochádza každých niekoľko rokov, keď musia všetky tímy opäť začať od nuly. Súčasný predpis platný do konca sezóny 2025 sa zameriavajú na prísavný efekt. Z hľadiska aerodynamiky ide o generovanie podstatnej časti prítláčnej sily vozidla (nazývanej aj prítlak) vytváraním podtlaku medzi podlahou vozidla a povrchom trate.

Na papieri sa súčasné technické predpisy zameriavajú na zlepšenie príľnavosti a schopnosti zatáčať a v konečnom dôsledku majú podporiť tesnejšie súboje na trati. V praxi sa však ukázalo, že pre všetky tímy ide o náročnú výzvu s rôznou mierou úspešnosti. Zatiaľ čo poňatie hlavných zmien v podaní Red Bullu prinieslo monopost, ktorý v roku 2022 vyhral šampionát, ostatné tímy vrátane Mercedesu mali problémy s poskakovaním vozidla na trati. Takzvaný porpoising efekt spôsobilo to, že sa prúdenie vzduchu pod vozidlom zastavilo a následne sa takmer vzápätí obnovilo. V monopostoch, ktoré majú veľmi nízky podvozok,

to ovplyvňuje jeho ovládateľnosť a jazdci navyše pociťujú veľmi silné poskakovanie. Preto musela FIA z bezpečnostných dôvodov upraviť predpisy, čo však v konečnom dôsledku ohrozilo výkonnosť tohto kedysi neporaziteľného tímu.

Po množstve vylepšení a úprav vozidla v priebehu toho roka sa na tím usmialo šťastie v podobe jediného víťazstva v Brazílii – zároveň to bolo Russellovo prvé víťazstvo v F1. Dôležitá udalosť sa odohrala ku koncu sezóny a do istej miery ovplyvnila rozhodnutie Mercedesu rozvíjať svoj konštrukčný koncept aj v roku 2023. Verili, že po zvládnutí tejto stránky predpisov, ktorá sa ukázala ako nesmierne náročná, dokážu odomknúť výkon vozidla a zabojovať o titul. Začiatok tejto sezóny bezpochyby všetkých šokoval, no dvadsaťpäťročný jazdec z Norfolku si zachováva pozitívny postoj. Vyžaruje z neho prirodzený pokoj, ktorý nenaruší ani náhla naliehavá výzva, aby sa dodávka obrátila späť. Vodič začne brzdiť a vozidlo s Lewisom Hamiltonom už ide opačným smerom a zrýchľuje.

„Bezpečnostná služba našla pod pódium podozrivý balík,“ oznámí nám člen tímu, ktorý prijal správu. „Nieкто si tam asi zabudol tašku, no už evakuujú celý priestor.“

Takúto dramatickú udalosť som počas svojho prvého víkendu s efjednotkou neočakával. Russella i jeho kolegu to určite poriadne rozčarovalo – neskôr som totiž videl, ako pred pretekmi obaja čerpajú obrovskú energiu od fanúšikov –, no zároveň môže na svojom zozname povinností odškrtnúť ďalšiu položku. Náš šofér sa zatiaľ neúspešne pokúsil otočiť, napokon sa nervózne otáča na trikrát. Russell zatiaľ obráti pozornosť k zvyšným bodom svojho nabitého programu, kým rozruch okolo neho neutíchnie pre udalosť, na ktorej všetkým záleží najviac.

* * *

Na sklonku dňa nastalo posledné odpočítavanie do štartu pretekov. Obrovské červené slnko zapadá a z okolitej púštnej krajiny sa vytrácajú farby. Pod žiarou silných reflektorov sa všetka pozornosť obracia na trať. Tribúny, budovy pozdĺž okruhu a palmy žiaria oproti tmavnúcej oblohe, ktorá sa z belaso modrej mení na fialovú. Dokonca aj v padoku už vládne iná atmosféra – mám dojem, že VIP hostia, ktorých pozvali do mikrovesmíru formulového sveta, pôsobia ešte oslnivejšie. Vidno

viac večerných šiat, sák, zbytočných slnečných okuliarov aj tváří čakajúcich na to, kým ich rozpoznejú. Vo vzduchu cítiť blížiacu sa udalosť, hoci mnohí prítomní hostia sa zaoberajú skôr tým, aby ich bolo vidno, než aby sa usadili a sledovali nadchádzajúce dianie na trati.

V garáži Mercedesu práve prebieha, ako to tím nazýva, predštartová procedúra. Vzal som si slúchadlá z nástenného stojana, na ktorom visí aj červená bejzbalová čiapka s podpisom zosnulej pretekárskej legendy a mentora Mercedesu Nikiho Laudu, a presuniem sa na svoje miesto hneď za stredovým ostrovčekom. V oboch častiach garáže sú oba monoposty ešte bez kolies a na mobilných zdvihákoch. Dvaja jazdci sa práve šplhajú do kokpitov. V čiernych kombinézach a vo farebných prilbách – elektricky modrá u Russella a žiarivožltá u Hamiltona – sa dvojica odlišuje od zvyšku tímu. Hoci sú kolegovia, každý bude zodpovedať sám za seba, ako kozmonaut vo vesmírnej kapsule.

