

In one of the Formula 2 cars operated by Charouz Racing Systems this year, we can detect a surname already known from Formula 1. Louis Delétraz is 21-year old son of the three-time Grand Prix starter, Le Mans 24 class winner, and top GT driver, Jean Denis Delétraz. Louis himself can today look behind at successfully established early career, and in F2 should be among the favorites. At the Le Castellet F2 pre-season test, he talked to Roman Klemm about his career and plans.



R.K. In light of your father's career in F3000 and Formula 1, it is hardly a surprise that you turned to racing as well. Is he putting you under any pressure?

L.D. He never pushed me into the cockpit, it was strictly my own decision. Although he often comes to my races, he never says anything, unless I ask for advice myself. We have great relationship in every way and that is very positive for me.

After karts, you went to Formula BMW and then Formula Renault. Then you skipped Formula 3 and jumped directly into Formula 2. Why?

After Formula BMW, we elected to move to a 2-liter car, which was Formula Renault, and I did well there. We stepped-up to more powerful V8, still within the Renault 'family' and it was no problem either. To go back to GP3 or F3 at that point, would not make sense.

You won the title in 2-liter Renault in your first year and carried the title fight in V8 until the last race. How did you feel after losing it?

It was an important day, back then in 2016, and I do not have good memories at all. Nothing went my way and I lost the Championship by few lousy points. On the other hand, if anybody told me before the season that I will be there, fighting for the title in the season finale, I would gladly take it. Anyway, the trophy went to Tom Dillman, who was an experienced top driver. So, it was not necessarily some miserable failure, either.

Your debut in F2 came in 2017, but then you surprised everybody by leaving Racing Engineering for Team Rapax, after the race in Hungary. What happened?

Simple, we lacked any results with Racing Engineering. Their explanation that I am a rookie was not enough. I did not come to F2 to drive around in P15 or P16, and I was convinced that it was not my fault! Gradually, the team was overtaken by a lot of tension, and I was glad when we reached the deal with Rapax. Even if they lacked money, at least I was able to take 7th and 4th at Monza. That entire season was already wasted, though...

Last year, you also were BMW Junior and drove in GT series.

Yes. This year I am fully concentrating of F2, however. We are fine with BMW and continue talking. I am just no longer their junior. But one never knows, what the future might bring.

Why did you choose to work with Antonín Charouz this year, a Czech team?

I saw them in V8 and I knew they are top organization. We have the same work ethic and I have no doubt that together we will get good results. And about that 'Czech' team...as far as I know, there are only two Czechs here, Mr. Charouz and the sporting director. My engineer is Belgian, mechanics come from Portugal and the Netherlands. And all together, we use English to communicate.



Did you know that Charouz would become Ferrari farm under the Ferrari Driver Academy? What does it mean for you?

Yes, I knew and there is no doubt that to be linked in such partnership brings benefits. Others do it too, DAMS works with Renault, Arden with Honda... I have Ferrari decal on my car, but personally am not part of their Academy. Most of my funding comes from the Abú-Dhabi concern ADS Securities.

Most observers were surprised when Ferrari moved away from a top player like Prema Powerteam in the direction of Charouz!

People at Ferrari did not want to be associated with Sean Gelael, through their F2 outfit. Yet, his father paid Prema a lot of money...

What about this new Dallara Mecachrome turbo?

In my opinion, that much maligned turbo-lag is not so bad...I can handle it. But the safety feature HALO is another story...terrible! Not so much while driving, but when entering or leaving the cockpit. I don't want to think what will happen if anybody needs to get out in a hurry after an accident. In my view, this addition made things more dangerous!

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

V jednom z kokpitů Formule 2 týmu Antonína Charouze se letos bude snažit mladík s příjmením, které se již dříve objevilo ve Formuli 1. Louis Delétraz je jednadvacetiletým synem trojnásobného účastníka Grand Prix, vítěze třídy v Le Mans 24 a špičkového jezdce GT, Jean Denis Delétraze. Louis se dnes již může ohlédnout za vlastní úspěšně rozjetou kariérou a ve Formuli 2 jistě bude patřit k favoritům. Během testů F2 v Le Castellet o své kariéře a plánech hovořil s Romanem Klemmem.

R.K. S ohledem na otcovu kariéru v F3000 a Formuli 1 asi není divu, že se i z Tebe stal závodník. Jsi z jeho strany pod velkým tlakem?

