

*Dieter Rencken is one of the few independent journalists regularly covering the full Formula 1 season. He decided to dedicate himself to this career relatively late in life, after spending most of his time in a variety of senior motor industry marketing and manufacturing positions. Until recently, Dieter worked with noted motorsport publications, such as F1 Racing and Autosport, and was never afraid to address sticky issues of internal politics and commercial inequality within the sport. Dieter and Aleš Norký had the following internet discussion in January. During this very exchange, Dieter made rather surprising announcement that he has left Autosport and F1 Racing, to become a columnist for the independent F1 blog F1 Fanatic.*



**A.N. So, how does a boy from the village of Johannesburg become one of the leading global motorsport journalists?**

D.R. Allow me to correct a misconception: I was not born in Johannesburg, but in Pietermaritzburg (Natal province) that in 1953 was known as the last outpost of the British Empire...which South Africa was then part of until independence in 1961. My parents were teachers in a tiny German-speaking village called Harburg...a throwback to our ancestors...and my first language was Zulu, learned from the maid who cared for me while my parents worked. My second language was German, and English I learned after my parents were transferred to Pietermaritzburg (the regional capital) when I was five.

Outside the city was a circuit called Roy Hesketh, which was on a hill I could see from our house. It held club meets once a month and three major events per year, including rounds for the South African F1 Championship, where I first saw Basil van Rooyen, John Love, Dave Charlton. In December they usually held a three-hour race, later part of the Springbok Series.

How I became a journalist is another long story, but the short version is that I am a life-long motorsport fan. I have loved cars for as long as I can remember, and simply cannot imagine a life without cars...and Formula 1 is to me the highest expression of a car. After a South African motor industry career, as industrial engineer and in sales/marketing management, I decided at age 40 to pursue my dream. I moved to the United Kingdom in the belief that I would find a job in F1, but as a South African without ancestral ethnic rights, I could not even obtain a work permit! Formula 1

journalists moving from race to race need only short stay visas. I knew someone editing a South African motoring paper, so I asked him for a letter of accreditation, and reported on my first Grand Prix (as a journalist) in 1997, at the age of 43. The deal was that he got me an accreditation, and I would write a race report. If it was good enough he would publish it, if not...dream over. I guess I was lucky to be born with an aptitude for writing as my maternal grandfather had a doctorate in literature, coupled with the temperament to travel extensively across time zones and through cultural/gastronomic boundaries, and a domestic situation (then divorced) that permitted me to 'do my own thing'.

### **Do you still speak Zulu?!**

I can speak Zulu to get by now...if I go to a Zulu village where no English is spoken, I won't starve.



### **South Africa always had rich auto racing culture, have you ever tried to go racing yourself?**

I wanted to race, and did some karting at club level. But the problem with racing was that in addition to a race car you needed a tow car...so two vehicles. I could only afford one in the beginning, so went rallying with it. As time went by I could afford a road car and rally car, and became reasonably successful. There was an annual National Rally near Pietermaritzburg, the 1000 Hills Rally, which I won in 1974. I moved to the Johannesburg area at 25 because of work, and I did some rallying there as well. But I soon realised that the chances of making it internationally were zero...based on 1) lack of ultimate talent 2) lack of resources 3) lack of foreign passport and sport boycotts due to apartheid.

Once, when I saw David Richards at the Monte Carlo Rally...at the time he was running both Prodrive and B.A.R...he expressed surprise that I was there. My response was that F1 is my profession and rallying is my passion! I guess that is why I try and cover at least one WRC event per year.

### **Once you decided to depart for Europe, did you have any initial contacts to rely on, or was it more of a leap of faith on your part?**

See above. All I can add is that I guess my commercial background meant that I grasped the politics and finances of F1 better than pure sport journalists, so I tended to write about these topics and found a niche. Thereafter, it was a matter of establishing trust with people in the loop, and I am extremely grateful so many sources have chosen to trust me.

### **And now, when you made it, how tough is it to make a living as a motorsport journalist these days? There are few magazines still in circulation, but the heydays appear to be in the past.**

Nothing in Formula 1 is easy...whether as a journalist, photographer, mechanic, hostess, or whatever. We work in it because we love it, not to have a cushy life. It is, of course, getting tougher, but so it is to be a Formula 1 driver, given that the number of entries has dropped gradually. As long as the sport exists, there will be fan interest, and as long as that exists, there will be people willing to read about it. And by extension, either subscribers or advertisers to pay for publication. The trick is to strive to be the best, whether in the media, behind a lens, on TV, in the pit lane, cockpit, garage or motorhome...F1 rewards effort, no matter how hard times are.

### **On that note. Are the other journalists roaming around the paddock buddies, or rivals?**

I think it is fair to say we are all kindred spirits...certainly those who are here because they love it, rather than those who report on F1 because their bosses send them. Sadly, amongst the daily media there are more than a few who have no feel for F1, but view it as a cool place to work before moving onto other sports or beats. As in any walk of life, one has buddies and rivals, but whatever they are, the overriding criterion is respect. Some colleagues are easy to respect, while the antics of others make it very, very easy to disrespect them. Fortunately, there are not many reptiles about the paddock. You can guess which group my paddock buddies fall into.

### **How much travel do you need to do annually?**

In 2017 I did 18 Grands Prix, two four-day test sessions, one each Formula E, WRC, WEC, WRX, and Le Mans events, and the FIA Sport Conference. That adds up to 26 events averaging five days each with all travel...so 130 days, or about a third of the year. Add in some launches and meetings, and I guess I was away from home for around 150 days. Many salesmen are away from home for more than that, although they usually have less time zones to contend with. But I

guess the big difference is that they aren't away for weekends. Another advantage is that I miss traffic jams, and being up in the air where the sun and/or moon always shine...

