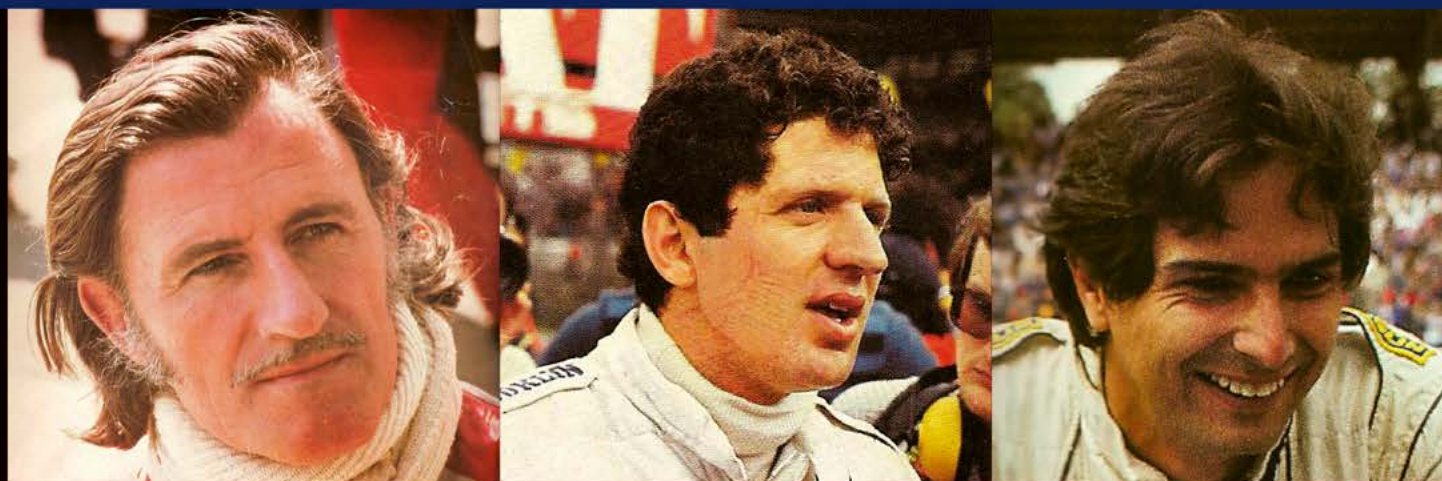


Hrdinové formule 1



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

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	123
1972: Továrním jezdce McLarenu ve Formuli 2, debut ve Formuli 1	125
1973: Formule 1 a USA na „poloviční úvazek“	129

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	211
1978: Rok průlomu!	218
1979: Rychlá přeměna učedníka v jedničku Brabhamu	225
1980: S prvním titulem na dosah ruky...	235
1981: První korunovace uprostřed politického chaosu	244
1982: Ztráta směru?	252
1983: Až úplně nahoře	260
1984: Když někdo své štěstí spotřeboval...	264
1985: Hodně námahy, ale málo za to...	269
1986: Takhle si to představoval?	275
1987: Celé to divadlo ještě jednou	280
1988 a 1989: S velbloudem finančně nahoře, s Lotusem sportovně dole...	287
1990: U Benettonu jako Fénix z popela!	291
1991: Povedený odchod?	295
1992–1993: Léta bolestivého vyrovnání účtu v Indianapolisu	299
1994 až 2016: Budoucnost patří mladým Piquetům!	305
Tváře podél trati	

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



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 přečkala 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 nenaplňovala: „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 obrubníku 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“.

Ted 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 drúbeží 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 sveze 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 Mikem 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“ závodník

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 „brzdě dráze“ jsem se naučil jezdit opravdu předvídavě,“ smál se Hill ještě po letech.

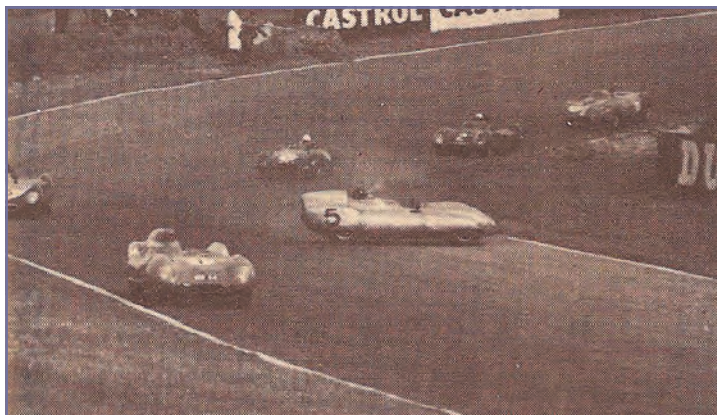
Inu zdá se, že Hill dobře potvrzoval přísloví o tom, že „kovářova kobyla a ševcovy děti většinou chodí bosy“. Jeho brčálově žlutý závodník Lotus Mark 11 (říkalo se mu „Yellow Peril“) s motorem Ford 100E o výkonu 40 koní byl ovšem v mnohem lepším stavu – i když musel sloužit také jako dopravní prostředek 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



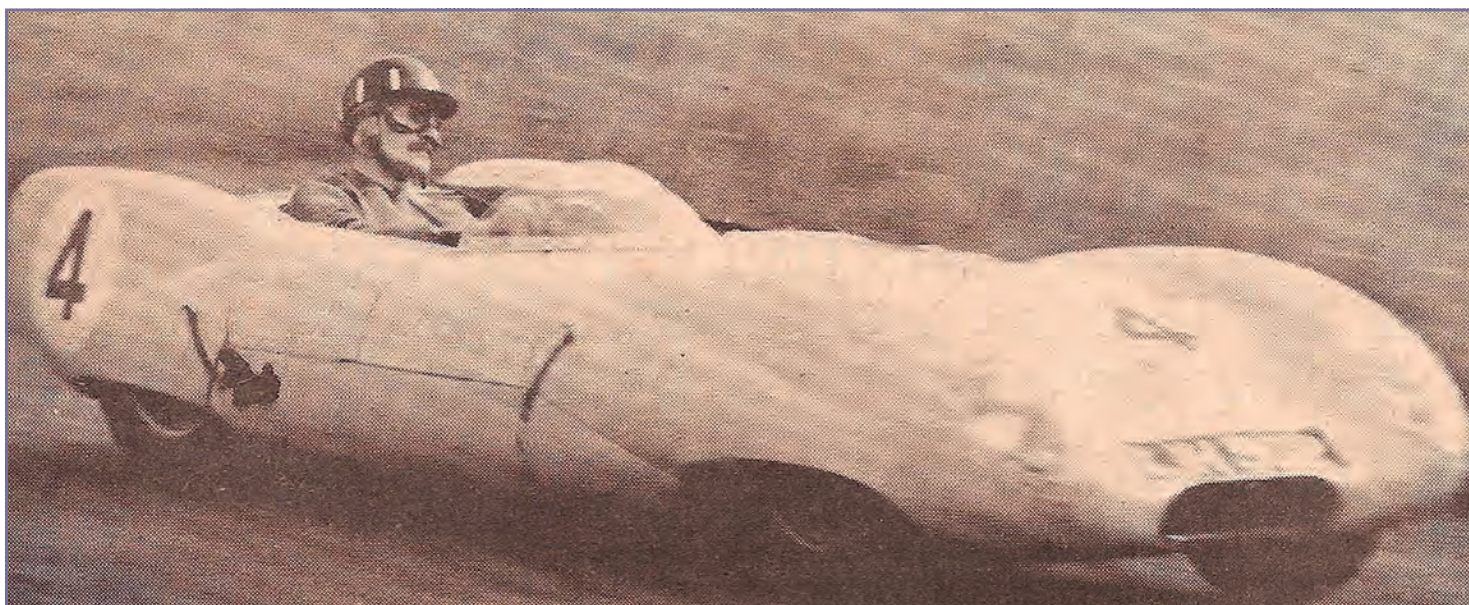
Chybami se člověk učí: Graham se roku 1957 ve svém Lotusu právě točí v Brands Hatchi.

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 zahození, 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 díků 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.

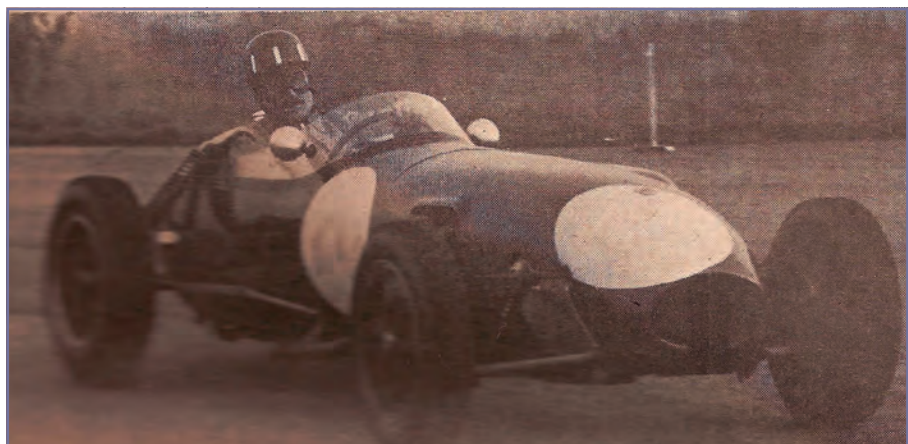
Chapman ale Hilla již léta znal a znal i jeho schopnosti. Vůbec se mu nelíbilo, že teď startoval za jednoho z jeho největších konkurentů na trhu závodních vozů. Po jediném Hillově závodu pro Coopera tedy Colin neváhal a obrátil se na ředitele svého mecenáše Esso, který zařídil jejich schůzku. Také Hillovo 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 novopečený 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 zelenáci Hillovi objet okruh knížectvím za 1 min 45,00 s, což znamenalo místo v poslední startovní řadě vedle Jo Bonnieru (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...

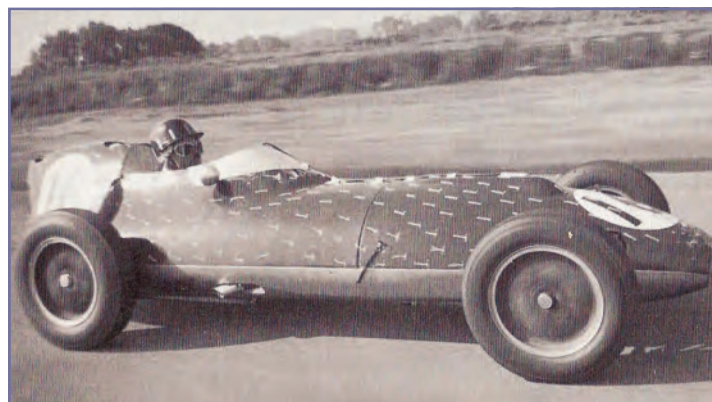
Večer byl Graham již natolik fit, aby zašel do casina – a vyhrál tam 120 liber. Úspěch, jemuž od té doby říkal „mé první vítězství v Grand Prix Monaka“. Jako každý správný Brit byl i Hill náruživým hráčem a milovníkem sázek. Na koně pravidelně sázel již od svých čtrnácti let a této vášni zůstal věrný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

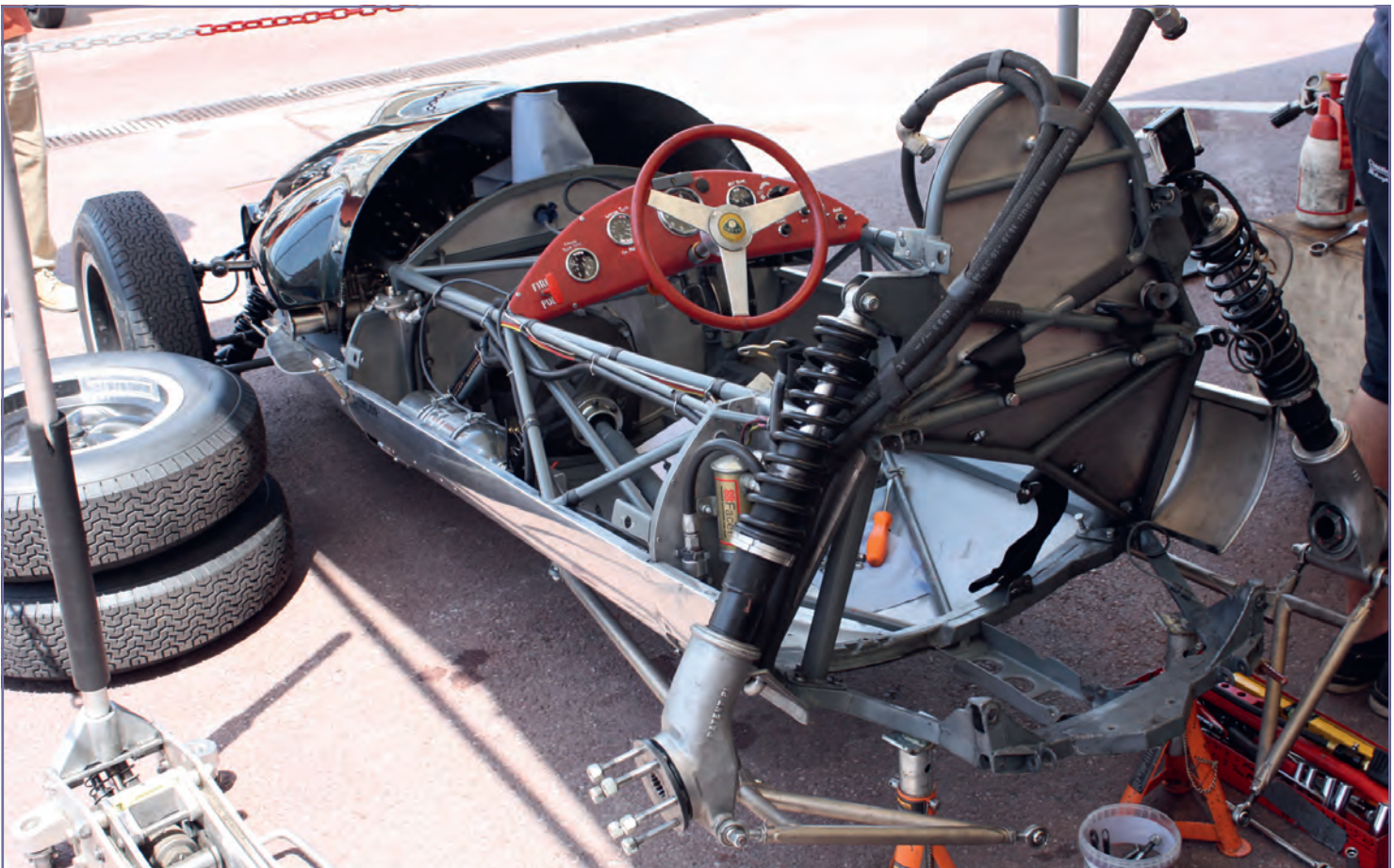


Graham testuje aerodynamiku Chapmanova Lotusu 16.

