

*Aleš Norský: Until recently, Joe Tomlin worked as mechanic on the Formula 1 frontlines at Manor and Williams, and is therefore uniquely qualified to comment on the every day behind-the-scenes workings of the sport. I had an opportunity to talk to him at the conclusion of the 2018 season.*

**A.N. So, how does one become a Formula 1 mechanic? Was it always your aim or did you somehow stumble into it?**

J.T. It was always my aim to work in Formula 1. Motorsport is my passion and of course, F1 is the pinnacle. Both on and off the track, the action, excitement, glamour, and prestige are unmatched.

**But how about that very first job. Was it any sort of rigorous selection process, or something as simple as answering a newspaper ad and showing-up for work on Monday morning?**

The recruitment process is quite tough, obviously. It's a highly desirable profession, so there's a huge number of applications. It must be difficult for managers to narrow down the search! I started with a smaller team of course, so that made my start in F1 easier. The interview process was still very thorough, and I didn't have experience in junior series, which would be very beneficial. While, I did have good skills from my previous fields. The most important attribute to a smaller team was that I was very passionate about what I do and about F1. A good team fit was more important for them at that stage, than experience. Everyone can be trained, but not everyone will gel with the team and actually be passionate about going racing. I had marshalled previously at the British Grand Prix, and although not relevant to the job of a mechanic, it showed the passion I have for motorsport. I think this was a large contributing factor in my hiring.

**You started at the bottom with Manor. Was working in Formula 1 everything you've expected, or were there any major surprises?**

It was everything I expected, and more! I knew coming into it that it wouldn't all be the fun and party, like the atmosphere often seen on TV. I knew the work would be hard and the hours long, but the sheer amount of extra work that goes into making the race is mind boggling. The logistics that go into stuff that often is forgotten about, like the garage set up and pack down (before and after a race) really amazed me. That being said, everyone in the team wants to be there and enjoys what they do, therefore, everyone pulls together and has fun...even on the longest of night shifts!



### **Most recently you were with the Williams team. What was your role there?**

My role at Williams was a Tyre Technician, a job I had previously held at Manor too. There are two tyre men per team, one for each car. When I started at Williams, I was honored to have been crewed on Felipe Massa's car. A tyre tech's role is as it sounds...I was responsible for all the wheels and tyres for that car. Before a race weekend, this involves ensuring each wheel is ready. Which means everything from cleaning the rims, through checking and replacing every tyre pressure/temperature sensor, to crack-checking all wheels that were previously ran...and dividing all of them into sets. We'd often have various specifications of wheel for different climatic conditions and for different car heating/cooling strategies. On a Wednesday before a race, Pirelli fit all the dry tyres onto our wheels (26 sets per team) and on Thursday they fit all the wet tyres (14 sets per team, making a total of 160 tyres in 40 sets). Once we've received the tyres, it's my job to correctly catalogue each tyre, divide into sets, label accordingly, pressure the tyre, wrap each tyre in the heat blanket. Then heat them at the correct times and to the correct temperatures, and make sure they're ready to be fitted. Pirelli supply maximum temps (110°C tread/100°C sidewall) as well as minimum pressures that will vary per track. Sometimes these minimum pressures are as low as 16.50 psi or 1.10 bar, so much lower than on a road car tyre! This all has to do with creating a contact patch that is as large as possible, and because the suspension travel of an F1 car is very small. We have to adhere to these tyre regulations, but I also would have a target temperature/pressure figures from the race engineer. Every tyre that was fitted would have to meet these requirements, or the car's performance wouldn't be at optimum. I would be constantly monitoring and adjusting pressures until the tyre was fitted onto the car. During qualifying or a race, I'd have many sets that could be fitted with a moment's notice, and they all would have to be ready to go at peak performance.

### **We actually hear a lot about tyres...much of it not necessarily positive, whether from the press, fans, or the drivers themselves. What is your opinion on all that? Should the teams have more freedom in choosing sets/strategy, ability to run different compounds in front and at rear...should there be a tyre war again?**

I think most of the rules we have currently are good. Not swapping tyres side to side or running different compounds front to rear is sensible. The workload overhead for the teams and tyre technicians would be massive. Also, three compounds per weekend is good, although I do think the softest needs to be just a qualifying tyre. A tyre that would provide huge performance but be destroyed after one flying lap, and you wouldn't use in the race except maybe for a short burst at the end. Although this would require tweaks to the rules surrounding the race start compounds. I do not, however, like the brief that Pirelli are working to. The tyres are rubbish, to be honest. The level of degradation of race tyres is silly for a pinnacle motorsport, and the narrow working range ruins close racing through thermal degradation. Although that's not a criticism of Pirelli as such, more of F1 (FIA/FOM). Pirelli, generally speaking, are only making the tyres they've been asked to produce. So many casual fans are turned off by tyre saving, especially when coupled with fuel saving. It makes the racing dull...or non-existent! We don't want to see drivers tip-toeing around, we want to see them pushing every lap. Think back to some of the greatest races of the tyre war era, the best races were not when there were a multitude of passing, but when cars were running nose to tail for the whole race and drivers pushing the limit, trying to force each other into mistakes. The best radio calls were always when engineers asked for a number of quality laps, or for a driver to push all the way until the end of the race. Now we only hear about saving tyres and backing off. We currently have one stop races, which is fine. I have no problem with when Bridgestone produced durable tyres and everyone only stopped once. The difference being that generally, drivers could push the cars. Nowadays we have a one stop race, but the drivers are nursing the cars to a one stop race because they don't want to lose track position...knowing that part of the issues with overtaking are the extremely narrow working range of the tyres, not allowing for following of other cars. I can't see this changing soon however, although the 2021 rule change is a perfect opportunity to address this and change to a performance tyre rather than maintain a degrading tyre.