**I saw some reports on the internet claiming Liberty Media feel that 25-race calendar would be feasible. Would it?**

No. But not because of the travel factor...25 races means finding four more Grands Prix than the present maximum. So 15-20 per cent increase. It would be extremely difficult for Liberty to find additional events without cutting hosting fees...already Silverstone and Malaysia have given notice...so it would be best to retain the current income levels without the extra costs of additional events. There is also the over-exposure factor. Most fans can justify 15 Sundays a year to watch F1, 18 at a stretch, and 20 at a big stretch. But half the year's weekends?

**What made you settle in Belgium?**

I was fortunate to meet a wonderful woman who became my wife in 2003. One year later, Gabi was head-hunted to Belgium, and we moved across for three years. Professionally, I can live anywhere provided I have an airport and internet connection close by. After three years we enjoyed the country so much we bought a house, and in 2013...at age 60...I became a Belgian citizen.

**Has that turned you into Stoffel Vandoorne fan?**

Becoming a Belgian national hasn't changed my appreciation of drivers such as Stoffel, Jacky (Ickx) or (Thierry) Boutsen... maybe it has given me a greater 'bond' with them. But I respect and admire all drivers who made it to F1, although clearly some more than others. Also, in the case of Stoffel, we often fly on the same flights (when he is in Belgium), so I chat socially more with him than I would with a British-based driver. Being dual nationality has given me two fantastic home circuits: Kyalami and Spa-Francorchamps!

**For me personally, the history and statistics are huge part of my interest in Formula 1, and always have been. I know other enthusiasts who share similar basic principles, but they are all over 50 now! Somehow, I get a feeling that the younger fans are more interested in few highlights and headlines that they can quickly check on their smartphone. Am I wrong?**

No, not wrong. But this is the way of the modern world. Imagine, if you were a passionate stamp collector. I fear that we have reached a peak in Formula 1 about ten years ago, just as philatelists reached stamp collecting peak 50 years ago, and horse racing fanatics reached peak maybe some 100 years ago. But it is our duty to ensure that future generations at least have access to our sport's rich history...even if only in small bites and bytes.

**The sport has not held French Grand Prix for a decade, German Grand Prix is spotty, Monza, Silverstone, Interlagos all seem to be on the brink, TV figures are going in the wrong direction, and so forth... Presumably, 2017 was a transitional year in the governance of Formula 1, and lot of focus now seems to be pointed toward the 2021 regulations. What do you think needs to happen and what do you expect actually will happen?**

Over the years Formula 1 has raced on something like 50 circuits...you'd know the exact number better than I (*74 plus the Indy oval by mine count*)...and it is encouraging that 40 per cent of tracks are still on the calendar. I doubt that 40 per cent of horse racing tracks are still around. In my opinion, every ill in F1 can be traced back to a bargain basement commercial rights deal that runs for many times longer than should be reasonably granted. As a result, the commercial rights holder has no reason to try harder. Every team has to go faster to survive from one year to the next, drivers need to get increasingly fitter and quicker to retain their seats...yet the commercial rights deal is a done deal, regardless of performance. I really hope (and pray) that some event will intervene and cause the current commercial deal to be ripped-up, and a new one structured in its place...one that places the onus on the commercial rights holder to up its game, and pay more. After ten years, the rights should then be up for auction again. Imagine how hard the commercial rights holder would work under those circumstances!

**I have only recently learned that every F1 car has been equipped with rotating camera for several years now...but the recording is exclusive to Formula One Management and not really seen on regular TV broadcasts. One only needs to watch few IndyCar races to realize that those shots can massively improve viewing of even relatively boring race. Wouldn't Liberty Media be wise to offer that footage, in order to engage the global fan-base more?**

Of course that Liberty needs to exploit every aspect of broadcast technology, just as aerodynamicists exploit every puff of air and drivers exploit every millimetre of kerf. That is what F1 is all about...taking things to the max by exploiting every opportunity. Liberty owes that to the sport and its fans...and shareholders. The previous owners and the one before (Bernie Ecclestone) seemed to believe that fans owed them a living and were fair game, not vice-versa.



**There is an ongoing discussion about the track limits, but why do you think it is so difficult for the drivers to respect them and for the race stewards to maintain consistent enforcement of violations...aren't they all trained professionals? In Mexico 2016, the Mercedes AMG 1-2 finish was pretty much decided at the first corner, where both its drivers clearly violated track limits.**

Let's be frank...I have never heard any debate about track limits in Monaco. The reason is obvious, breach the limit and it becomes expensive or it hurts...or even both. With all the electronics available now, it should be the work of a moment to 'ring' a circuit. And if the car goes over the line for whatever reason...a five second penalty. Full stop. Black. White. No grey. Just as in Monaco. All it needs is effort and money, and Liberty and the circuits should be made to pay for it.



**There were all sorts of speculation over the years, if and how the world would continue to revolve after Bernie Ecclestone. But isn't it strange that now, when it happened, it turned out to be a simple matter-of-fact affair? The door on an era lasting some 40 years was closed, and that's that.**

The door is far from closed, it keeps banging open as Bernie's Christmas card showed! I always said it would take three people to replace Bernie...not because of the complexity of the task (it is actually a simple business made complex by politics) but because he refused to put succession order in place, and thus folk would need to learn in a hurry when he left. And that is what it has taken...three people. I personally feel that Bernie should have been 'booted upstairs' about five years ago, at the end of the 2010-12 Concorde Agreement. It was the most equitable of all Concordes in F1 history. After that...the rot set in.

