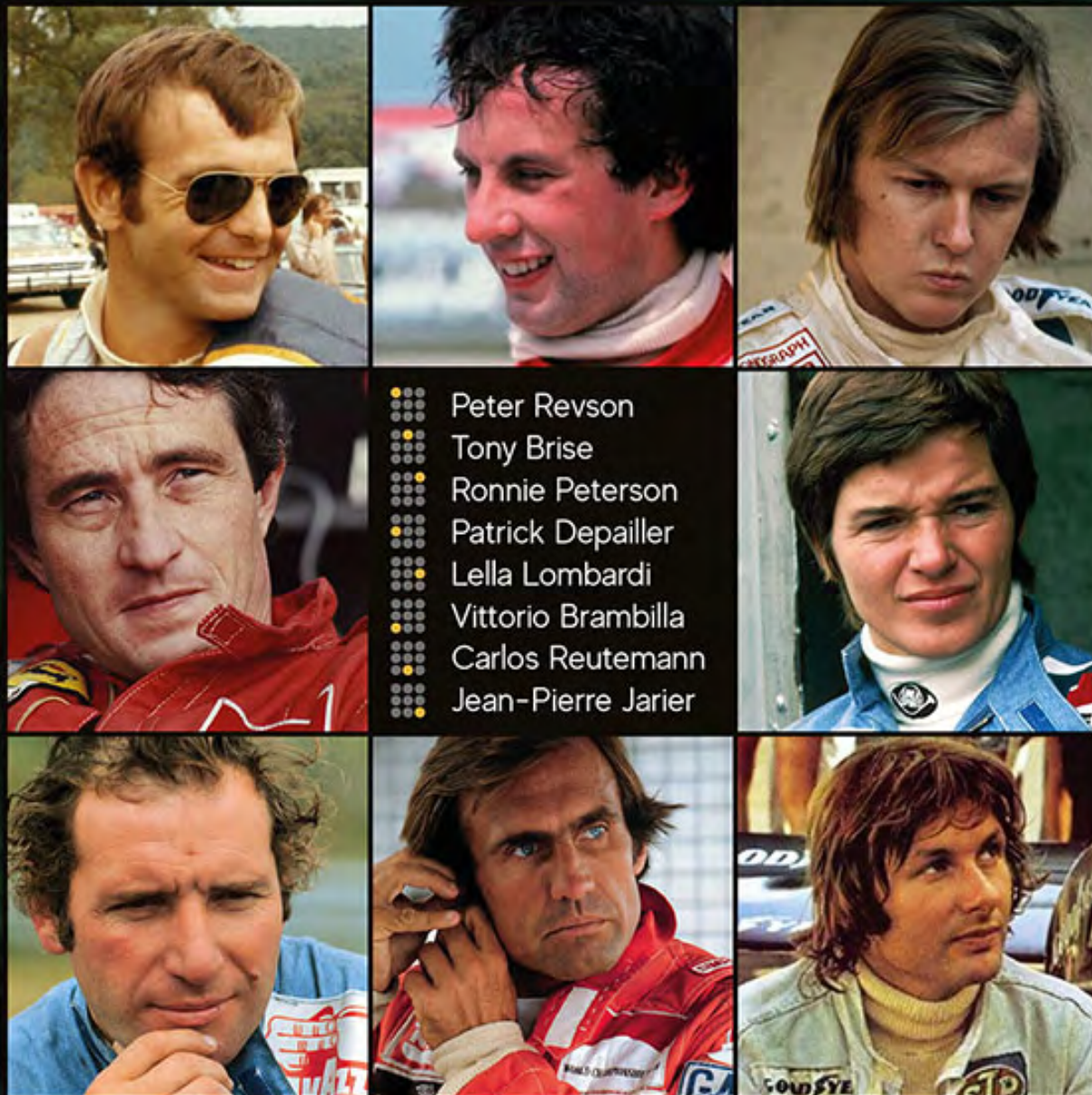


Roman Klemm

HRDINOVÉ FORMULE 1

OSM NESPLNĚNÝCH SNŮ



Hrdinové formule 1

Osm nesplněných snů

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Roman Klemm
Hrdinové formule 1 – Osm nesplněných snů – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.


ALBATROS MEDIA

Roman Klemm

HRDINOVÉ FORMULE 1

3. díl

HRDINOVÉ FORMULE 1

3. díl

Roman Klemm

Osm nesplněných snů

Peter Revson

Tony Brise

Ronnie Peterson

Patrick Depailler

Lella Lombardi

Vittorio Brambilla

Carlos Reutemann

Jean-Pierre Jarier

ÚVOD

Dobrá, 70. léta měla své záporné stránky, jako například podivnou módu, komunistický diktát, ne vždy líbivou hudbu a život za latentního strachu z nukleární války. Pro příznivce automobilového sportu ovšem tato epocha představovala zlaté, ničím nedosažitelné a bohužel neopakovatelné období. Málo přitom vadilo, že se fandové v tehdejší Československu o výsledcích a dění ve velkém mezinárodním motorsportu dozvídali jen velmi střídmě a se zpožděním. Možná právě to způsobilo, že se hrdinové Formule 1, tohoto „nekapitalističtějšího ze všech kapitalistických sportů“, pro příznivce na východě stali jakýmsi vzdálenými a fanaticky uctívanými polobohy.

Však to také divocí bohové byli. Jistě, zlepšování bezpečnosti sportu tehdy dělalo své první krůčky a ne každá nehoda musela zákonitě končit tragicky. Díky technickým a aerodynamickým pokrokům se ovšem rychlost monopostů zvyšovala nesouměrně k vývoji tratí. Nikdo, kdo tehdy – obklopen desítkami litrů paliva a s několika sty neposlušnými koníky za zády – usedal do své hliníkové konstrukce krčící se na obrovských gumových válčích jen pár centimetrů nad asfaltem, si nemohl být jist, že v neděli po závodě znovu povečeří se svou přítelkyní nebo ženou, která mechanickými stopkami oddaně měřila a zapisovala časy jeho průjezdů. Kdo to tehdy dotáhl až do Formule 1, ten již léta riskoval opravdu všechno – jen proto, aby se nebezpečí smrti přiblížil co nejvíce. Ovládat tehdejší výtvary více či méně geniálních konstruktérů, kteří prostřednictvím „pokusů přímo za závodu“ prověřovali své nápady, vyžadovalo hodně talentu, odvahy a především důvěry v osud. Piloti Formule 1 70. let, to byly opravdové nezaměnitelné osobnosti, které už „měly něco za sebou“. Stejně tak nezaměnitelné byly i vozy této dekády. Aerodynamika a jejím prostřednictvím zvýšená přilnavost v zatáčkách právě začaly hrát rozhodující roli a každý z tehdejších designérů objevoval její taje po svém. Výsledkem byly vozy svérázných tvarů, které by fandové rozpoznali i se zavázanýma očima jen tak po hmatu.

Dekáda let 1970 až 1979 byla obdobím ryzích osobností a charakterů. A to nejen co se jezdců, majitelů stájí a konstruktérů týče. O originálních kreacích na čtyřech (a dokonce i více!) kolech jsme si právě pověděli výše, nezaměnitelný charakter tehdy ovšem měly rovněž závodní dráhy. Do kalendáře FIA se sice právě začaly prodírat autodromy moderního pojetí, pořád ještě ale přežívaly i „horské dráhy z předválečné doby kamenné“, které neprominuly ani tu nejmenší chybičku jezdce a na každém metru se snažily zničit použitý materiál. Formule 1 tehdy byla naprosto jiným sportem a její aktéři byli lidé zcela jiného rázu než dnes. Společný má tato disciplína opravdu již jen název. Každý z borců, který v 70. letech riskoval svou finanční jistotu a zdraví, jen aby mohl alespoň jednou vyrazit do velké ceny mistrovství světa, byl hrdinou sám o sobě. Pojďme se seznámit s příběhy osmi z nich. Nejsou to příběhy těch nejšťastnějších. Jsou mezi nimi vítězové Grand Prix, kteří na „Golden Seventies“ dodnes s nadšením vzpomínají, ale i ti, kteří za úspěch považují holou účast a skutečnost, že přežili. V této knize ale nalezneme i osudy těch, kteří během této krásné, a přesto vražedné dekády za svou nevysvětlitelnou vášeň zaplatili životem.

Tehdy se mnozí z nás právě začali o motorsport zajímat a Formule 1 jim učarovala právě pro její nedosažitelnost, pestrost a nebezpečí. Jak rád bych se vrátil nazpět a tuto dekádu si pořádně vychutnal! Činím tak alespoň prostřednictvím této knihy...

Dovolte mi ještě krátkou připomínku k použitému obrazovému materiálu. Dlouho jsem přemýšlel, zda prezentovat i některé otřesné dokumenty smrti. Rozhodl jsem se pro. Ne ze senzacechtivosti, ale čistě proto, že tyto výjevy patří k dokonalému vykreslení daných příběhů a doby – stejně tak jako snímky ze stupňů vítězů. A o to mi šlo především...

Autor, léta Páně 2022

O AUTOROVI

Roman Klemm (1966), rodák z Duchcova, od roku 1981 žije v Německé spolkové republice. Od konce osmdesátých let aktivně závodil (mimo jiné s Michaelem Schumacherem, Takumem Satoem, Zsoltem Baumgartnerem, Tomášem Engem, Adrianem Sutilem, Romainem Grosjeanem, Robertem Lechnerem a Rahel Freyovou), roku 2007 obsadil 3. místo v rakouském mistrovství Formule Ford 1800 a v roce 2001 zvítězil v závodě na Salzburgringu. Historik automobilového sportu, fotograf, překladatel a autor sedmi knih s motoristickou tematikou (Osobnosti a události Formule 1, Před branami Formule 1 – kompletní historie F3000, Autodromy 2005/2006, Velikáni Formule 1, Hrdinové Formule 1, 1.–3. díl) přispívá do odborných časopisů a webů. Závody žije již téměř 50 let. Navštěvuje je od začátku sedmdesátých let v Mostě a svou první velkou cenu F1 zažil v Rakousku roku 1983. Každý rok se účastní desítek motoristických akcí po celé Evropě, které slovem a obrazem dokumentuje. Patří mezi přední žurnalisty a historiky v německém, anglickém, čínském a českém jazyce. Od roku 2019 mu (tak nějak jako Grahamu Hillovi) patří „velký hattrick automobilového sportu“: Jako akreditovaný žurnalista/fotograf se účastnil jak Grand Prix de Monaco, tak i 24h Le Mans a Indy500.



Autor předává knihu Hrdinové Formule 1 brazilské legendě Emersonovi Fittipaldiru.

Poděkování

Následující osobnosti a pamětníci poskytli Romanu Klemmovi během početných rozhovorů osobní informace, a aktivně se tak podíleli na vzniku této knihy. Patří jim autorův dík.

Mario Andretti (*mistr světa F1 roku 1978, vítěz Indy500 roku 1969, americký „jezdec století“*)

Daniele Audetto (*sportovní ředitel Scuderie Ferrari, Lancie, Arrows a Super Aguri-F1*)

Marie-Claude Beaumontová (*tovární jezdce Renaultu, později jeho tisková mluvčí a žurnalistka*)

Kurt Bergmann (*konstruktér vozů a majitel stáje Formule V Kaimann*)

Emerson Fittipaldi (*2násobný mistr světa F1, 2násobný vítěz Indy500, majitel stáje F1*)

Bruno Giacomelli (*69násobný účastník GP F1, mistr Evropy F2 roku 1978*)

John Gentry (*konstruktér závodních automobilů a motocyklů, mimo jiné vozů F1 značek Shadow, ATS, Toleman a Alfa Romeo*)

Harald Grohs (*špičkový pilot cestovních a sportovních vozů, 10násobný účastník 24h Le Mans*)

Miguel Angel Guerra (*roku 1981 jezdec týmu Osella-F1*)

Derek Daly (*49násobný účastník Grand Prix Formule 1, pilot IndyCarů, televizní reportér v USA*)

Hans Heyer (*specialista cestovních a sportovních vozů – mistr Evropy a DRM*)

Jean-Pierre Jarier (*135násobný účastník Grand Prix Formule 1, mistr Evropy Formule 2 roku 1973*)

Roberto Marazzi (*pilot Formule 3, cestovních a sportovních vozů, promotér a organizátor, ředitel Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola*)

Jochen Mass (*vítěz Velké ceny Španělska F1 roku 1975, vítěz 24h v Le Mans*)

François Mazet (*pilot Formule 1, koordinátor motoristického sponsorshipu firmy Essex, delegát ACM*)

Arturo Merzario (*57násobný účastník Grand Prix, zakladatel stejnojmenného týmu Formule 1*)

Jochen Neerpasch (*úspěšný jezdec cestovních vozů a prototypů, později vlivný manažer. Zakladatel sportovních oddělení značek Ford a BMW, „otec“ BMW-Procar série, juniorských týmů BMW a Mercedesu*)

Teddy Pilette (*mistr Evropy F500 let 1973 a 1975, pilot týmů Brabham a BRM-F1, vítěz 24h de Spa*)

Jo Ramirez (*bývalý mechanik a manažer týmů Wyer, Eagle, Tyrrell, Theodore, ATS, Copersucar a McLaren*)

Hans-Joachim Stuck (*dvojnásobný vítěz 24h Le Mans, 74násobný účastník Grand Prix, mistr DTM*)

Dieter Quester (*legendární rakouský evergreen závodních tratí, který jezdil od Formule 1 přes Formuli 2 i prototypy v Le Mans a cestovní vozy. Než začal s auty, byl mistrem Evropy závodů motorových člunů*)

Jo Vonlanthen (*jezdec Formule 2 a účastník Velké ceny Rakouska roku 1975*)

Walter Wolf (*austro-kanadský podnikatel, v letech 1976–1979 majitel stáje F1*)



Fotografie

Peter Revson – 49× archív autora, 7× Roman Klemm

Tony Brise – 35× archív autora, 1× Roman Klemm

Ronnie Peterson – 119× archív autora, 16× Roman Klemm

Patrick Depailler – 69× archív autora, 7× Roman Klemm

Lella Lombardi – 47× archív autora, 7× Roman Klemm

Vittorio Brambilla – 70× archív autora, 12× Roman Klemm

Carlos Reutemann – 110× archív autora, 11× Roman Klemm

Jean-Pierre Jarier – 114× archív autora, 15× Roman Klemm

Obsah

ÚVOD	4
O AUTOROVI	5
Poděkování	6
Fotografie	7

PETER REVSON

ČEHO JEŠTĚ MOHL DOSÁHNOUT?	13
1960–1963: Jen potrhlý sunnyboy s penězi?	14
1964: Peterova „první kariéra“ ve Formuli 1	16
1965–1969: První mezinárodní úspěchy – ale ne v Grand Prix	18
1970: Definitivně hvězdou amerických tratí	20
1971: Polemanem v Indy a mistrem CanAm – jméno Revson je zpět na „mapě světa“	21
1972: „Formule 1 mne zajímá nejvíce...“	22
1973: Pátým americkým vítězem Grand Prix	25
1974: Zmařená americko-americká naděje po setkání se „starým kamarádem“	32