### **Four years ago, Williams locked the front row in Austria and had decent number of podiums during the year. Since then, the team has been in decline, despite reasonable budget and input from high-caliber people like Pat Symonds, Paddy Lowe, or Robert Kubica. Finally, in 2018 they were the slowest car on the grid. How tough is that on morale and motivation?**

Being at the back is definitely tough. I've done a few seasons with Manor/Marussia, and of course in 2015 we were running an old car many seconds off the pace. We had a fantastic team spirit though, there was optimism for the future, and when everything else was difficult, the team pulled together to make everyone's life easier and more enjoyable. A poor race at Williams was much more disappointing, as of course we always expected more. So at times, morale does suffer, but overall the spirit is always very good. After all, everyone wants to be there and wants to be competing.

### **In that context, how important was Stroll's podium in Baku last year?**

Stroll's podium was definitely one of the highlights of my time at Williams. The car performance was good a few times earlier in the year, and we maybe hadn't got the results we thought we should have. Lance was just finding his form too and it all came together...it was tense in the garage during the second half of that race! That being said, the joy was met

with a little disappointment, as without Felipe's retirement because of a mechanical issue, the result could have been even better...

**Sometimes we hear stories about struggling teams not paying salaries on time...did that ever happen to you? You don't need to answer if you prefer not to.**

I've never had it happen to me, thankfully. Whenever it did happen previously, it must have been extremely difficult for all those involved. Thinking back to 2015, when Lotus were having financial difficulties, they were next to us in the pit lane and I remember seeing the mechanics in Japan when they were locked out of their own hospitality. They all still turned up to work, had fun, and did their job. I have the upmost respect for those guys.

**Lot of fans, as well as some in the media, perceive Lance Stroll and Sergey Sirotkin as spoiled rich kids who do not deserve to be in Formula 1. Can you comment on that?**

While money has been a driving force in their junior careers and move to F1, I don't think it's fair to say that's the only reason they got there. They've still got to drive the car come race day...and perform. I think this year especially has been extremely difficult for both of them. The car is by far the slowest and they stand no chance of showing the world what they can do. Even the great Alonso would struggle in that car...although the team radio would be entertaining, I'm sure! Last year Lance showed flashes of speed, underlining why he got the seat, and Sergey is an incredibly clever driver. I think he understand the vehicle science as well as anyone, and that's useful for extracting performance and deriving set-up, etc...

**Do you think he could manage transition from a race driver to technician/engineering role elsewhere within Formula 1?**

Maybe one day, who knows! I know he's got university degree in race car engineering. I think in the nearer future though, we'll see him racing elsewhere. I for example, would love to see him at Le Mans. I believe he'd be a great WEC driver. Although I'm sure he'll pick the path that's right for him and be successful at whatever he chooses. It's just a shame he couldn't show more of his talent in F1.

**Title sponsor Martini are leaving Williams now, while the new Formula 2 Champion George Russell is joining in. The Lawrence Stroll money is also being redistributed elsewhere, when the highly-rated Robert Kubica makes his fairytale comeback. How do you expect the team to perform in 2019?**

I expect the team to improve next year. Of course, everyone else will as well, so it's difficult to say how far they'll jump up the grid, but I don't expect to see them at the back. They probably shifted the design focus to next year quite early on, and spent more of this year's money on next year car. There's a lot of clever people in the factory and everyone is driven to succeed. Seeing George drive the car will be exciting though, he's a mature young driver and however fast the car is, he'll do the best he can. Robert, of course, is incredibly experienced and that can make the difference at the track. His feedback can be trusted and will help shape how the cars are set-up.

**We all know that Formula 1 cars are always being developed and usually have a couple of major upgrades during the season. In your four years trackside, how did the mechanic's gear changed, if at all? Does all this technological innovation and excellence extend to wheel guns, for example...especially as sub-three-second pit stops have become an expected norm.**

Wheel guns and jacks are often being developed. If the wheel nut changes, the socket on the gun would have to change too. Different guns are analyzed for performance, and different button layouts and gun reverse mechanisms are tested to suit each individual's needs. The front and rear jacks always need to be modified for each new car, and electronics and the workings of the quick automatic release mechanisms are so advanced now.

**How much training is behind those lightning speed stops, by the way? And who is driving the car in and out of the box during those practice runs?**

Many hundreds, perhaps thousands of practice pit stops over the winter break, as well as previous year's experience go into perfecting those stops during a race. Some practices are done on the car and some are done on a specially designed pit stop rig. The rig can be modified to simulate any corner of the car and a number of variations such as speed, distance from the marks, deceleration and height. When we practice on the car and the car is rolled into the box, it's the job of a mechanic not involved in the pit stop to 'drive' the car. In reality, it's just steering and stopping the car, as it's rolled in only as fast as three other guys can push it! Such 'driving' was my first job in pit stop practice, actually, before I became a part of the pit stop crew. My role as part of the crew was front-right-wheel-on.