**Among the people bouncing around the South African motorsport scene was Patrick O'Brien, one of very few people I know who look at rating of drivers across history seriously. What is your take on**

**that sort of thing...a foolish endeavor or something that deserves its place in the greater world of Formula 1 coverage? I am interested in your opinion because I try to do (on this web-site) something very similar. Although mine and Patrick's methods are very different.**

Of course I know Patrick, and respect what he does. The stats book he published is amazing. However, the F1 you and I know is over-obsessed with statistics, and these are becoming increasingly less meaningful, as circuits, points' structures, and calendars change. I mean, 30 years ago if you scored a point in your first Grand Prix (for sixth place) you were a hero. Today that equates to tenth place. Equally, we went through periods where pole position was more or less important than at other times. Three abreast grids, for example, meant more cars with a chance of getting to turn one first. Qualifying tyres made a difference on certain circuits, as did fuel loads, while frequency of pit stops also has an effect on the importance of the pole. So, any set of statistics is relevant only for a certain period or under certain circumstances...yet folk try to apply the numbers across 70 years! Rating drivers across generations or eras is equally misleading, given the very different characteristics of the cars over those 70 years. I believe a driver's task is to master the technology of the day...be it tyres, engines, aero, or computers. And he who best masters it all over a season is Champion.

Fangio, excellent as he was at conserving his cars during times of poor reliability, would not need those skills anywhere near as much in these days of (almost) bullet-proof cars. Equally, I believe that Hamilton would be lost without computers, whereas Fangio probably would not know which button to push and why. Imagine how frustrated Ayrton Senna would have been by Pirelli's 2015 tyres...yet Alain Prost would have been able to master them. Let us savour each era for what it brought, rather than comparing apples to oranges simply because they both have peels.

**I hope you realize that you have just crushed everything I have spent a lifetime to work on?**

I realised that was the case the second I wrote it, but hey...I'm only the messenger. The guys who screwed it up were those who kept changing the rules. Football has one major change to its rules in 50 years; rugby two and tennis none. How can the F1 stats ever be fair and equitable?

**Must admit I was surprised to find out that several years ago, you have visited my old hometown of Kopřivnice. How did you even come up with such idea? Admittedly, Kopřivnice is not necessarily a prime tourist destination.**

Well, I have always been fascinated by Tatra and the (Ferdinand) Porsche connection to Tatra engineer Hans Ledwinka...and the subsequent (in)famous patent case. In 2011 wife and I travelled to Brno for the MotoGP, and visited the Tatra Museum while in the region...there is some fascinating machinery on display there. I have always had a soft spot for Czech ingenuity and engineering...let us not forget that Ferdinand Porsche was born in Bohemia. And my car of choice for my wife is a Škoda wagon. Plenty of room for the dogs, solid engineering, great value and, as they say in those commercials...Simply Clever.

**When I googled your name, a link came up saying that you are a Belgian actor...is that some second career move you are planning?**

Haha...nothing of the sort. If you check again, it was deleted a while back. I registered with a talent agency at the time that the movie 'Rush' was being made, in the belief that I may get a walk-on part or at least gain some inside info on the project. As it turned out, I had one enquiry but it would have meant travelling to the UK at a time when I had to be at a Grand Prix...and the pay was terrible. In retrospect, I am pleased it came to naught. I have tried three times to watch the movie, and found it so Mickey Mouse each time that I have yet to get beyond the opening 20 minutes! In my book it ranks marginally ahead of 'Days of Thunder'.

**Since you mention 'Days of Thunder'...what about Stallone's 'Driven'?**

'Driven' (best known as Drivel). I can't believe that no-one has produced a classy motor racing feature movie since 'Grand Prix'. The sport (allegedly) has it all...mystique, exotic settings, big money, danger and destruction, glamorous people, rags-to-riches stories, and brands galore who can place products. Yet we are served crap like 'Drivel' and 'Daze of Thunder'. The last movie well worth seeing was 'Senna' and it used authentic footage. The duffer movies miss that authenticity...by which I don't mean they have to be based on real-life, but should have a feel of authenticity to them.

**Prost or Senna?**

No binary answer to this. During their active years, I loved watching Senna. So much so I had a dog called Senna. But as I got to know Alain...I came to realise why he won four championships and why Ayrton is no longer with us. Ultimately, the primary objective of any F1 driver is to survive the entire business, and Alain managed that...

**And did I forget to ask anything?**

Yes! How much I need to be paid for this interview. Don't forget, journalists are like prostitutes...we give away nothing for nothing... ☺

**Well, we are not done yet. At the conclusion of this conversation, it was announced that you have left Autosport for F1 Fanatic. How long did you plan this move and why...and what are your expectations now?**

It has been a big decision to leave the comfort of a large media organisation, but I got to a stage where I felt I had to move. I have long detested monopolies of any kind, as anyone who will have read my campaigns against what I consider to be monopolistic practice in F1, would know. The inequitable revenue structure for independent teams such as Force India and their exclusion from the Strategy Group being prime examples of this practice. I became increasingly uncomfortable about being linked to an entity that had become the dominant force in the motorsport media space, and thus decided to go fully independent. I was aware of what F1 Fanatic, which exists on passion and the support of fans, was doing...and thus decided that I would feel more comfortable there. Of course it is a risk, but Formula 1 is about risk, and independents can make it...as Force India has proven. I believe I can too.

**Will you continue to travel to all the races, or will this be more of a 'desk' job?**

I will still be attending 18 GPs this year, plus a WEC race and maybe some others. If anything, I will be out and about even more, as I no longer have a cushion!