TONY BRISE

SMRTÍCÍ POMOCNÁ RUKA STARÉHO MISTRA... 39	
1971: Z esa motokár se stalo eso Formule Ford.	40
1972: Jen na čas zastíněn Rogerem Williamsonem . .	41
1973: Jak vyfouknout Jonesovi a Robartsovi tituly ve Formuli 3	42
1974: Jak dál?	44
1975: Téměř beznadějný začátek sezony	46
1975: Zvrat k lepšímu – znenadání shooting- účastníkem Formule 1 a dominátorem F-Atlantic současně.	48

RONNIE PETERSON

Z PEKÁRNY NA ZÁVODNÍ DRÁHU	57
1967–1969: Éra Peterson–Wisell ve Formuli 3	59
1970: Prvním smluvním pilotem týmu March	62
1971: Mladá firma z Bicesteru měla svého spasitele – Ronnieho Petersona	66
1972: Herdův nepovedený experiment March 721X. . .	71
1973: Konečně v týmu svého obdivovatele Colina Chapmana.	77
1974: Zklamání naděje	83
1975: Další promarněná sezona s veteránem Mk.72 . .	91
1977: Ztracený rok s Tyrrellovou šestikolkou	101
1978: Nový rozkvet u Lotusu	106
1978: A svět zase jednou plakal	113

PATRICK DEPAILLER

TAK DLOUHO SE CHODÍ SE DŽBÁNEM PRO VODU... ..	119
1966–1971: Zůstane jen věčným talentem?	120
1972–1973: Ještě další dva roky čekání na Formuli 1 .	122
1974: Příliš pozdě tam, kde již dávno měl být?	125
1975: Zase žádná sláva... ..	130
1976: Okouzlen „stonožkou“	133
1977: Když P34 zradil svého největšího zastávce....	137
1978: Konečně vítězem Grand Prix!	141
1979: Příliš krátká sezona s Ligierem	145
1980: Konec nového začátku v Ostkurve Hockenheimringu	151

LELLA LOMBARDI

ZBYL JEN SMUTNÝ REKORD Z MONTJUÏCH PARKU?	159
1972–1973: Jediným děvčetem mezi divochy Formule 3	160
1974: Výborné výkony maličké Lelly v obrovité Formuli 5000	162
1975: První a doposud poslední žena dějin Formule 1 se smlouvou na téměř celou sezonu	168
1975: „Lella by nikdy nic takového neudělala“ – aneb když dvě děvčata dobývala v La Sarthe. .	174
1976: Na příští polovinu století poslední ženou v závodě Grand Prix	179
1977–1981: Na výbornou ve sportovních vozech . . .	182
1982–1992: Nemoc byla silnější než „tygřice“	186

VITTORIO BRAMBILLA

KDYŽ GORILY JEŠTĚ VYHRÁVALY VELKÉ

CENY.....	189
1968–1972: Jak se rodila „gorila z Monzy“	190
1973: Poprvé mezi nejlepšími mezinárodní scény . . .	194
1974: V 36 letech nováčkem mezi elitou Formule 1 . .	197
1975: Stoupající křivka formy.....	199
1975: ...s logickým vyvrcholením kariéry v Zeltwegu .	204
1976: Tohle už na další vítězství ve velké ceně nestačilo	207
1977: Tak vypadal první rok „letu od úspěchu k úspěchu“ se Surteesem... ..	213
1978: Hlavou již v kokpitu tovární Alfy Romeo-F1? . .	217
1979: Práce v zákulisí Autodelty	223
1980: Poslední dvě Grand Prix „za zásluhy“	224

CARLOS REUTEMANN

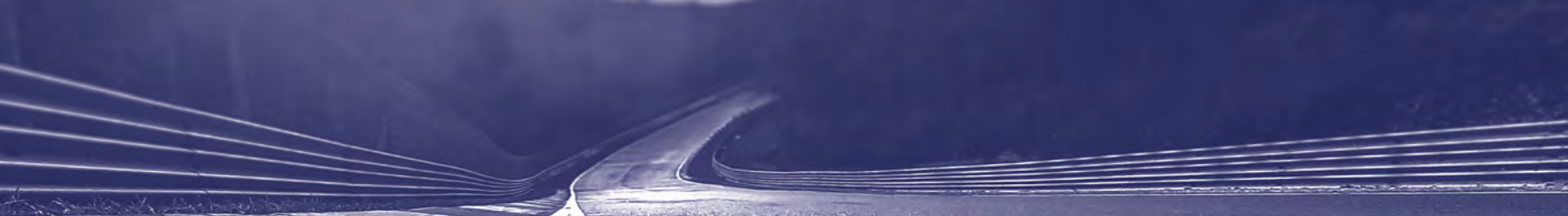
VÍC NEŽ JEN VE STOPÁCH FANGIA

229	
1963–1970: Vyvolen svazem ACA	230
1971: Teď už všichni ví, kdo je Carlos Reutemann! . .	232
1972–1973: Argentina má nového hrdinu.....	234
1974: Vítězem!	241
1975: Triumf na Nürburgringu byl vrcholem sezony . .	247
1976: Neslaný konec u Brabhamu, nemastný začátek u Ferrari	249
1977: Jen ti nejsilnější přežijí rok po boku s Laudou. .	252
1978: Buď top, nebo „trop“. To na titul proti Andrettiho wing-caru nemohlo stačit	256
1979: Podpis u Lotusu, to byla sázka na falešného koně	262
1980: Jen dvojkou u Williamse	266
1981: Sám proti všem a o bodík jen vicemistrem . . .	272
1982: Život jde dál – i bez Grand Prix	280

JEAN-PIERRE JARIER

GÉNIUS, NEBO CVOK?.....

285	
1967–1971: Během čtyř let ve Formuli 1 – i když byl jen „bačkora“	286
1972: Spása v USA.....	290
1973: Neporazitelný „Jumper“	292
1974: Kapitánem „stínů“ a hvězdou Matry	299
1975: Příliš krátká „jihoamerická show“	306
1976: Bezzájemné vyznění po silném nástupu	313
1977: Záplata jménem ATS	317
1978: Kdepak cvok, „Jumper“ je očividně génius – aneb: Kdo že je mistrem světa?	322
1979: Sportovně na výbornou!	330
1980: Druhým rokem Tyrrellovým Candymanem . . .	335
1981: Osellův spasitel se jmenoval „Giampiero“	340
1982: S Osellou od devíti k pěti	345
1983: Konečně jedničkou Ligiera – ovšem v nesprávný čas... ..	351
1984–2022: Závodění pro radost a se střechem nad hlavou	356



UPOUTÁVKA NA 1. A 2. DÍL HRDINŮ FORMULE 1

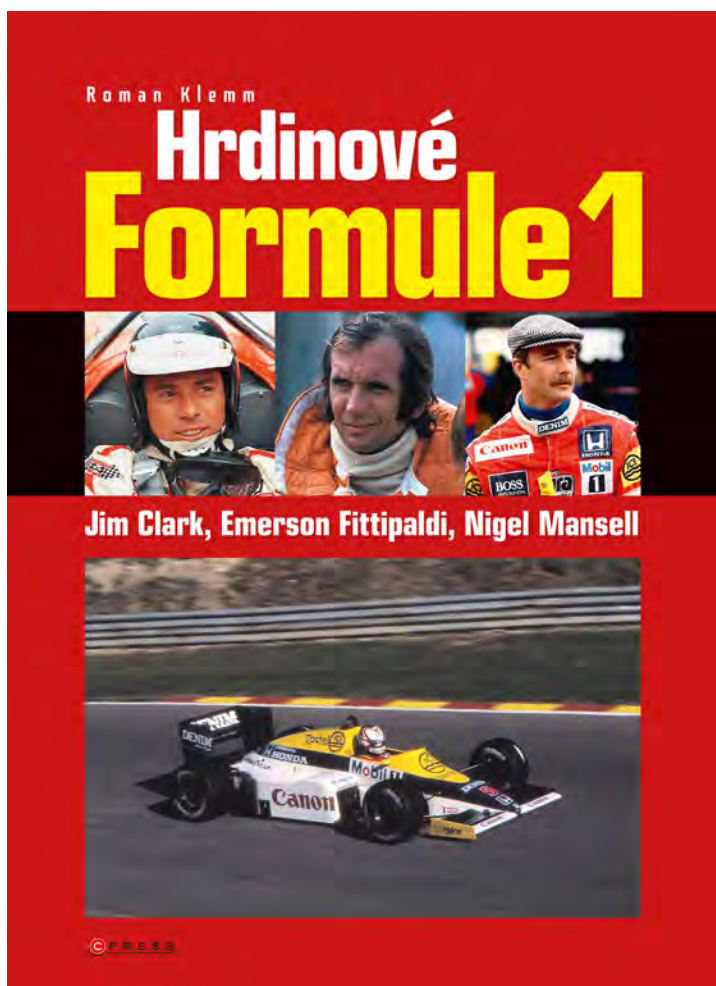
Nenechte si ujít 1. a 2. díl Hrdinů Formule 1, v nichž Roman Klemm poutavě popisuje kariéry Jima Clarka, Emersona Fittipaldiho, Nigela Mansella, Grahama Hilla, Jodyho Schektera a Nelsona Piqueta.

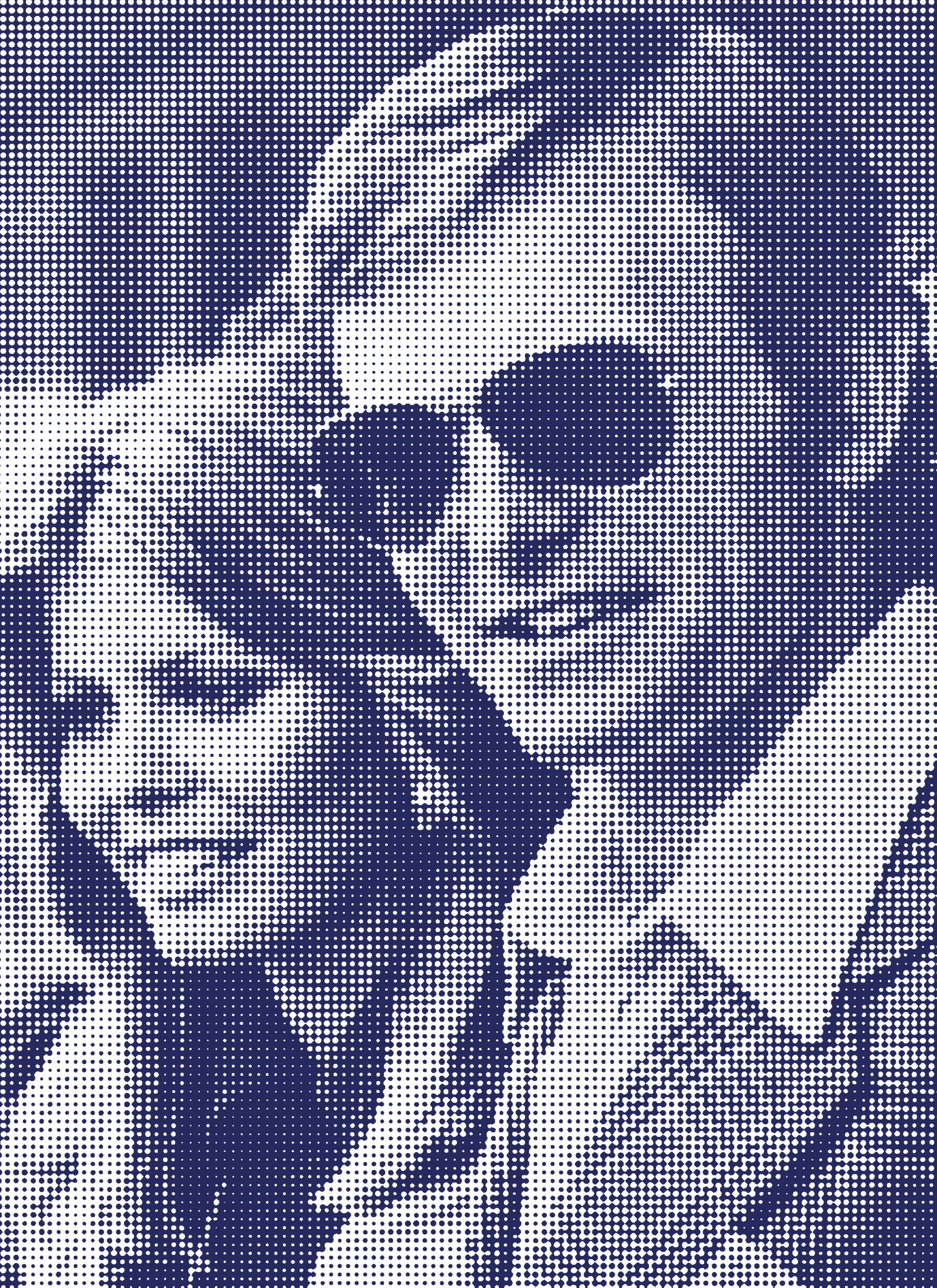
Obě knihy zvláště upoutaly dva z jejich hlavních hrdinů, Brazilce Emersona Fittipaldiho a Nelsona Piqueta. Autor přitom byl od útlého věku zvláště Fittipaldiho fandou, jak vzpomíná: „Bylo to roku 1972 nebo 1973 a byl jsem asi v 1. třídě, když jsem se (neúspěšně) snažil uprosit babičku, u které jsem byl na prázdninách, aby mne nechala koukat na noční sestřih GP Monaka. Chtěl jsem prostě zažít Fittipaldiho souboj se Stewartem – na více si nepamatuji. Jaký to skok v životopisu, když pak člověk takovému ‚hrdinovi z jiného světa‘ stojí o půl století později tváří v tvář. Fittipaldi si darovanou knihu pozorně

prohlédl a ke každé fotce měl po ruce historku. Od té doby, co žije v Itálii, se vidáme relativně často, přičemž k aktuální knize pochopitelně přispěl ‚vzpomínkami k nezaplacení‘..