### **From mechanic's point of view, can you describe the difference between the British GP and one held far away, like Singapore or Suzuka?**

Well, the week starts massively differently, due to vastly different leave time. For some overseas races, we'd leave on a Saturday...eight days before the race! This will either be due to travel time or workload required, or sometimes both. Some of the garages are smaller than others, Monaco and Melbourne springing to mind as amongst the smallest, and Silverstone and Bahrain amongst the largest. This has an impact on how we'd build the garages and how much space each department would have. We'd have to be very inventive with space in some of the smaller locations. Once the garage is set-up and the cars are unloaded, car build would start, and I'd start preparation of my wheels and tyres. In European races, I would have my Tyre World (as it was fondly known) in between the trucks in the paddock. On fly away races my area would have to be in the garages. Once everything was set and the weekend was underway, the differences weren't so massive. We'd perfected the optimum ways to operate, and quite often would repeat the same things every week.

### **Your thoughts on the proposed 25-race calendar?**

Having done 21 races a year...that was for me the maximum I'd want to do. Double-headers were hard at times, especially if there was a test tagged onto the end...that would be nearly three weeks away. As they had this year, triple-header is a bad idea in my opinion, due to the amount of time away from home...that would be over three weeks. However, from a logistical point of view, a triple-header outside of Europe would be better. This is due to the amount of trucks requiring double drivers, and the motor home pack-down/rebuild time (neither are used outside of Europe). The only alternative to double/triple header races would be to extend the start and end date of the calendar. Again though, this isn't a good idea in my opinion, as the toll the long calendar takes on mechanics and engineers is already very high!

### **How would you usually spend the August breaks?**

Normally, I would spend the August break at home! Some people like to go on their holiday during the two-week shutdown, but I've had enough flying by then! I would usually spend one week at mine doing all the jobs and DIY that got missed, and then I would visit my family in the south of England for a week.

### **And a typical off-season?**

During the winter, I'd take all my unused holiday and time-off-in-lieu. Normally, there's quite a bit of that. As holidays can only be taken in the summer break, there's usually at least a couple weeks of that and lieu days from each weekend away accumulated throughout the year. Although some lieu days would be taken in between races...especially during fly away events when the car wouldn't return to the factory, and of course there'd be a smaller turnaround.

### **Were the extended periods away from home the main reason you've quit?**

That was the main reason for me, yes. For a couple of years, it was great but for me it became harder the longer I went on. Home time with friends and family is precious, and it was starting to become difficult to juggle all aspects of my life. When in F1, it becomes your life and everything else bends to its requirements. I just had to find a new balance.

### **Would you say that working four years as racing mechanic is more-or-less standard turnaround time in that profession?**

It's a bit of a mix. I've worked with some guys who have done this for decades, and some who haven't even managed one season...it depends on the person, really. Some of the guys who have done it for a long time move up the ranks to senior roles and then engineering or management. Some are happy to stick to their role because they love it so much. I would guess the amount of time I was trackside was around average for a normal mechanic/garage tech, number one mechanics and engineers would normally stick around a lot longer.



## **Do you envision yourself working in Formula 1 again one day, or is aerial photography more attractive and fulfilling for you?**

Aerial photography was a hobby of mine that since leaving F1 I've turned into a part time job. It was fun while I was in F1 to take my drone to races and film the track and surrounding areas. Singapore was definitely the greatest location to take the drone. I would like to see myself back in F1 though, this time it would ideally be in a factory based role. Formula 1 is still my passion, so I don't want to end it here. In the meantime though, I like to share my knowledge. Recently it's been much to the amusement of those whom I am watching a race with, when I correct the commentators on TV!

## **On that note, where do you see yourself in five, ten, and 20 years?**

That's a tough one! For now, I'm enjoying having time at home again. Whether that'll change, I'll have to wait and see. I haven't been at a track since early this year, but I've got plans to go to races next season. It'll be strange to go back and be on the other side of the fence though. Maybe that will encourage me to get involved again. Although, as I mentioned previously, I don't think I could do a full season trackside again... that is (in my opinion) a young-man's-game. In the five and ten year time bracket, I expect we'll have a family on the way. I wouldn't want to be away from home for that amount of time...I'd miss too much!

## **Cedric Selzer told me that after they won the title in 1963, he was given a Ford Cortina from Colin Chapman, an engraved stop watch from Jim Clark, and a tankard from the GPDA. Today, we hear that Mercedes mints a commemorative coin for every member of the team after each season. What sort of mementos from your time in Formula 1 are on your shelf?**

I've got a few mementos at home. Some are just posters or photographs I've featured in, others are more tangible. I've got old race suits and pit stop helmets in the wardrobe at home. In the front room, I've got an old wheel, wheel nuts, and on the wall a rear wing endplate. Nothing current though, I'd never been gifted anything that valuable! I've also got a scale model collection of all the cars I've worked with, which to me is a nice keepsake.