*Dieter Rencken je jedním z mála nezávislých novinářů, kteří pravidelně komentují celou sezonu Formule 1. Pro tuto profesi se rozhodl relativně pozdě poté, kdy strávil řadu let v různých zaměstnáních týkajících se výroby a propagace v motoristickém odvětví. Dieter, který donedávna spolupracoval s předními publikacemi, jako F1 Racing nebo Autosport, se neobává šťourat ani v relativně nepříjemných tématech vnitřního politikaření a komerční neférovosti, které se motorsportem prolínají. Následující internetový rozhovor s ním udělal Aleš Norský v lednu. A právě během této konverzace Dieter vydal poměrně překvapující oznámení, že ukončil spolupráci s časopisy Autosport a F1 Racing a stal se pravidelným dopisovatelem nezávislého F1 blogu F1 Fanatic.*

## **A.N. Takže, jak se chlapec z Johannesburgu stane jedním z předních motoristických novinářů na světě?**

D.R. Dovol mi, abych tě vyvedl z omylu: nenarodil jsem se v Johannesburgu, ale v Pietermaritzburgu (v provincii Natal) která v roce 1953 byla známa jako poslední výspa Britského Impéria...jehož byla Jižní Afrika součástí až do nezávislosti v roce 1961. Moji rodiče byli učitelé v malé, německy mluvící vesničce Harburg...odkaz našich předků...a vůbec první jazyk, kterým jsem mluvil byl Zulu, což mě naučila chůva, která se o mě starala, když rodiče pracovali. Pak jsem mluvil německy, a anglicky jsem se naučil až když v mých pěti letech byli rodiče přeloženi přímo do Pietermaritzburgu, což bylo hlavní město provincie.

Poblíž města byl i závodní okruh zvaný Roy Hesketh. Bylo to na kopci, který jsem viděl z oken našeho domu. Každý měsíc se tam pořádaly klubové závody a třikrát ročně i významné podniky, včetně Jihoafrického mistrovství F1. Tam jsem poprvé narazil na lidi jako Basil van Rooyen, John Love, Dave Charlton. V prosinci většinou pořádali tříhodinový závod, který byl později i součástí mistrovství Springbok.

Jak jsem se stal novinářem je na další dlouhé vyprávění, ale v krátkosti jsem prostě celoživotní fanoušek motorismu. Vždycky jsem zbožňoval auta a jednoduše si bez nich nedovedu život vůbec představit...a Formule 1 pro mě představuje tu nejvyšší formu automobilu. Po kariéře v jihoafrickém motorismu a jako manažer v oblastech prodeje a propagace, jsem se ve 40 rozhodl jít za svým snem. Odstěhoval jsem se do Velké Británie a věřil jsem, že se v F1 nějak uchytím. Ale jako Jihoafričan bez britských kořenů jsem vůbec nedostal pracovní povolení! Reportér v F1 ale potřebuje jenom cestovat od závodu k závodu s krátkodobými vízy. Z Jižní Afriky jsem znal někoho, kdo pracoval jako editor v jednom motoristickém časopise, tak jsem ho požádal o doporučující dopis. Potom jsem navštívil svou první velkou cenu jako novinář v roce 1997 a ve 43 letech. Domluvili jsme se, že on mi dá akreditaci a já mu napíšu reportáž ze závodu. Pokud to bude stát zato, tak ji zveřejní a poka ne...konec snění. Naštěstí jsem se asi narodil s nějakým talentem pro psaní, protože můj děda z matčiny strany měl doktorát z literatury. To se zkombinovalo s mým odhodláním neúnavně cestovat přes různé časové a kulinářské zóny, a navíc jsem v té době byl rozvedený, což mi umožňovalo 'jít si svou vlastní cestou'.

## **Pořád mluvíš Zulu?!**

Už jenom lámaně...kdybych se dostal do Zulu vesnice, kde nikdo neumí Anglicky, hlady bych neumřel.

## **Jižní Afrika vždycky měla v motoristickém sportu bohatou tradici. Pokoušel jsi se sám někdy závodit?**

Chtěl jsem závodit a na klubové úrovni jsem proháněl motokáry. Problém ale byl v tom, že člověk vedle závodního auta potřeboval i tahač, kterým by ho převážel...takže dvě vozidla. Ze začátku jsem měl jenom na jedno, tak jsem se rozhodl pro rallye, a měl jsem i nějaké úspěchy. Poblíž Pietermaritzburgu se jezdila národní 1000 Hills Rally (*Rallye Tisíce Kopců*), kterou jsem v roce 1974 vyhrál. Do oblasti Johannesburgu jsem se přestěhoval v pětadvaceti kvůli práci, a tam jsem v závodech rallye dál pokračoval. Brzy jsem si ale uvědomil, že nemám žádnou šanci se prosadit i mezinárodně...byla to kombinace několika faktorů 1) nedostatek extra talentu 2) nedostatek prostředků 3) nedostatek jiného občanství a sportovní bojkoty kvůli systému apartheidu...



Jednou jsem na Rallye Monte Carlo potkal Davida Richardse...v té době vedl jak tým Prodrive tak i B.A.R...který se divil, co tam dělám. Moje odpověď byla jasná: F1 je mojí prací a rallye je mou vášní. Proto se snažím každý rok pokrýt i jeden závod WRC, což se mi daří.

## **Když jsi se rozhodl odejít do Evropy, měl jsi nějaké konkrétní kontakty, na které jsi se mohl spolehnout, nebo to spíše byl krok do neznáma?**

Jak jsem už řekl. Jediné, co můžu dodat, je to, že moje zázemí s komerčními zkušenostmi mi umožnilo chápat politickáření a finanční machinace v rámci F1 lépe, než mohli čistě sportovní novináři. Takže jsem se začal soustředit na psaní o těchto tématech a vytvořil jsem si tak říkajíc svoji parketu. Potom to byla záležitost získání důvěry lidí, kteří se pohybují v tom úzkém kruhu a musím říct, že jsem nesmírně vděčný za to, že mi tolik zdrojů důvěru poskytlo.