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.

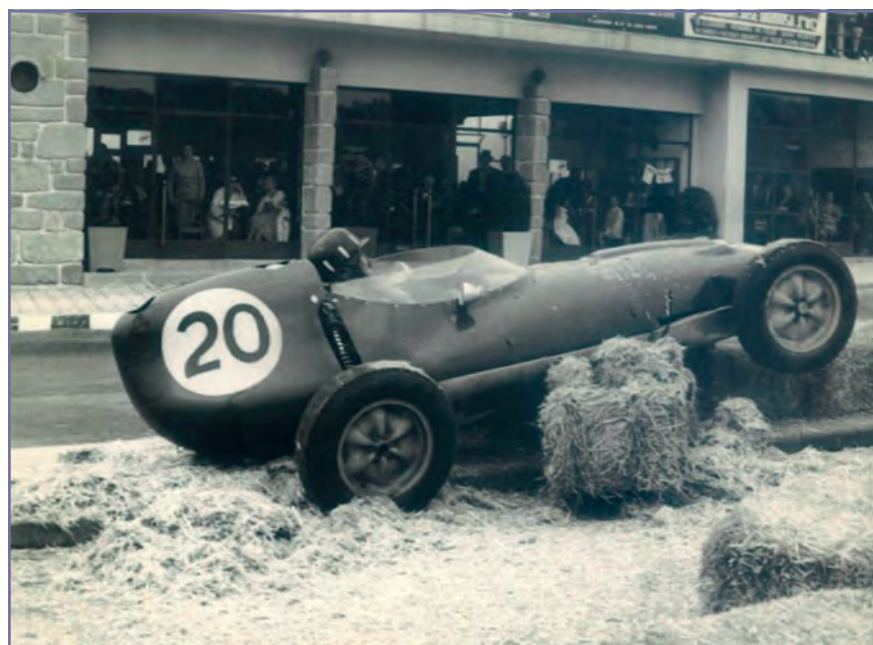
Začátkem července v Remeši, kde Graham poprvé startoval na novém Lotusu 16, nedojel do cíle ani jeden z Chapmanových vozů, pro Grahama tento podnik přesto hodně znamenal: „Ve Francii jsem se stal přímým svědkem posledního závodu Juana-Manuela Fangia. Lidé se mne později často ptali, jaké to bylo, když 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 tlumočnicka.“

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 nejlepší světě 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 historika, 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 vymáčkout 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 svitlo, 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. Hascící 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 jezdců uvězněného v hořícím vřaku. 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 provlíknou v tom okamžiku společně s ním. Ani si nedokážete představit, jakou slastí 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 „kleknuť, 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 jedoucích vozů.

Závod skončil po dvou hodinách dvojitým 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: „Pamatuju 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 volantu do klína a hlavu na hrud. A všechno, co při tom člověk viděl, byly cihly.“

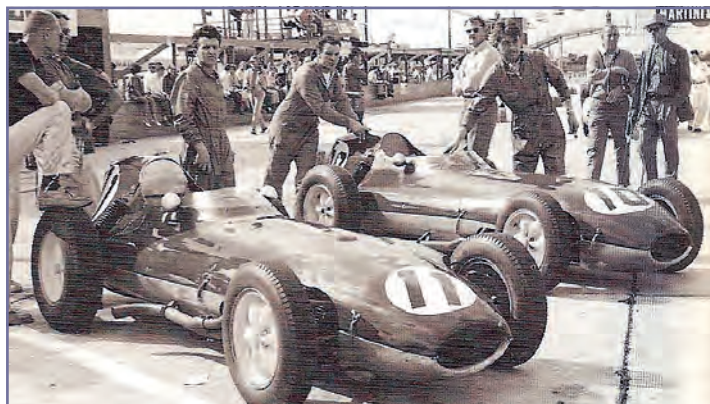
Tony Brooks tehdy vyhrál průměrem 230 km/h a tato Velká cena Německa roku 1959 se nadlouho stala nejrychlejším závodem dějin Formule 1 vůbec. Grahamův Lotus se rozbil již v první ze dvou částí závodu a jezdec na trať později nevzpomínal v dobrém mimo jiné také proto, že se v jednom z rámcových závodů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

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 dobrýmyslné 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 Stanleye), 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 vlasek 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 dovedl 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.

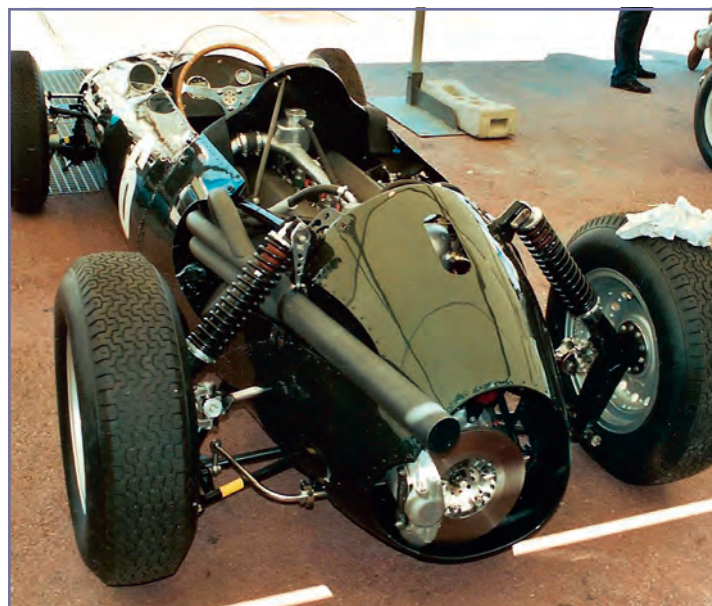
Tohle faux pas se ale jakoby hodilo k celému tomu „víkendů hrůzy“: Stirling Moss a Michael Taylor měli již při tréninku těžké nehody a samotný závod přinesl smrt dvěma Hillovým krajanům. Dvaadvacetiletý nadějný Chris Bristow z týmu BRP

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 Stacey. 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 trikolora. 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 Hillovy domácí Grand Prix v Silverstonu o dva týdny později mu musel připadat jako děj v Remeši. 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



Problématická 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 Cope 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 dojem 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 ‚žralí‘ 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 třílitrový 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.

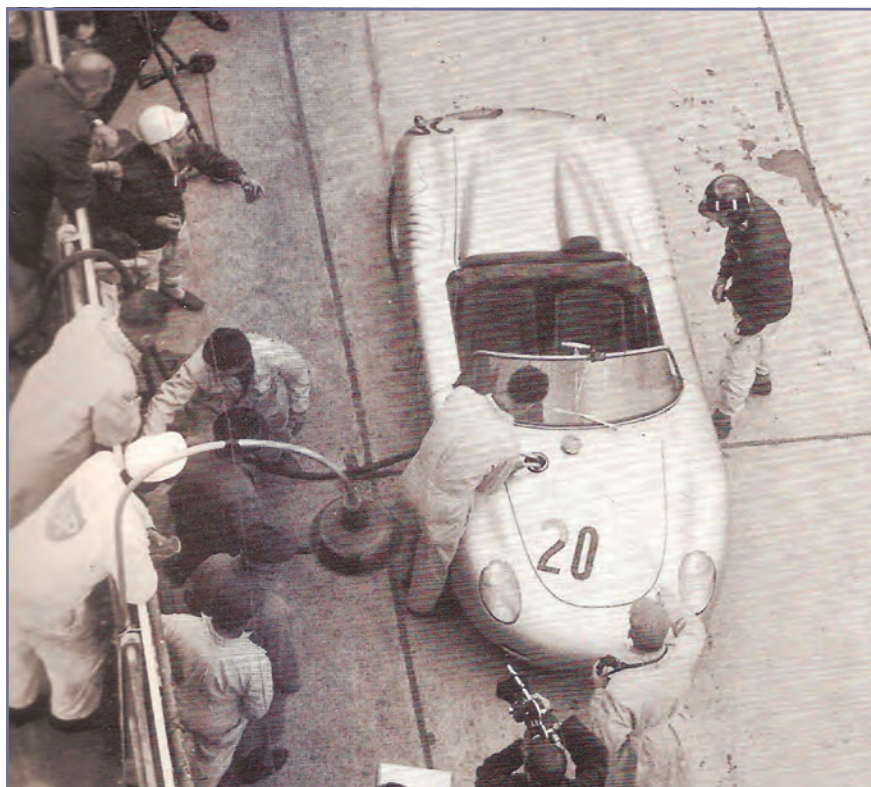
1961: Ve stínu Ferrariho žraloků

Nevlídnu evropskou zimu si přední jezdci šedesátých let příjemně 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 Mosses „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 vývěšní 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 motůrků, britské týmy ale tuto změnu dokonale zaspaly. BRM, které si v zásadě vždy chtělo stavět pohonné jednotky samo, muselo najednou použít málo konkurenceschopných „hasičích stříkaček“ firmy Climax – stejně tak jako Lotus a Cooper. Koncem roku 1960 ale neměl hrdý britský tým, který hodlal vedle Grahama nasazovat 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 Tripse. 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 Tripsem. „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 čtyřválcí 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 našťvaný. Když po čase přijeli maníci z týmu, neměli s sebou ani hasicí přístroj... Strašně jsem se tam tehdy pohádal 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

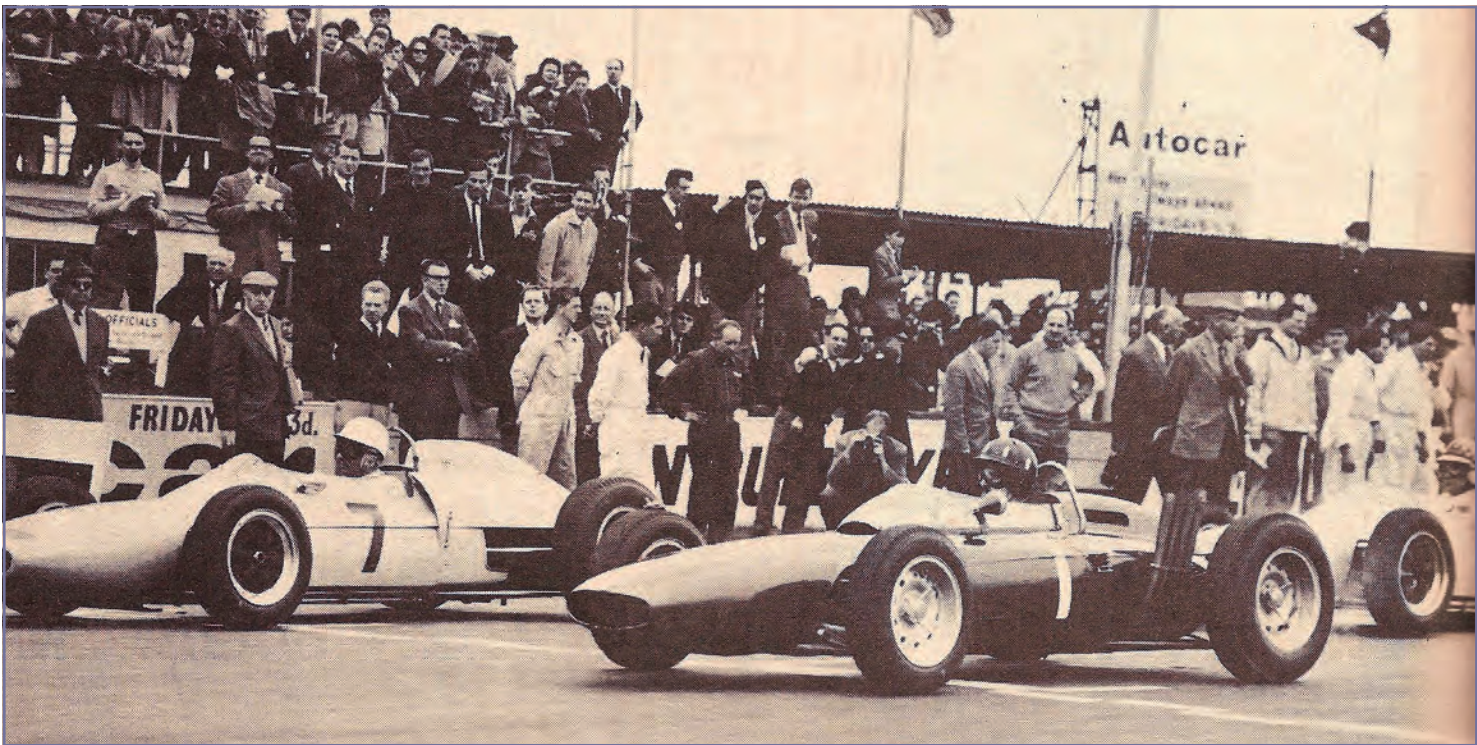
páté místo, Graham nakonec po slibném pátém místě v kvalifikaci závod nedokončil: Rozbil se mu motor Climax...