Piquetovi jsem ‚jeho výtisk‘, na kterém dokonce spolupracoval, před lety předal na Red Bull Ringu, kam tehdy doprovázel svého syna Pedra. Byl přítom tak trochu nesvůj. Na náš rozhovor dva roky nazpět a na muže, který ‚o něm psal knížku‘, si už asi nepamatoval. Poděkoval a knihu si prostě vzal. Šlo to rychle a bez oslav. Náladu mi zvedli přátelé, kteří mi druhý den ráno vyprávěli o tom, že ‚sir Nelson‘ knížku až do večera ukazoval po paddocku a se zájmem v ní listoval. Když jsem ho pak potkal, tak mi potřásl rukou a zdůraznil, jak moc se mu má práce líbí. Pro autora snad nemůže být nic krásnějšího...“

Roman Klemm







PETER REVSON

ČEHO JEŠTĚ MOHL DOSÁHNOUT?

Formule 1 a závody typu Grand Prix byly a jsou především „evropským sportem“. Dokonce v době inflační globalizace začátku třetího tisíciletí si americká motoristická scéna zachovala svůj vlastní pořádek a hierarchii, ve kterých Nürburgring, Monza a Silverstone nehrají zdaleka tak důležitou roli jako Indianapolis, Daytona nebo Charlotte. Pro amerického mladíka, který právě objevil opojení z rychlosti, proto zpravidla není ultimativním snem kokpit Ferrari nebo McLarenu.

Nepřekvapí tedy, že titul mistra světa Formule 1 zatím získali jen dva Američané: Phil Hill (1961) a Mario Andretti (1978). Pouze další tři piloti z průmyslově nejvyspělejší země světa dokázali zvítězit v jednotlivých Grand Prix. Jedním z těchto amerických „podivínů“ byl hrdina našeho příběhu Peter Revson. Uměl sice i na oválech, zcela atypicky ale bylo jeho hlavním sportovním cílem uspět v mistrovství světa Formule 1. Pocházel z velmi zámožné rodiny a mohl si dovolit každou myslitelnou kratochvíli. Přesto byl ochoten právě pro dosažení svého cíle mnoho obětovat. Osud mu skutečně dopřál dvě vítězství, vyžádal si za to ovšem tu největší oběť. Právě když se Revvy připravoval dobýt trůn mistra s týmem krajana Dona Nicholse, jejich „American dream“ se roztříštil o svodidlo jihoafrické dráhy v Kyalami...

1960–1963: Jen potrhlý sunnyboy s penězi?

Peter Jeffrey Revson (mezi přáteli jednoduše jen „Revvý“) se narodil 27. února 1939 v New Yorku a měl skutečně všechny předpoklady pro to, aby v show-businessu zvaném „automobilové závody“ uspěl: Nejen že byl dostatečně bláznivý, talentovaný a inteligentní, ještě k tomu vypadal jako filmový herec a především – disponoval finančním zázemím, které mu umožňovalo bezstarostný pobyt v tomto „sportu bohatých“. Dodnes se i mezi experty drží chybný názor, že Peter byl „dědicem kosmetického impéria Revlon“, což se sám dvojnásobný vítěz Grand Prix Revson po dobu svého života snažil marně vyvrátit. „Jistě, můj otec Martin a strýc Charles patřili k zakladatelům firmy Revlon Cosmetics. Otec však tento koncern již v roce 1958 opustil, a tak mám i já s tímto podnikem srdečně málo společného,“ říkával Revson, který právě na vrcholu své



Mladý Američan v Evropě: Peter Revson začátkem 60. let

kariéry pilotoval vozy podporované firmou Yardley, což byl přímý konkurent Revlonu, a pro bulvární žurnalisty tedy „hledané žrádlo“. Dědicem Revlonu zvláště pro ně navždy zůstal, i když jeho otec přišel ke svému jmění svým vlastním nezávislým chemickým podnikem.

Mladý Revson se nejdříve víceméně alibisticky věnoval studiím techniky na Cornell University. Nejdůležitějším výtěžkem z této doby ovšem bylo seznámení s jistým Teddy Mayerem, jehož bratr Timmy závodil. Poté se Peter na čas věnoval „všeobecným vědám“ na havajské Univerzitě Columbia a právě na tomto ostrově snů jako divák objevil automobilový sport. „Strašně mě to začalo zajímat a hned jsem byl přesvědčen, že to umím taky,“ říkal roku 1960. Sám se brzy objevil jako závodník na tamním letišti Kahuku Point, kde klub SCCA pořádal závody na relativně amatérské úrovni. Hned svůj druhý závod vyhrál, jeho styl byl však tak divoký, že mu SCCA na Havaji po třech podnicích s jeho silničním Morganem závodění zakázal. Revsonova matka se ze zvědavosti stala svědkem Peterova prvního závodu. Co na onom letišti zažila, ji ovšem přimělo k tomu, že od té doby již žádnou závodní trať nenavštívila. A vůbec: Američanova rodina byla i během později úspěšné fáze jeho kariéry až do jejího tragického konce striktně proti tomuto způsobu vyžití.

To dobře vypadajícího mladíka s dostatkem dolarů v kapse od právě objevené vášně nemohlo odradit. Od sezony 1961 nechal Revson školy a věnoval se výhradně závodění. Roku 1962 společně s bratry Mayerovými založili tým jménem Rev-Em. Peter s Timmym závodili a Teddy, budoucí ředitel stájí McLaren a Beatrice-Haas, převzal vedení jejich malé party. Nastoupili v tehdy oblíbené Formuli Junior. Peter si opatřil italský vůz Taraschi vybavený motorem Fiat a prvním závodem jeho „profesionální kariéry“ se stal podnik o Vanderbiltův pohár Formule Junior na newyorském okruhu Roosevelt Raceway. Nevedl si zle: Obklopen vyježděnými hvězdami, jako mexickými bratry Rodriguezovými nebo vítězem Indianapolisu Jimem Rathmanem, dojel nováček jako dobrý sedmý. Během sezony si Peter obstaral konkurenceschopnější Cooper vybavený motorem BMC, což mu začátkem prosince vyneslo třetí místo za Nethercuttem a Dibleyem v bahamském Nassau. A nejen to. Díky tomuto výsledku byl poprvé zmíněn i v kontinentálním odborném tisku – i když ho britský magazín Motor Sport ještě psal se dvěma „s“.

Amerika byla třem dobře zabezpečeným dobrodruhům brzy příliš malá. V motoristickém světě se vyznali i teoreticky a věděli, jakou cestou se dostat do Formule 1. Ta jistě nevedla přes trati v USA. Timmyho si všiml Ken Tyrrell a pro ročník 1963 mu nabídl místo v jeho továrním týmu Cooper-BMC. Peter tedy následoval přítele. Povzbuzen slibným debutem ve Formuli Junior investoval 8 000 dolarů do modernějšího



Revson roku 1963 na rakouském letištním okruhu v jeho Cooperu-Holbay Formule Junior

typu Cooperu s motorem Holbay a vydal se k měření sil přes Atlantik! Jeho evropským domovem se stala stará dodávka, kterou vyřadila jedna prádelna. Obýval ji společně se svým mechanikem Waltem Boydem a stali se tak členy kočující společnosti pilotů Formule Junior, která táhla po celé Evropě od okruhu k okruhu a žila, jak se dalo, ze startovního a cen. „Teddy Mayer stál jednoho večera před mým domem a řekl mi, že potřebuje mechanika, který by Petera doprovázel po Evropě. S jejich týmem jsem do té doby neměl co dělat, protože jsem závodil s vlastním Midgetem. Teddy ale dokázal své plány krásně popsat a zmínil i Formuli 1. Bylo mi jasné, že je mnohé z toho jen dalekým snem, bral jsem to ale jako možnost užít si pěkného dobrodružství a šel jsem do toho. No a nakonec to brzy i s tou Formulí 1 skutečně klaplo,“ vyprávěl Walt Boyd později.

Mnozí z Revsonových soupeřů věděli, že pochází z dobře zaopatřených poměrů, do jednoho ale přiznali, že „Peter jistě nebyl žádný z těch penězi zkažených Američanů“. Do kokpitu usedal zpravidla v džínách a svetru.

„Měl sice dost peněz, aby zaplatil chod závodního vozu a benzín do dodávky, určitě jsme ale nežili na ‚velké noze‘. Při závodech v Monaku jsme například spali na pláži! Strávil jsem s ním tehdy opravdu hodně času a dost jsme si i povídali, přesto jsem se o něm některé věci dozvěděl až mnohem později. Například to, že je Žid. Tenkrát to prostě nehrálo roli...“ vzpomínal mechanik Boyd.

Začátek sezony, které vládli především borci jako Francouz Jo Schlesser, Angličan Peter Arundell a Novozélanďan Denny Hulme, Revsonovi příliš nevyšel. Jeho Cooper byl koncipován spíše pro motory BMC a Peterův Holbay trpěl chronickým problémem mazání. Nejednou musel kvůli klesajícímu tlaku oleje předčasně odstoupit. Třetí místo za Frankem Gardnerem a Jo Schlesserelem z květnové Grand Prix de Paris v Monthlery dlouho bylo jeho jediným špičkovým výsledkem. Walt ale časem přišel na to, jak tento nedostatek řešit, a v srpnu se Revson poprvé nápadně blýskl: V sicilské Perguse vyhrál svůj rozjezd a ve finále bojoval s Jo Schlesserelem až do posledního metru o vítězství. Dojel těsně druhý, potvrdil ale, že je jedním z nejrychlejších. „Ten okruh v zásadě odpovídá oválu kolem jezera

Pergusa. Peter proto navrhl, abych vůz nastavil podobně jako můj Midget – a vyšlo to výborně!“ smál se Boyd, když večer nasedali do jejich „transportéru“ jménem Galopping Gilbert s Cooperem na vleku, aby stihli příští podnik: Jejich cílem byl dánský okruh Roskilde a bylo samo o sobě senzací, že tuto neuvěřitelnou vzdálenost jejich modrá obytná dodávka vůbec ujela! A nejen to – Peter onu Velkou cenu Kodaně pro F-Junior před Timmym Mayerem dokázal vyhrát. Tento výkon je o to zajímavější, když se vezme v potaz, že se jednalo o jeho první závod v dešti vůbec! O něco později dokázal tyto výsledky potvrdit v Zolderu. Na zbrusu nové belgické trati, kterou nikdo neznal, jeho soukromý vůz dlouho vedl před továrním esem Lotusu Peterem Arundellem.

Ken Tyrrell se tehdy rozhodl, že Peterovi dá šanci v jednom z jeho semi-továrních Cooperů a přihlásil ho do velkého „Finále F-Junior v Brands Hatchi“. Revsonův závod ale skončil v hrazení Paddock Bendu. Od té doby byl dobře vypadající Američan pro „skauta talentů“ Tyrrella na delší dobu vyřízen, jejich cesty se ovšem měly ještě jednou zkrřížit – a to na nejvyšší úrovni...

„Bylo mi jasné, že Formule Junior je krokem tím správným směrem. Tehdy to byla třída hned pod Formulí 1 a jen závody se silnou konkurencí v Evropě mi mohly poskytnout potřebné zkušenosti,“ vysvětlil Revson, jehož velkým cílem byly – pro US-Američana poněkud atypicky – závody Grand Prix.

Peterův debut ve Formulí 1 na sebe nenechal dlouho čekat. 21. září téhož roku nastoupil v nepřilíš vyrovnaném nemistrovském závodě o Zlatý pohár v Oulton Parku. Chris Amon, jednička týmu Rega Parnella, se předtím zranil v Monze, a Angličan svůj starší Lotus-BRM 24 Revsonovi pronajal. „Hovořit o pronájmu není správné. Nevzali jsme za to od Petera peníze. Táta prostě měl cit pro talenty a v Peterovi talent viděl,“ tvrdil syn majitele stále Tim Parnell později.

Revson se kvalifikoval jako 15. ze 22 přihlášených. Na Clarkovu pole-position mu sice chybělo tučných 7 s, zato ale byl rychlejší než mnohem zkušenější Gurney, Pilette a Beaufort. Také Mika Beckwitha, druhého nováčka v poli, nechal za sebou. Závod na 73 kol, v němž triumfoval Jim Clark (Lotus-Climax) před dvojicí pilotů BRM Grahamem Hillem a Richie Gintherem, dokončil se ztrátou tří kol jako dobrý 9. Dobová reportáž z tohoto podniku zmínila jeho snažení málo lichotivě takto: „Revson, pilot Formule Junior, jezdil trochu nečistě a tíhnul k zlovykům, které se v této třídě naučil. Do zatáček vjížděl příliš rychle a při jízdě v klubku mezi zkušenějšími soupeři volil často nevhodnou linii.“

1964: Peterova „první kariéra“ ve Formuli 1

Ani tato nepřilíš lichotivá kritika ho ovšem nedokázala odradit. A neodstrašila ho ani zdrcující zpráva z australského Longfordu, kde se při závodu Tasmánské série zabil jeho kamarád Timmy Mayer. Naopak – Peterův havajský odhad, že „to umí taky“, měl dle jeho přesvědčení stále platnost. Tehdy ještě bylo možné to, že movití soukromníci mohli nastoupit se soukromým materiálem i v mistrovství světa Formule 1. Chlapec z Nového Yorku se rozhodl, že to s vlastním vozem v nejvyšší soutěži zkusí. Koupil si Lotus-BRM podobný monopostu, se kterým ve F1 právě debutoval, a vyjednal si technickou podporu u stáje Parnell. Tim Parnell, jehož otec Reg v zimě zemřel, Peterovi pomohl v otázkách manažementu projektu. Již tenkrát ovšem nebylo jednoduché prosadit se vůči továrním vozům a Revsonovy výsledky to jen potvrdily.

Parnellova stáj tehdy pro Chrise Amona a Mika Hailwooda „továrně“ nasazovala dva roky staré Lotusy-BRM 25, které tým zakoupil od Colina Chapmana. Mimo to se tedy pod přihláškou „Team Revson Racingu (America)“ staral i o Peterův soukromý Lotus-BRM 24 jedoucí „v amerických barvách“ a o Scirocco-Climax Belgičana Andrého Piletta. Revsonovi se přitom nedostalo žádné finanční podpory nějakého



Peterova jednoduše lakovaná přilba z dob jeho začátků. Až později si začal hrát s jejím designem

sponzora, výrobce nebo dodavatele. Firmy Dunlop, BP, Ferodo, Girling, Lucas a Champion ho ovšem zásobily „se slevou“...

Prvním závodem sezony byla nemistrovská Daily Mirror Trophy ve Snettertonu v polovině března. Peterovo počínání v nevlídném dešti, které skončilo předčasným odstoupením, nestálo reportérům ani za zmínku. Podobně bledě skončil i o dva týdny později při International Trophy v Goodwoodu, kde byl jeho přestárý Lotus na Velikonoční pondělí prvním odpadlíkem.