## **Ted', když jsi dosáhl svého cíle, jak drsné je dnes žít se jako motoristický novinář? Pár magazínů je pořád v oběhu, ale zlaté časy už asi patří minulosti.**

Ve Formuli 1 není nic zadarmo...ať už jsi novinář, fotograf, mechanik, hosteska, nebo kdokoli. My tady pracujeme, protože nás to baví a ne proto, abychom měli život v bavlnce. Samozřejmě, je to čím dál těžší, ale to se vztahuje třeba i na piloty, protože počty týmů a startovní rošty se zmenšují. Dokud tento sport existuje, bude mít fanoušky, kteří o něm budou chtít číst. A dokud takoví fanoušci budou, budou i publikace za které někdo bude ochoten zaplatit...ať už čtenáři nebo inzertující firmy. Trik je v tom se pořád snažit být nejlepším, ať už jsi na tiskovce, za objektivem kamery, v televizi, v boxech, nebo jinde. Formule 1 odměňuje snahu a dřinu bez ohledu na to, jak těžké časy zrovna jsou.

## **Jsou tedy ostatní novináři, kteří se potloukají po paddocku, kámoši, nebo spíše rivalové?**

Myslím, že můžu říct, že jsme převážně spřízněné duše...každopádně ti z nás, kteří jsou tady protože to všechno milují a ne proto, že je sem poslal šéf, aby o té F1 taky něco napsali. Bohužel, v každodenních médiích se vyskytuje relativně dost lidí, kteří k F1 nemají žádný vztah, ale vidí ji jako dobrý odrazový můstek dostat se k jiným sportům nebo oblastem. Jako všude jinde, člověk si najde přátele i nepřátele, ale ať už je někdo takový či onaký, všechno to překrývá slovo respekt. Někteří kolegové si respekt zaslouží přirozeně, ale jiní ti rozhodnutí je nerespektovat ještě sami usnadní. Ale těch plazů tady naštěstí moc není. Můžeš hádat, kdo v paddocku patří k mým kámošům.

## **Kolik toho potřebuješ ročně nacestovat?**

V sezoně 2017 jsem navštívil 18 Grand Prix, dva čtyřdenní testy, a po jednom podniku Formule E, WRC, WEC, WRX, Le Mans, sportovní konferenci FIA. Suma sumárum 26 podniků po zhruba pěti dnech včetně cestování...řekněme 130 dní. Když přidáš nějaká představení nových vozů a ostatní setkání, tak jsem byl pryč z domu asi 150 dnů. Plno lidí pracuje na cestách více, ale většinou se nemusí potýkat s tolika časovými zónami. A možná největší rozdíl je v tom, že jsou doma na víkendy. Výhodou ale je, že se vyhnu dopravním zácpám a trávím spoustu času ve vzduchu, kde vždycky svítí buď slunce, nebo měsíc.

## **Na internetu jsem viděl nějaké zprávy o tom, že Liberty Media předpokládají, že kalendář Formule 1 by se časem mohl rozrůst až na 25 závodů. Je to zvládnutelné?**

Ne. Ale ne kvůli přílišnému cestování...25 závodů by vyžadovalo najít o čtyři více, než je současné maximum. Takže navýšení o dalších 15-20%. A pro Liberty může být velmi obtížné najít další zájemce bez snížení poplatků...Silverstone a Malajsie už vyhrožují odchodem...takže by bylo lepší zachovat současné příjmy bez zbytečných výdajů na hledání nových lokalit. Taky zde hraje roli faktor přesycení. Většina fanoušků může obhájit 15 nedělí ročně, 18 s trochou dobré vůle a 20 už je našponované. Ale polovinu víkendů v roce?

## **Proč jsi se usadil zrovna v Belgii?**

Měl jsem to štěstí potkat skvělou ženu, která se v roce 2003 stala mou manželkou. O rok později byla z práce přelananěna do Belgie, takže jsme se tam na tři roky přestěhovali. S mou prací můžu žít kdekoli, kde je poblíž letiště a internet. Po třech letech jsme zjistili, že se nám tady líbí natolik, že jsme koupili dům. A v roce 2013 jsem se v šedesáti letech stal belgickým občanem.

## **Stal se z tebe tím pádem fanoušek Stoffela Vandoorne?**

Belgické občanství nemá vliv na můj respekt k pilotům jako Stoffel, Jacky (Ickx) nebo (Thierry) Boutsen... možná mě to s nimi ještě více sblížilo. Ale všichni, kteří se dostali do F1 mají můj obdiv, ačkoli někteří větší, než jiní. Taky, v případě Stoffela, často se sejdeme v letadle (když je zrovna v Belgii) takže s ním mám možnost jen tak pokecat mnohem častěji, než s piloty, kteří pobývají spíše v Británii. Dvojitý občanství mi taky umožnilo mít dva senzační domácí okruhy: Kyalami a Spa-Francorchamps!



**Pro mě osobně, historie a statistiky vždycky představovaly velkou část mého zájmu o Formuli 1. Zním i pár dalších nadšenců, kteří uvažují více méně podobně, ale už jim všem je přes 50!. Z mladších fanoušků mám často pocit, že je zajímavá jenom pár vybraných záběrů a stručných titulků, které si můžou rychle projet v mobilním telefonu. Mýlím se?**

Ne, že by jsi se zrovna mýlil. Je to prostě dáno moderním světem. Představ si, že by jsi byl vášnivým sběratelem známek. Obávám se, že ve Formuli 1 jsme dosáhli vrcholu někdy před deseti lety, stejně jako filatelisté dosáhli vrcholu zájmu o sbírání známek před 50 lety, a nadšenci dostihů dosáhli vrcholu možná už před 100 lety. Ale je naší povinností, aby další generace měly alespoň nějaké informace o bohaté historii našeho sportu...i za cenu toho, že to bude jenom v digitálních střípcích.