Sezonu 1961 uzavírala začátkem října Velká cena USA ve Watkins Glenu. Ferrari závod neobleslal, 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 Bruce McLarenem jako pátý. Mohl dopadnout lépe: Dlouho držel druhou pozici, než musel na chvíli 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 roztláčen 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 převodkou. 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.

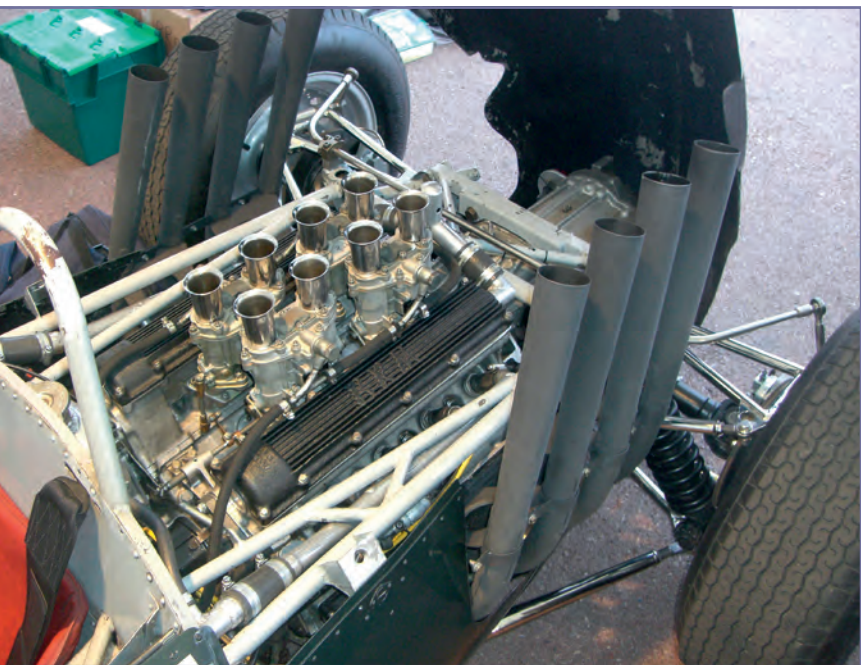
Byla to především jeho výborná spolupráce s Tonym Ruddem, která BRM posunula mezi vítěze. Konstruktor a jeho jezdec měli ohledně jejich sportu stejnou filozofii. Ta vyžadovala od sebe samého i od celého týmu absolutní vypětí a kvalitní práci.



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 plynojemu“. 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 poločasu 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 dealeri 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 zavrhli. 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.

Kvalifikaci ukončili velcí soupeři Clark a Hill v pořadí 1-2, v závodě to ale byl Hill, kdo většinou udával tempo. Jasně vedl, ale když ve vraceče předjel o kolo Jackieho Lewise na starém Cooperu T53 týmu Ecurie Galloise, použil krajan Grahamova BRM coby nárazníku a otočil ho. Hill musel do boxů, po Clarkově odstoupení kvůli problému se závěsem se ovšem znovu dostal do čela, jen aby musel také odstoupit pro defekt vstřikování. Dan Gurney se tehdy mohl díky Grahamově smůle těšit z prvního a jediného vítězství značky Porsche ve Formuli 1.

Následující Grand Prix Velké Británie v Aintree se stala Clarkovým triumfem. Jim vedl z pole-position a ani jedno ze 75 kol závodu před sebe nikoho jiného nepustil. Souhra géníí Clarka a Chapmana „at its best“? Graham Hill měl pro výsledek v Aintree praktičtější vysvětlení: „Náš BRM nikdy nebyl dobrý na tratích s pomalými zatáčkami a Aintree mělo takových vlásenek hned pět. K tomu byl mnohem těžší než Clarkův Lotus, což bylo při každé akceleraci z těchto zákrutů velkou nevýhodou.“ Hill zachránil alespoň čtvrté místo za Surteesem a McLarenem – téměř dvě celé demoralizující minuty za vítězem.

Šampionát tehdy čítal jen devět podniků a závodem v Aintree tedy vstoupil do své druhé poloviny. Před Velkou cenou Německa měl Graham na kontě 19 bodů, Clark 18, McLaren 16 a Phil Hill 14. Z matematického hlediska měl každý z nich stále ještě reálnou šanci na titul.

Svůj výkon na Nürburgringu 5. srpna 1962 považoval Graham za jeden ze svých nejlepších vůbec. A to i přes těžkou nehodu při tréninku, ke které vedly opravdu neuvěřitelné okolnosti: Mediálně viděno se Formule 1 ještě nacházela v „době kamenné“, v Německu ale chtěli v tomto ohledu ukázat pokrokové smýšlení a na vůz Carela de Beauforta namontovali kameru. Tyto přístroje tehdy samozřejmě neměly s dnešními miniaturami nic společného. Držák několika kilogramů těžké a relativně velké kamery se na hrbolaté trati ulomil a Nizozemcův Porsche ji v úseku Fuchsröhre ztratil. Tam v rychlosti kolem 200 km/h ale právě letěl Hill. O předmět ležící uprostřed vozovky si roztrhl olejovou nádrž, na vlastním mazivu se roztočil a vůz několika nárazy do bariér zcela zničil. Krátce poté se na Grahamově oleji roztočil i Tony Maggs a i on zcela zničil svůj Cooper. Duchapřítomný Hill pak spěchal do kritické zatáčky, aby varoval ostatní – traťoví komisaři se k tomu ale nijak neměli. Později musel Graham zbytky nešťastné kamery najít. Když ho přivezli zpět do boxů, byl totiž teatrálně obmotan filmovou páskou, kterou z přístroje vyňal...

V kvalifikaci si Hill přesto zapsal druhé místo za překvapujícím Gurneyem a před Clarkem. V den závodu lilo, a tak se Hill rozhodl, že na svém náhradním šasi vyvěsí stabilizátory. Vyplatilo se. Ve třetím z celkových patnácti kol „zeleným peklem“ předjel vedoucího Gurneye. Nedokázal mu ale nikdy

rozhodně ujet a trojice Hill-Gurney-Surtees bojovala v neustávajícím dešti o vítězství až do posledních metrů. V cíli byl fyzicky zničený, ale spokojený Graham jako první s náskokem 2,5 sekundy na Surteesovu Lolu. „To byl opravdu klasik. Celý závod jsem byl vystaven velkému tlaku soupeřů, a to za krajně mizerných povětrnostních podmínek. Při tréninku jsem měl nehodu, která mě mohla připravit o krk, a ten závod byl nejvíc vyčerpávající z celé mé dosavadní kariéry,“ shrnul Hill s pohledem na pěkný sedmibodový náskok v mistrovství, který tento výsledek znamenal.

Šestitýdenní přestávku mezi Nürburgringem a Monzou vyplnili Graham a ostatní profesionálové starty v nejrůznějších závodech. Do nemistrovského podniku F1 „Kanonlopet“ v Karlsruhu ho na soukromém Lotusu 24 přihlásil Rob Walker. Majetný Skot doposud nasazoval Stirlinga Mosse, po jehož těžké nehodě Walker jaksí ztratil v tomto sportu motivaci a nasměrování. S Hillem ovšem měli později najít společnou cestu. Graham ve Švédsku nedojel.

Při klasické Tourist Trophy pro vozy GT v Goodwoodu měl k dispozici Coombsovo Ferrari GTO a porazil jej pouze Ireland tím, že si zkrátil šikanu. Mezi kamarády se ale neprotestovalo...

Dalším nemistrovským podnikem Formule 1 byl Zlatý pohár konaný 1. září v Oulton Parku, kde Graham dojel o 1,5 sekundy jako druhý za Clarkem. Závod si ale pamatoval především z jiného důvodu: „Můj bratr opustil Anglii, ještě než jsem začal závodit, a žil od té doby v Kanadě. Deset let jsme se neviděli. Nevěděl jsem, že se na mě přijede podívat, a byl jsem příjemně překvapen, když jsem do něj téměř vrazil před boxem.“ Podivný vztah mezi sourozenci...

Polovina září znamenala pro špičkové protagonisty světového šampionátu soustředění se na Velkou cenu Itálie v Monze. Pořadatel tam roku 1962 zanevřel na použití rychlé sekce s klopenými zatáčkami a 86 kol závodu se stalo demonstrací dobré průpravy u BRM: Graham vedl s výjimkou prvního kilometru od startu až do cíle, kde mu na druhém místě sekundoval týmový kolega Richie Ginther. Clark sice odstartoval z pole-position, závod pro něj ale skončil kvůli problému s převodovkou již po 12 kolech.

Za trable v Itálii se Clark na výbornou rehabilitoval při další Velké ceně, Grand Prix USA ve Watkins Glenu. Opět byl – tentokrát před domácím Gintherem a Grahamem – nejrychlejší kvalifikace. V závodě dojel jako první, 9 sekund před Hillem, jehož BRM se mohl těšit z vedení jen sedm okruhů. Zbývajících 100 kol Skot svého londýnského soupeře dobře kontroloval.

Graham tedy měl jediný závod před koncem sezony na svém kontě 43 bodů, zatímco Clark držel pouhých 31 bodíků. Mohl se tedy Hill při tehdy udělovaných devíti bodech za vítězství těšit z titulu mistra světa? Ještě zdaleka ne! Do hodnocení si



každý jezdec směl připsat jen svých nejlepších pět výsledků, a to znamenalo, že se i Jim stále ještě mohl stát mistrem, pokud by poslední závod vyhrál, což nebylo žádnou nerealistickou fikcí. Jezdec Lotusu by pak měl na kontě čtyři vítězství a jedno čtvrté místo, tedy 39 bodů, zatímco Hill by vyhrál jen třikrát a k tomu dojel dvakrát druhý, což by znamenalo také 39 bodů. Za těchto okolností by ale rozhodl Clarkův vyšší počet triumfů! Ano, i takovými matematickými hříčkami se dá napětí ve sportu udržovat až do posledního podniku – o podobných modelech přemýšlejí zodpovědní ještě i o půl století později...

Na nervy Hilla a Clarka jistě hrála i skutečnost, že poslední podnik šampionátu 1962 se konal v jihoafrickém East Londonu až 29. prosince! Jak přečkat téměř tříměsíční pauzu? Nejlepší kratochvilí závodníka je závodit a Graham přestávky využil k účasti v tradičním listopadovém závodě veteránů z Londýna do Brightonu. Během své krkolomné jízdy s Lutzmannem z roku 1896 na bodovou situaci v mistrovství světa určitě alespoň na čas zapomněl: „Jízda s tímto třesoucím se vehiklem bez brzd byla nejstrašnějším zážitkem mého života. Několikrát jsem chtěl za jízdy vyskočit. Nikdy se již podobného podniku nezúčastním!“

Zatímco Graham rachotil po Londýně s veterány, startovala velká část jeho konkurence v nemistrovské Grand Prix Mexika. Clark tento závod vyhrál společně s kolegou Taylorem před Jackem Brabhamem na jeho vlastní konstrukci BT3. British Racing Motors tento závod neobeslal.

Také v Jižní Africe měli během prosince před Velkou cenou „v nabídce“ dva nemistrovské závody Formule 1 – ty pomohly, stejně tak jako oslava Vánoc, napětí poněkud zmírnit.