Nedalo se mu ovšem vytknout, že by svou přípravu na vstup do světového šampionátu nebral vážně a v dubnu se vydal na Sicílii, aby se účastnil 8. Grand Prix Syrakus. Útrpnou cestu na jih Evropy vážilo jen 14 pilotů, většina z nich byli soukromníci, kterým prospělo dobré startovní. Peter se kvalifikoval za Hailwoodem, Surteesem, Bandinim, Bonnierem a Amonem jako dobrý šestý, jeho závod ovšem skončil nehodou.

První průjezd cílem s vozem Formule 1 si odhodlaný soukromník tedy mohl vychutnat až 2. května: International Trophy v Silverstonu přestál jeho vůz se 3 koly ztráty na vítěze Jacka Brabhama a reportáž ze závodu obsahovala znovu málo lichotivé „Revson se urputně snažil držet tempo skupiny jezdců jedoucích před ním“.

Těžko posoudit, zda tohle byla dostatečná průprava pro debut v Grand Prix mistrovství světa, 25letý Američan ovšem již neměl nač čekat, a tak se odvážně přihlásil do prvního mistráku sezony 1964, jímž byla zrovna pompézní a obtížná Velká cena Monaka. Asi ani jeho nepřekvapilo, že se do nedělního závodu nedokázal kvalifikovat. Ve čtvrtek mu na nejrychlejšího Surteese (Ferrari) chybělo 9,2 s a jen další soukromník Bernard Collomb byl ještě pomalejší. V pátek a v sobotu Peter „v ulicích knížectví sice našel 4,3 s“, na posledního kvalifikovaného, jímž byl Jo Siffert, mu ovšem scházelo 1,2 s. Že byl jen o málo pomalejší než Amon na Parnellově novějším voze, mu bylo jen malou útěchou...

Následující Grand Prix Nizozemí vynechal. O to lépe motivován dorazil v polovině června do Spa, kde ani ten nejkritičtější reportér nemohl jeho výkon přejít bez poznámky uznání. Peterovo „zlepšení formy“ ovšem mělo důvody: Parnellův smluvní jezdec Mike Hailwood si při svém startu (a vítězství) v motocyklové Tourist Trophy přivodil silný zánět krku, se kterým již déle laboroval. Superstar „Mike the Bike“ místo letu do Belgie zůstal v posteli a Peter „směl postoupit“ do Parnellova továrního týmu. V detailu tento postup znamenal, že Parnellovi mechanici do Peterova vlastního vozu zabudovali novější agregát a vůz přelakovali do barev týmu. Zatímco se Američan v pátek ještě opatrně seznamoval s touto životní nebezpečnou tratí, dokázal v sobotním vedru

naprosto přesvědčit: Byl jedním z deseti jezdců, jimž se podařilo prorazit magickou 4minutovou časovou bariéru a senzačně se kvalifikoval před Amonem, Philem Hillem, Siffertem a Irelandem! Legendární novinář a puritán Dennis Jenkinson, který Revsona asi pořád ještě považoval za rozmazleného milionářského synka, tentokrát musel ve své reportáži připustit, že „Revson výborně využil vypůjčeného motoru, a byl dokonce rychlejší než Amon“!

V závodě se ovšem opět stal obětí techniky. Před zatáčkou La Source vypnul jeho motor. Peter hned pohotově vyskočil a začal za pomoci maršálků tlačit vůz až k místu, kde se trať silně svažuje směrem k Eau Rouge. Tam zase naskočil a dojel tak do boxů, kde Parnellovi technici motor znovu přiměli k výkonu. Akce ovšem znamenala „cizí pomoc“, a tudíž diskvalifikaci.

O dva týdny později ve francouzském Rouenu bylo z technické stránky vše obráceně: Parnell rozhodl, že Peter pouze „zahřeje“ Hailwoodův vůz v prvním tréninku a Brit pak od pátku monopost převezme. Mike byl zaneprázdněn tréninkem pro motocyklovou Grand Prix Nizozemí, a Američan si tedy moc nezajezdil. Jako „náhradník na čas“ s lepším materiálem ale zaznamenal dobrý 12. čas čtvrtka – zase před geniálním Amonem.

Následovala klasická Grand Prix Velké Británie v Silverstonu, kde Peter znovu usedl do svého vlastního šasi. V nejsilnějším poli účastníků sezony se dokázal kvalifikovat do poslední řady vedle Baghettiho a Maggse, přičemž pochroumal svůj vůz lehkou nehodou v Padock Bendu. S kolegy z poslední řady pak strávil na chvostu pole i úvodních 44 kol sobotního závodu, než se mu zadřel motor.

Cestou ke Grosse Preis von Deutschland na Nürburgringu Peter rád přijal pozvánku k nemistrovskému závodě na okruhu Solitude u Stuttgartu. Stejně tak jako kompletní špička tehdejší Formule 1. V nedělním dešti se tam odehrál



Důvod pro Peterovu diskvalifikaci ve Spa: Dotlačit vůz do LaSource mu pomohli maršálci...



Návrat po 58 letech – Peterův Lotus-BRM v paddocku Grand Prix Monaco Historique roku 2022.

nevidaný „crash-Rennen“, ve kterém havarovalo mnoho předních jezdců. Peter dokázal udržet svůj vůz na trati a se ztrátou kola na vítězného Clarka si za Surteesem a Andersonem dojel pro čtvrté místo a s ním spojenou tučnou peněžní odměnu.

V pohoří Eifel se Peter jistě neztrapnil. Severní smyčku pokořil v sobotu s „párou Formule 1 pod zadkem“ poprvé za 9 min 13,0 s, což znamenalo 18. startovní místo ještě před domácími znalci tratě Mitterem a Barthem. I krajan Ronnie Bucknum na neposlušné Hondě byl daleko za ním. Právě tuto kvalifikaci neměl přežít jezdec soukromého Porsche Carel Godin de Beaufort, jemuž se stala osudnou nehoda v sekci Bergwerk. V neděli Peter brzy ztratil všechny naděje na zopakování dobrého výsledku ze Solitude, když musel hned po startu měnit vlhké svíčky. Závod zakončil výletem mimo trať, byl ovšem klasifikován jako 14.

Před Monzou, která se měla stát poslední velkou cenou Revsonovy „první kariéry pilota Grand Prix“, si Američan odskočil znovu na Sicílii, aby se zúčastnil nemistrovské Velké ceny Středozemního moře v Perguse. Závod skončil senzačním triumfem soukromého Brabhamu-BRM Jo Sifferta,



Peter na svém soukromém Lotusu-BRM roku 1964 na okruhu u zámku Solitude

a není tedy divu, že se hovořilo především o zázračném Švýcarovi než o Peterově šestém místě spolehlivého řemeslníka volantu.

Cestovat k finálovým závodům ročníku v USA a Mexiku Revsonův rozpočet nedovoloval, a tak se měla Velká cena Itálie začátkem září stát až do roku 1971 jeho poslední zkušeností v kokpitu Formule 1. Parnellův tým byl mezitím materiálně tak vyčerpán, že mohl nasadit jen jediný tovární vůz pro Hailwooda, za kterým se Peter dokázal kvalifikovat s odstupem pouhých 0,4 s. Začátkem závodu tvořil Revson společně s Cabralem (ATS) a Trintignantem (BRM) skupinku bojující o poslední místo a po odstoupení těchto soupeřů dojel s odstupem šesti kol na triumfujícím Ferrari Johna Surteese jako 13. a poslední.

Nikdo tedy nečekal, že se bude cirkus Formule 1 s „bohatým Američanem, který si tu pro špás zajezdil“, loučit pláčem. O kvalifikaci do velké ceny se pokusil celkem šestkrát a jeho nejlepším výsledkem bylo právě ono 13. místo v Monze. Peter a lidé kolem něj věděli, že nejedil jen tak z rozmaru. Své příjlepší nenápadné výsledky viděl jinak než mnohý expert: „Jistě, to nebyla právě úspěšná sezona, protože jsem vlastně ani jednou nedojel do cíle. Jako soukromník jsem se musel podrobit kvalifikacím a čtyřikrát jsem to zvládl. Ve Spa, když byl motor ještě nový, jsem byl mezi soukromníky nejrychlejší – až do konce roku jsem ale jiný motor neměl.“

Tak nebo tak. Suma sumárum výsledky sezony 1964 prostě nevedly právě k tomu, aby se chlapec, který se tehdy dělil o byt v Surbitonu jižně od Londýna s Chrisem Amonem, Tony Maggsem a Míkem Hailwoodem, zbavil svého image „bohatého synáčka, který závodí pouze z dlouhé chvíle“. Žádný z týmů Formule 1 pro příští rok nejevil o jeho služby zájem. Jméno Peter Revson mělo poté na dlouhých sedm let ze startovních listin Grand Prix zmizet.

1965–1969: První mezinárodní úspěchy – ale ne v Grand Prix

Sezonu 1965 vyplnil Revson občasnými starty ve Formuli 2 na továrním Lotusu pod vedením Rona Harrise, kde zaskakoval v závodech, kterých se tovární jezdci Clark a Spence nemohli zúčastnit. Právě na Harrisově Lotusu 35 dokonce

dokázal zvítězit v prestižním závodě Formuli 3 v Monaku. Těžil přitom z uklouznutí krajana Johna Cardwella na oleji a triumfoval před Brity Chrisem Irwinem a Tony Deanem. Mnozí pozorovatelé to považovali za jeho zatím nejlepší výsledek vůbec. Ani skutečnost, že v tak obtížném podniku porazil všechny vycházející hvězdy evropské okruhové scény, mu ovšem zpět do Formule 1 nepomohla.

Koncem roku pak pro sebe objevil scénu sportovních vozů a ta měla jeho kariéru počínaje sezonou 1966 zachránit: „Na dvoulitrovém Brabhamu Billa Kaye jsem startoval v ‚Podzimní sérii sportovních vozů‘, což nebylo nic jiného než jakýsi předchůdce pozdější velkolepé CanAm. Ve třídě dvoulitrů jsem všechny porážel. Vyhral jsem v Mosportu, Kentu, Laguně Seca a v Riverside a domů jsem si vezl nejvíce peněz ze všech.“

Tyto úspěchy vedly ke kokpitu silnějšího Fordu GT40 stále Essex Wire, ve kterém vyhrál svou třídu ve velkých mezinárodních závodech v Sebringu a v Monze. „Společně se Skipem Scottem jsme v naší třídě vedli v Daytoně, na Nürburgringu a v Le Mans, než nás zradila technika. Přesto jsme pro Forda získali více bodů do mistrovství značek než jakýkoliv z ostatních týmů. Rok 1966 hodnotím jako můj první ‚opravdu úspěšný‘,“ shrnul Revson.



Peter za volantem Fordu GT týmu Essex Wire, o který se roku 1966 v Le Mans dělil se Skipem Scottem

V hloubi duše měl pořád ještě otevřený účet s Formuli 1. Ani ony právě dosažené vavříny ale v tomto ohledu nedokázaly Peterově poněkud pokažené pověsti, kterou si pochroumal slabou sezonou 1964, pomoci. Nezbylo, než vrátit se natrvalo zpět na americkou scénu, kde se zatím musel spokojit s vozy jiných tříd: Ještě koncem sezony se na McLarenu Mk2 George Drummonda poprvé objevil v seriálu CanAm. Drummond ho nasadil do tří závěrečných podniků roku a Peter v každém jezdil daleko vepředu.



Peterův CanAm-McLaren M6 před startem ve Fuji

Z pohledu evropských expertů byl Revson možná jezdcem, „který neuspěl“, následující roky v USA pro něj ale znamenaly fázi, kdy konečně začal závoděním i vydělávat. Příští tři sezony totiž strávil v lukrativních amerických sériích TransAm (mimo jiné ve stáji Mercury jako týmový kolega hvězd Dana Gurneye a Parnelliho Jonese) a CanAm v týmu Carrola Shelbyho, kde se vypracoval mezi elitu.

Za bližší zmínku stojí dvě události z tohoto období: Koncem roku 1968 to byl Revsonův Shelby-McLaren M6, kdo vyhrál při hostování CanAmů na neznámé a exotické trati Fuji v Japonsku. Méně radostná byla zpráva, která ho stejného roku zastihla z Evropy: Přišel o bratra Duggieho. Mladší Revson také objevil „rychlá kola“ a smrtelně havaroval v závodě Formule 3 na Djurslandringu, když se vydal po stopách bratra na Starý světadíl. Na Peterův postoj vůči motorsportu tato tragédie ovšem neměla vliv.

Amerika a její sportovní scéna tehdy byly od „evropské“ Formule 1 vzdáleny jako Měsíc od zeměkoule. I když se zdálo, že evropští manažeři na „bohatého Američana“ již zapomněli, viděl Revson cíl své kariéry pořád ještě v monopostech a na startu mistrovství světa.

Rok 1969 pro něj znamenal debut v Indy 500. S podporou Good Yearu se na továrním Brabhamu BT25-Repco



Peter na McLarenu-Ford M6B Carolla Shelbyho v CanAm roku 1968

kvalifikoval o „Bump-Day“ po nervy drásajícím souboji s dalším nováčkem Jiggerem Siroisem jen těsně jako poslední. Během závodu se však dokázal propracovat daleko kupředu a dojel na výborném pátém místě. Další silný debutant Mark Donohue tenkrát dojel jen sedmý a Revsonovi by tak vlastně připadlo vyznamenání „Rookie of the Year“ – nejlepší nováček roku. Donohue se ovšem celý závod pohyboval mezi nejlepšími deseti, a tak vyznamenali jeho...

Peter dojel 3 kola za vítězem Mariem Andrettiem (STP-Hawk-Ford) a neměl ani tak proč truchlit. Naopak. Výsledkem si zajistil pevnější pozici na americké scéně. „Ten Brabham vlastně nebyl pro ovál postaven a hlavně jeho sací motor Repco neměl proti přeplňovaným Offenhauserům šanci. Zato na silničních okruzích byl výborný. O několik týdnů později jsem s ním nastoupil za zraněného Jacka Brabhama na autodromu Indianapolis Raceway Park a vyhrál jsem,“ vzpomínal Revson na modrý BT25. Úspěch na Raceway Parku několik desítek mil západně od oválu v Indianapolisu z 27. června 1969 měl zůstat Peterovým jediným vítězstvím v šampionátu USAC vůbec...



Peter se těší na debut v Indianapolisu roku 1969. U vozu stojí i Jack Brabham

Do dění v seriálu CanAm tehdy znovu zasáhl až od pátého závodu roku jako náhrada za zraněného Ronnieho Bucknuma na Lole T163 týmu Marshalla Robinse a Boyda Jeffriese. Opět potvrdil svou schopnost pohybovat se hned mezi nejrychlejšími. V Elkhart Lake dojel čtvrtý a v Riverside pátý. Movi-tému kalifornskému stockbrokerovi Boydovi Jeffriesovi natolik učaroval, že v něm získal nejen stálého mecenáše, ale i přítele do příštích let. Nálepky poukazující na Jeffriesovy dotace poté pravidelně zdobily jeho vozy.

