

Life of F1 or F2 mechanic ought to be about travelling all over the world, discovering interesting places and meeting dozens of VIPs...plus an opportunity to work on amazing racing cars for superstars with whom you casually are on a first name basis. Anybody who believes these superlatives are what the job is all about, needs not apply. This profession is, above all, hard and demanding work, accompanied by sleep deprivation. All those in the pitlane need to have almost unlimited love for what they do literally day-and-night, and maintain their sanity along the way. Roman Klemm talked about all this with the only Czech mechanic at the Czech owned F2 Sauber Junior Team by Charouz, 44-year old Karel Bobisud from Chomutov.

R.K. Are you employed by the team just during the racing season from April to November?

K.B. No, we are working on the cars even over the winter. Every team member lives near our base in Žebrák, and I too maintain small apartment there. I usually visit my family only for the weekends, even during off-season.

So, when you arrive at the circuit, the cars are already optimized for it?

Few details aside, the cars are mostly ready. After each race, we take them completely apart in our workshop and inspect every component. Critical parts, such as suspension or gears, are monitored through detailed log entries, so we know exactly for how many kilometers they have already performed. Based on that, they are regularly replaced.

When do you arrive at the race track?

The goal is to be there on Wednesday, therefore the truck usually departs on Tuesday. The first task after we get there is to wash and clean the truck, as it would be our headquarters and showroom for the next few days. When the organizers let us to our paddock area, we also build a tent. What we aim for is as close a copy of our home base workshop in Žebrák, as possible. The drivers would arrive on Thursday, and after they consult with the engineers, it is our job to fine-tune the set-up for them.

Do you bring even the large parts with you?

We have an spare chassis, which is repaired older piece. Extra engines are the responsibility of Mecachrome, and Dallara similarly bring with them a number of other parts.

Let's go on the track, then...

Not so fast... We have to bring everything we need in the box first. Spare tyres, including wet, tools, jacks, compressed air canisters, and such. We load everything on our little 'train' and go. Every morning (sometimes as early as 07:00) and every evening we practice pit stops.

But by now we must have reached the free practice session?!

During practice, the car would do few laps, after which the driver with the engineer would decide what changes need to be made. Small adjustments to wings and dampers can be done right there in the pitlane and the driver is able to go back on track and assess them immediately. Sometimes we manage even suspension geometry. Back in the paddock, we would download all the data from the car...and if necessary, we could make even fundamental set-up



changes. This year, gear ratios for each race are mandated, yet we still take the entire rear end apart and completely check the gearbox. The clutch assembly is being checked routinely.

What is your particular task?

I am the chief mechanic for the No.12 car that is being driven by Juan Manuel Correa. What it means is that I must know every nut and every bolt on that car. And I do, it was me who built it when we received the kit from Dallara last year. During pit stops, I am at the left rear.

What can you do during the last minutes on the starting grid?

First of all, we run the vents through the radiators in order not to cook the engine. We monitor brake temperatures and tyre pressures, tighten the wheels, and can make minor set-up adjustments if the driver decides so.

And then you are racing. What do you know about the race itself, while being in the pitlane?

Sometimes we have TV monitors nearby. But we always listen to the driver/pit conversations...we need to know what is going on at all times, and cannot afford to be surprised if the car is coming down our way.



How about after the race? Do you have any debriefing?

No. All the meetings are done before the race. Afterwards, it is quite clear to everybody whether we did well or not. After the Sunday sprint, we try to pack-up as quickly as possible and leave the circuit before the traffic gets bad after the F1 Grand Prix. Immediately when the drivers stop, the race between the crews starts and the objective is to hit the highway first. We already know, sitting here in Budapest that there will be plenty of work for us to accomplish in Žebrák. Both cars need to be stripped and the chassis need to go to the Dallara shop in Varano for service. Sometimes, we don't even get to go home between the races...for example, from Spa we will go straight to Monza.

How big a disadvantage is it to be Czech-based, far from British racing industry and the Dallara factory?

Maybe some years ago, but today it does not matter. Global logistics work perfectly and when we need a part from anyone, the shipment arrives within two days.

To sum it up: A lot of work for occasional feelings of euphoria. What was your happiest day in motorsport?