Výsledky obou závodů ale Hilla jen stěží mohly uklidnit: 15. prosince se jelo na teprve rok starém okruhu v Kyalami u Johannesburgu a oba tovární Lotusy 25 se předvedly ve výborné formě. Graham se dokázal kvalifikovat až za Clarkem a Taylorem. Chapmanovi borci ovládli i závod, který v tandemu

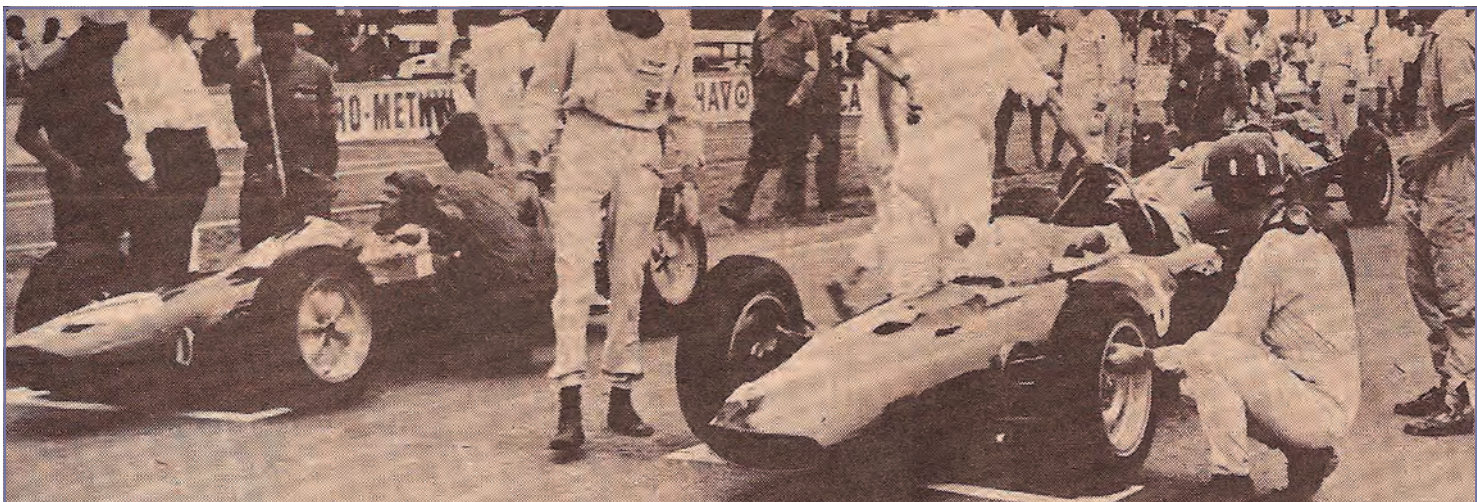
(Taylor zůstal poslušně za svou jedničkou) vyhráli. Hillovi se rozbila převodovka, která zradila i Ginthera ve druhém BRM.

O týden později se konalo další „neoficiální“ měření sil v durbanském Westmeadu. Zajímavé je, že se všichni ostatní účastníci světového šampionátu již raději soustředili na přípravu v East Londýně, jen tovární týmy Lotusu a BRM se do této „Natal Grand Prix“ vedle „lokálních borců“ přihlásily. Lotusy měly opět jasně navrch a tentokrát směl podceňovaný Trevor Taylor před Clarkem vyhrát. Richie Ginther zachraňoval čest BRM třetím místem, zatímco Grahama tentokrát zradilo zapalování.

„Je mnohem lepší mít takové závady v nedůležitých závodech než ve finále mistrovství,“ utěšoval se tehdy Graham a sám netušil, do jaké rozhodující míry měl mít pravdu!

Zájem o závod byl na tehdejší poměry obrovský. Americká televizní stanice NBC ho živě přenášela a na nervy členů týmu BRM hrála i skutečnost, že se do Jižní Afriky přijel podívat sám majitel podniku, sir Alfred Owen (což kromě Anglie nedělal). O mistrovské body se na této jednoduché trati v provincii Cape, lemované Indickým oceánem, jelo poprvé. Podobně jako Kyalami byla téměř nová, poprvé se na ní závodilo teprve před třemi roky a i její existence svědčila o ohromném hospodářském vzletu státu Jižní Afrika na přelomu padesátých a šedesátých let.

Již tréninky a kvalifikace potvrdily všeobecně uznávaný trend: Clark a Lotus jsou koncem sezony v neporazitelné formě, zatímco u BRM již nedokážou s konkurencí držet krok. Jimmy byl jasným favoritem nejen mezi fandami sportu, ale též v kruhu zasvěcených. Také Graham již téměř rezignoval: „Nebyl jsem žádný snilek a již po tréninku jsem si dokázal vypočítat, že naše šance mizí. Na takovém okruhu nesmíš ztrácet na konkurenci více než 1–2 desetiny, jinak jsi již předem ztracen. No a já ztrácel 0,7 sekundy...“ Přesto dokázal zajet za rozjetým Clarkem alespoň druhý čas. Za nimi se kvalifikovali Brabham, Ireland



Svérázná příprava před startem rozhodující GP roku 1962: Graham u ventilku svého BRM P56, vlevo Jim Clark.

na soukromém Lotusu, Surtees na Lole a Maggs na Cooperu. Oba pobočníci favoritů, Ginther a Taylor, tedy nehráli roli.

Těsně před závodem měl Hill zážitek, který ho možná trochu rozptýlil: „Před startem nás posadili do kabrioletů MG a objeli s námi trať, abychom zamávali fandům. Nadšení bylo obrovské, lidi nevydrželi na svých místech a běželi až k nám na trať, aby popřáli štěstí a poplácali nás po zádech. Na jednom vzdálenějším úseku trati byl sektor vyhrazený pro černochoy. Těm se tak často nepoštětilo, aby mohli „plácnout“ bělocha. Vyskočili tedy také ze svých míst a vrhli se na nás. Nestačil jsem se před jejich „projevy přátelství“ bránit a odnesl jsem si pár bolestivých šouchanců.“

Také Graham ale dokázal „rozdávat“. Jeho oblíbeným způsobem, jak těsně před startem „rozházet“ své soupeře, bylo, že se s přemrštěným zájmem procházel mezi ostatními vozy. A pak jeho psychohrátky začaly: Když viděl, že ho daná „oběť“ právě pozoruje, předstíral, že na voze soupeře „něco našel“. Znalecky při tom pokyvoval nebo se nějak zašklebil, jako kdyby právě „objevil Ameriku“ nebo taky závadu.

Samotný rozhodující závod na 82 kol se pak odvíjel přesně tak, jak to experti předpokládali a jak se Graham obával: „Jimmy vyrazil výborně a dostal se do vedení. Snažil jsem se ho držet, ale nikdy jsem na něj nemohl zaútočit, i když jsem jel absolutně na hranici.“ Clark tedy pádil nezadržitelně směrem k titulu. Nezadržitelně? Ne. Po polovině závodu se začalo z jeho Lotusu kouřit. Ztrácel olej a v 62. kole ho zklamaný Jim musel zaparkovat. Graham Hill se tedy stal mistrem světa! „Uvědomil jsem si to, teprve když jsem Jimmyho viděl dvě kola za sebou stát v boxech. Jistě, měl jsem v East Londonu štěstí, ale i my jsme měli během sezony technické problémy. Skutečnost, že jsem vyhrál titul s BRM, tedy s vozem, jemuž se nedávno ještě všichni smáli, mě těšila nejvíce. Těšilo mě to i za Tonyho Rudda, který tým roku 1962 de facto vedl. A vedl ho pod velkým tlakem, protože sir Owen rozhodl, že pokud nebudeme



Triumf v africkém East Londonu: Hill si v prosinci roku 1962 jede pro titul mistra světa. Pro BRM získal pohár konstruktérů.



Roku 1962 Graham vyhrává GP Jižní Afriky v East Londonu.

Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1962:

1. **Graham Hill, BRM 42 b. (10)**
2. Jim Clark, Lotus-Climax 30 b.
3. Bruce McLaren, Cooper-Climax 27 b. (5)
4. John Surtees, Lola-Climax 19 b.
5. Dan Gurney, Lotus-BRM/Porsche 15 b.
6. Phil Hill, Ferrari/Porsche 14 b.
7. Tony Maggs, Cooper-Climax 13 b.
8. Richie Ginther, BRM 10 b.
9. Jack Brabham, Lotus-/Brabham-Climax 9 b.
10. Trevor Taylor, Lotus-Climax 6 b.

v tomto roce vítězit, BRM zavře. Bette doma pořádala velkou párty – East London byl jedním ze dvou závodů, ke kterému mě nedoprovázela,“ radoval se vítěz Velké ceny Jižní Afriky a novopečený mistr světa roku 1962 Graham Hill.

Při neúčasti své ženy tedy mohl vydatně slavit i Graham. Byl totiž známý i tím, že opravdu „měl rád ženy“. Nevynechal žádnou příležitost, aby tomuto zájmu neholdoval – a příležitostí měl mnoho. O to více teď jako mistr světa...



1963: Proti Clarkovi se nedalo nic dělat

Bette si na manžela a Velká Británie na svého mistra světa ale ještě musely počkat. Z Jižní Afriky měl totiž Graham namířeno do Aucklandu, kde pořádali již 5. ledna na okruhu v Pukekohe nemistrovskou Velkou cenu započítávanou do Tasmánské série. Po mezinárodním sportu vyhladovělé publikum (přišlo 41 000 fandů) vidělo zvítězit Johna Surtees na Lole-Climax. Graham tam měl od Roba Walkera k dispozici revoluční Ferguson P99 s náhonem čtyř kol, vybavený 2,5litrem Climax. Byl to jeho první závod, do něhož nastoupil coby mistr světa, a pořadatel mu na vůz nalepil symbolickou jedničku. Graham držel s nezvyklým vozem druhé místo, bohužel jen do posledního kola, ve kterém se mu rozdrobila převodovka.

Na oslavy ale zase nebyl čas, ani doma. Graham sice spěchal do Londýna, ale hlavně proto, aby mu tam vyoperovali mandle. Pak se hned vracel na pátý kontinent, aby při Velké ceně Austrálie usedl znovu do Walkerova Fergusona. Dojel pátý a koncept náhonu všech kol jej přesvědčil jen při startu. Neodpočinitý šampion ještě startoval v Brisbane, kde mohl v dešti naplno využít výhod svého P99 a dojet druhý za Surteesem.

Pak už světoběžníka z Londýna čekala dvanáctihodinovka v Sebringu na Floridě. Jel tam společně s Pedrem Rodriguezem na Ferrari Luigi Chinettiho. Začátkem závodu vedli, Pedro ale bohužel zakončil svůj stint výletem mimo. Jejich auto se od té chvíle začalo rozpadat. Jako první uletěl výfuk, a kokpitem proto šlehal plameny, když Graham šel z plynu. Poté se rozloučily brzdy, nejhorší ale bylo, že se začala vybíjet baterka.



Zastávka v boxech Coombsova týmu Maranello Concessionaires, s jehož Ferrari 250GTO Graham vyhrál Tourist Trophy v Goodwoodu roku 1963.

Poslední stint v noci Hill proto zariskoval a jel bez světel, pokud možno v závěsu za nějakým podobně rychlým vozem. Rozsvítil vždy jen na cílové rovince při průjezdu kolem hlavních komisařů. Doufali, že jim na to nepřijdou, po čase ale komisaři samozřejmě zjistili, že jim po trati jezdí auto bez světel. Než se ale domluvili, zda britsko-mexickou posádku diskvalifikují, nebo ne, byl závod odměnven – a Hill s Rodriguezem hodnoceni jako třetí. „Ta kára pak zůstala stát bez štávy hned za cílovou čarou...“ smál se Graham příhodě z amerického vytrvalostního klasika.

Nabitý Grahamův program svědčí o tom, že si ho „doma příliš neužili“. Děti na otci ale přesto visely a vítaly vracejícího se Hilla třeba i uprostřed noci. Něco, nač si v jistých ohledech puritánský Angličan potrpěl. Rodina prostě musela stát ve špálíru, jedno kdy se objevil.

Od konce března se mohl znovu soustředit na Formuli 1 a další velký duel s Jimem Clarkem. Duel, v němž roku 1963 vlastně neměl šanci...

Sir Owen a BRM byli sice štěstím bez sebe, že vyhráli titul, pro zopakování tohoto výkonu ale přes zimu neudělali zholá nic. Když Graham a Ginther (nezměnila se tedy ani sestava týmu) koncem března znovu usedali do svých P57, mohli pravděpodobně na monopostech tu a tam vidět i jihoafrický prach...

Ve Snettertonu dokázal Graham při Lombank Trophy porazit Clarka o 11 sekund. O dva týdny později byl Graham v Goodwoodu nejrychlejším jezdcem Glover Trophy, závod ale nedokončil. Lotus tam nenastoupil. Koncem dubna Graham vyhrál „Aintree 200“, zatímco si Clark brousil zuby na novou sezonu triumfy v Pau a Imole, kde pro změnu zase nebyl tým BRM. Inu „testy“ si Formule 1 v šedesátých letech odbývala formou nemistrovských závodů a posledním takovým testem byla International Trophy v Silverstonu, kterou znovu vyhrál Clark před McLarenem a Taylorem, zatímco Hill odstoupil.