1970: Definitivně hvězdou amerických tratí

Sezona 1970 začala „společenskou bombou“, ve které Revson hrál jednu z hlavních rolí: Na Porsche 908 filmové společnosti Solar Productions dojel koncem března výborný druhý v renomované 12hodinovce v Sebringu. Jednalo se o podnik mistrovství světa značek a na startu byly jak tovární Ferrari, tak i Porsche, Alfy Romeo a Matry. Před Peterem byli nakonec v cíli jen Giunti, Vacarella a Andretti na Ferrari 512S, výsledek byl ale pro nejširší veřejnost zajímavý hlavně proto, že Revsonovým partnerem byl známý hollywoodský herec Steve McQueen! Profík Peter při tom samozřejmě absolvoval obří díl maratonu a McQueenovi bral několik sekund na kolo, přesto se poté mluvilo pouze o hollywoodské hvězdě a o Peterovi – pokud vůbec – jen jako o „McQueenově americkém spolujezdci“...



Vítěz Mario Andretti (Ferrari 512S) na trati v Sebringu společně s Porschem Revsona a McQueenena

Při dosažení tohoto výsledku hrálo vedle Revsonova nesporného talentu samozřejmě velkou roli štěstí. Peter se Stevem ovšem mohli málem i vyhrát! Dění na floridském letišti v zásadě ovládla Ferrariho posádka Merzario/Andretti, tento vůz ovšem zůstal po 227 kolech stát se zadřenou převodovkou. Několik kol před cílem pak selhal i jasně vedoucí tovární Wyrer-Porsche 917 Jo Sifferta, což znamenalo, že se spolehlivý Revson, jedoucí obezřetně bez jediné výměny pneumatik nebo brzdového obložení, ocitl v čele. Vedení týmu Ferrari mezitím převelilo výborného Maria Andrettiho do vozu Vacarellly a Giuntiho a ten čtyři kola před cílem bílý Porsche 908 skutečně stačil předjet. Ovšem za cenu toho, že musel ještě jednou nakrátko do boxů a doplnit palivo. O vítězi se pak rozhodlo v těsném finiši až v posledním kole!



Sebring roku 1970: Druhé místo ztřeštěné filmové hvězdy Steva McQueenena a jeho „amerického spolujezdce Revsona“ bylo opravdovou senzací

Špičková anglo-novozezélandská stáj Formule 1 McLaren se tehdy již několik let továrně angažovala v CanAm a od roku 1970 hodlala nastoupit i na oválech typu Indianapolisu. Peter oplýval pověstí výborného vývojového jezdce. Když se Denny Hulme zle popálil při testech a jinak geniální Chris Amon nedokázal najít pro Indycar a jízdu na oválu cit, pozval ředitel McLarenu Teddy Mayer pro závod Indy500 do svého továrního McLarenu M15 vedle zkušeného Carla Williamse právě „starého kámoše“ Revsona. Ve věhlasné honičce na 500 mil se Američan tentokrát dlouho držel na sedmém místě, než to musel kvůli problému se zapalováním vzdát. V USAC nastoupil toho roku s McLarenem již jen jedinkrát: Začátkem března dojel ve druhém 500mílovém závodě sezony v kalifornském Ontariu osmý.



S podporou cigaretové značky LM startoval Peter roku 1970 v CanAm na Lole Carla Haase

Častěji a pravidelně ho bylo vidět v mistrovství CanAm, kde startoval na Lole T220 Carla Haase a byl jedním z nejvážnějších soupeřů dominujících továrních McLarenů. Oranžové McLaren-Chevrolety M8D, zvláště exemplář v rukou Dennyho Hulma, zpravidla nebyly k poražení. Peter se proto mohl blýsknout jen třetími místy v Donnybroke a Laguně Seca (oba závody vyhrál Hulme). Paralelně k tomu znovu vydělával starty na vozech Rogera Penskeho v TransAm.

1971: Polemanem v Indy a mistrem CanAm – jméno Revson je zpět na „mapě světa“

Revson se tedy konečně dokázal prosadit jako profesionální jezdec těch nejlepších stájí, definitivní průlom jeho kariéry však znamenal ročník 1971. Teddy Mayer si tentokrát zajistil jeho služby jak pro vybrané podniky monopostů USAC, tak i pro kompletní seriál CanAm. Za tuto důvěru se Revson týmu Gulf McLaren senzačně odvděčil. „Peter měl za sebou výbornou sezonu s Lolou v CanAm. Mimo to mělo z pohledu sponzorů Reynolds Aluminium, Gulf Oil a GoodYear smysl zaměstnat amerického pilota,“ odůvodnil Revsonův přestup manažer stáje McLaren Phil Kerr.

V Indianopolisu dojel 15. května průměrem 171,665 mph pole-position, což již samo o sobě znamená nesmrtelnost. Start 55. vydání Indy 500 vyšel 29. května nejlépe Marku Donohueovi na sesterském McLarenu týmu Rogera Penskeho. Peter si vedení v této honičce sice neužil ani jedinkrát, ještě těsně po poslední neutralizaci, 11 kol před koncem ale měl výborné vyhlídky na vítězství: Společně s A. J. Foytem číhal za lídrem Alem Unserem. Chybou bylo, že se Peter během zmíněné neutralizace neodvážil dotáhnout celý Unserův náskok – měl strach z diskvalifikace. Unserův Johnny-Lighting-Parnelli-Colt-Ford pak předvedl silný finiš a Revson dojel jako zklamaný druhý. „Nebyl jsem spokojen, protože se naše auto v závodech jednoduše nechovalo dobře. Bylo hodně nervózní a neustále jsem musel korigovat jeho směr. Nechtěl jsem kvůli změně nastavení extra do boxů a dohrabal jsem se tak až k plánovanému pitstopu doplnění paliva. Stálo to mnoho času – nejméně těch



Roku 1971 připravuje Revson svou tehdy ještě zlato-bílou přilbu před závodem CanAm

20 s, které mi nakonec scházely k vítězství. I když jsem dojel druhý, byl Indianapolis v zásadě mým největším zklamáním sezony,“ shrnul bývalý poloamatér, jehož ambice se již očividně nacházely hodně vysoko. McLaren ho následně opět nasadil



Poleman Revson společně s Markem Donohuem a Bobbym Unserem v Indianopolisu roku 1971

již jen na oválech v Poconu a Ontariu. Kalifornský závod dojel na sedmé pozici.

Náladu si jistě spravil jinde. Stal se šampionem tehdy neuvěřitelně populární série CanAm. V úvodním podniku seriálu v Mosportu se ještě musel spokojit s druhým místem za lídrem týmu Dennym Hulmem a ve druhém z kanadských závodů v Mont Tremblantu dojel třetí za vítěznou Lolou T260 Jackieho Stewarta a Hulmem. Následoval ovšem podnik ve státě Georgia v Road Atlantě, jenž se měl stát prvním Peterovým triumfem v Can Am. Poté jeho M8F-Chevrolet vyhrál ve Watkins Glenu, Elkhart Lake, Donybroke a Laguně Seca, takže mu ve velkém finále v Riverside stačilo druhé místo za Hulmem k dobytí nanejvýše lukrativního titulu! Prosadil se proti soupeřům zvučných jmen jako Jackie Stewart, Denny Hulme, Mario Andretti nebo Jo Siffert a stal se prvním americkým šampionem tohoto mistrovství. Roku 1971 „vyjezdil“ více než 300 tisíc dolarů a v žebříčku nejlépe vydělávajících pilotů USA (a tím pravděpodobně i světa) před ním byl pouze Al Unser.

„Někteří pozorovatelé si mysleli, že jsme to s McLareny měli v CanAm lehké. Není to však pravda. V kvalifikacích jsme vždy jezdili na absolutním limitu a to stejné platí o úvodních kolech závodu. Stewart a jeho Lola byli vždy nebezpeční,“ popsal nový šampion další dominantní sezonu McLarenů.

Popularita sunnyboye Revsona byla v USA na jejím vrcholu a nebylo tedy divu, že promotér velké ceny ve Watkins Glenu dostal nápad najít pro miláčka publika kokpit Formule 1. To Petera zavedlo zpět do náruče Kena Tyrrella, jenž ho svého času odepsal jako „nehodného zvláštní podpory“. „Dřevorubec“ očividně změnil názor a na závěr sezony vedle svých stálých pilotů Stewarta a Ceverta nasadil i třetí vůz pro Petera, což si nechal od Američanů dobře zaplatit. Tyrrellovo nejstarší šasi, Mk001, ale bylo unavené a Peter ho kvalifikoval jen do středu



Start ve Watkins Glenu roku 1971: Peter (7) před Stewartem, Hobbsem, Hulmem (5), Donohuem a Andrettim



Watkins Glen na závěr sezony 1971 značil Peterův návrat do Formule 1

pole. Jeho návrat do Formule 1 nedaleko newyorského rodiště již ve druhém kole závodu ukončila porucha spojky. Jednalo se o podnik, ve kterém slavil své jediné vítězství Tyrrellův francouzský chránělec François Cevert...

1972: „Formule 1 mne zajímá nejvíce...“

Vedení McLarenu však již dávno rozhodlo, že Peter bude od roku 1972 spolu s Dennym Hulmem tvořit jejich tovární tým Formule 1. Zvláště Teddy Mayer byl toho názoru, že nový jezdec přivede v této třídě stagnující značku zpět mezi vítěze. Pro samotného Revsona to bylo jen a jen logické: „Závodit jsem začal na okruzích a na okruzích jsem také vyrostl. Na ovály jsem se dostal vlastně oklikou. Formule 1 vždy byla a je třídou, která mne zajímá nejvíce. Když mi Teddy nabídl kokpit, okamžitě jsem přijal.“ Smlouva ovšem měla háček: Za McLaren musel absolvovat i tři oválové závody v šampionátu USAC. Nenastoupil proto do tří velkých cen, ve kterých jej nahradili Scheckter a Redman. „Zpočátku to vypadalo tak, že budu muset kromě tří závodů USAC a kompletní sezony Formule 1 za McLaren jezdit i CanAm. Teddy pak ale začal smlouvat se Stewartem a nechal ho i testovat. Já mu k tomu řekl, že by bylo i v mém zájmu CanAm vynechat. Bylo by to pro mne moc a nakonec to bylo skutečně mé rozhodnutí. Formulí 1 jsem chtěl dělat pořádně. Dokud se tu neobjeví



Peter Revson roku 1972

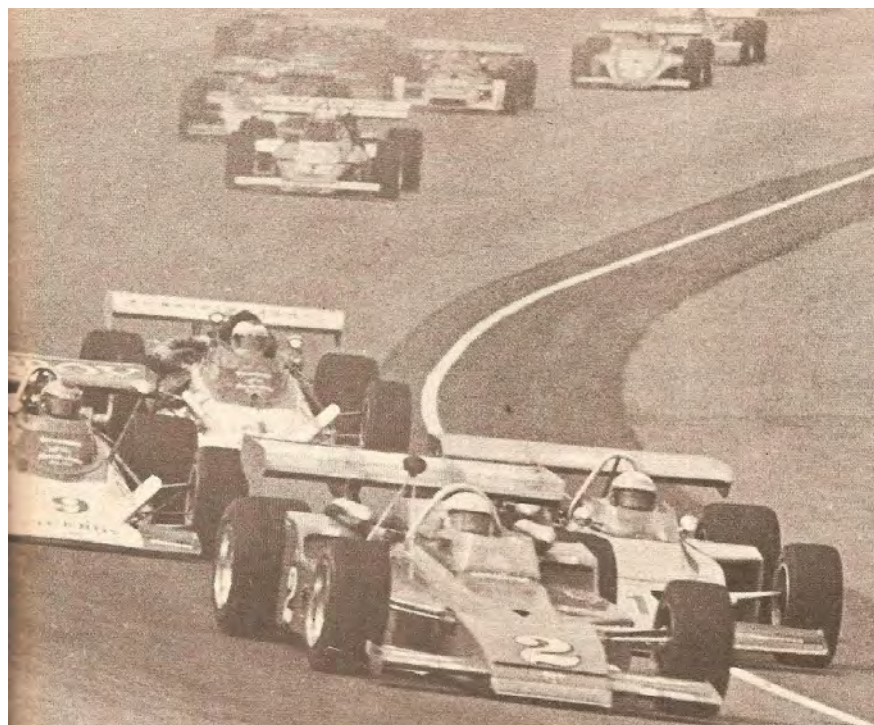
americký konstruktér, tak je to čistě evropský sport a nestává se často, aby Američan dostal tak dobrou nabídku. Chtěl jsem toho využít, i když CanAm byl tak nějak můj domov. Vrátit se tam můžu vždycky..." shrnul Peter své plány v lednu.



Ročník 1972 znamenal splnění snu: Tovární smlouva s McLarenem ve Formuli 1

V dubnu 1972 představil tým McLaren nejen nový M16B konstruktéra Gordona Coppucka, ale i svou jedničku pro Indianapolis: Byl jí Peter Revson. Projekt kolem motorem Drake-Offenhauser poháněného bezmála 1 000 koní silného oranžového monopostu financovala olejárna Gulf, výrobce pneumatik Good Year a Revsonův dlouholetý příznivec Boyd Jefferies.

Po slibné kvalifikaci na Brickyardu, ve které byl rychlejší jen Eagle Bobbyho Unsera, znamenal velký závod pro Petera opět zklamání. Hned od startu se dokázal držet ve špičkové skupině



Peter byl roku 1972 jedním z nejrychlejších seriálu USAC. Zde atakuje vedoucího A. J. Foyta v Ontariu. Za ním letí oba Parnelli Maria Andrettiho a Ala Unsera

mezi pozdějším vítězem Markem Donohuem a Garym Bettenhausenem. Po 20 kolech byl jeho M16B očividně nejrychlejším projektilem „staré cihelny“, když rázem jeho Offenhauser umkl. Podobně bezvýsledně skončily i jeho další dva výstupy před oválovým publikem, jimiž byly později v sezoně tradičně Pocono a Ontario...

Diváci Grand Prix toho roku zažili jiného Revsona než roku 1964, a to nejen proto, že nastoupil s novým designem přílby. Také vozy pod vedením Teddyho Mayera a Phila Kerra



„State of Art techniky Formule 1“ začátku 70. let: McLaren-Ford M19A

nastoupily se změnou optikou: Tým z Colnbrooku upustil od své novozélandské „národní“ oranžové a představil se v hávu komerčního sponzora. A jednalo se skutečně o pikantní hříčku osudu, že se sponzorem McLarenu stala právě kosmetická firma Yardley. „Dědic Yardleyho konkurenta Revlonu“ Peter ihned patřil mezi špičku a do své první Grand Prix za tým McLaren se kvalifikoval jako třetí, ještě před Hulmem. Jeho nejlepšími výsledky sezony bylo druhé místo za Stewartem ve Velké ceně Kanady, kde poprvé (a naposledy) startoval z pole-position, a třetí místa v Jižní Africe, Velké Británii a Rakousku.