**Už skoro deset let jsme neviděli velkou cenu Francie, německá GP se objevuje sporadicky, Monza, Silverstone a Interlagos jsou v ohrožení, televizní sledovanost klesá, a tak dále... Dá se předpokládat, že rok 2017 byl v administraci Formule 1 přechodným obdobím a teď se hodně mluví o pravidlech na rok 2021. K čemu všemu by mělo dojít a co si myslíš, že se reálně opravdu stane?**

Během let Formule 1 závodila na nějakých 50 okruzích...sám to přesné číslo budeš vědět lépe než já (dle mých počtů 74 plus ovál v Indianapolis)...a je pozitivní, že 40% z nich jsou stále v kalendáři. Nemyslím si, že pořád existuje 40% dostihových drah. Jsem přesvědčen o tom, že každý problém v F1 má kořeny v nějaké zákulisní dohodě, která pak platí mnohonásobně déle, než dává smysl. Potom vlastníci komerčních práv nemá žádný důvod se více snažit. Každý tým musí nasadit rychlejší auta, aby z roku na rok přežil, každý pilot musí pracovat na své kondici, aby si udržel sedačku...ale obchodní dohody přetrvávají bez ohledu na výsledky. Opravdu doufám (modlím se) že se stane něco, co způsobí aby byly existující komerční dohody rozcupovány na cucky a vznikla nová struktura...která donutí majitele komerčních práv k tomu, aby pracovali důsledněji a zároveň uvolnili více peněz. Po deseti letech by každá dohoda vypršela a šla znovu k jednacímu stolu. Jen si představ, jak by se za takových okolností vlastníci těchto práv musel snažit!



**Teprve nedávno jsem se s určitostí dozvěděl, že už několik let jsou všechny vozy ve Formuli 1 vybaveny rotujícími kamerami...ale záznamy z nich jsou v exkluzivním vlastnictví FOM. Na televizních obrazovkách je prakticky nikdy nevidíme. Stačí se ale podívat na pár závodů IndyCar, aby bylo každému okamžitě jasné, že tyto záběry dokáží značně oživit i relativně nudný závod. Nebylo by od Liberty Media moudré tyto záznamy uvolnit a zlepšit tak zážitek televizních fanoušků po celém světě?**

To je bez debat, že by v Liberty Media měli sáhnout po každém prostředku ke zvýšení kvality přenosů, stejně jako se aerodynamisté snaží využít každý závan vzduchu a piloti přejíždějí každý obrubník do posledního možného milimetru. O čem jiném by to mělo být, než o maximálním nasazení až na hranu možností? Liberty dluží totéž nejen sportu, ale i fanouškům...a akcionářům. Předchozí vlastníci i ten před nimi (Bernie Ecclestone) se chovali, jako kdyby se jim fanoušci měli na vlastní úkor postarat o dobré bydlí, a ne naopak.

**Už nějakou dobu trvá diskuze o dodržování traťových limitů. Proč myslíš, že je tak složité zajistit, aby je piloti neporušovali a zároveň, aby maršálci postihovali viníky jednoznačně a spravedlivě...jsou to konec konců všechno vyškolení profesionálové. V Mexiku 2016 bylo například o konečném výsledku 1-2 pro vozy Mercedes AMG vlastně rozhodnuto už v první zatáčce, kde oba jejich piloti jasně porušili traťové limity.**

Upřímně...žádná taková debata se nikdy nekonala v Monaku. Důvody jsou jasné, překroč traťové limity a buď tě to přijde draho, nebo to bude bolet...případně obojí. Se vší tou elektronikou, která je dnes k dispozici, by mělo být vyhrazený okruh jednoduchou záležitostí. A pokud by limit někdo porušil z jakéhokoli důvodu...pokuta pět vteřin. Konečná. Černá.



Bílá. Nic šedivého. Přesně, jako v Monaku. Všechno, co je potřeba, je trochu snahy a peněz a uhradit by to měli Liberty společně s majiteli okruhů.

**Po řadu let se nad Formulí 1 vznášely různé spekulace o tom, jestli se svět vůbec ještě bude točit až Bernie Ecclestone odejde, a pokud ano, tak jak to celé bude vypadat. Teď k tomu odchodu došlo a je až s podivem, jak se to ukázalo být docela všední záležitostí. Prostě se za touto čtyřicetiletou érou zavřely dveře...a hotovo.**

Jestli Bernieho vánoční přání něco ukázalo, tak to, že ty dveře nejsou ještě úplně zavřené! Vždycky jsem tvrdil, že nahradit Bernieho bude práce pro tři lidi...ne proto, že by to bylo až tak složité (jedná se vlastně o poměrně jednoduchou práci, která je komplikovaná jenom kvůli politikaření) ale proto, že Bernie vždy odmítal jakékoli plány týkající se jeho odchodu. Což znamená, že kterýkoli nástupce se s celým systémem musel seznámit velmi rychle a za pochodu. A přesně to se stalo...nahradili ho tři lidé. Osobně si myslím, že Bernieho měl někdo 'vykopnout nahoru' už před pěti lety, na konci Concordské dohody 2010-2012...která byla nejlepší ze všech Concordů v historii. Pak už věci začaly zahrňávat.