Keď sa jazdci usadia do sedačiek, okolo monopostov a popod šasi sa vyrojí asi tucet mechanikov. Tentoraz majú oblečené protipožiarne obleky a sú pripravení na svoju dvojitú úlohu posádky v boxoch. Poruke majú vlastné helmy. Monopost môže vojsť do boxovej uličky a zastaviť pred tímovou garážou v ktoromkoľvek z päťdesiatich siedmich kôl týchto pretekov. Dokonca aj pri obmedzenej rýchlosti je vozidlo ako rýchly projektíl s ostrým predným krídlom a horľavým palivom v nádrži. Za suchých podmienok, ktoré sú v tejto časti sveta takmer zaručené, je povinná jedna výmena pneumatík, no jazdec môže ísť do boxov aj pre čerstvé gumeny, opravy či mechanické úpravy, ktoré posádka v boxoch musí, ak to je možné, zvládnuť za niekoľko sekúnd. V tejto chvíli sa však všetci sústredia na prípravu monopostov, aby ich mohli postaviť na grid. Keď sa Hamilton a Russell pripútajú, mechanici pomocou hlučných pneumatických pištolí upevňujú kolesá a potom nasadia volant na svoje miesto. Na chvoste oboch vozidiel neustále prebleskuje tam a späť pás LED žiaroviek. Signalizujú, že obmedzovač rýchlosti v boxoch je aktívny, no zároveň dodávajú šelme na štyroch kolesách charakter vnímavého predátora.

„Dve minúty...“

Navôkol sa vznáša intenzívna aróma rozpúšťadla, paliva a spálenej gumeny. Podobne intenzívne je aj sústredenie mechanikov, ktorí sa

ponáhľajú, aby dokončili prípravu vozidiel, aj výkonnostných inžinierov, stratégov a technikov na ich pozíciách. Uprene hľadia na dáta na obrazovkách – sledujú ich aj obaja jazdci na dvoch rozkladacích monitoroch umiestnených na nosníku kokpitov. Kým sú monoposty v garáži, všetka komunikácia s jazdcami prebieha cez šifrované káblové pripojenie. Nazývajú ho pupočná šnúra a umožňuje Hamiltonovi a Russellovi bez obmedzenia sa zhovárať s členmi tímu. Na trati už je všetko, čo si povedia jazdec a jeho pretekový inžinier, verejné. Dokonca tím strihačov a režisérov môže ich komunikáciu zverejniť počas oficiálneho vysielania. Keďže ide o nelútostnú súťaž, všetky tímy svoju komunikáciu kryjú pomocou prísnych protokolov. Bežnému divákovi sa môže zdať, že kedykoľvek sa kamera zameria na jazdcov usadených v kokpite monopostu v garáži, piloti len mlčky a zamyslene sedia. Lenže skutočnosť je úplne iná. Cez svoje slúchadlá počujem, ako Hamilton aj Russell živo diskutujú s inžiniermi vo svojej časti garáže a spoločne doladujú detaily.

Môžeme si dovoliť pol otáčky na krídle?

Vyvážením brzd dopredu v tejto zákrute sa nebudú prehrievať zadné pneumatiky...

Na obrovských nástenných obrazovkách na oboch stranách garáže bežia reportáže, ktoré sa vysielajú do celého sveta. Záber z helikoptéry ukazuje napchaté tribúny, kým ho réžia neprestrihne na detailný záber fanúšikov, ktorí vzápätí zbadajú sami seba na obrích obrazovkách roztrúsených po celom okruhu. Pôsobí trochu znepokojivo, keď sa jeden z oficiálnych kameramanov v boxovej uličke presunie do garáže tímu Mercedes, aby zachytil príchod Tota Wolffa. Sledujem vysielanie na obrazovke a Wolff zatiaľ zaujal svoje miesto hneď oproti mne. Sprevádzajú ho poradcovia, Bradley Lord a rezervný jazdec Mick Schumacher. Milióny fanúšikov z celého sveta zatiaľ ladia svoje prijímače, aby sledovali otváracie preteky sezóny. Zvnútra garáže všetko vyzerá tak, ako to poznám z televíznych záberov. Avšak výrazným rozdielom je enormný nápor vnemov na všetky moje zmysly.

Na obrazovke práve lietadlo Boeing Dreamliner predvádza až znepokojivo nízky prelet ponad okruh. Vysvetľuje sa tým ohlušujúce burácanie i tieň, ktorý sa prehnať ponad fanúšikov na hlavnej tribúne hneď