I would say in 2017, the day we won the final season of World Series Formula V8 3.5.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Život mechanika ve Formuli 1 nebo ve Formuli 2...to je přeci cestování po celém světě, při kterém člověk pozná spoustu zajímavých zemí a míst, desítky osobností a mimo to smí připravovat senzační závodní rakety pro sportovní superhvězdy, se kterými se osobně zná. Kdo si myslí, že tato profese nabízí především ony právě zmíněné superlativy, ten by se o tuto práci raději ani neměl zajímat. Obor závodního mechanika je především tvrdá makačka s krátkými přestávkami k vyspání. Chlapci v boxech světa Grand Prix musí mít ohromné srdce a hlavně pociťovat nekonečnou lásku ke strojům, o které doslova den a noc pečují, aby denní stress tohoto tvrdého profesionálního sportu vydrželi. Roman Klemm si o tom, co to obnáší být mechanikem v šampionátu FIA Formule 2, popovídal s jediným českým technikem stále Sauber Junior Team by Charouz, 44-letým Karlem Bobisudem z Chomutova.

R.K. Jsi u stále zaměstnán jen po dobu trvání sezony, tedy od dubna do listopadu?

K.B. Ne, na přípravě aut pracujeme i v zimě. Celý tým bydlí v blízkosti základny v Žebráku a i já tam mám byteček. Domů za rodinou jezdím i mimo sezonu většinou jen na víkendy.

K jednotlivým závodům tedy vozy přivezete již v optimálním stavu?

Až na drobnosti jsou auta v podstatě připravená. Mezi závody je doma rozebereme a kontrolujeme každou součástku. Zvláště kritické díly, jako poloosy nebo ozubená kolečka převodovky, máme v detailní evidenci, která uvádí, kolik kilometrů již mají za sebou. Podle toho je pak nahrazujeme novými.

V jaký čas před závodem dorazíte na daný okruh?

Cílem je být ve středu na trati, proto kamion vyjíždí většinou už v úterý. Prvním úkolem po příjezdu je kamion perfektně umýt, vždyť pak příští dny představuje náš hlavní stan a reprezentační zázemí. Pak nás pořadatelé uvedou na naše místo v paddocku a my postavíme kolem kamionu stan. Vzniklá dílna je pak pokud možno věrnou kopií našeho pracoviště v Žebráku. Jezdci přijíždějí ve čtvrtek a po jejich diskuzi s inženýry se vrhneme na detaily nastavení vozu pro danou trať.

Jaké větší náhradní díly s sebou vozíte?

Ohledně šasi máme jedno náhradní, je to starší kousek po opravě. Náhradní motory nemusíme vozit, ty s sebou na závody bere firma Mecachrome. Podobně je to i s jinými díly, které do paddocku přiveze dodavatel Dallara.

Tak tedy na trať...

Počkat, počkat... Do boxů s sebou musíme na 'vláčku' přivést vše potřebné. Naložíme na něj proto náhradní pneu včetně gum do deště, nářadí, zvedáky, flašky se vzduchem a tak. Každý večer a každé ráno v paddocku trénujeme pit-stopy. Někdy už v sedm ráno.

Ale teď vzhůru do volného tréninku?!

Při volném tréninku vyjede vůz na trať a po několika kolech pak jezdec po poradě s inženýrem řekne, co chce změnit. Detaily, jako nastavení křidel nebo stabilizátorů můžeme provést hned v boxové uličce a pilot si může výsledek přestavby hned v příštích minutách přezkoušet na dráze. Někdy zvládneme i pozměnit geometrii závěsů. Po návratu do paddocku stáhneme z vozu všechna data a když je třeba, změníme nastavení třeba od základu. I když jsou letos převody pro každý závod předepsány, rozebereme zád' vozu a stav všech součástek převodové skříně překontrolujeme. Rutinně také kontrolujeme stav spojky a systému řazení.

Co je konkrétně Tvým úkolem?

Jsem hlavním mechanikem na voze č.12, tedy na voze Juana Manuela Correy. Znamená to, že to auto musím znát do posledního šroubku. A opravdu ho znám, vždyť jsem tento kit, který nám Dallara minulý rok poslala, dával osobně dohromady. Při výměně pneumatik mám na starosti levé zadní kolo.

Co všechno lze stihnout v těch několika minutách před závodem na startovním roštu?

