Aleš Norský: Today, Alexander Wurz is successful businessman and consultant, whose racing resume includes three podiums in Formula 1 and a number of SportsCar wins, including one at Sebring and two at Le Mans. Late in 2014 he also became Chairman of the Grand Prix Drivers Association. Although somewhat reluctant to accept this role, once he made the decision, Wurz made it clear that he intends to roll up his sleeves and be as engaged as possible in promoting drivers' interests in Formula 1. I first approached his office about a possible interview in May 2015, which was a poor timing decision on my part, as at that time GPDA were busy working on large fan survey, conducted in cooperation with Motorsport.com. Later on, a message came that AW would answer three questions pertaining to the GPDA. Since this was fairly strict limit, I formulated the questions into relatively extended expressions of some concerns that I thought other fans may share. The replies came back in mid-September, and although they imply that many topics are being addressed by GPDA at various levels, it also appears that (at least at this time) not much could be shared with the public.

A.N. Some years ago, as part of the package I have purchased, I attended a Friday evening function that included meeting a Formula 1 driver. This was by no means a star driver and neither did he become one before he retired from racing several years later. He spoke briefly and in corporate-friendly manner told us that the new engine is very good and that he was optimistic about the race on Sunday...where he indeed did well, finishing in career-best 6th place. After that he was to sign some autographs, and the session consisted of him almost running through a corridor of people, scribing fairly general and unidentifiable mark for those nearby. He was careful not to sign anything that was not a plain piece of paper...so someone like myself with the track map, was definitely out of luck. Not that it bothered me terribly, but it reminded me of something I've read many years ago...that Jackie Stewart used to take seven seconds to sign an autograph and never shorted anyone. I understand that the times have changed a lot since then, and don't really blame the driver either, as he was quite new then, and I believe strictly coached by the team on how to conduct himself in public. Yet, the experience certainly made me decide not to spend the extra money on any such affair during my next Grand Prix visit. What are your thoughts on that as the GPDA chairman?

A.W. I don't know what your question implies and which answer you expect. Obviously you were disappointed, which I respect and am sorry about. I know a lot of good guys, who love their fans and take time to engage. I am convinced that the majority of drivers respect and appreciate all fans.

How do you view the proposals to 'fix' whatever is wrong with Formula 1 by making it ever more a show, with double points, reverse grids, even weight handicap system, and so forth. The drivers generally do not seem engaged and usually say that they are there just to drive, regardless of what the rules are. The new fans are almost being cultivated not to really see much difference between real Grand Prix and an X-Box game. And even if you can make the drivers approach their role differently, what can GPDA realistically achieve, within the extremely complex structure of very powerful organizations and individuals with conflicting points of view...that seem make - up the world of Formula 1 today.

We work very closely with all key stakeholders and mostly do so in a confidential style. I can assure you that no matter what is the subject, all of the key stake holders listen to, and respect the drivers.

Recently, I had done an interview with Howden Ganley, president of Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1 (Grand Prix Drivers Club in English). He said that there is a solid and growing stronger link between GPDC and GPDA. Both organizations represent Formula 1 drivers and have a goal of preserving the history and integrity of Formula 1 as a sport. What can you tell us about that...will there be any joint initiatives to reach-out to the fans, for example? As far as I know, neither GPDC nor GPDA currently have a web-site

where fans could get some news or be otherwise involved. Also, with very few exceptions, Grand Prix drivers usually present themselves as caring only about their own results and being uninterested in anybody else past or present. But by maintaining a culture where the only thing that matters is the next race, isn't Formula 1 degrading one of its greatest assets? The history of Grand Prix racing is full of glory, drama, and tragedy. Yet, most fans (and apparently drivers) today are only vaguely aware that there was anything going on before the days of Ayrton Senna and Michael Schumacher...and even that gets sketchy. Can such mindset be changed?

The GPDA has invited the GPDC to cooperate and join forces in some aspects, conversations are ongoing.

If I can have a bonus question, it would be one that is politically incorrect and may prove to be difficult or impossible to answer. Was Jules Bianchi responsible for his accident because he did not slow-down as required by the rules? That is by no means intended to criticize him as a driver or a person. But wasn't it until now somewhat common practice for drivers at the back to try to recover some ground during yellow flag conditions, and Bianchi became a victim of this? Hopefully, it was now resolved by the Virtual Safety Car rule.

Please respect that I can't answer this question within this forum.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

Aleš Norský: Dnes je Alexander Wurz úspěšným podnikatelem a konzultantem, jehož rezumé obsahuje tři umístění na stupních vítězů ve Formuli 1 a řadu vítězství v kategorii sportovních vozů, včetně jednoho v Sebringu a dvou v Le Mans. Koncem loňského roku se stal i předsedou sdružení pilotů Formule 1, známým jako GPDA. Přestože měl původně k přijetí této funkce určité výhrady, když už se jednou rozhodl, dal jasně najevo, že si hodlá vyhrnout rukávy a pustit se do hájení zájmů jezdců s plnou vervou. Poprvé jsem jeho kancelář ohledně možnosti interview kontaktoval v květnu 2015, což byl z mé strany špatně načasovaný pokus, protože zrovna v té době byla GPDA zaneprázdněna přípravou velkého průzkumu názoru fanoušků, kterou provedla ve spolupráci s Motorsport.com. Později přeci jenom přišel vzkaz, že AW bude ochoten odpovědět na tři otázky týkající se GPDA. Jelikož to byl docela těsný limit, zformuloval jsem své otázky do prezentace jaksi obšírných úvah, o kterých jsem se domníval, že je můžou sdílet i další fanoušci. Odpovědi přišly v půlce září. Ačkoli naznačují, že GPDA jedná o mnoha tématech na různých úrovních, zároveň se zdá, že většina z těchto diskuzí nemůže být (alespoň v současnosti) sdílena s veřejností.