Clark a Hill pak směřovali přes Atlantik do USA, kde je čekaly začátečnické testy, tréninky, kvalifikace a závod na 500 mil v Indianopolisu! Zatímco měl Jimmy k dispozici Chapmanův osvědčený Lotus, nechal se Graham vábit velmi neznámým prvkem: Měl startovat na futuristickém voze novináře a rekordmana Mickeyho Thompsona. „To auto vypadalo jako létající talíř eliptického tvaru. Mělo prťavá kolečka vepředu a obrovské válce vzadu,“ vzpomínal Hill. Svůj Rookie-Test absolvoval 1. května i přes nebezpečné „hodiny“ ve vysoké rychlosti s úspěchem. O tři dny později získal další nepříjemnou zkušenost během tréninku: „U Firestone se báli centrifugálních sil ohledně těch malých kol vepředu a pro jistotu vyrobili velmi tvrdou směs pneumatik. To auto proto mělo nevyzpytatelné

jízdní vlastnosti. Nebyl to žádný špás jezdit s ním takovou rychlostí...“ Výsledkem bylo, že Graham škaredě havaroval ve třetí zatáčce. „Balil jsem a jel domů. Nemělo smysl riskovat také v kvalifikaci.“ Thompsonův opravený speciál pak kvalifikoval Duane Carter do páté řady, závod ale nedokončil.



Roku 1963 byl Graham rád, že s tímto „létajícím talířem“ Mickeyho Thompsona nemusel v Indy500 do závodu nastoupit.

Zpátky v Evropě už týmy F1 směřovaly na jih Francie: 26. května měla v Monaku začít Grahamova obhajoba titulu ve Formuli 1. Ani on asi netušil, že toho roku začne éra jeho „kralování“ v Monte Carlu. Clark sice startoval z pole-position, obě BRM Hilla a Ginthera kolem něj hned proletěly a byly v St. Devote jako první (ano, poprvé se nestartovalo na nábrežní rovince). Jim se pak musel dlouho potýkat s oběma tmavozeleňými vozy, než se opět dostal do čela. V 78. kole ale zase jednou



Na cestě k vítězství: Graham před Clarkem v Monaku roku 1963.

selhala jeho převodovka a Graham dojel před svým kolegou pro dvojitě vítězství BRM! Hill tedy vyhrál závod, který před rokem smůlou ztratil. V zásadě ale věděl, že je zle: Clarkův Lotus byl opět mnohem rychlejší než BRM (světe, div se, když v Bourne na vozech nic nezlepšili) a mimo to Britům rostl nový soupeř: Ferrari s rychlým Surteesem v kokpitu.

Konkurence se nemohla věčně spoléhat na Clarkovu smůlu ohledně technických defektů. Chapman měl roku 1963 svůj Typ 25 skutečně lépe pod kontrolou a jeho jezdec drtil konkurenci závod od závodu: Vyhrál za sebou ve Spa, v Zandvoortu, Remeši a Silverstonu. Hill se sice mohl těšit z pole-position ve Spa, své bodové konto obohatil ale jen čtyřmi bodíky za třetí místo v Anglii (také ve Francii dojel třetí na novém BRM P61, body mu ale uděleny nebyly, protože byl na startu roztláčen). Že titul neobhájí, bylo jasné nejpozději po Velkých cenách Německa a Itálie. Na Nürburgringu zdůraznil Surtees „zmrtvýchvstání“ Ferrari vítězstvím nad Clarkem a v Monze vyhrál Clark před Gintherem. Hill ani jeden z těchto závodů nedokončil.



První vyjížďka nového BRM P61 v Remeši roku 1963.

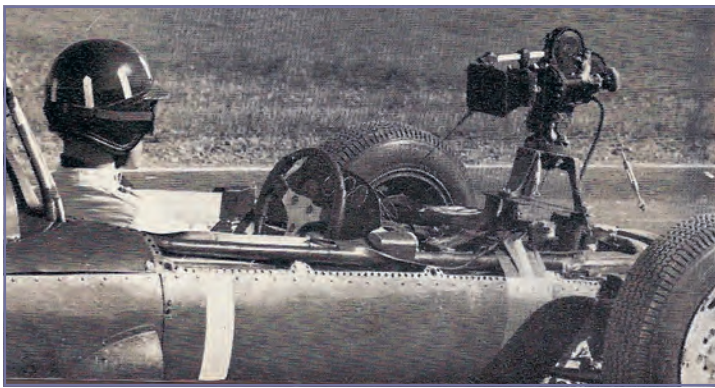


Monza roku 1963: Hill vede Surteese, Clarka, Bandiniho, Gurneje, Brabhama, Ginthera, McLarena a zbytek pole do Paraboliky.

Na Grahama přesto ještě čekalo začátkem října jedno sladké vítězství. Když museli na startu Velké ceny USA ve Watkins Glen Clarkovi měnit baterii, mohli si to o pohár vítěze rozdat Hill se Surteesem. „Big John“ sice v závěrečné fázi vedl, rozbil se mu ale motor a týmu BRM padlo do klína dvojitě vítězství Hill-Ginther. Clark, který do závodu vyrazil s téměř dvoukolo-ovou ztrátou, dokázal dojet o kolo pozadu jako třetí. Formule 1 poté ještě hostovala v Mexiku a v Jižní Africe, kde se Graham



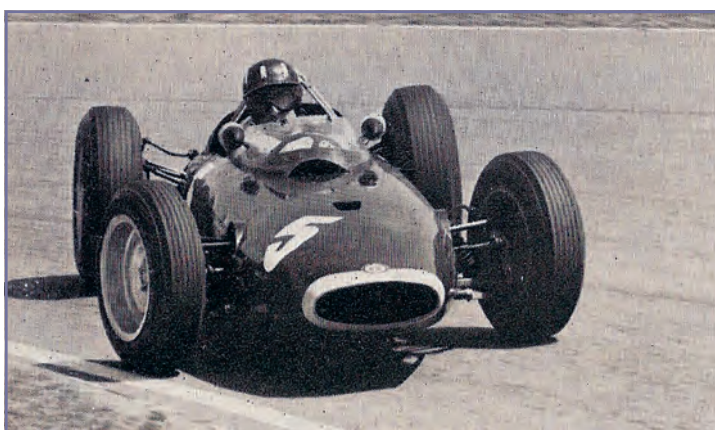
před rokem stal mistrem. Zatímco si Clark připsal další dvě vítězství (pokaždé z pole-position stylem start-cíl), sebral Graham jen body za čtvrté a třetí místo. V celkovém hodnocení to ale přeci jen stačilo na důstojný titul vicemistra.



S kamerami umístěnými na vozích neměl Graham nejlepší zkušenosti. Přesto se zde nechá filmovat ve Watkins Glenu (1963).



Hezký výsledek v USA: Graham si roku 1963 jede pro vítězství ve Watkins Glenu.



Hill se pere se svým BRM při Velké ceně Jihoafrické republiky v East Londonu roku 1963.

Kolem vozů BRM se toho během sezony z technického hlediska moc nedělo. Tým nasazoval především typ P57 a jen ojediněle směl Graham vyzkoušet přechodný P61. Rudd již makal především na monokokovém následníkovi, a proto nepřekvapí Hillovo sdělení, že „nejzajímavějším vozem, který jsem roku 1963 směl řídit, byl Rover-BRM poháněný plynovou

turbínou“. BRM použil šasi jednoho ze svých vozů F1 z roku 1961 a přestavěl ho ve sportovní prototyp, do něhož zabudovali onen turbínový agregát výrobce Rover. Hill se zúčastnil prvních testů na trati patřící „Motor Industry Research Association“ v Nuneatonu, kterou používal hlavně automobilový průmysl. „Sedl jsem si do toho podivného vozidla a poslouchal instrukce. Mělo to jen jeden plynový pedál a druhý obrovský pedál brzdy. Když jsi zapnul všechny pumpy a stisknul knoflík zapalování, ozvalo se hřmění, jako kdyby zrovna Boeing 707 opouštěl letiště v Heathrow. Bylo to opravdu ohromující a napoprvé jsem se toho strašně lekl. Turbína byla stále hlasitější, že jsem si myslel, že co chvíli exploduje. Byl to prostě můj první dojem – později jsem si zvykl,“ popisoval Graham seznámení s vozem, se kterým měl startovat v Le Mans. Brzy již věděl, jak na to: „Pak necháš zvyšovat otáčky, přičemž musíš celou dobu stát na brzdě, jinak by se ta potvora hnula. U 72 000 otáček ji necháš jet. Akceleruje nejdříve pomalu, ale pak o to rychleji. A při tom zavládne téměř absolutní ticho!“ Graham si pomalu zvykal na jízdní vlastnosti tohoto speciálu a hlavně na skutečnost, že turbínové vozy „nebrzdí motorem“, ale spoléhají se výhradně na brzdy, než se tým přesunul k dalším testům do Le Mans.

15. června se tento experimentální vůz zúčastnil klasické čtyřadvacetihodinovky, startoval ovšem až za ostatními a mimo konkurenci. Nádrže turbínového vozu totiž přesahovaly v Le Mans povolený objem.



Le Mans 1963: Graham v kokpitu podivuhodného turbínového Roveru-BRM.

Závod byl poznamenán několika těžkými nehodami: Vedoucí Ferrari Williho Mairesseho v neděli dopoledne havarovalo a vzňalo se, jezdec Austinu Healey Bob Olthoff se těžce zranil v noci a večer si série nehod vyžádala život Brazilce „Bino“ Heinse. Posádka Graham Hill s Richiem Gintherem se však štěstím a umem vyhnula všem nesházím. Závod vyhráli Bandini se Scarfiottim na továrním Ferrari 250P. Rover-BRM britsko-americké turbínové posádky maraton dokončil se ztrátou

pouhých 29 kol, což by znamenalo sedmé místo, kdyby byl hodnocen. Cíl ale splnil a získal zvláštní prémii 25 000 franků, které pořádající ACO vypsal v případě, že ujedou více než 3 600 km, což zdaleka překonali. „Naším největším problémem byla zpožděná reakce turbíny. Toto zpoždění obnášelo asi 2 sekundy. Vyvinuli jsme proto zvláštní techniku: Před zatáčkou jsme dupli na brzdy a krátce poté už zase přidali plyn, který pak nasadil právě v okamžiku, když byla zatáčka za námi. Měli jsme dost času – v Le Mans to bylo 12 hodin pro každého – naučit se předem dávkovat správné množství,“ smál se spokojený Graham.

Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1963:

1. Jim Clark, Lotus-Climax 54 b. (19)
2. **Graham Hill, BRM 29 b.**
3. Richie Ginther, BRM 29 b. (5)
4. John Surtees, Ferrari 22 b.
5. Dan Gurney, Brabham-Climax 19 b.
6. Bruce McLaren, Cooper-Climax 17 b.
7. Jack Brabham, Lotus-/Brabham-Climax 14 b.
8. Tony Maggs, Cooper-Climax 9 b.
9. Innes Ireland, Lotus-/BRP-BRM 6 b.
10. Lorenzo Bandini, BRM/Ferrari 6 b.

1964: Podruhé za sebou zklamáním vicemistrem světa

Ročník 1964 začal pro Grahama znovu účastí při Rallye Monte Carlo! Firma Ford mu pro tento podnik nabídla vůz typu Falcon Sprint a Graham tuto příležitost rád přijal. Se stejným vozem byli na startu i budoucí pilot F1 Jo Schlesser a specialista rallye Bo Ljungfeldt. Po zkušenostech z minulé sezony se Graham rozhodl, že se již nebude spoléhat jen na rady a názory „zkušených“ es. Vlastní obrázek o podmínkách jednotlivých rychlostních zkoušek si dělal již od druhého lednového týdne, tedy deset dní před startem: „Od šesté hodiny ranní jsme jezdili až do večera. Jednou z inovací, kterou jsme oplývali, byl intercom systém. V přilbách jsme měli integrovaná sluchátka a mikrofony, takže na mne můj spolujezdec Ian Walker nemusel křičet.“ V samotné soutěži si této novoty dlouho neužívali. Graham nebyl s celkovou přípravou jeho mohutného vozu příliš spokojen a kvůli zaseklému táhlu plynu ho rozbil o skálu. Závod vyhrál Paddy Hopkirk na mrňavém BMC Mini Cooperu S, tedy s vozem, který byl svou technickou filozofií pravým opakem Grahamova křížníku. Hill byl hodnocen jako 107., tedy ještě 38 míst před Václavem Bobkem na tovární škodovce.

Z evropské zimy se Graham již těšil na australské teplo. Byl přihlášen do dvou závodů Tasmánské série a touto oklikou na něj čekalo i seznámení s vozy značky Brabham. Vůz mu pro podniky na Warwick Farm a v Longfordu připravil tým Davida Mackaye. Bylo to poprvé, co usedl do jednoho z výrobků „Black Jacka“. S Brabhama se měl coby tovární pilot týmu setkat o sedm let později ve Formuli 1. Ze známých hvězd Grand Prix „přezimovali“ tehdy na pátém kontinentu společně s Hillem jen Bruce McLaren, Jack Brabham, Denny Hulme a Chris Amon, tedy vesměs „domorodci“. V prvním ze svých

závodů dojel Graham za Brabhmem, Youlem a McLarenem čtvrtý, druhý dokázal začátkem března dokonce vyhrát.

V dílnách BRM tuto zimu nelenili. Dle Champanova vzoru, který jako vždy následovali všichni konstruktéři Formule 1, navrhl Rudd plně skořepinový typ P261. Povedený monopost oplýval stabilnějším chováním zádě a byl poté ve Formuli 1 jen s menšími modifikacemi nasazován až hluboko do sezony 1967.