## **Prost or Senna...or was it too long ago?**

Too long ago for me, unfortunately. Although Senna seemed to have that magical WOW factor about him. Schumacher and Alonso were my favorites when I was younger. Though don't ask me to choose between them...I idolized them both.

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

I'm glad I could share a little insight with you. I hope it's interesting to read, and should you or any other readers have any follow on questions, I'd be more than happy to answer them and talk more. Thanks.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF JOE TOMLIN

*Aleš Norský: Joe Tomlin ještě donedávna pracoval jako mechanik na frontové lince Formule 1 s týmy Manor a Williams, a je proto jedinečně kvalifikován mluvit o každodenním zákulisí tohoto sportu. Na konci sezony 2018 jsem měl možnost s ním o těchto věcech promluvit.*

## **A.N. Takže, jak se někdo stane mechanikem ve Formuli 1? Byl to vždycky Tvůj cíl, nebo spíše náhoda?**

J.T. Vždycky jsem chtěl pracovat ve Formuli 1. Motorsport mě baví a samozřejmě, F1 je na jeho vrcholu. Ať už na trati, nebo mimo ni, dynamika, vzrušení, půvab a prestiž Formule 1 jsou nedostižitelné.

## **Ale úplně na začátku, byl to tvrdý výběrový proces, nebo něco tak jednoduchého, jako odpověď na inzerát a nástup do práce v pondělí ráno?**

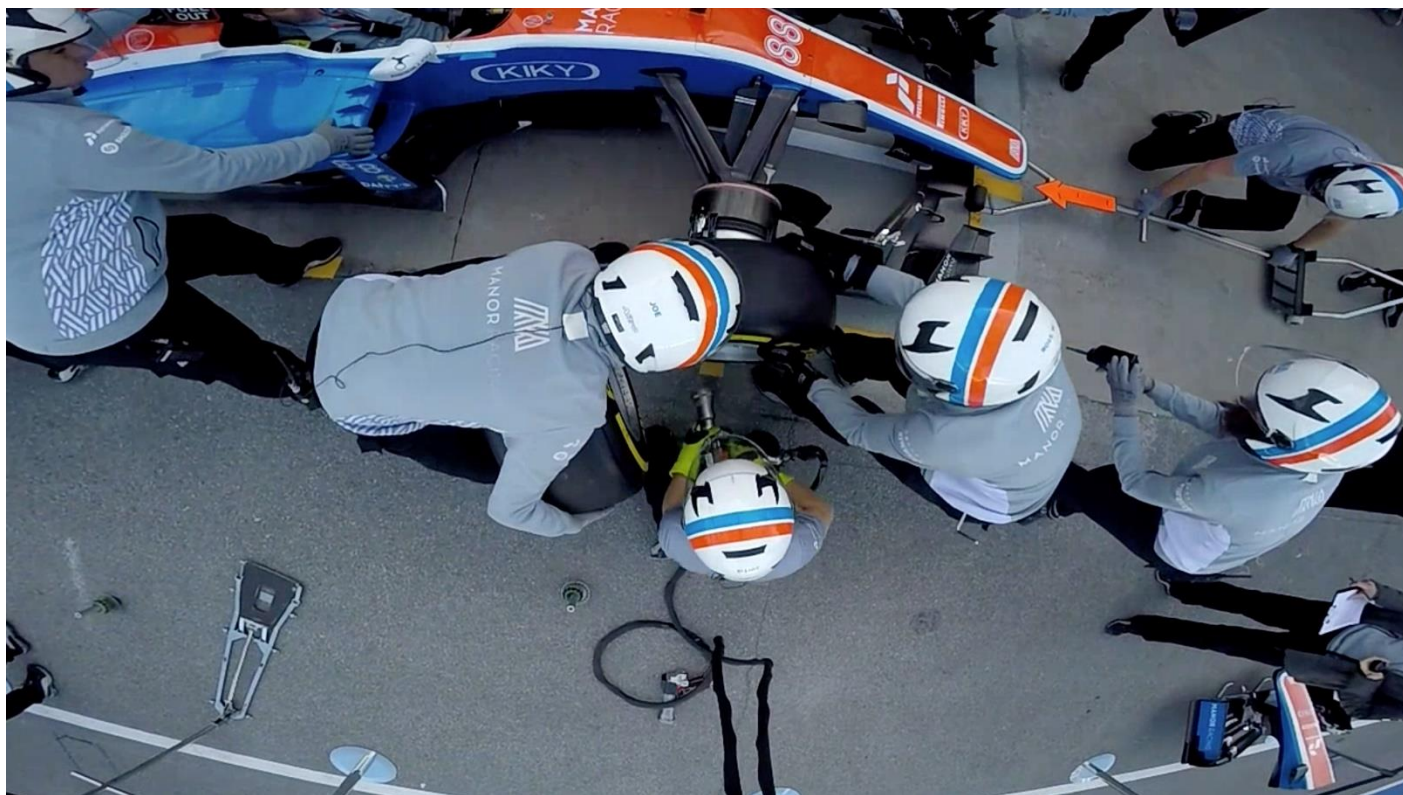
Výběrová řízení jsou dost náročná. Jde o velmi žádanou profesi a tím pádem i obrovské množství uchazečů. Pro manažery to musí být docela fuška ten počet zredukovat na hlavní kandidáty. Já jsem samozřejmě začínal s menším týmem a to mi věci trochu usnadnilo. Ale proces pohovorů byl pořád velmi důsledný, navíc jsem neměl praxi z nižších sérií, což by mi jistě taky pomohlo. Zároveň jsem ale měl dobré zkušenosti z předešlých zaměstnání, a to pro tým bylo hlavní, společně s mým odhodláním se v F1 uchytit. Dobrá týmová atmosféra byla pro ně v té době důležitější, než konkrétní schopnosti. Zaučit se může každý, ale ne každý dobře zapadne do kolektivu a má pro závodění opravdovou vášeň. Dříve jsem maršálkoval na Britské GP, a přestože to s prací mechanika nemělo nic společného, prokázalo to moje nadšení pro motoristický sport. Věřím, že to mělo hodně co dělat s tím, že mě nakonec vzali.