**Mezi lidmi, kteří se v Jižní Africe točili kolem automobilových závodů, byl i jistý Patrick O'Brien. Je to jeden z mála lidí o kterých vím, že se seriózně zabývají hodnocením jezdců napříč celou historií automobilového sportu. Vidíš něco takového jako bláznivý úlet, nebo si to ve statistické dokumentaci zaslouhuje své místo? Tvůj názor mě zajímá i proto, že se (na těchto web-stránkách) pokouším o vpadstatě totéž. I když moje metoda se od Patrickovy značně liší.**

Patricka samozřejmě znám a respektuji jeho práci. Kniha statistik, kterou publikoval, je senzační. Ale dnešní Formule 1 je statistikami příliš posedlá, navzdory tomu, že statistiky samotné jsou čím dál méně aktuální, protože okruhy, bodování a počet závodů se časem dost mění. Když někdo před třiceti lety zabodoval hned v prvním závodě (za šesté místo) tak to byl skvělý výkon. Dneska ale stačí desáté místo. Nezapomínej, že jsme během let prošli údobími, kdy pole position bylo buď více nebo méně důležité. Například tři vozy na startovní řadu znamenaly, že více pilotů mělo šanci dostat se do první zatáčky v čele. Kvalifikační pneumatiky hrály na některých okruzích značnou roli, měnilo se i povolené množství paliva, a i požadované množství zastávek v depu má vliv na důležitost pole position. Takže, každý soubor statistik dává smysl jenom v určitém období a za určitých okolností...lidi se ale přesto snaží je aplikovat během celých sedmi desetiletí! Srovnávání pilotů různých generací je podobný nesmysl, když se podíváš, jak rozdílná auta museli za ty roky řídit. Jezdci mají za úkol především mistrně ovládnout technologii, která je jim poskytnuta...ať už to jsou pneumatiky, motory, aerodynamika, nebo počítače. A ten, který to během sezony zvládne nejlépe se stane mistrem.

Fangio byl fenomenální v šetření vozu v době, kdy spolehlivost byla problémem, ale zrovna tento um by mu v dnešní době (téměř) 'neprůstředných' aut nebyl moc platný. Stejně tak si myslím, že by Hamilton byl bez všech těch počítačů docela ztracen, zatímco Fangio by ani nevěděl které tlačítko má zmáčknout a proč. Dovedeš si představit, jak rozčarovaný by byl Ayrton Senna z pneumatik, které Pirelli nasadili v roce 2015? Ale Alain Prost by jejich vlastnosti vyšperkoval. Místo házení všeho do jednoho pytle se raději těšme z každé éry a ceňme si toho, co ve své době nabízela.

**Je ti doufám jasné, že jsi právě smetl ze stolu všechno, o co já se snažím celý život?**

Uvědomil jsem si to v ten moment, když jsem to napsal. Ale hej, já jenom konstatuju realitu. Můžou za to ti, kteří pořád měnili ta pravidla. Ve fotbale mají jednu změnu pravidel za 50 let, v ragby dvě a v tenise žádnou. Jak se pak můžou statistiky F1 srovnávat?

**Přiznám se, že mě překvapilo, když jsem se dozvěděl, že jsi před časem navštívil moje bývalé bydliště, Kopřivnici. Co tě k tomu vedlo? Musím uznat, že Kopřivnice není zrovna turistickým magnetem.**

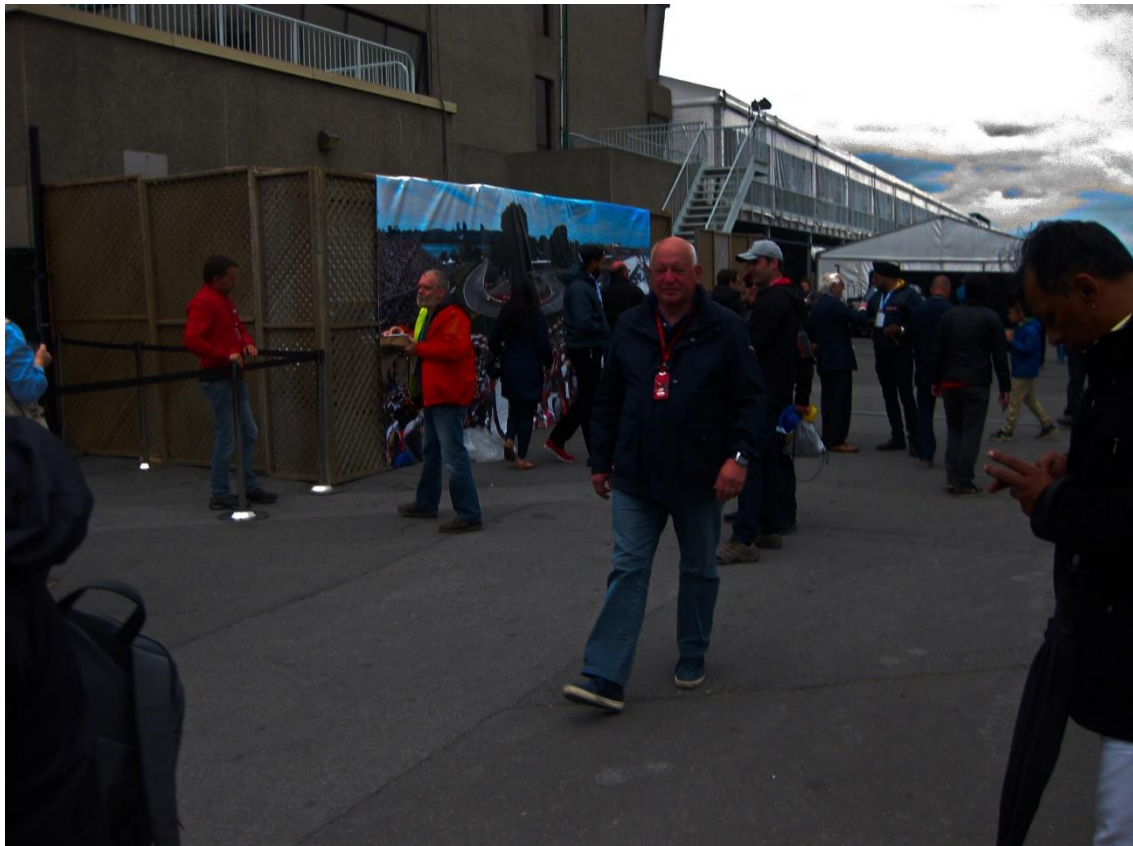
Vždycky jsem obdivoval Tatra a fascinovala mě návaznost (Ferdinanda) Porsche na tatrováckého inženýra Hanse Ledwinku...a ten (nechvalně) známý patentní proces. V roce 2011 jsme se ženou byli na MotoGP v Brně a při té příležitosti jsme navštívili i tatrovácké muzeum...je tam pár fascinujících kousků. Vždycky jsem měl slabost pro českou vynalézavost...nezapomínejme, že Ferdinand Porsche se narodil v Čechách. I pro manželku jsem vybral vůz Škoda kombík. Spousta místa pro psy, dobré auto, slušná cena a jak říkají v reklamách...Simply Clever.