Nové výtvořky Britové opět testovali především v rámci několika nemistrovských závodů. Grahamův první výjezd s novým vozem ve Snettertonu však o vlasek skončil katastrofou: „Právě jsem vedl před Peterem Arundellem na Lotusu, když jsem vjel do louže, na níž vůz najednou vybočil ze směru a letěl přímo do valu vedle. Měl jsem velké štěstí, že ten val tenkrát fungoval jako svodidlo...“



Takto skončil Grahamův výjezd s novým BRM ve Snettertonu roku 1964.



Před prvním mistrákem (Monako 10. května) stihli v Anglii ještě pořádat „Aintree 200“ a International Trophy v Silverstonu, které pokaždé vyhrál Jack Brabham před Grahamem. V Aintree měl Hillův týmový kolega Ginther ošklivou nehodu – převrátil se a klouzal po trávníku koly vzhůru. Bylo spíše štěstím, že tehdejší průvroučkový ochranný oblouk za hlavou pilota zachránil Američanovi život. Graham vzpomínal zvláště rád na těsný souboj s Brabhamem: „Až do Abbey jsem byl v čele. Jack mne ale ze závětrí perfektním manévrem předjel. Bylo to podobné tomu, co jsem zde já roku 1962 provedl Clarkovi. Jistě, byl jsem naštvaný, že jsem takto prohrál, na druhou stranu se ale musím poklonit Jackově akci.“

Když pak šlo o body do světového šampionátu, museli se ostatní klanět Grahamovi: Podruhé za sebou vyhrál v Monte Carlu, podruhé za sebou se jeho kolega Richie Ginther postaral o dvojitý triumf pro BRM – i když tentokrát s celým kolem ztráty na vítěze.



Velká cena Monaka 1964 znamenala pro BRM dvojitě vítězství v pořadí Hill-Ginther.

Všichni přítomní ovšem znovu viděli, že to byl v zásadě Clark, komu závod „patřil“. Jim si již v prvním kole vybudoval několikasekundový náskok, po 36 kolech ve vedení ovšem musel s křivým stabilizátorem do boxů. Po opravě se držel vedoucí dvojice Hill-Gurney, než byl nucen bez tlaku oleje vzdát. Také Gurneyův Brabham setřásl Hill díky technickému defektu soupeře... 100 kol Monakem tehdy trvalo bezmála 3 hodiny a dalo zabrat jak jezdcům, tak i materiálu. Z technického hlediska se ale jednalo pro BRM o krásný výsledek.

Příštího víkendu se mohl Graham v Londýně stát svědkem „zrození“ legendy Jochen Rindta. Mladý, v Anglii neznámý Rakušan startoval za podpory rakouského Forda na soukromém Brabhamu v dobře obsazeném britském Mistrovství Formule 2. Do třetího podniku šampionátu na okruhu Crystal Palace nastoupil za tým Johna Coombse (viz Tváře podél dráhy str. 112) i Graham. Za pozastavení stojí, že to bylo poprvé, co usedl do vozu této třídy! Hillův Cooper T71 „doma“ dlouho vedl,

díky problému s tlumiči ale nakonec nebyl schopen udržet dražého jezdce ze Štýrského Hradce za sebou. Rindtovo vítězství nad mnohem zkušenějšími borci Hillem a (pozdějším zakladatelem stáje Arrows) Alanem Reesem bylo velkou tiskovou senzací nejen v Anglii, ale samozřejmě i v Rakousku. Od tohoto 18. května 1964 se o Grahamově budoucím týmovém kolegovi a mistru světa prostě vědělo. Také Hill si beze vší nadsázky všiml Jochenova nadání: „Dojel jsem jen půldruhé sekundy za ním. Neudělal tu nejmenší chybičku a neměl jsem šanci ho dotáhnout. Měl jsem dost času pozorovat jeho styl a bylo mi jasné, že studuju něco, co jsem před tím ještě neviděl.“



Hill v Coombsově Brabhamu F2 v Brands Hatchi roku 1964.



Crystal Palace 1964: Na Coombsově Cooperu-F2 se Hill brání útokům Alana Reese.

Také při Velké ceně Holandska měl Graham příležitost k podobným „studiím“. Ale jen začátkem závodu: V Zandvoortu se totiž snažil držet na druhém místě za opět dominujícím Clarkem. To se mu dařilo jen do doby, než se jeho vozu začalo přehřívát čerpadlo benzínu. Clark neohroženě vyhrál, Hill dojel za Surteesem a Arundellem čtvrtý. Následovala Velká cena Belgie a další Clarkův triumf – i když tentokrát za opravdu komických okolností: Dan Gurney mohl vyhrát, ale došel mu benzín, po něm vedl Hill, ale také mu došlo palivo. Poslední zátačkou projel jako první Bruce McLaren, ale ani on neměl vyhrát – také v jeho nádrži už nezbyla ani kapka benzínu a Clark ho na posledních metrech předjel. Výborný Skot předtím ztratil mnoho času v boxech a i jemu nakonec došel benzín, ovšem až za cílovou čarou. „Věděli jsme, že spotřeba bude ve Spa

kritická, a měl jsem proto ve voze rezervní nádrž na dalších šest galonů. Pumpa, která je měla z tohoto tanku přepravit do hlavní nádrže, se ale rozbila, než stačila celé toto množství přemístit. Nešlo tedy o to, že bychom se ohledně spotřeby přepočítali – jednalo se o čistě technickou závadu. Spoléhal jsem se na čerpadlo, které mělo pracovat šest minut, ale vydrželo jen dvě. Kdyby běželo jen o pár sekund déle, stal jsem se roku 1964 mistrem světa,“ smutněl Hill koncem roku po rozhodujících sedmi bodech (byl hodnocen jako pátý), které mu takto unikly.



Rover-BRM pro Le Mans byl roku 1964 mnohem elegantnější než jeho předchůdce.

Na dlouhé hloubání ale nebylo času, červen sezony 1964 byl opět nabitý velkými sportovními podniky a Graham spěchal hned ze Spa do Le Mans. Rover tam společně s BRM původně plánoval další útok s turbínovým vozem, zkoušky ale prokázaly nevysvětlitelné problémy s chlazením, a zůstalo tedy jen u přihlášky. Graham si ale závod v La Sarthe oblíbil, chtěl bezpodmínečně na start a musel si hledat jiný tým. Řešení nakonec bylo jednoduché: Nastoupil za semitovární organizaci Maranello Concessionaires, kterou vojenským drilem vedl Brit Ronnie Hoare a za kterého toho roku již jednou startoval. S Irelandem na Hoarově Ferrari 250GTO při 1 000 km na Nürburgringu notně proháněli tovární vozy, než se jim rozlomila nádrž.

Čtyřicetihodinovka v Le Mans roku 1964 značila začátek „souboje gigantů Ferrari proti Fordu“ a Graham se ocitl uprostřed této bitvy. Američané nechali firmou Lola postavit tři továrně připravené speciály, do nichž namontovali 4,2litrové osmiválce. Commendatore kontroval celou flotilou továrních, polotovárních a soukromých typů 275P, 330P, 250LM a 250GTO. Hoarův tým připravil pro Grahama a jeho dřívějšího kumpána u BRM Joakima Bonniera mohutný čtyřlitr Ferrari 330P a Graham se na podnik opravdu těšil: „Bylo příjemné usednout do vozu, ve kterém vězelo tolik zkušeností výborných italských techniků. Startovali jsme s oprávněnou vyhlídkou na vítězství.“ Byla to ale právě italská technika, která Grahama nakonec zradila. Tým ztratil během závodu mnoho času opravami maličností, přesto byli v cíli jako druzí – o pět

kol za vítězným továrním Ferrari 275P Guicheta a Vacareilly. Technika nevydržela ani u všech nových Fordů, a tak důležitá trofej z Le Mans putovala opět do Itálie.

Začátkem července si Graham a Bonnier částečně vynahradili smůlu z Le Mans. Na Hoarově Ferrari 250LM znovu nastoupili v mistrovství světa značek, tentokrát do dvanáctihodinovky v Remeši. Po senzačním souboji byli schopni porazit stejné Ferrari stáje NART s továrními jezdci Surteesem a Bandinim v kokpitu a závod vyhráli!



Společně s Bonnierem vyhrál Graham roku 1964 dvanáctihodinovku v Remeši.

To ale nebylo vše, co Graham roku 1964 během svého „francouzského měsíce“ zažil: Mezi oba vytrvalostní závody v Le Mans a v Remeši se ještě vešla Grand Prix v Rouenu-les-Essarts! I tento závod mohl být lehkou kořistí Clarkova Lotusu 25. Geniální Skot svou typickou strategií hned z pole-position ujížděl zbytku světa, jeho krasojízdu ale po 30 kolech zastavil rozbitý motor. Dan Gurney tehdy slavil první vítězství ve Velké ceně pro značku Brabham, Graham byl v cíli jako druhý, těsně před „Black Jackem“.

V celkovém hodnocení mistrovství světa se Hill umístil jen jediný bodík za vedoucím Clarkem a jejich domácí Velká cena, která se poprvé konala v Brands Hatchi, měla



Graham při Velké ceně Francie roku 1964.



znovu demonstrovat tehdejší převahu britských pilotů a britské techniky. Jim byl opět nejrychlejší v kvalifikaci, s Hillem hned za zády. Tímto způsobem se pak odvinul i celý závod. Zelený lotus se startovním číslem 1 sice vedl od startu až do cíle, Hillův tmavozelený doutník s číslem 3 ho ale nenechal ani na chvíli vydechnout. V cíli je po 135 minutách honičky dělilo jen 2,8 sekundy. Nadšení domácích fandů ještě vystupňoval John Surtees na třetím místě – stupínek vítězů tedy byl zcela v britských rukou.

A v „britských rukou“ byla rovněž následující Velká cena Německa na Nürburgringu. Dle známé šablony vyrazil Clark opět z pole-position, po jediném kole na čele se ale znovu stal obětí techniky. Na jeho novém Lotusu 33 se zlomilo péro ventilu. Tento vůz tým Lotusu teprve před týdnem s úspěchem poprvé nasadil v nemistrovském „Grosser Preis der Solitude“ u Stuttgartu, který Jim před Surteesem vyhrál (Graham havaroval hned v prvním kole). Na Nürburgringu měl Hill také problémy. Zlobilo ho zapalování a motor ve druhé polovině závodu vynechával, proto se nemohl úspěšněji postavit silici kombinaci Surtees-Ferrari. Tak jako před rokem slavil bývalý mistr světa motocyklů na Ringu velké vítězství, zatímco Graham inkasoval důležitých šest bodů za druhé místo. Surtees se tedy najednou stal vážným uchazečem o titul a změnil duel mezi Hillem a Clarkem v trojboj.

Před Velkou cenou Rakouska bylo dost času na testy. Clark se připravoval mimo jiné startem v nemistrovské Gran Premio del Mediterraneo na sicilském okruhu Enna-Pertgusa, kde dojel za překvapujícím vítězem Jo Siffertem druhý. BRM zůstal k soukromým zkouškám doma, Grahamova jízda ve Snettertonu ovšem znovu skončila v bariéře. Tentokrát se ale zranil: „Při nárazu letěla má hlava dozadu a dostal jsem takovou ránu, že jsem padl do bezvědomí. Mí mechanici nehodu viděli a vytáhli mě z vozu. Měl jsem ukrutné bolesti a rentgen v Norwichi potvrdil, že jsem si odštípl malý kousek obratle krční páteře.“ Jízda autem se teď pro Grahama stala neuvěřitelně bolestivou záležitostí, i v roli pasažera. Zkoušel to s nafukovacím límcem, ve kterém vypadal jako Bibendum, reklamní figurka Michelinu. Zranění se ale hojilo velmi pomalu a nic nepomáhalo. Nemohl už ani ležet a málo spal.

Za těchto okolností se dějiště příští Velké ceny do Hillova kalendáře hodilo jako „pěst na oko“. Rakouskému automobilovému svazu se konečně dostalo závodu s predikátem mistrovství světa, a cirkus F1 tedy putoval do Štýrska na vojenské letiště u Zeltwegu. „Nemohlo to snad být horší. To letiště postavili za války a byla to ta nejhrbolatější trať, na jaké jsem kdy startoval. Po dvou kolech v tréninku jsem naznal, že bolest nevydržím. V boxech jsem se tedy napumpoval kodeinem, který omráčil bolesti. Mé krční svalstvo ale tak zesláblo, že jsem z táčky jezdil jen s jednou rukou na volantu – tou druhou jsem si

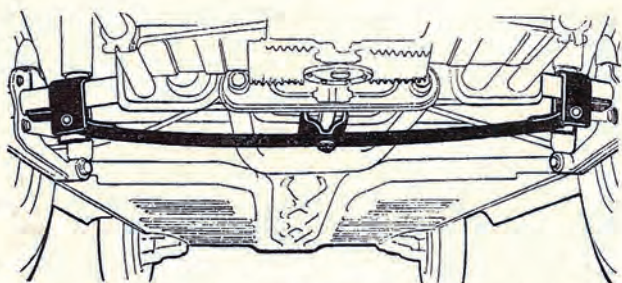
musel podpírat hlavu,“ popisoval své rakouské trable Graham. Nejen jeho udivilo, že si takovou svéráznou technikou a jednoznačně pod vlivem drog zajel pro nejrychlejší čas kvalifikace. Ten mu ale nakonec nebyl k ničemu. „Valcha“ v Zeltwegu nedávala zabrat jen lidem, ale i materiálu a závod se vyvinul směrem „komu se nerozbije auto, ten dojede daleko vepředu“. Hillův P261 stál již po pěti kolech: „Rozbily se mi současně jak řízení, tak i převodovka.“ Surteesovi se o dvě kola později zlomil zadní závěs a Clarkovi se ještě před poločasem utrhla osa náhonu. Ferrariho dvojka Lorenzo Bandini tehdy vyhrál svou jedinou Grand Prix před Grahamovým kolegou Gintherem a naprostým outsiderem Bobem Andersonem na soukromém, ale robustním Brabhamu stáje DW Racing.