## Začal jsi na dně u týmu Manor. Byla práce v F1 tím, co jsi si představoval, nebo tě některé věci opravdu překvapily?

Bylo to všechno, co jsem očekával a ještě víc! Dopředu jsem věděl, že to nebude jenom zábava a atmosféra často prezentovaná v televizi. Šel jsem do toho s tím, že to bude tvrdá práce a dlouhé dny, ale přeci jenom nasazení, kterého je potřeba k přípravě na závod, je opravdu těžko představitelné. Jenom organizace věcí, kterých si málokdo vůbec všimne, jako třeba příprava garáže a její úklid po závodě, mě totálně překvapila. Věc je ta, že každý, kdo na tom pracuje tam je dobrovolně a tím pádem se celý tým semkne a je to zábava...i když se někdy musí dělat přes noc!

## Nakonec jsi pracoval u Williams. Co přesně byla Tvoje úloha?

Moje pozice byla technik pro pneumatiky, stejně jako předtím u Manoru. Každý tým má dva takové techniky, jednoho pro každý vůz. Když jsem začal u Williams, měl jsem tu čest být jedním z těch, kteří připravovali vůz Felipe Massy. Technik pro pneu je přesně to, jak to zní...byl jsem odpovědný za kola a pneumatiky pro ten vůz. Už před závodem musí všechna kola projít přípravou. To znamená všechno od čištění ráfků, přes výměnu všech čidel tlaku a teploty, až po kontrolu všech kol, která byla použita už dříve...především kvůli možným prasklinám. Pak rozdělení všech kol do sad. Vždycky máme několik různých specifik s ohledem na počasí a strategii zahřátí nebo chlazení auta. Ve středu před závodem nám Pirelli obuje všechny suché pneumatiky (26 sad pro tým) a ve čtvrtek nasadí mokré gummy (14 sad, celkově tedy 160 pneumatik ve 40 sadách). Ihned, když jsou ty gummy naše, musí se zanést do katalogu, je nutné zkontrolovat správnost každé sady, vše přehledně označit, napumpovat a zabalit do zahřívací deky. Potom, když je třeba, tak zahřát na požadovanou teplotu a zajistit, že je kolo připraveno k nasazení. Maximální teplotu udává Pirelli (110°C na povrchu/100°C na straně) a stejně tak i minimální tlak, který je specifický pro různé okruhy. Někdy je to jenom 16.50 psi čili 1.10 baru, mnohem méně, než u běžného auta. To všechno má za účel maximalizovat přilnavou plochu, protože pohyb závěsu kol je u vozu F1 velmi malý. Těchto předpisů se musíme držet, ale zároveň od hlavního inženýra dostanu parametry teploty a tlaku, které on považuje pro danou situaci za optimální. Takže každé kolo těsně před nasazením musí splňovat tyto požadavky, aby byl výkon auta na maximum. Což znamená, že prakticky nepřetržitě kontroluju a upravuju tlak a teplotu, až do momentu, kdy jde kolo na auto. Během kvalifikace a závodu potřebuju udržovat několik sad, které musí být ve špičkové formě a kdykoli připraveny k nasazení.



O pneumatikách se vlastně dost mluví...a ne vždycky pozitivně, ať už to komentují novináři, fanoušci, nebo samotní piloti. Co si o tom všem myslíš? Měly by týmy mít větší svobodu ve volbě sad a strategie, možnost nasadit různé směsi dopředu a dozadu...měla by znovu vypuknout rivalita mezi různými výrobci?