A.N. Před několika lety jsem si koupil balíček, který mimo jiné zahrnoval páteční večírek a setkání s pilotem Formule 1. Nejednalo se o žádnou hvězdu a ani později tento jezdec nedosáhl výrazných úspěchů. Přednesl krátkou řeč, ve které nám bez emocí oznámil, že jeho nový motor je velmi dobrý a že nedělní závod očekává s optimismem...který se prokázal být na místě, když dojel na šestém místě, což bylo nejlepší umístění jeho dosavadní i budoucí kariéry. Následovala autogramiáda, která proběhla tak, že se tento pilot v téměř poklusu provlékl špalírem lidí a těm poblíž naškrtnul neidentifikovatelný klikyhák neurčitého tvaru. Zároveň byl velmi opatrný nepodepsat cokoli, co nebyl jen čistý list papíru...takže někdo jako já s mapkou okruhu byl naprosto be šance. Ne, že by mě to zase až tak sebralo, ale přimělo mě to vzpomenout si na něco, co jsem kdysi někde četl...že Jackie Stewart potřeboval na svůj autogram sedm vteřin a nikdy nikoho neošidil. Je mi jasné, že se časy od těch dob značně změnily a nemám ani nic za zlé onomu jezdci, protože byl tehdy opravdu nováčkem a podle mého názoru pod přísnými instrukcemi týmu ohledně toho, jak má na veřejnosti vystupovat. Přesto mě tato zkušenost utvrdila v tom, že bude zbytečné při další návštěvě závodu Grand Prix za podobné nabídky utrácet peníze. Můžete se k tomu jako předseda GPDA nějak vyjádřit?

A.W. Nechápu, co tím vším chceš říct a jakou odpověď očekáváš. Je nasnadě, že jsi byl zklamán a to je mi opravdu líto. Ale znám spoustu lidí, kteří si svých fanoušků váží a udělají si pro ně čas. Jsem přesvědčen o tom, že většina pilotů oceňuje a respektuje všechny fanoušky.

Jak vidíte návrhy 'napravit' to cokoli, co je s Formulí 1 v nepořádku, dvojitými body, obráceným startovním roštem, extra balastem pro nejúspěšnější vozy, a podobně. Piloti zpravidla působí nezainteresovaně a většinou tvrdí, že jejich úlohou je jenom řídit auto, ať už jsou pravidla jakákoli. Noví fanoušci jsou skoro vedeni k tomu, aby mezi opravdovým závodem a hrou na X-Box neviděli podstatný rozdíl. A i kdyby se podařilo přístup pilotů ke svým rolím změnit, čeho může GPDA reálně dosáhnout v prostředí dnešní Formule 1, které se zdá být komplexem velmi silných organizací a jednotlivců...kteří všichni mají protichůdný úhel pohledu na věc?

Pracujeme velmi úzce se všemi zainteresovanými stranami a naše jednání jsou zpravidla soukromá a privilegovaná. Můžu tě ale ujistit, že bez ohledu na to, co je zrovna předmětem diskuze, jsou názory pilotů vždy vyslyšeny a všeobecně respektovány.

Nedávno mi poskytl interview Howden Ganley, prezident organizace Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1 (Grand Prix Drivers Club v Angličtině). Zmínil se, že mezi GPDC a GPDA existuje úzká a rozšiřující se spolupráce. Obě organizace mají za cíl zachovat historii a postavení Formule 1 jako sportovního odvětví. Můžete nám o tom něco říct...plánují se například nějaká společná vystoupení s fanoušky? Pokud je mi známo, GPDA ani GPDC v současnosti nemají web-stránky, na kterých by fanoušci mohli získat nějaké informace, nebo se jinak zapojit. Také, až na pár vyjímek se piloti Formule 1 většinou prezentují jako totálně soustředěni na své vlastní výsledky a dávají najevo, že nikdo jiný z přítomnosti nebo minulosti je prostě nezajímá. Není ale takový přístup, kdy jediná věc, na které záleží je jenom příští závod, zbytečně opomíjivý k odkazu automobilového sportu? Historie Formule 1 je plná dramatu, hrdinství a tragédie. Ale většina dnešních fanoušků (a zdá se i pilotů) je si sotva vědoma, že tento sport vzkvétal dávno před tím, než v něm figurovali Ayrton Senna a Michael Schumacher...a pro mnohé je i toto příliš dávno. Dá se na tom něco změnit?

GPDA přizvala GPDC ke spolupráci v určitých oblastech vzájemného působení a naše jednání nadále pokračují.

Pokud bych mohl mít bonusovou otázku, přestože to je politicky nekorektní a asi těžko odpověditelné, by mě zajímalo, jestli si Jules Bianchi zavinil svou nehodu sám, když navzdory pravidlům nezpomalil. Čímž ho nemíním kritizovat jako pilota nebo člověka. Není ale pravdou, že doposud bylo vpodstatě normální, když jezdci na chvostu pole využívali zón žlutých vlajek k tomu, aby nahnali zpátky nějaký čas, a Bianchi se stal obětí těchto praktik? Doufejme, že to teď bylo vyřešeno zavedením pravidla virtuálního Safety Car.

Měj prosím ohled k faktu, že na tuto otázku nemůžu v rámci tohoto fóra odpovědět.