Do konce šampionátu zbývaly již jen tři závody a prvním z nich byla italská Gran Premio, kde se všichni kolem Surteesova Ferrari 158 pochopitelně zvláště činili. Také sám Surtees se snažil a nadšení svých „tifosi“ řádně rozpálil nejrychleším časem kvalifikace. Gurney zajel druhý čas, Graham třetí a Clark čtvrtý. Toho 6. září ovšem neměl Hill ukořistit ani jediný bodík: „U znamení 30 sekund jsem zmáčkl spojku a zařadil jedničku. Italského startéra jsem pozoroval jako ostříž. Pět sekund před startem zvedl vlajku a všichni jsme roztůrovali motory. Vlajka padla, já pustil spojku a – nestalo se vůbec nic. Mé auto se nepohnulo ani o centimetr, zatímco se ostatní přehnali kolem.“ Také Clark měl znovu smůlu, krátce po první třetině závodu mu explodoval motor. Surtees si to na špičce zatím až do 55. kola ze 78 rozdal s Gurneyem o vítězství. Vedení se měnilo téměř každé kolo, než musel Američanův Brabham s problémem zapalování zpomalit. Surtees poté vyhrál s ohromným náskokem na McLarena a týmového kolegu Bandiniho. Královský park se mohl zbláznit radostí. Hill stále ještě vedl celkovou tabulku s 32 body, dva závody před koncem měli ale i Clark (30) a Surtees (28) slibnou výchozí pozici.

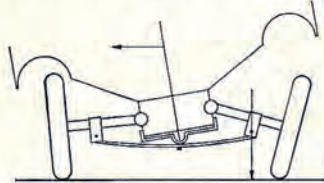
Mezi italskou a následující americkou Velkou cenou zela měsíční přestávka, a tak Graham na týden odletěl z Milána na Mallorcu, kde již čekala Bette s dětmi. Konečně „normální“ dovolená...

K vynikající náladě, kterou si Graham přivezl z dovolené, se měly po americké Grand Prix přidat pocity úspěchu. Dobře dotovaný podnik ve Watkins Glenu Graham stejně jako před rokem vyhrál! „Závod se odehrával mezi námi čtyřmi: Surteesem, Clarkem, Gurneyem a mnou. Měli jsme úchvatný souboj. Jimmy to musel zase jednou zabalit z vedoucí pozice (vstříkování). Pak někdo začal ztrácet olej a Surtees na této stopě uklouzl. O vítězství jsem tedy bojoval již jen s Gurneyem. Climax v jeho Brabhamu se ale krátce po poločase rozbil. Šachovnicový praporek jsem tedy viděl daleko před Surteesem, Jim byl ztracen,“ tak popsal Hill svůj úspěch v USA, po kterém měl druhý titul mistra na dosah ruky. Za tři týdny se mělo rozhodnout

FANTASTIC ROAD HOLDING FOR VOLKSWAGEN AND DAUPHINE OWNERS



Specially designed for *Volkswagen and Dauphine cars, the Speedwell CAMBER COMPENSATOR makes for better cornering and avoids wheel lift and excessive oversteer. Also minimises the effect of strong side winds. As the car body rolls to the left (see drawing), the near-side wheel is, in effect, forced up. The Compensator's action automatically pulls the off-side wheel down, holding it firmly on the road, preventing loss of stability and improving road holding. Enthusiastically acclaimed by the Press, the Speedwell CAMBER COMPENSATOR is easily fitted in 20 minutes.



Price £7

* Please quote chassis number when ordering.



"We offer the best engineered speed equipment and special accessories. Other items for Volkswagen include Oil Temperature Gauge, matching original dials, £4.19.6d., Adjustable Telescopic Dampers for Volkswagen and Dauphine, £8.15.0d. per pair."

Graham Hill

Speedwell Suspension equipment is available from Speedwell Stockists, any branch of **HALFORDS**, or direct. Please add 4/- P. & P.

SPEEDWELL PERFORMANCE CONVERSIONS LTD.

The Speedwell Centre, Cornwall Avenue, London, N.3
Telephone: FINchley 7866

Poutač Hillova podniku Speedwell v odborném tisku.

v Mexiku; jezdec s markantním knírkem měl před tímto finále 39 bodů (započítávalo se jen šest nejlepších výsledků,

a Graham tedy musel škrtnout dva body z Belgie), Surtees 34. Clark se mohl stát mistrem již jen v případě vlastního vítězství za Hillova odstoupení.

Než se Graham vydal do Střední Ameriky, nastoupil ještě jednou ve Francii na Ferrari 330P Collonela Hoara. A výsledek „1 000 kilometres de Paris“ na pamětním okruhu Linas-Montlhéry musel jeho sebevědomí dále posílit: Dobře obsazený podnik společně s Bonnierem vyhráli.

Tak tedy vzhůru do Mexika, kde Grahamovi stačilo k titulu třetí místo a kam se na velké finále připlul podívat i vévoda z Edinburghu alias princ Philip, tedy manžel anglické královny Alžběty II. A bylo nač se dívat – a čemu se divit!

Okruh Magdalena Mixhuca u Mexico City se vyznačuje ohromnou nadmořskou výškou, a Britové proto kalkulovali se ztrátou kolem 25 procent výkonu jejich osmiválců. Tato okolnost lehce favorizovala Ferrariho dvanáctiválců. V kvalifikaci přesto zazářil Clarkův Lotus-Climax 33 svou pátou pole-position sezony. Neuvěřitelně silný Gurney byl jako druhý opět mezi nejrychlejšími před Ferrariho dvojicí Bandinim a Surteem. Hill skončil za druhým jezdcem Lotusu jen šestý. A mělo být hůř...

„Trápili jsme se s nastavením vozu. Jimmy byl na kolo o 2,5 sekundy rychlejší než já. Surtees mi odebral rovnou sekundu. Také samotný start závodu byl katastrofou. Na startovní čáře mi z ničeho nic praskla guma brýlí a ty mi spadly do klína! Horečnatě jsem se snažil věc opravit a byl jsem tím ještě zaneprázdněn, když padla startérova vlajka. Hned jsem ztratil čtyři pozice a po prvním kole jsem byl jen desátý...“ popsal Graham začátek svého „mexického Waterloo“. Na čele znovu ujížděl Clark všem ostatním, ani tohle jeho báječné představení ale nemělo nést ovoce: Dvě kola před koncem zůstal stát bez kapky oleje v motoru.

Během dalších kol po startu se ovšem situace začala vyvíjet opět v Hillův prospěch. Dařilo se mu předjíždět soupeře za soupeřem, až se dostal na onu dostačující třetí pozici za Clarka a Gurneye. Lorenzo Bandini byl v jeho závěsu, John Surtees až za Italem. To by tedy bohatě stačilo.

Pak ovšem Bandini, který neměl co ztratit, začal především ve vlásence na Hillův BRM útočit. Jednou, dvakrát to Bandini zkusil bez úspěchu, jeho třetí „nálet“ ale nemohl pro Hilla dopadnout hůře: „Najednou byl ve vlásence vedle mě. Byl příliš pozdě na brzdy a já ji musel vzít obloukem, abych mu udělal místo. Když jsme z té vracečky vyjžděli, tak brnknu svém předním kolem o mé zadní a já jsem se otočil do svodičel! Motor mi neodumřel a mohl jsem pokračovat, hned jsem ale slyšel, že něco není v pořádku – pomuchlal jsem si výfuk a ztrácel tím na výkonu. Zajel jsem tedy do boxů, kde mechanici poničené trubky jednoduše odlomili, propadl jsem se ale pořadím...“



Mexiko roku 1964 a výsledek Bandiniho „náletu“ na Grahama...

Jimmy Clark jasně vedl před Gurneyem, Bandini držel třetí a Surtees čtvrté místo. Mistrem by byl za takové situace Clark, stal se ale znovu obětí technického defektu, jak bylo výše zmíněno. Ve stejný okamžik, ve kterém zůstal Skot stát, byl teoretickým mistrem znovu Hill. Stratégové Scuderie ale poznali, kolik uškodilo: Gurney nebyl k dohnání, kdyby ale Bandini pustil Surteese před sebe, dostal by Angličan za druhé místo dost bodů, aby šampionát ukončil o bodík před Grahamelem. A přesně to se stalo!

Sám Graham o těchto taktických machinacích nic nevěděl: „Viděl jsem jen, že Jimmy odpadl, a byl jsem zaneprázdněn počítáním, zda to pro mě stačí. Že to nakonec nestačilo, to jsem si mohl po dojezdu do cíle hned přečíst na tvářích členů našeho týmu. Byl to nanejvýše deprimující okamžik.“

Graham znal Lorenza Bandiniho již léta a dost dobře na to, aby věděl, že do něj Ital nevrátil s nějakým nesportovním

úmyslem. Situaci později řešil anglickým humorem a na Vánoce Italovi poslal příručku s titulem „Jak se naučit řídit automobil“.

Sezona 1964 měla pro Hilla přesto skončit úspěchem a smířlivě. Jihoafričané toho roku ztratili mistrovský status, přesto v polovině prosince pozvali na okruh v Kyalami u Johannesburgu několik evropských hvězd, aby se účastnily jejich „Rand Grand Prix“. O vítězi rozhodl součet časů dvou závodů. Graham startoval na soukromém Brabhamu-Climax BT11 a první závod vyhrál před Mikem Spencem na Lotusu 33. Ve druhém závodě se prosadil mladý, mezinárodně doposud málo známý shooting star z Formule 3 Jackie Stewart. Maličký Skot startoval jako Spence na Lotusu 33. Graham dojel druhý, a stal se tak celkovým vítězem.

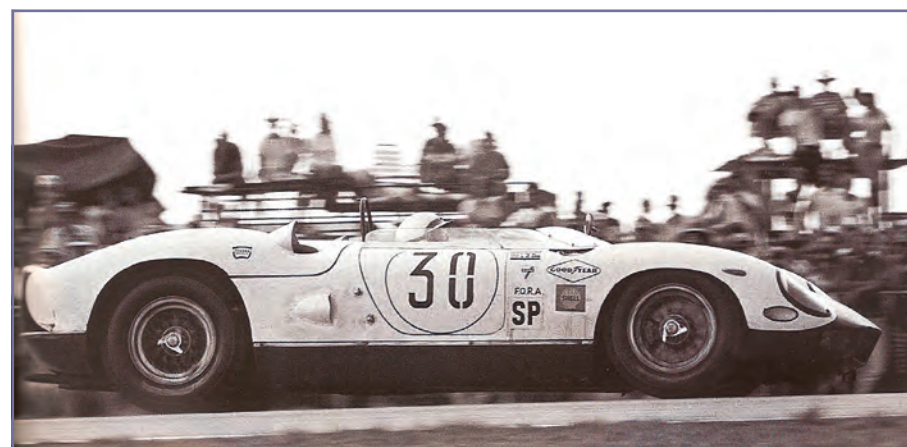
Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1964:

1. John Surtees, Ferrari 40 b.
2. **Graham Hill, BRM 39 b. (2)**
3. Jim Clark, Lotus-Climax 32 b.
4. Lorenzo Bandini, Ferrari 23 b.
5. Richie Ginther, BRM 23 b.
6. Dan Gurney, Brabham-Climax 19 b.
7. Bruce McLaren, Cooper-Climax 13 b.
8. Jack Brabham, Brabham-Climax 11 b.
9. Peter Arundell, Lotus-Climax 11 b.
10. Jo Siffert, Lotus-/Brabham-BRM 7 b.

1965: Období Grahamových triplů

Cesty pětadvacetiletého Jackieho Stewarta (viz Tváře podél dráhy str. 111) se měly s kariérou Grahama Hilla brzy vydatně křížit: Mladík, který měl doposud se silnými vozy F1 jen velmi omezené zkušenosti, se ke Grahamově překvapení stal pro sezonu 1965 jeho novým týmovým kolegou u „Owen Racing Organisation“ či BRM. Místo se uvolnilo, protože Richie Ginther podlehl lákání automobilky Honda, která jej získala pro svůj zatím klopýtající projekt vozu Formule 1. Toto své rozhodnutí malý pihovatý Američan korunoval koncem roku svým prvním triumfem v Grand Prix – o tom ale později.

„Graham Jackiemu neuvěřitelně pomáhal. Byl k němu opravdu zcela otevřený, i když brzy poznal, jak rychlý Stewart je a jakou to pro něj osobně znamená výzvu. Zůstal navenek vždy přátelsky uvolněný, znal jsem ho ale dobře a věděl jsem, že je touto vnitrotýmovou konkurencí pod velkým tlakem,“



Pedro Rodriguez za volantem Ferrari 330P týmu Johna Mecoma, o který se dělil roku 1965 v Sebringu s Grahamelem. Závod nedokončili.

vzpomínal na příchod slibného Stewarta do „Hillovy stáje“ BRM Tony Rudd.