Myslím, že většina pravidel, která máme, jsou v pořádku. Zákaz přehazování pneumatik z jedné strany na druhou, nebo nasazení různých směsí vpředu a vzadu dává smysl. Nárůst práce po týmy a pneu techniky by byl masivní. Tři různé směsi na víkend jsou fajn, ale osobně bych rád viděl, aby nejměkší sada byla pouze pro kvalifikaci. Maximální výkon na jedno kolo bez nutnosti použití v závodě, leda že by tým chtěl v závěru předvést nějaký extra spurt. To by ovšem vyžadovalo změnu v současných pravidlech. Na druhé straně nemůžu souhlasit s parametry, podle kterých Pirelli pracuje. Pravda je ta, že ty pneumatiky jsou prostě šunt. Gumy s rychlým elementem opotřebením jsou pro vrchol motorsportu výsměchem, jejich krátká životnost neumožňuje kvůli tepelné degradaci vozům pohybovat se v těsné blízkosti. Toto není kritika Pirelli, ale spíše F1 jako takové (FIA/FOM). Věc je ta, že Pirelli produkují pneumatiky, jaké se po nich požadují. Ale spousty fanoušků to věčné šetření pneumatik odrazuje, zvláště pokud je ještě provázáno s šetřením paliva. Závody jsou nuda...opravdové závodění skoro úplně chybí. Nikdo nechce piloty vidět chodit po špičkách...chceme vidět, jak z auta ždímají úplně všechno, kolo za kolem. Když se ohlídněš na ty nejlepší závody z minulosti, nebyly to nutně ty, kde se hodně předjíždělo, ale ty, kde piloti jeli na limitu a snažili se jeden druhého přinutit k chybě. Rádio z boxů jezdce vyzývalo k tomu, aby zajeli pár kvalifikačních kol, nebo aby na to pořádně šlápli až do cíle. Teď jenom posloucháme instrukce k opatrnosti a šetření pneumatik. Většinou vidíme jednu zastávku v depu a to samo o sobě není žádný problém. Bridgestone taky dělali gumy, které vyžadovaly jednu výměnu. Rozdíl je v tom, že tehdy piloti na obou sadách jeli naplno, zatímco dneska k tomu, aby nemuseli zastavit podruhé, musí gumy hýčkat. Nikdo nechce extra zastávkou v depu ztratit pozici na trati, protože omezená životnost pneumatik je zároveň částečně i příčinou složitosti předjíždění. Nevím, jestli by se v tomto směru mohlo něco v dohledné době změnit, ale pravidla připravovaná pro sezonu 2021 nabízejí dobrou příležitost přejít od degradujících pneumatik na gumy s dostatečnou výkonností.

**Před čtyřmi lety v Rakousku, Williams obsadil první startovní řadu a během sezony posbíral řadu umístění na stupních vítězů. Od té doby je ale tým na sestupu, i přes slušný rozpočet a účast vysoce hodnocených lidí jako Pat Symonds, Paddy Lowe, nebo Robert Kubica. Nakonec v roce 2018 nasadil nejpomalejší vůz v poli. Jak taková situace doléhá na morálku a motivaci?**

Být na chvostu určitě není příjemné. Pár sezon jsem strávil u Manor/Marussia a v roce 2015 jsme měli staré auto, které bylo příliš hodně vteřin pozadu. Přesto tam byla výborná atmosféra a optimismus ohledně budoucnosti, a i když se nedařilo, parta se dala dohromady a usnadňovali jsme si navzájem život, takže to bylo docela příjemné. U Williams jsme špatný výsledek nesli hůře, protože očekávání byla vyšší. Občas se takové věci podepíší na náladě, ale celkově byla atmosféra vždycky dobrá. Znovu opakuju, že jsme tam všichni byli dobrovolně a všichni jsme chtěli soutěžit.

**S ohledem na to všechno, jak důležité to bylo, když se loni v Baku Lance Stroll postavil na stupně vítězů?**

Byl to jeden z vrcholů mého působení u Williams. Auto bylo dobré už v předchozích závodech a měli jsme pocit, že slušnější výsledky by měly přicházet častěji. Lance se taky dostával do formy a v Baku všechno klaplo...v garáži během druhé poloviny závodu vládlo docela napětí. Přesto ta radost byla zastíněná faktem, že Felipe byl kvůli poruše nucen odstoupit a nebyť toho, mohl náš výsledek být ještě lepší...

**Občas slyšíme historky o tom, že týmy ve finančních potížích otálejí s vyplácením mezd...stalo se to někdy i tobě? Pokud ale nechceš, nemusíš odpovídat.**

Naštěstí se mi to nikdy nestalo. Pokud si tím někdo v minulosti prošel, muselo to pro ně být opravdu těžké. Pamatuju, když se v roce 2015 dostal do potíží Lotus. Měli garáže hned vedle nás a v Japonsku jejich mechanici neměli ani přístup do vlastního týmového střediska. Přesto všichni každé ráno přišli a v pohodě odvedli svou práci. To si podle mého názoru zasluhuje naprostý respekt.

**Spousta fanoušků a některá média mají zato, že Lance Stroll a Sergej Sirotkin jsou jenom rozmazlené děti zbohatlíků a do Formule 1 vůbec nepatří. Můžeš k tomu něco říct?**

Peníze jim určitě na cestě do F1 pomohly, nemyslím si ale, že je fér o nich říkat, že to tady dotáhli jenom díky penězům. Pořád ještě musí v den závodu sednout za volant a přinést výsledky. Věřím, že konkrétně tento rok byl pro oba mimořádně těžký. Auto bylo jasně nejpomalejší a neměli možnost v něm ukázat, co umí. Ani velkolepý Alonso by s tím vozem nic nedokázal...jeho konverzace v rádiu by určitě byly docela zábavné. Loni Lance párkrát ukázal, že umí být opravdu rychlý a dokázal tím, proč je ve Formuli 1. Sergej je neskutečně chápavý pilot. Řekl bych, že autu a všem jeho systémům rozumí stejně dobře, jako kterýkoli odborník a to se vždycky hodí při dešifrování chování vozu a při jeho nastavení.