Zvláště kanadský Mosport znamenal milník Revsonovy kariéry. V sobotu dopoledne byl na trati v jeho M19C úplně sám, vybaven experimentálním obutím Good Year, když vyjel na trať pro ostatní nedosažitelných 1 min 13,6 s. Stal se tak prvním člověkem, jenž kanadskou trať oficiálně objel časem pod 74 sekund. Pole-position – poprvé nejrychlejší, mezi smetánkou Formule 1! Málo přitom vadilo, že odpoledne kvůli uvolněnému zadním kolu skončil v záchytném plotě – jeho čas prostě nebyl k překonání. V neděli vyrazil konzervativně. První tři kola vedl překvapující Ronnie Peterson před Stewartem a Revsonem, který se o 3. místo přetahoval s Ickxovým Ferrari. Po 17 kolech se geniálního Belgičana zbavil, a když Peterson 25 kol před koncem „zakopl“ o nepozorného Hilla, patřilo mu druhé místo. Výborný výsledek McLarenu podtrhl kolega Hulme třetí pozicí. „V CanAm jsme s Dennyem byli přibližně stejně rychlí. Ve Formuli 1 je trošku vepředu, protože má více zkušeností – a je pořád ještě špičkovým jezdcem,“ připustil čestný Peter v souhrnu na konci sezony.

„Ztracený syn Formule 1“ se tedy vrátil krásným pátým místem v celkovém hodnocení světového šampionátu. Jednou pihou na kráse jeho sezony 1972 byla skutečnost, že svým



Peterův mistrovský kousek: V zářijovém Mosportu si dojel pro pole-position a v závodě pro druhé místo Velké ceny Kanady

příchodem jaksi „probudil medvěda Hulma z jeho spánku“. Vyšlo přesně to, co si Mayer představoval, a „Denny the Bear“ najednou zase patřil mezi vítěze. Vyhrál v Kyalami a v celkovém hodnocení skončil za Fittipaldim a Stewartem jako třetí. O tom, kdo byl u McLarenu jedničkou, tedy nebylo diskusí...

„McLaren je vynikající organizace. OK, momentálně nejsou ve Formuli 1 na úplně špičce, tak to ale nezůstane dlouho.



Tým McLaren „relaxuje“ roku 1972 v Monze: Manažer Alastair Caldwell, Denny Hulme a Peter Revson



Peter měl všechno: Dobře vypadal, byl úspěšným sportovcem a jeho bankovní konto dokázalo splnit každé přání...



Peterův McLaren M20 vede roku 1972 ve Watkins Glenu před kolegy Hulmem a Follmerovým Porsche 911, proti kterému zpravidla nebylo co vyhrát

Teddy Mayer je nejlepší manažer cirkusu. Ví, co chce, a nevzdá se, dokud toho nedosáhne. Problémem roku 1972 byla pouze skutečnost, že jsme měli s pohledem na všechny naše projekty a aktivity jednoduše příliš málo personálu,“ popsal Revson tehdejší situaci týmu.

Také „domů do CanAm“ se Revson vrátil rychleji, než bylo plánováno. Mayerův úmysl nahradit ho Stewartem kvůli Skotově onemocnění žaludku nevyšel, a úřadující mistr tedy zůstal v kokpitu nového M20. V Americe se tedy stal aktivním svědkem „převzetí moci“ v CanAmu: Doposud dominující McLareny s motory Chevrolet již nenašly odpověď na vystupňované zbrojení stran německého výrobce Porsche, který dokázal dokonale vyvinout a připravit svá přeplňovaná monstra 917-10. Švábské vozy nasazovala organizace Rogera Penskeho a v rukou George Follmera a Marka Donohueho jednoduše převálcovaly konkurenci. Peterovými nejlepšími výsledky byla dvě druhá místa ve Watkins Glenu a Riverside.

Sportovní vozy stačil Peter během této opravdu „busy season“ okusit i v mistrovství světa značek. Třikrát startoval za Alfu Romeo a nejlépe dojel třetí v Brands Hatchi s německým partnerem Rolfem Stommelenem. Tým kolem dominantního tlustocha Carla Chitiho a jeho Alfy Tipo T33 ovšem v žádné fázi sezony nepředstavoval vážnou konkurenci pro vynikající Forghieriho prototypy Ferrari 312P. Zatímco Commendatorovy vozy vyhrály s výjimkou Le Mans všechny podniky roku, vyšla milánská značka naprázdno. Peter se přesto u Italů postaral o důležitý technický přínos: V Sebringu tovární Alfy ještě startovaly na obutí Firestone, jen Peterova T33 měla nazuté



Peter na Alfě Romeo T33 na klopené zatáčce v Daytoně

GoodYeary. Chiti pak dal na Peterovu radu a přezul pro zbytek roku na „dobré roky“ všechny své vozy.

1973: Pátým americkým vítězem Grand Prix

Když nezávodil v Evropě, žil Revson v Redondo Beach v Kalifornii, kde vlastnil apartment a loď jménem Ragged Edge, která mu umožňovala holdovat jeho dalším dvěma koníčkům: jachtingu a rybolovu.

I v sezoně 1973 zůstal v týmu bývalého spolu-studenta Teddyho Mayera, i když byl Hulme pořád ještě jedničkou stáje. Ročník se měl stát tím nejlepším v jeho životě. V Kyalami se druhým místem rozloučil se starým McLarenem M19 a po zbytku sezony startoval na pokrokovém typu M23, jehož přednosti dokázal nejpozději od poloviny sezony využít ze všech pilotů týmu nejlépe. Koncem dubna v barcelonském Montjuich Parku směl M23 poprvé použít ve velké ceně. Kvalifikoval ho jako pátý a závod dojel za Fittipaldim, Cevertem a Follmerem na výborné čtvrté pozici. Že mu jeho bílý, Yardleyem sponzorovaný vůz sedí, potvrdil i v Zolderu, kde až do své nehody držel jisté třetí místo.

Poté tradičně reprezentoval McLaren v Indianapolisu, a byl proto jedním z bezprostředně zúčastněných tohoto vysloveně tragického podniku. Průměrem 192,606 mph se kvalifikoval



Při debutu na novém McLarenu M23 dojel Peter ve Španělsku (zde jede vedle Reutemanna) na dobrém čtvrtém místě

do čtvrté řady, hned před pozdějšího vítěze Gordona Johncocka (STP-Eagle-Offenhauser). Již kvalifikace nebezpečně rychlých a silných (kolem 900 koňských sil) alkoholem naplněných monopostů ročníku 1973 měla své tragédie a stála veterána Arta Pollarda život.

Závod dopadl ještě hůře – a to v každém ohledu. Déšť se postaral o posunutí startu z neděle na pondělí, což vedlo k neuvěřitelně napjaté náladě v Gasoline Alley. Právem – nad Bricyardem se totiž vznášely obavy z dalších neštěstí. První start ústil do strašné hromadné nehody: Bobby Unser (Eagle) vyrazil výborně a převzal vedení před Revsonovým týmovým kolegou Johnnym Rutherfordem. O to „nepořádněji“ se rozjel střed



Revson krátce před startem Indy500 roku 1973. Vedle něj je Eagle pozdějšího vítěze Johncocka

pole, což zákonitě vedlo ke kolizím. Salt Walther (Dayton-Walther-McLaren-Offy) se srazil s Eaglem Jerryho Granta a to ho poslalo do záchytných plotů vně rovinky, kde zranil několik diváků. Jeho monopost se převrátil, explodoval a klouzal dál uprostřed rozdivočelého pole. Syn milionáře skončil s těžkými popáleninami v nemocnici a do nehody byly zapleteny i vozy Mika Mosleye, Mika Hisse, Davida Hobbse a dalších...

Večer pořádající klub USAC po prověření filmových materiálů pokutoval 100 dolary Steva Krisiloffa, A. J. Foyta a i Petera Revsona za předčasný start. Většina pozorovatelů dobře věděla, že jejich chování vlastně nemělo s Waltherovým neštěstím co dělat, ředitel podniku Harlan Fengler ale potřeboval viníky, které mohl prezentovat médiím...

Oprava plotu kolem trati trvala zbytek dne a závod byl po-



Peterův McLaren-Chevrolet po nehodě ve třetím kole Indy500

sunut na příští den. Účastníci a diváci ovšem celé úterý pouze pozorovali neúspěšný souboj slunce s černými mraky – a ne-jelo se. Tak tedy středa. Den, který měl vejít do análů Indianapolisu jako jeden z nejčernějších. Až na Walthera, který pořád ještě ležet na klinice bojoval o holé přežití, se ke startu před smutným zbytkem 20 000 diváků postavili všichni piloti z pondělí. Bobby Unser znovu vystřelil do vedení, zatímco Revson již ve třetím kole neudržel svůj nervózní vůz na trati a vletěl do boxové zídky. Plné nádrže jeho McLarenu zůstaly bohu-díků celé a Američan svůj poslední start v Indy alespoň přestál nezraněn. To jeho krajan Swede Savage podobné štěstí neměl. Držel právě druhou pozici, když jeho STP-Eagle při výjezdu ze čtvrté zatáčky 58. kola náhle vybočil a téměř kolmo vrazil do zdi infieldu. Vůz se rozletěl na tisíc součástí a explodoval. Hořící zbytek monokoku s připoutaným pilotem zůstal ležet na rovince. Těžce popálený Savage poté ještě 30 dní bo-joval o přežití. Selhání vnitřních orgánů ho pak vysvobodilo od dalšího strašného živoření. K další tragédii došlo několik sekund po Savageho nehodě v boxové uličce. Mechanik jeho týmu Armando Teran se rozeběhl k místu nehody, přičemž



Revson roku 1973 přesto dopadl mnohem lépe než nešťastný Swede Savage, který utrpěl smrtelná zranění po nárazu do betonové zdi uvnitř poslední zatáčky

do něj v boxové uličce vrazil hasičský pick-up a na místě ho usmrtil.

Závod byl přerušen a po úklidu dráhy znovu odstartován. Od poloviny stanovených 500 mil se nad oválem ovšem zase začaly stahovat mraky, začalo kapat a tvořil se mlžný opar. Ředitelství se nakonec rozhodlo podnik již po 133 kolech (332 mil) ukončit, přičemž se závěrečná kola jela beztak za neutralizace. Vítěz Johncock byl jediným z favoritů, který se v té době ještě nacházel na dráze. Jaký to sladce-krutý podnik pro tým Pata Patricka: Ztratil jezdce a mechanika, zato vyhrál pověstnou Borg-Warner-Trophy...

Z Indiany hned spěchal do Evropy, aby s Formulí 1 znovu zkusil štěstí tam, kde roku 1965 vyhrál s Formulí 3 – v Monaku. Tentokrát si v knížectví nenápadným, ale spolehlivým výkonem dojel pro 2 body za páté místo. Poté ale skončil v Anderstorpu jen sedmý, a Velkou cenu Francie dokonce vynechal: Start na oválu v USAC měl dle přání vedení stáje prioritu. Místo v Le Castelletu tedy nastoupil začátkem července na tri-oválu v Poconu, kde šampionát USAC hostoval po katastrofě v Indianopolisu s novým omezením paliva



Zátiší paddocku Formule 1 začátku 70. let: Peter samozřejmě s půvabným doprovodem

a přistřiženými spoilery. Po kvalifikaci se zdálo, že se zanevření na start ve Francii vyplatí: Průměrem 190,648 mph si Revson zajistil před Alem Unserem a Mariem Andrettiem pole-position. Když ovšem v 76. kole jeho vůz zůstal s propáleným pístem stát, tak si asi říkal, že by bylo lepší právě sedět v kokpitu M23. Mladý náhradník Jody Scheckter na jihu Francie v „Peterově“ voze 41 kol bravurně vedl, než ho ze závodu vyřadil nervózní Fittipaldi...

Vrcholem roku a možná i celé Revsonovy kariéry se ovšem měla 14. července stát Grand Prix Velké Británie v Silverstonu. Již tréninkové a kvalifikační jízdy ve čtvrtek a v pátek (ve Velké Británii se tehdy ještě nesměly velké sportovní podniky konat v neděli) napověděly, že Coppuckova jednoduchá, ale geniální konstrukce M23 bude hrát na bývalém vojenském letišti prim. Jen senzační „Super Swede“ Ronnie Peterson dokázal Hulma i Revsonův McLaren porazit. Pilot Lotusu byl o 0,2 s (přesněji tehdy královský automobilový klub ještě neměřil) rychlejší. Hulme se směl postavit na druhé startovní místo, Peter doplnil první startovní řadu (startovalo se ještě stylem 3-2-3-2...) jako třetí, protože svůj čas zajel později než Novozélanďan.

Před závodem se Revson cítil být pod stoupajícím tlakem, jak později prozradil konstruktér jeho vozu Coppuck: „Asi protože ještě nevyhrál v Grand Prix, měl Peter stále pocit, že nám ještě musí něco dokázat. Jeho situaci v Silverstonu právě nezlepšilo výborné Scheckterovo představení ve Francii. Věděl, že je na tahu.“



Start Grand Prix Velké Británie roku 1973: V první řadě jsou Ronnie Peterson, Denny Hulme a Peter Revson, za nimi Emerson Fittipaldi a Carlos Reutemann

Šťastni ti, kteří v sobotu vyrazili do závodu úplně vepředu, a to nejen z čistě sportovních důvodů: Během prvního kola vystřídal Stewart Petersona ve vedení, za Reutemannem se přeli o čtvrté místo Hulme a Scheckter ve třetím McLarenu. Mladý Jihoafričan ovšem na konci úvodního okruhu v zatáčce Woodcote špatně odhadl teplotu a tím i přilnavost jeho pneumatik a roztočil se po cílové rovině. Způsobil tím samozřejmě trable pro všechny těsně následující vozy. Revson byl právě sedmý a jen se štěstím se dokázal vyhnout brzdícímu Cevertovi. De Adamich, Mass, Follmer,

Beltoise, Williamson, Pace, Lauda, Hill, von Opel, Hunt a Hailwood tolik štěstí neměli a havarovali. Startovní rovinka se poté podobala místu zřícení letadla a závod musel být přerušen. Devět vozů bylo natolik poškozeno, že nebylo možné je do re-startu znovu opravit, a tak se ke druhému pokusu o start postavilo jen 19 monopostů. Peter vyrazil opět relativně zdrženlivě a z prvního kola se vrátil za Petersonem, senzačním Laudou (BRM), Stewartem, Fittipaldim a Hulmem jen jako šestý. V sedmém kole se Stewart v zatáčce Stowe pokusil o útok na lídra. Manévr již byl téměř úspěšně ukončen, když místo čtyřky zařadil dvojku. Jeho zadní kola hned blokovala a modrý Tyrrell letěl do pole, kde jen tak tak minul vyděšeného fotografa. Ve stejném kole předjel Revson Hulma a díky tomu, že Lauda nedokázal držet své úvodní tempo, a proto se stal o kolo později další Američanovou obětí, znělo pořadí britské velké ceny po 10 kolech Peterson, Fittipaldi a Revson. Na tom se dalších 26 kol nic nezměnilo, než v Abbey selhal náhon Fittipaldiho Lotusu. Peter tedy byl druhý a rychle dotahoval Petersona, který viditelně bojoval se silící přetáčivostí. Američan našel výborný rytmus, který nenarušila ani lehká přehánka: V 38. ze 67 kol proletěl přesvědčivě kolem Švéda a vedl! Toho dne již nic nepřenechal náhodě. V cíli byl Revson po 1 h 29 min 18,5 s jízdy průměrem 131 mph o 2,8 s před Petersonem. Stal se tak po Philu Hillovi, Mario Andretti, Richie Gintherovi a Danovi Gurneyovi teprve pátým Američanem, který vyhrál Velkou cenu Formule 1. O třetí místo si to na posledních metrech ještě rozdali Hulme a senzační Hunt.