Poslední sezona jedenapůllitrové Formule 1 byla – tak jako v zásadě i právě uplynulé ročníky – naprosto dominována převahou Jima Clarka a jeho Lotusů typů 25 a 33. Tentokrát ovšem byla tato pro konkurenci zdrcující převaha skloubena se spolehlivostí jeho motoru a vozu. Jim měl vyhrát šest z deseti závodů započítávaných do šampionátu mistrovství světa a své vítězné tažení začal hned prvního ledna v Jižní Africe!

Ano, Graham mohl v Africe po vítězství v Rand Grand Prixu hned zůstat, protože tam mistrovství světa již 1. ledna 1965 zahájil závod v East Londonu. Clark tam ihned nekompromisně naznačil další vývoj ročníku. Z pole-position vedl neohroženě všech 85 kol závodu až do cíle. Na rozvržení sil se toho oproti minulé sezoně pochopitelně málo změnilo a na stupínek vítězů směli Skota doprovodit novopečený šampion Surtees s Hillem. Zelenáč Stewart debutoval v mistrovství světa bodem za šesté místo.

Také v sérii britských nemistrovských „předsezonních“ podniků Clark pokračoval podobným způsobem. Ve výborně obsazeném Race of Champions v Brands Hatchi (startovní listina byla de facto totožná s mistrovstvím světa) vyhrál první závod a ve druhém ho zastavila jen havárie. Graham dojel v prvním ze závodů čtvrtý a zatím kontroloval svého nového kolegu: Jackie dojel o deset sekund za svým „učitelem“. Chapmanova jednička vyhrála i Sunday Mirror Trophy v Goodwoodu, tentokrát před Hillem. International Trophy v Silverstonu se ze špičkových jezdců nezúčastnil pouze Clark a závod se stal dalším jasným poukazatelem na velký talent „druhého“ velkého Skota scény: Stewart tam vyhrál svůj první závod Formule 1 před Surteesem a Spencem. Graham tuto poslední přípravu před „svou“ Grand Prix Monaka nedokončil.

V Silverstonu Grahama doprovázela těhotná Bette a doprovázela ho ještě o dva týdny později v Monaku – ovšem o něco

lehčí: Hillům se koncem května narodilo třetí dítě, holčička Samantha.

Nejen proto byl Hill na jihu Francie zase jednou ve výborném rozpoložení. Na co sáhl, to se mu v knížectví povedlo a později sám označil závod roku 1965 za „jeden z nejlepších podniků, který jsem kdy vyhrál. Strčili mne tam do role favorita, protože jsem vyhrál oba předešlé ročníky. Moc se mi to nelíbilo, ale byl jsem nejrychlejší již při tréninku. Právě jsem ve vedení ukončil první čtvrtinu závodu, když jsem těsně před vjezdem do úzké šikany u přístavu zpozoroval pomalého Andersona. Zrovna se vlekl šikanou, do té jsem tedy nemohl namířit. Nezbyvalo, než dupnout na brzdy a letět dál rovně do záchytné zóny. Ubrzdil jsem vůz, aniž bych do něčeho narazil, vyskočil z něj, dotlačil ho zpět na trať a pokračoval. Byl jsem opravdu našťavý, protože jsem ztratil můj pěkný náskok.“ Hill se propadl na pátou pozici, zbývajících 75 kol ovšem mělo potvrdit, že je skutečně „králem Monaka“. Nejdříve dohnal a předjel kolegu Stewarta. Pak se vydal na honičku obou Ferrari. Bandini se Surteesem byli dost zaneprázdněni vnitrotýmovým soubojem a Hill byl schopen neustále zrychlovat. Několikrát při tom zlepšil traťový rekord. V 53. kole si podal Surteese. Bandini byl tvrdší oříšek. Tmavozelený BRM potřeboval zhruba deset kol, než rudý monopost dohnal a mohl studovat jeho slabiny. Nakonec se před něj dostal na stejném místě jako před Surteese – v úzké zatáčce Mirabeau. Lorenzo se ale nevzdával a dlouho hrozivě „dýchal lídrovi na záda“. Na závěr závodu se Hill musel bránit i Surteesovi, všechno ale dobře dopadlo a jeho hatrick byl kompletní: „Ano Monako roku 1965 bylo jedním z mých nejlepších závodů vůbec a princ Rainier s princeznou Grace mne večer při předávání cen v Hotelu de Paris vítali vtipným ‚Ne, vy už jste to zase?‘ Pak jsme slavili dál v Tip-Top baru nedaleko místa, kde jsem předjel



Monako roku 1965: Graham a jeho BRM P261 nebyli k poražení.



Sezoně 1965 dominoval Jim Clark a ostatní jen polykali jeho prach nebo jako zde ve Spa jeho spršku vody: Hill vede pronásledovatele Stewarta, Bucnuma, Sifferta a Surteese skrze Eau Rouge.



obě Ferrari.“ Závod dal Grahamovi psychicky i fyzicky zabrat, a tak v pondělí mohli fandové vidět trojnásobného a se světem spokojeného vítěze odpočívat společně s jeho ženou na pláži Cap Ferratu.

Své výborné rozpoložení s sebou Graham vzal i do Spa, tedy na trať, která mu nikdy zvlášť nepřišla k srdci. Byl opět výborný a tentokrát v kvalifikaci mnohem rychlejší než druhý Clark. V den závodu ale přišlo a s příliš tvrdě nastaveným BRM dojel jen pátý. Ve vlhku opět zazářil vítěz Clark, Jackie Stewart skončil na výborném druhém místě.

Ze Spa Graham již „tradičně“ zamířil na jihozápad do Le Mans. Potřetí zde byl hlášen na turbínovém Roveru-BRM, tentokrát s Jackie Stewartem coby spolujezdcem. Závod, který byl další velkou bitvou mezi Ferrari a Fordem, opět vyhrála italská značka (Rindt, Gregory a údajně i jistý Ed Hugus). Také Britové mohli podnik hodnotit jako úspěch: Dojeli desátí.



Hledání ztracené rychlosti: Graham v boxech BRM roku 1965.

Ale zpět do kokpitu Formule 1. Stejně jako belgická Grand Prix dopadla i francouzská Velká cena v Clermont-Ferrandu: Clark vyhrál před Stewartem a Hill byl jen pátý. Tentokrát ovšem beztak neměl vůz, s nímž by mohl bojovat o vítězství: „Při tréninku se mi dostal do motoru kamínek a nějhal zarazil plyn, právě když byl v pozici „naplno“. Vletěl jsem do skály, poškodil vůz vpředu a urazil si kolo. Také mému krku dal ten náraz znovu zabrat a do závodu jsem nastoupil s bolestmi a v náhradním voze. Za takových okolností jsem byl i za to páté místo rád.“

Začátkem července chtěl být Graham doma v Silverstonu Clarkovi vážnějším soupeřem. Na startu stál hned vedle něj, v průběhu 80 kol britské Velké ceny ale mohl rychlý Lotus 33 nanejvýše sledovat před sebou. „Byl to krásný závod a moc jsem si ho užil, až na skutečnost, že jsem Jimmyho prostě nemohl ohrozit. Dojel jsem jen o 2,8 sekundy za ním. Příští den jsme oba startovali v závodě Formule 2 v Rouenu – a zase mě porazil!“



Silverstone 1965: zase jen druhý za Clarkem...

Graham a i Clark roku 1965 absolvovali vedle závodů Formule 1 i téměř kompletní šampionát Formule 2 s podniky v Anglii a Francii. Hill se přitom spoléhal na Brabhamsy a Lotusy s motory BRM připravované jeho přítelem Johnem Coombsem (Coombs se stal i kmotrem Samantha). Jeho jediným vítězstvím ovšem byla aprílová Autocar Trophy ve Snettertonu.

V dalším průběhu světového šampionátu Clark na své cestě za titulem vyhrál také Velké ceny Holandska a Německa, kde Hill dojel čtvrtý a druhý. Když se „cirkus“ Formule 1 stěhoval do Monzy, bylo tedy o mistrovi prakticky rozhodnuto. Pro tým BRM měla italská Velká cena skončit úspěchem. Ale nepostaral se o něj zkušený Hill: „Závod začal pěkným trojbojem mezi mnou, Jackiem a Jimmym. Když Clark odstoupil, tak obě naše BRM P261 vedla závod a pro celý tým to musel být hezký pohled. Až do předposledního kola jsme v tandemu letěli na špičce. Měl jsem plán, jak pojmout závěr, a byl jsem si jistý, že vyhraju. Často jsme se předjížděli, a když se na mě Jackie tlačil v Parabolice, pustil jsem ho před sebe – bylo to součástí mého plánu. Udělal jsem mu při tom ale moc místa a dostal jsem se na špinavou stopu dráhy. Můj vůz šel

Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1965:

1. Jim Clark, Lotus-Climax 54 b.
2. **Graham Hill, BRM 40 b. (7)**
3. Jackie Stewart, BRM 33 b. (1)
4. Dan Gurney, Brabham-Climax 25 b.
5. John Surtees, Ferrari 17 b.
6. Lorenzo Bandini, Ferrari 13 b.
7. Richie Ginther, Honda 11 b.
8. Mike Spence, Lotus-Climax 10 b.
9. Bruce McLaren, Cooper-Climax 10 b.
10. Jack Brabham, Brabham-Climax 9 b.

do smyku, chytil jsem ho ale. Jackie mi tím ovšem tak ujel, že jsem ho v posledním kole již nemohl ze závětrí znovu předjet. Moc mě to štvalo. Byl jsem až příliš zdvořilý a zahodil jsem tím vítězství.“ Mladý Stewart slavil svůj první úspěch ve své teprve osmé Grand Prix.

Graham však nebyl pouze „králem Monaka“, také v americkém Watkins Glenu již dvakrát vyhrál a začátkem října zde chtěl slavit svůj třetí úspěch. A podařilo se! „Byl to opět pěkný duel s Jimmym. Při tréninku jsem byl rychlejší a prvních pár kol jsme se přetahovali o vedení, než se mu zase jednou rozbil motor. Ne, že by mi to vadilo,“ smál se vítěz Hill, který ve druhé

polovině závodu odvrátil útoky rychlých Brabhamů Gurneeye a Brabhama.

Sezону uzavírala Velká cena Mexika, kde se Richie Ginther postaral o šokující první vítězství značky Honda. Vozům BRM se tam již tradičně nedařilo a oba odpadly. Na celkový dopad šampionátu ale tento výsledek neměl zásadní vliv: Graham si za Clarkem vyjezdil třetí titul vicemistra světa za sebou. Jaké to „období Hillových triplů“.

Rok 1965 byl zajímavý i tím, že Graham věnoval stále více času své další vášni – létání. Na letišti v Elstree ho bylo vidět hodně často, pilně se připravoval na licenční zkoušky.

1966: „Ztracený rok“ ve Formuli 1 a triumf v Indianapolisu



Bezstarostný letec Graham Hill.

Na návrat „opravdové“ třilitrové Formule 1 byly anglické týmy z málo pochopitelných důvodů připraveny podobně špatně jako na zavedení nemilovaných 1,5litřů před pěti lety. Stáji BRM to ovšem nebránilo v tom, aby promrhala leden a únor roku 1966 tovární účastí v Tasmánské sérii. Jediným vážným soupeřem Hilla a Stewarta byl v tomto osm podniků čítajícím šampionátu Jim Clark v továrním Lotusu 39. „Plánem bylo, že pojedou první závod, pak se vrátím do Evropy a znovu nastoupím až do závěrečných čtyř závodů v Austrálii. Letěli jsme tam společně, jako velká rodina. Já vzal s sebou Bette, Jackie svou Helen a Jimmy jeho Sally. V Anglii člověk v tomto období stejně o nic nepříjde,“ těšil se Graham na teplo a uvolněnou atmosféru Tasmánie. A lépe se mu snad ani nemohlo dařit. Kampaň se pro BRM stala obrovským úspěchem. 8. ledna vyhrál Graham těsně před Stewartem úvodní Velkou cenu Nového Zélandu v Pukekohe. Po svém návratu triumfoval jeho BRM P261 při Velké ceně Austrálie v Lakeside a i zbývající tři závody dokončil na stupínku vítězů. Jackie Stewart zvítězil čtyřikrát a šampionát celkově vyhrál.

Doma ovšem situace vypadala jinak: „Ty tři závody Tasmánské série jsem vynechal, protože jsme v Anglii chtěli testovat náš nový agregát BRM H16. Nechali mě ale v nejlepší slova smyslu ‚stát v dešti‘ – ta mašina jednoduše nebyla hotová!“

A to byl teprve začátek zcela nepovedeného projektu. Ruddův překomplikovaný agregát H16 se přímo postaral o Grahamův „ztracený rok ve Formuli 1“. Cílem zavedení tohoto nešťastného šestnáctiválce bylo využít všech dat a zkušeností s existujícím osmiválcem. Rudd tedy víceméně spojil dva 1,5litry, uložil je nad sebe a vytvořil tak agregát, který byl stejně dlouhý jako doposud užívaný 1,5litř. Za to byl mnohem vyšší a těžší. Největším problémem ale byly vibrace, které tento