**Myslíš, že by v rámci Formule 1 místo ježdění zvládnul přejít do technické nebo inženýrské role?**

Jednoho dne možná, kdo ví. Má univerzitní diplom z techniky závodních vozů, to vím jistě. Myslím ale, že v současné době zůstane za volantem. Rád bych ho viděl v Le Mans, věřím, že ve WEC by byl výborný. Určitě si najde tu správnou cestu k úspěchu. Je ale škoda, že nedostal možnost se blýsknout v F1.



**Hlavní sponzor Martini od Williams odchází zrovna, když přichází mistr F2 George Russell. Peníze Lawrence Strolla se taky odkutálejí jinam, ale Robert Kubica předvede svůj pohádkový návrat. Jak myslíš, že si tým povede v roce 2019?**

Věřím, že se zlepší. Samozřejmě, že všichni udělají pokroky, takže je opravdu těžko říct, jak výrazně se posunou dopředu, ale očekávám, že nebudou poslední. Předpokládám, že na novém autě začali pracovat velmi brzy a pravděpodobně do příštího rozpočtu převedli i nějakou část toho letošního. V tom týmu je spousta vynalézavých lidí a všichni chtějí uspět. Bude zajímavé sledovat, jak si povede George, je sice mladý ale velmi rozumný a z vozu určitě vymáčkne všechno, co v něm bude. Robert má samozřejmě hromadu zkušeností, což to se nikdy neztratí a tým může důvěřovat jeho hodnocení na ideální nastavení auta.

**Všichni víme, že vozy Formule 1 jsou vždycky ve stádiu úprav a většinou během roku dostanou dva výrazné vývojové prvky. Jak se během těch čtyř let, které jsi strávil na tratích, změnila výstroj a vybavení mechaniků, pokud vůbec? Dosahuje všechna ta technologická inovace a brilantnost třeba až na pneumatickou utahovačku...hlavně teď, kdy se zastávky v boxech pod tři vteřiny staly očekávanou nezbytností.**

Utahovačky a zvedáky procházejí častými úpravami. Pokud se změní matka, musí se samozřejmě vyměnit i násada. Zkoušejí se různé typy utahovaček a jejich vlastnosti, testují se různé polohy tlačítek a zpětných mechanismů podle toho, jak to nejlépe vyhovuje každému jednotlivci. Přední i zadní zvedáky se musí upravit pro každý nový typ auta, a veškerá elektronika a automatika zvyšující rychlost výměny kol, jsou na velmi vysoké úrovni.

**Kolik nácviků se vlastně za těmi bleskovými zastávkami skrývá? A kdo při takových cvičeních popojíždí s autem do boxu?**

Stovky, pokud ne tisíce cvičení během zimní přestávky, plus zkušenosti z minulé sezony, jsou zúročeny během každé ostré zastávky v depu. Některá cvičení jsou přímo s autem a další se provádějí na speciálním modelu, který je schopen simulovat různé situace, třeba když auto zastaví mimo značky nebo nakřivo, přijede příliš rychle nebo pomalu. Když se trénuje s vozem, řídí ho některý z mechaniků, ve skutečnosti se jedná jenom o držení směru a zastavení, protože jede jenom tak rychle, jak ho dokážou další tři chlapáci roztlačit. Takové 'ježdění' bylo mým prvním úkolem, než jsem se dostal přímo k práci na výměně kol. Pak jsem nasazoval právě přední kolo.

**Můžeš z pohledu mechanika popsat rozdíl mezi GP Velké Británie a některé z dálkových, jako Singapur nebo Suzuka?**

Týden začíná naprosto rozdílně, protože je velký rozdíl v tom, kdy se potřebuješ vydat na cestu. U některých zaoceánských závodů to může být i sobota...osm dní před závodem! To je zapříčiněno buď délkou cestování, nebo množstvím práce, která je třeba udělat...nebo kombinací těch dvou faktorů. Někde jsou garáže menší než jinde, třeba Monako a Melbourne jsou spíše menší, zatímco Silverstone a Bahrain patří k nejprostornějším. To má samozřejmě vliv na to, jak můžeme všechno zorganizovat a kolik bude každé oddělení mít místa. V některých z těsnějších míst jsme opravdu potřebovali být docela vynalézaví. Když je všechno připraveno, vyloží se auta a všichni začnou s přípravou na závod. Můj prostor byl známý jako Svět Pneu a nacházel se většinou mezi nákladáky v paddocku, nebo uvnitř garáže. Jakmile se všechno rozjelo, rozdíly mezi různými lokacemi už nebyly tak velké. Všude jsme se prostě podle možností zařídili tak, aby každý měl optimální podmínky, a tak to šlo týden za týdnem.