„Když začalo pršet, tak Ronnie dost zpomalil. Já však nechal nohu na podlaze – ono zas tak mokro nebylo,“ smál se přešťastný Revson, který před závodem vsadil na vlastní vítězství 100 liber. Jeho tvrdohlavost se tedy vyplatila...



Poprvé se sektem vítěze Grand Prix. Peter s Denny Hulmem a Ronnie Petersonem v Silverstone roku 1973

Pro body si Peter dojel za čtvrté místo i v tragické Grand Prix Nizozemí, zatímco poté vyšel jak v Německu, tak i v Rakousku naprázdno.



Čekat, až budou mechanici hotovi s přípravou: Peter na Nürburgringu roku 1973



Bernie Ecclestone koncem sezony 1973 s drahokamy jeho světové show, Françoisem Cevertem a Peterem Revsonem. O oba měl brzy přijít...

Před italskou velkou cenou stihl odskočit do Ontaria, kde si průměrem daleko nad 300 km/h zajistil pole-position pro podnik USAC „California 500“. Doma ale opět neměl štěstí a ze závodu ho vyřadilo rozbité dmychadlo. Tak tedy zpět do Evropy, kde čekala Monza.

Jistě, švédský pilot Lotusu Ronnie Peterson byl ve druhé části sezony 1973 ve výborné formě a měl po Rakousku vyhrát i v Itálii, také pro Revsona ovšem znamenalo léto toho roku vrchol jeho kariéry. Co do formy, tak i ohledně dosažených

výsledků. Po druhém místě v Kyalami začátkem roku a po vítězství v Silverstonu na něj v Monze čekalo další umístění na stupínku vítězů. Již v trénincích a v kvalifikaci pozorovali diváci, jakou očividnou důvěru Peter ve svůj M23 měl. Bylo vidět, že je schopen a ochoten z vozu vymáčkout maximum. Výsledkem bylo místo v první startovní řadě hned vedle nedosažitelného polemana Petersona.

V neděli Američan této výhodné startovní pozice zpočátku příliš nevyužil. Nejen že mu na startu ujel Peterson, dostali se před něj i Fittipaldi, kolega Hulme a Stewart. Skot ovšem musel po sedmi kolech zpomalit a Hulme šel o kolo později před šikanou do hodin. Peter s radostí převzal třetí pozici za oběma JPS-Lotusy a dovezl ji bez chyby do cíle. Tímto výsledkem se posunul před Hulma na výborné páté místo v celkovém hodnocení šampionátu. A to ještě nemělo být pro Peterův silný ročník 1973 zdaleka vše.

Sezonu 1973 uzavíraly (pro 70. léta tradičně) závody v Severní Americe, a Formule 1 tedy koncem září nastoupila na nevládném a nepříliš milovaném okruhu v kanadském Mosportu. Byl to především Peter, kdo měl tento podnik opustit se širokým úsměvem na tváři. Tréninky za proměnlivého počasí znovu ovládl „muž druhé poloviny sezony 1973“ Ronnie Peterson. Švéd byl jak za pátečního chladna, tak za sobotního vedra nejrychlejší. Peterovi se při nejrychlejší session v sobotu dopoledne podařil druhý nejrychlejší čas – 0,9 s za pilotem Lotusu a těsně před novým týmovým kolegou, vycházející hvězdou Jodym Scheckterem. Možná, že by dokázal Petersonův náskok poněkud zkrátit, Peter se ovšem ve svém posledním rychlém kole otočil.

Ani v neděli nebyl na počasí spoleh. Odpoledne tak silně přšelo, že ředitelství start o hodinu posunulo. Trať ale zůstala mokrá, a proto všichni startovali na pneumatikách do deště a mnozí (mezi nimi i Revson) se speciálním „vypouklým“ hledím přilby do deště. Však se mělo vyplatit...

Peter vyrazil velmi opatrně a přenechal úvodní show Petersonovi. Ronnie se nejdříve ujal vedení před výborným



Let do chaosu: Scheckter, Reutemann a Revson krátce po startu v Mosportu



Chaotické scény na trati v Mosportu: sanitka s Cevertem „v obklíčení“ Jariera, Hulma, Stewarta a Wilsona Fittipaldiho

Scheckterem, od třetího kola ovšem převzal špičku Niki Lauda na v zásadě nepříliš konkurenceschopném BRM. Toho dne ale jeho vůz oplýval výhodou „mokrých“ pneumatik Firestone. Tato výhoda ovšem mizela s osychající vozovkou a od 20. kola byl v čele Fittipaldiho Lotus. Revson dlouho nevypadal jako jeden z těch, kteří by toho dne bodovali – o vítězství ani nemluvě. Soustavně se propadával polem a po 16 kolech byl pouze na 14. pozici. Dráha mezitím oschla natolik, že se někteří dobrodruzi odvážili vyměnit na bezprofilové slicky. Jedním z prvních byl ve 23. kole i Peter. Byl právě na relativně nenápadné 9. pozici, neměl tedy co ztratit a asi sám netušil, že mu tento tah vyhrál závod. První místo stále ještě držel Fittipaldi, kterého ovšem dotahoval výborně jedoucí Jackie Oliver na americkém Shadowu. Za nimi bojovali o třetí místo Cevert se Scheckterem. Od 29. kola začali měnit pneumatiky i ostatní jezdci, a to v takovém množství, že se u vjezdu do boxové uličky vytvořila zácpa! Většina časoměřičů právě v této situaci ztratila přehled o správném pořadí a těch pár, kteří ještě nevzdali vést si svou tabulku s pořadím průjezdů, své listiny mohli zahodit o 3 kola později: Scheckter s Cevertem právě svorně přezuli a tvrdohlavě bok po boku vjeli do druhé zatáčky, kde se zle střetli. Výsledkem byly dva zničené monoposty a strkanice mezi Francouzem a Jihoafričanem, jejímuž hrozícímu vyhocení v pěstní souboj zabránili statečným zásahem maršálci. Po ohnivém debaklu v Zandvoortu měli pořadatelé od Zeltwegu připravené v uličce boxů vodící vozidlo, „Pace-Car“, které mělo – dle amerického vzoru – v kritických situacích vyjet na trať a zbrzdit tempo závodníků.

Na trati ležely trosky, které se za plného provozu snažili traťoví komisaři odstranit. K tomu se po dráze plazily dvě sanitky, jedna z nich s lehce zraněným Cevertem. Ředitelství tedy

rozhodlo, že poprvé v dějinách Formule 1 svůj Pace Car (Porsche 914) skutečně nasadí. Oranžový vůz se ovšem z dodnes nevyjasněných důvodů nezařadil před lídra, ale před nešťastného Howdena Ganleye na Williamsově Iso-Fordu, což definitivně zamíchalo pořadím tak, že ho teď každý viděl po svém – a jinak. Když Pace Car dráhu opustil, tak zbývalo ještě 40 kol ostrého závodu. Ganley se považoval za lídra (dle oficiální tabulky vedl Beltoise na BRM) a několik kol se skutečně zuby nehty úspěšně bránil útokům Olivera a Fittipaldiho. Později ho předjel i Stewart a Ganley se pak přidal k bojové skupině Hailwooda, Revsona a Hunta – ve které dlouho nikdo nevěděl, o jakou pozici vlastně zápolí.

V předposledním kole se Fittipaldi prosadil v boji s Oliverem, v boji, který většina diváků považovala za duel o vítězství. Colin Chapman svého „vítěze“ skutečně přivítal tradičním hozením čapky, pozornější fandové ovšem viděli, že ředitel závodu sice držel šachovnicový praporek připravený v ruce, Emersona ale neodmávl. Použil ho, teprve když se k němu přičítala skupina obsahující Revsona! Do aleje vítězů pak zajel jak Fittipaldi, jehož fandové z brazilské menšiny freneticky slavili, tak i Revson. Přítomný funkcionář ovšem dal pohár Američanovi. Peter se nedivil: „Vím, kdo vyhrál – můžete mi gratulovat!“

Až do večera se všichni dohadovali, jak závod opravdu dopadl, a týmy Lotus a Shadow uvažovaly o protestech. U McLarenu byli upřímní: „Naše časomíra ztratila přehled. Nemáme ani tušení, jak to opravdu dopadlo.“ Vše ovšem probíhalo v relativně přátelské atmosféře a mnozí přítomní tuto frašku viděli spíše s humorem. „Jel jsem tvrdý závod a dost dobře – dejte proto vítězství mně!“ domáhal se poháru vítěze se širokým úsměvem na tváři Mike Hailwood. „Niki jel taky dobře, jmenujme tedy vítězem jeho,“ vyžadoval manažer týmu BRM



Koncem sezony 1973 byl vztah Teddyho Mayera a Petera Revsona stejně tak chladný jako počasí v Mosportu

dobře si vědomý toho, že Rakušan již po 62 kolech odstoupil... Po prostudování všech dostupných dat ovšem nakonec nebylo co diskutovat: Revson měnil ve správný okamžik a měl na Fittipaldiho skutečně téměř celé kolo náskoku. Oliver byl hodnocen jako třetí před Beltoisem a Stewartem, Ganley obdržel bodík za šesté místo...

Sám Peter viděl svůj druhý triumf s odstupem času střízlivě a s mrknutím oka. Zvláště legrační mu připadala role jezdce Safety-Caru, kanadského závodníka Eppieho Wietzese: „Eppie je nejlepší jezdec Safety-Carů vůbec. Jen díky jemu jsem vyhrál. Až ten závod jednoho dne do detailů rozeberou, tak přijdou na to, že ho vyslali na trať před špatným vozem, což rozhodlo. Fittipaldi byl uvězněn za nimi a nemohl dotáhnout svou ztrátu. Co se ale říká: ‚Ber každé vítězství, jedno, jak se ti připletlo do cesty.‘ Takže si nestěžuji. Když přestalo pršet, tak Emerson přezul a nechal si i jinak nastavit stabilizátory, což ho stálo kolem 60 s. My jsme rozhodli, že se na změny nastavení vykašleme, a jenom jsme vyměnili pneumatiky. A právě tenhle čas, který ztratil v boxech, už Emerson díky Eppiemu nemohl dohnat.“ (Eppie Wietzes se sám v letech 1967 a 1974 dvakrát aktivně zúčastnil své domácí velké ceny.)



Kanada 1973, Revsonův poslední triumf: Zatímco se Peter raduje z poháru, nevědí „poražení“ Oliver a Fittipaldi, jak se tvářit...

Při vši radosti z druhého společného úspěchu sezony ovšem bylo jasné, že Revsona a McLaren nepojí společná budoucnost. Mezi vedením týmu a Američanem se již v létě začaly objevovat první trhliny. Jeho vztah k Mayerovi byl sice plný vzájemného ocenění a úcty, že by si „byli něco dlužni ze společných mladých dní na univerzitě“, ovšem nepociťovali. V červnu někdo vypustil do světa fámu, že se Američan bude roku 1974 soustředit již jen na závody USAC. Za tímto kalkulovaným tahem jako vždy vězely peníze: Také Teddy Mayer se tehdy honil za miliony Marlboro. Bylo veřejným tajemstvím, že tato cigaretová značka hodlá opustit neúspěšný tým BRM a hledala si nový, lepší tým. O tuto dotaci se přetahovali především McLaren a Brabham (Bernie Ecclestone). Podmínkou Marlboro ovšem bylo, že kokpit číslo 1 dostane Emerson Fittipaldi.

Mimo to patřilo Marlboro do koncernu Philipp Morris, zatímco Yardley spadl pod hlavičku velkého soupeře American Tobacco. Revson se prostě již nehodil do schématu...

Bylo to právě v Mosportu, kde se poprvé objevily první „zaručené zprávy“ o tom, že Revson pojedje v sezoně 1974 za olejářským podnikem UOP sponzorovanou anglo-americkou stáj Shadow krajana Dona Nicholse. Již v Monze se s ním přední zastupitelé této stáje otevřeně bavili a tématem jejich rozhovorů byl především ročník 1974.

Ještě tu ale byla závěrečná velká cena tragické sezony 1973 ve Watkins Glenu. Pokud bral cirkus Grand Prix komický závod a výsledek v Kanadě s velkou dávkou lehkosti a humoru, měly se nad Formulí 1 o dva týdny později ve Watkins Glenu znovu zatáhnout tmavé mraky smrti. Při posledním tréninku tam totiž vletěl Tyrrell Francouze Françoise Ceverta do svodidel a ta se proměnila v gilotinu. Nálada, se kterou jezdcí v neděli nastoupili do závodu, tedy byla patřičně zchlazená. Peter se kvalifikoval jako sedmý a nenápadný závod, při němž ho zlobila rozbitá spojka, dokončil na pátém místě, 30 sekund za týmovým kolegou Hulmem.