**Když jsem zagoogloval tvoje jméno, objevil se i odkaz na stránky, které tvrdí, že jsi belgický herec...nějaké plány na alternativní kariéru?**

Haha...nic takového. Pokud se podíváš znovu tak zjistíš, že už to bylo odstraněno. Když točili film 'Rush' (*Rivalové*) tak jsem se zaregistroval u místní talentové agentury. Věřil jsem, že se možná můžu mihnout v nějakém záběru, nebo přinejmenším získat o tom projektu nějaké zákulisní informace. Nakonec mě kontaktovali jen jednou, ale znamenalo by to letět do Británie zrovna v době, když se jela jiná velká cena...a navíc to bylo mizerně zaplacené. Jsem docela rád, že z toho nic nebylo. Párkrát jsem se ten film pokoušel sledovat, ale vždycky mi to připadalo tak dětské, že jsem se ještě nedostal přes prvních 20 minut! Podle mého názoru to je jen o stupínek výš, než 'Days of Thunder' (*Bouřlivé Dny*).

## Když už zmiňuješ 'Days of Thunder' co říkáš na Stalloneho 'Driven' (Formule?)

'Driven' je spíše znám jako 'Drivel' (Blbost). Skoro se nedá věřit, že od dob 'Grand Prix' se o sportu, který to údajně má všechno...záhady, exotické lokace, spousty peněz, nebezpečí a výbušnost, celebrity a další krásné lidi, osobnosti které se staly z žebráků boháči, a produkty různých značek...nikomu nepodařilo natočit pořádný film. Místo toho nám servírují šmejdy jako 'Drivel' a 'Days of Thunder' (Bouřlivé Zmatky). Poslední film, který stál za to byl 'Senna' díky začlenění autentických záběrů. Ostatním filmům ta opravdovost chybí...nemusí zrovna být motivovány skutečnými událostmi, ale měly by alespoň nabídnout pocit autentičnosti.



### Prost nebo Senna?

Na to se nedá odpovědět jen tak 'za A' nebo 'za B'. V době, když byli oba aktivní, jsem zbožňoval sledovat Sennu. Až natolik, že jsem měl psa, který se jmenoval Senna. Když jsem ale poznal Alaina...pochopil jsem, proč on je čtyřnásobný mistr světa, zatímco Ayrton už není mezi námi. V podstatě je cílem každého závodníka to všechno v první řadě ve zdraví přežít...a Alain to dokázal.

### A nezapoměl jsem na něco?

Ovšem! Kolik mi dlužíš za tento rozhovor. Nezapomínej, že novináři jsou jako prostitutky...nic není zadarmo... ☺

### Ještě jsme ale neskončili. Úplně v závěru této diskuze bylo oznámeno, že jsi přešel od Autosport k F1 Fanatic. Jak dlouho jsi tento krok plánoval a proč...a co od toho teď očekáváš?

Odejít z pohodlné pozice ve velkém mediálním koncernu bylo velké rozhodnutí, ale dospěl jsem k bodu, kdy mi bylo jasné, že se potřebuju pohnout z místa. Vždycky se mi protivily monopoly všeho druhu, což snad může potvrdit každý, kdo kdy četl moje brojení proti tomu, co osobně považuju za monopolní praktiky v F1. Nesouměrná distribuce zisků pro malé týmy jako Force India a jejich vyloučení z rozhodování ve Strategy Group jsou nezářivějšími příklady těchto praktik. Bylo mi čím dál nepříjemnější být spojen s organizací, která se pro motorsport stala dominantní silou v mediálním prostoru, a proto jsem se rozhodl se zcela osamostatnit. Už dříve jsem viděl, že F1 Fanatic žije z nadšení a podpory fanoušků a jejich práce se mi zamlouvala...proto jsem se rozhodl, že se mi tam bude volněji dýchat. Samozřejmě to je risk, ale Formule 1 je o riskování a jak Force India dokazují...i nezávislí můžou přežít. Věřím, že to dokážu taky.

### Budeš i nadále cestovat po všech závodech, nebo to bude spíše kancelářská práce?

I letos navštívím 18 velkých cen, plus WEC a možná pár dalších závodů. Pokud se něco změní, tak jen to, že mě bude vidět víc, než kdy předtím, protože teď už kolem sebe nemám žádnou pohodlnou protekci!