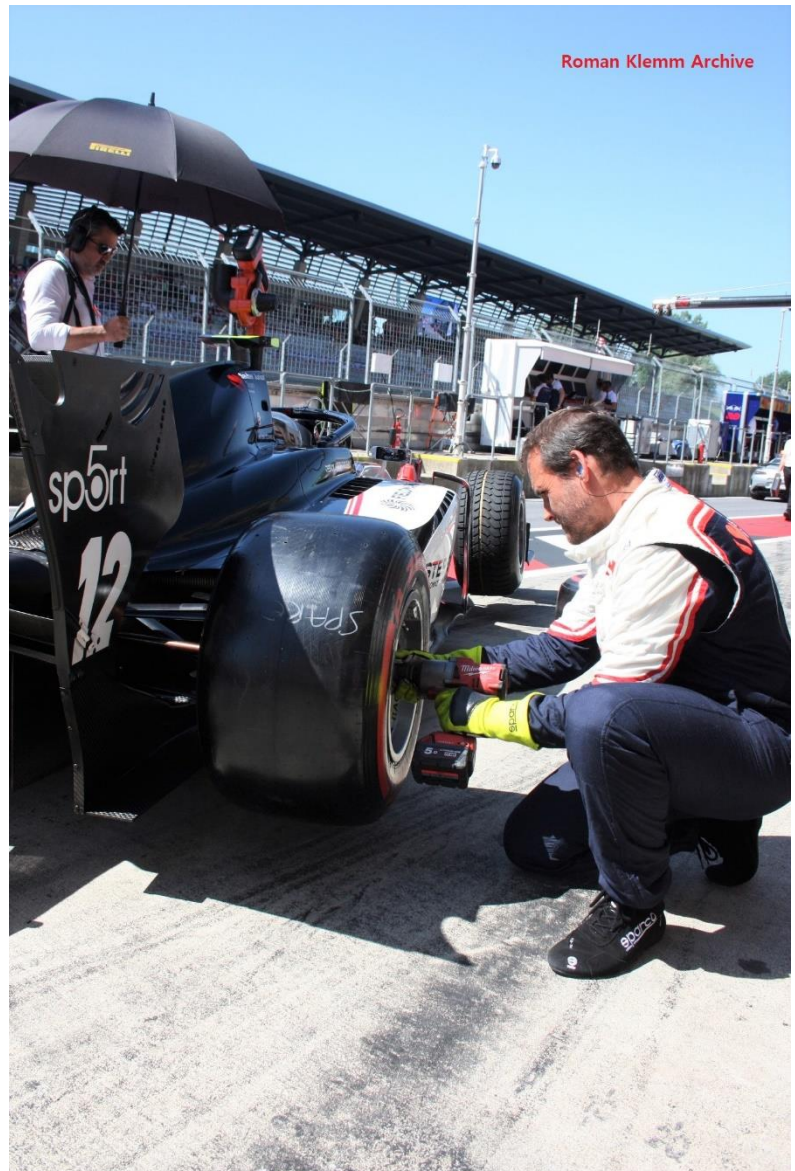
Okamžitě nasazujeme na chladiče větráky, aby se neuvařil motor. Měříme teplotu brzd a tlak pneumatik. Přitáhneme kola, eventuálně ještě provedeme dle přání jezdce nějaké malé změny v nastavení.

A pak se jede závod. Stojíte při tom v boxové uličce, co ze závodu tedy máte?

Záleží na tom, jestli je poblíže obrazovka televize. Posloucháme ale komunikaci jezdce s manažerem...musíme přeci vědět, co se na trati děje, nebo jestli k nám brzy nezavítá.

A po závodě? Máte nějakou závěrečnou schůzi..?

Ne. Porada je před závodem. Jestli jsme dopadli dobře, nebo ne, to pak víme všichni sami nejlépe. V neděli po sprintu se snažíme všechno co nejrychleji zabalit a opustit co nejdříve okruh, abychom se nedostali do zácpy po



Grand Prix F1. Hned po průjezdu cílem našich jezdců tedy začíná náš závod o to, kdo nejdříve bude na dálnici...již tady v Budapešti víme, že na nás v Žebráku čeká dost práce. Oba vozy zcela rozebereme a holá šasi vezeme k Dallarovi do Varana na vyspravení. Někdy mezi závody ani nejedeme domů, například ze Spa pojedeme přímo do Monzy.

Je to nevýhoda, mít hlavní stan v Čechách, daleko od britského sportovního průmyslu a daleko od výrobce Dallara?

Možná, že to tak bylo dříve, dnes už ne. Globální logistika pracuje perfektně a když potřebujeme jakoukoli součástku, tak ji tu za dva dny máme.



Souhrnem: Hodně námahy za občasný pocit zadostiučinění. Co byl Tvůj nejšťastnější den v motorsportu?

Řekl bych, že to byl den, kdy jsme roku 2017 získali titul mistra v posledním ročníku světové série Formule V8 3.5.