## Co si myslíš o avizovaném kalendáři s 25 závody?

Zažil jsem 21 závodů...a pro mně osobně to bylo absolutní maximum. Dva závody po sobě už jsou dost náročné, zvláště když bylo na konci ještě testování...to znamenalo skoro tři týdny na cestách. Jenže letos měli i tři závody v řadě a to je podle mě velmi špatný nápad, protože tak byli všichni přes tři týdny mimo domov. Když už, tři v řadě by byly jednodušší mimo Evropu, protože tady se používají nákladáky, které potřebují dva řidiče, plus stěhování a přestavba týmových center prostě vyžadují spoustu času (tyto dvě záležitosti se mimo Evropu nepoužívají). Jediná možnost, jak se takovým šňůrám vyhnout, by bylo posunout začátek a konec sezony, ale to samo o sobě není dobrý nápad, protože pro mechaniky a techniky je sezona dost dlouhá už teď.

## Jak jsi většinou trávil srpnový klid?

Většinou doma. Někdo během toho volna odletěl na dovolenou, ale já jsem do té doby měl lítání už plné zuby. První týden jsem doma doháněl a dodělával různé věci, na které jindy nezbyval čas, a pak jsem strávil týden s rodinou na jihu Anglie.

## A typickou zimní přestávku?

Během zimy je příležitost si vybrat všechno náhradní volno a přesčasy. Většinou toho je poměrně dost, celý rok se dělají neděle a nevybírají se svátky, takže na konci se nastřádají dobré dva týdny extra volna. I když nějaké náhradní volno se bere i mezi závody...především, když jsme daleko a nemá cenu posílat auta zpátky do továrny, takže některé práce odpadnou.

## Byl přílišný čas mimo domov hlavním důvodem toho, že jsi s tím praštil?

Ano, pro mě osobně to byl ten hlavní důvod. První dva roky to bylo fajn, ale pak to na mě začalo čím dál více doléhat. Čas strávený doma s rodinou a přáteli je příliš vzácný a začal jsem mít potíže to všechno vybalancovat. Když děláš v F1, je to celý tvůj život a všechno ostatní se musí přizpůsobit. Prostě jsem potřeboval změnu.

## Řekl by jsi, že čtyři roky jako závodní mechanik je v té profesi více-méně typická délka zaměstnání?

Spíše je to takový mix. Dělal jsem s borce, kteří to dělají po desetiletí a jiní nevydrží ani rok. Je to dost individuální. Někteří z těch, kteří vydrží dlouho, se začnou v rámci organizace posouvat nahoru do technických a manažerských pozic. A pár jich to prostě dělá dál, protože je to opravdu baví. Tipoval bych, že ten čas, který jsem tím strávil já, je tak průměr mezi mechaniky a garážovými techniky. Hlavní mechanik a inženýři většinou zůstávají mnohem déle.

## Plánuješ se do Formule 1 někdy vrátit, nebo tě více zajímá a naplňuje aero fotografování?

Focení z ptáčích perspektivy bylo mým koníčkem, kterým se teď částečně živím. Bavilo mě brát si dron na závody a filmovat okruhy a jejich okolí. Singapur byl v tomto směru určitě nejlepší. Chtěl bych se ale vrátit do F1, pokud možno na nějaké místo v továrně. F1 je pořád mou vášní a nechtěl bych, aby to jenom tak skončilo. Prozatím se ale chci alespoň podělit o svoje dosavadní zkušenosti. Zatím se to projevuje tak, že bavím všechny, kdo se mnou sledují závody v televizi tím, jak opravuju komentátory.

## V tom případě, kde sám sebe vidíš za pět, deset, nebo 20 let?

To je záludná otázka! Teď jsem zatím rád, že si můžu užívat domova. Uvidíme, jestli se na tom něco změní. Na závodní trati jsem nebyl od začátku roku, ale příští rok plánuju pár závodů navštívit. Bude to divný pocit, být na druhé straně plotu a možná mě to nakopne k tomu, abych se znovu zapojil. Ale jak už jsem říkal, nemyslím si, že bych ještě zvládnul jezdit po závodech jako dříve...to je (podle mého názoru) pro mladší. Během pěti až deseti let počítám s tím, že budeme mít rodinu. Nechtěl bych být tak často pryč...příliš hodně by mi toho uteklo!

## Cedric Selzer mi řekl, že když v roce 1963 vyhráli titul, Colin Chapman mu dal Ford Cortina, Jim Clark chronometr s věnováním, a taky dostal korbek od GPDA. Jaké suvenýry z Formule 1 jsou na tvoji policiče?

Pár jich doma mám. Několik plakátů a fotek, na kterých jsem, ale i další věci. Ve skříni mám pár kombinéz a přileb. V předsíni starší kolo, nějaké matky a na stěně lištu ze zadního křídla. Nic z posledního roku, nikdy jsem nezískal něco opravdu hodnotného! Taky mám modely všech aut, na kterých jsem pracoval a to je pro mě pěkná památka.

### **Prost nebo Senna...nebo to bylo příliš dávno?**

Obávám se, že pro mě to bylo příliš dávno. Podle všeho měl ale Senna kolem sebe takovou auru, že lidem občas spadla čelist. Když jsem byl mladší, mými hrdiny byli Schumacher a Alonso. Neptej se mě ale, kdo byl lepší...zbožňoval jsem oba.

### **A zapoměl jsem se na něco zeptat?**

Jsem rád, že jsme si tak mohli pokecat, doufám, že to je dostatečně zajímavé. Pokud tebe, nebo některé z tvých čtenářů zajímá něco konkrétního, co jsme tady neprobrali, rád odpovím i na to. Díky.