L.D. Do kokpitu mě nikdy nenutil, bylo to čistě mé rozhodnutí. I když mě dodnes často doprovází, do ničeho se mi neplete. Poradí jen, když se ho na něco zeptám. Máme v každém ohledu výborný vztah, což je pro mě velmi pozitivní.

Po motokárách jsi jezdil Formuli BMW, pak Formuli Renault, ale před postupem do F2 jsi vynechal Formuli 3. Proč?

Po Formuli BMW jsme se rozhodli pro dvoulitry Formule Renault, kde se mi dost dařilo. I potom jsem zůstal v 'rodině' Renaultu a jezdil silnější V8 a šlo to taky bez problémů. Vracet se do F3 nebo GP3 by byl nesmysl.



S dvoulitry Renault jsi se stal mistrem, a již v prvním roce na silných V8 jsi bojoval o titul až do posledního závodu. Jak jsi tu prohru nesl?

Na ten rozhodující den v roce 2016 opravdu nemám hezké vzpomínky. Všechno se tenkrát otočilo proti mě a prohrál jsem o pár bodíků. Ale na druhou stranu, kdyby mi tehdy někdo začátkem roku řekl, že budu ještě v posledním závodě bojovat o titul, tak bych to bral všemi deseti. No, a mistrem se stal Tom Dillmann...opravdu zkušený a špičkový pilot. Takže to pro mě nebyl vyloženě neúspěch.

Roku 2017 jsi debutoval ve Formuli 2, po Maďarsku ale překvapil Tvůj přestup od Racing Engineering k týmu Rapax. Co se stalo?

U Racing Engineering nám jednoduše chyběly výsledky. A s jejich vysvětlením, že jsem jenom nováček, jsem se prostě nechtěl spokojit. Nepřišel jsem přeci do F2, abych jezdil na 15 nebo 16 pozici. Byl jsem si jist, že to není mou vinou! V týmu časem převládlo ohromné napětí a byl jsem rád, když jsme se dohodli s Rapaxem. I když tam neměli peníze, tak jsem se dokázal prosadit 7 a 4 místem alespoň v Monze. Ta sezona už stejně byla v pytlí...

Minulý rok jsi byl i juniorem BMW a jezdil sérii GT.

Ano, letos se ale soustředím výhradně na Formuli 2. S BMW je všechno v pořádku a nadále spolu mluvíme. Jen již nejsem jejich juniorem. Člověk ale nikdy neví co může budoucnost přinést.



Proč jsi se pro letošek rozhodl spolupracovat s českým týmem Charouz Racing Systems?

Znal jsem je z Formule V8 a vím, že je to výborný tým. Máme stejné pojetí práce a jsem si jist, že dosáhneme dobrých výsledků. Ohledně toho 'českého' týmu...pokud vím, tak jsou tu jen dva Češi, pan Charouz a sportovní šéf. Můj inženýr je Belgičan, mechanici jsou z Nizozemí a Portugalska. Všichni navzájem se pak výborně domluvíme anglicky.

Věděl jsi, že Charouz bude farmou Ferrari pod hlavičkou Ferrari Driver Academy? Jakou to pro Tebe hraje roli?

Ano, věděl jsem to a jistě to není na škodu. Je dobré mít tak velkého partnera. Ostatní to dělají podobně, DAMS spolupracuje s Renaultem, Arden s Hondou... Mám sice nálepku Ferrari na autě, nejsem ale členem jejich Akademie. Mým hlavním sponzorem je arabská finanční společnost ADS Securities.

Mnohé pozorovatele překvapilo, že Ferrari opustilo špičkovou stáj Prema Powerteam, Charouzovým směrem!

Pánové od Ferrari nechtěli prostřednictvím svého zastoupení v F2 být spojováni se jménem Sean Gelael. Jeho otec ale Premě zaplatil velké peníze...

Co říkáš nové Dallaře Mecachrome turbo?

Ten pověstný turbo-lag není z mého hlediska až tak zlý...mohu se s tím vypořádat. Za to ale ten ochranný oblouk HALO, to je opravdová hrůza! Ani ne za jízdy, ale při nastupování a vystupování. Ani nechci pomyslet na situaci, že někdo bude muset po nehodě rychle z kopitu ven. Myslím, že tento prvek nebezpečí spíše zvýšil!