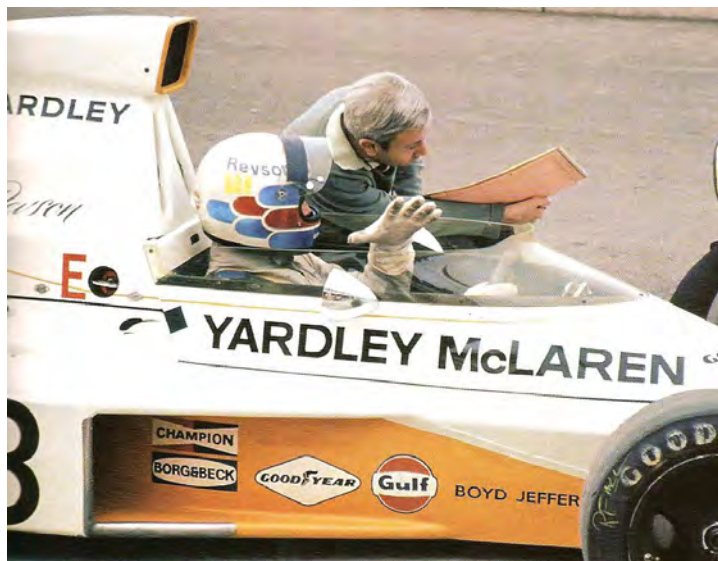
Na okraji této tragédie se samozřejmě dále hovořilo a jednalo o nadcházející sezoně. V USA již bylo veřejným tajemstvím, že ředitel McLarenu Teddy Mayer s Philem Kerrem vyhráli onu vitální honičku za sponzorem Marlboro (měl jejich týmu zůstat věrný až do roku 1996) a že se cigaretová značka společně s olejářským gigantom Texaco postarali o přesun Emersona Fittipaldiho od Lotusu do jejich stáje. Brazilcovi tam byla vyhraněna pozice jasně jedničky. Také s Yardley (londýnskou firmou patřící ke koncernu BAT) ovšem McLaren uzavřel dohodu: Pod vedením Kerra chtěla stáj nasazovat třetí vůz, jehož obsazení ještě nebylo jasné. Revson o této opci přemýšlel a nebyl ohledně výhod a nevýhod odchodu od špičkové

organizace Teddyho Mayera žádným snílkem: „Ano, mám velmi atraktivní nabídku od Shadowu a rád bych konečně jezdil v týmu, který mi vyhraní status jedničky. Na druhé straně je pořád ještě mým hlavním zájmem vyhrávat závody...“ Revson tehdy údajně jednal i o kokpitu se Scuderii Ferrari, Italové mu ovšem nechtěli povolit starty mimo Formuli 1 v USA.

„Nebyla to jednoduchá situace. Když se vedení Yardley dozvědělo o našem dealu s Marlbohem a Fittipaldim, tak šílili zlosti. Vytasili jsme se tedy s řešením onoho třetího vozu, do kterého jsme chtěli posadit Petera. Ten ovšem hned reagoval: ‚No way! Buď budu ve stejném týmu jako Emerson, nebo odejdu.‘ Byl přesvědčen, že by se mu ve třetím voze dostalo horší péče. Teddy se ho nějaký čas snažil přemluvit, nakonec jsme ho ale skutečně ztratili. Člověka, který pro značku McLaren po Bruceho smrti tolik udělal...“ truchlil koncem roku ředitel McLarenu Phil Kerr.

Peter ale již beztak měl představu, kam jít. Chtěl jezdit za americkou stáj a přemýšlel o novém projektu F1 Rogera Penskeho. Když mu ale začátkem prosince majitel Shadowu Don Nichols poprvé předvedl Southgatovu novou konstrukci DN3, tak musel Peter dojít k přesvědčení, že s tímto vozem bude moci vyhrávat. Podepsal u anglo-americké stáje smlouvu jezdců číslo 1 vedle mistra Formule 2 Jariera a hned se vrhl do vydatných testů vozu v Le Castelletu. Tým bývalého agenta CIA měl za sebou svou první sezonu v mistrovství světa a vůz pro ročník 1974 měl se svým předchůdcem společnou jen hliníkovou vanu šasi. Aerodynamika, závěsy, kola a převodovka byly řešeny odlišně – a lépe. Shadow DN3 se asi povedl, protože Revson deníku L'Equipe plný nadšení prozradil: „Tohle auto bude hrát ve stejné lize jako JPS-Lotus a McLaren M23. A pokud ne, tak to může být jen jezdcova chyba.“ V Kalifornii žijící milovník rychlých člunů a rybaření tedy neměl problém vystavit sebe a tým relativně velkým očekáváním.

Také ohledně Indianapolisu nastavil Revson výhybky své kariéry směrem k úspěchu: Podepsal se statutem jedničky v předním týmu Rogera Penskeho, kde nahradil kamaráda Marka Donohueho, který se rozhodl pověsit přilbu závodníka na hřebík.



Říjen roku 1973, naposledy společně v týmu s Teddy Mayerem:
Ve Watkins Glenu vybojoval Peter McLarenu na rozloučenou páté místo

1974: Zmařená americko-americká naděje po setkání se „starým kamarádem“



Jet-setová story jako z pohádky: Peterovou poslední přítelkyní nebyl nikdo jiný než Miss World 1973 Marjorie Wallaceová

Za UOP Shadow Racing nastoupil Revson poprvé na modelu DN3-Ford v polovině ledna roku 1974 v Buenos Aires. Jeho původní odhad konstrukce Angličana Tonyho Southgate se zdál být naprosto správný. V prvním tréninku byl senzačně druhý a v týmu Shadow se to jen hemžilo usměvavými tvářemi. Na sobotu měl Peter plán: Vyčkat závěru kvalifikace, kdy vzduch ochladne, nazout horké měkké pneumatiky a výborný čas ještě zlepšit. Když ovšem nastupoval do kokpitu, zavadil nohou o hasící přístroj, který hned vyprázdnil svůj obsah. Na trať proto již nevyjel a musel se spokojit se čtvrtou startovní příčkou za Petersonem (Lotus), Regazzonim. (Ferrari)

a jeho následníkem u McLarenu Fittipaldim. Na pole-position mu scházelo jen 0,52 s a na Brazilcův M23 pouze 0,24 s. Byl přitom jasně rychlejší než zbývající dva tovární McLareny Hailwooda a Hulma – ano, v DN3 vězel očividně potenciál!



Svěží nový začátek: Peter s majitelem týmu Shadow Donem Nicholsem a kolegou Jeanem-Pierrem Jarierem v Buenos Aires roku 1974

V neděli se celý tým Shadow probouzel v rozpoložení, které doposud příliš neznal – v náladě velkého sebevědomí. Start ovšem stěží mohl proběhnout hůře. V první zatáčce se dotkli Regazzoni s Hailwoodem. Švýcarův Ferrari poté vrazil do Revsona a točícího se Američana torpédoval týmový kolega Jarier. Konec představení.

Podobně proběhla i další Grand Prix tohoto velkého amerického pilota v brazilském Interlagosu. Grand Prix, která měla být jeho poslední. V pátek Peterův vůz trápila příliš vysoká teplota vody, což Southgate řešil přidavnými chladiči montovanými horizontálně nad převodovkou. Americká hvězda stáje UOP-Shadow opět nezklamala: Revson se v sobotu o půldruhé



Shadow-Ford DN3 – osudný vůz Petera Revsona

sekundy zlepšil a postavil svůj DN3 na výborné šesté startovní místo. Tento chladicí trik ovšem v neděli nějak nefungoval. Peter držel své šesté místo za Petersonem, Fittipaldim, Regazzonim, Ickxem a Reutemannem jen do 11. kola, než musel černý vůz s vařící vodou odstavit...

Tony Southgate o svém novém jezdcí dodnes básní: „Na to, že byl Američan, bral motorsport velmi vážně a své práci se věnoval velmi intenzivně. Pro náš tým byl jeho příchod ‚darem z nebe‘. Byl rychlý a dával výborný feedback. McLaren mu nenabídl to, co chtěl – u Shadowu ovšem byl neomezenou jedničkou. Později, s novým typem DN5, by byl vynikající. Ne, na titul mistra světa by to asi nestačilo, nikdy se nám totiž nepodařilo vdechnout našim autům dostatečnou spolehlivost.“

Revson po Interlagosu zůstal na americkém kontinentu, pouze se posunul o něco na sever – na Floridu. V rámci tradičního vrcholu americké automobilové scény, 500 mil v Daytoně pro vozy seriálu NASCAR, totiž automobilka Porsche pořádala závod International Race of Champions (IROC): Šest amerických superhvězd volantu se mělo poměřit v identických Porsche Carrera 911, o jejichž přípravu se postaral tým Rogera Penskeho. Finálovému závodu mini-seriálu IROC se v USA dostalo díky reklamní kampani Porsche velké publicity. Šlo o velké peníze a skutečnost, že Peter byl jedním ze šesti pozvaných „vyvolených“, výborně dokumentuje jeho tehdejší výsadní postavení na sportovní scéně. Kariéra Petera Revsona se prostě nacházela na svém vrcholu. Ostatní giganti volantu, kteří měli závod na 25 kol kombinované trati oválu a infieldu absolvovat, byli A. J. Foyt, George Follmer, Bobby Unser, David Pearson a Mark Donohue. Geniální Donohue, dle jehož tehdejšího osobního plánu měl tento podnik znamenat poslední oponu kariéry (Mark si to ovšem později ve prospěch Penskeho projektu Formule 1 s odchodem přeci jen rozmyslel jinak), jasně vyhrál. Revson si ovšem rozdal s Unserem krásný souboj o druhé místo, který skončil foto-finišem ve prospěch fialového Peterova vozu.



Svým fandům v USA se Peter naposledy představil v závodech identických Porsche 911 v Daytoně

V USA strávil i příští víkend. Společně se svou půvabnou snoubenkou, Miss World roku 1973, Marjorie Wallaceovou navštívil jako divák závod seriálu USAC „California 500“ v Ontariu. Stal se svědkem vítězství Bobbyho Unsera před jeho bratrem Alem. Jako by se chtěl se starými známými z IndyCarů rozloučit...



Poslední závod: Revson s vypouklým hledím přilby na Shadowu DN3 v deštivém Brands Hatchi 17. března 1974

Revsonovým posledním závodem vůbec se měl stát 17. března 1974 deštivý Race of Champions v Brands Hatchi. Do tohoto nemistrovského podniku F1 kvalifikoval svůj vůz s odstupem 2,1 s na polemana Jamese Hunta jako devátý a v sobotním lijáku bojoval téměř celých 40 kol o čtvrté místo s Regazzonim a Ferrarim a Hailwoodovým McLarenem (tedy se „svým“ vozem z minulé sezony). Koncem podniku musel kvůli unavenému motoru polevit a dojel šestý.



Místo nehody: Rychlá, ale jezdecky nenáročná Barbecue Bend

Peter Revson byl přesně typem zkušeného, ale pořád ještě rychlého pilota, jakého mladý tým Dona Nicholse v tehdejší fázi své existence potřeboval. Nikdy však neměli sklídit plody delší vydatné spolupráce. Přímo z nevládné Anglie odcestoval Revson do Kyalami, kde se měl týden před Velkou cenou Jižní

Afriky věnovat dalším, především vytrvalostním testům nového vozu a pneumatik. V pátek 22. března 1974 ve 13:30 h tedy vyjel Američanův Shadow na trať, jen aby po dvou kolech zavítal zpět do boxů k rutinní kontrole a modifikacím nastavení podvozku a závěsů. „Test běžel dle našich představ. Byli jsme spokojeni. To poslední, co nám Peter řekl, bylo ‚A teď se do toho pořádně opřu!‘,“ vzpomíná Southgate.



Po katastrofě bylo vidět: Shadow prorazil dolní kolejnici svodidla, obalil se o horní, přičemž se roztrhl a explodoval

Pak tedy znovu vyjel, aby absolvoval sérii několika rychlých kol. Tato série se již chýlila ke konci a mechanici mu dávali znamení, že se znovu může vrátit a odevzdat DN3 do jejich péče. K tomu ovšem nikdy nemělo dojít. Po defektu předního závěsu v rychlé, ale jezdecky nenáročném Barbecue Bend opustil černý monopost s americkou vlajkou na sacím koši dráhu a vletěl střemhlav do svodidel. Předek vozu prolomil spodní kolejnici svodidla, vůz jím ale neproletěl celý, jak se stalo později roku 1974 v případě Helmutha Koinigga. Po nárazu do horního svodidla, při kterém byla těžce zraněna jezdcova hlava, se zadní část Shadowu zvedla a jeho torzo zůstalo ležet jakoby „obaleno“ o smrtící svodidlo. Pilota pravděpodobně usmrtil již první náraz. Šasi s pilotem v kokpitu se nacházelo koly vzhůru a začalo hořet.

Ne, neopakoval se Zandvoort roku 1973. Tentokrát kolegové zůstali stát a pomáhali s vyprošťováním. Vždyť se jednalo

o volný test... Příznivou okolností bylo, že se velká část vytékajícího paliva z roztrhlé nádrže hned vsákla do vyprahlé písčité půdy Kyalami, a benzín tudíž vzniklý požár nekrmil silněji. Maršálci společně s Grahamem Hillem, Emersonem Fittipaldim a Eddiem Keizanem nejhorší plameny uhasili natolik, že mohli doutnající hromadu hliníku nadzvednout a bezvládné tělo nešťastníka se zlými zraněními a popáleninami hlavy za nohy a trup vytáhnout. Bylo ale beztak pozdě. V jejich 35letém příteli už nebylo života, i když oficiálně zemřel až „cestou do nemocnice“.

„Na trati nás bylo jen pár. Společně s Emersonem jsme jeli kus před Peterem, když opustil trať. V tom úseku se jezdí kolem 180 km/h a takovým způsobem vyletíš ven pouze po defektu. Když jsme pak v příštím kole zastavili, tak už tam byli okruhová maršálci. Trup auta jsme společně nadzvedli a vytáhli ho ven...“ vzpomínal na nehodu Hill.

Denny Hulme zažil tyto strašné minuty takto: „Viděli jsme z boxů kouř. Společně s Hillovým mechanikem Geoffem Manningem jsme tedy sebrali pár hasicích přístrojů, skočili do dočádky a jeli tam. Když jsme dorazili na místo nehody, tak už bylo tělo vytažené a právě ho nakládali do sanitky. Bylo vidět, že už je mrtev. A kdyby ještě žil? Představte si, že tu káru nemohli nastartovat, protože neměla dost benzínu! Tenkrát mi nejjasněji a rozhodně blesklo hlavou, jak málo pořadatele naše zdraví zajímá. Právě v Kyalami jsem se proto rozhodl, že koncem roku skončím.“

Zvláště pro zodpovědného konstruktéra Shadowu Tonyho Southgata byla tato tragédie zvláštním šokem: „Revvie byl takový fajn chlapík. Výborně se hodil do našeho týmu a je strašné, že s námi nemohl být déle. U toho testu v Kyalami jsme byli jen já, hlavní technik Pete Kerr a ještě dva mechanici. Peter byl s vozem spokojen, ze svého posledního stintu se ale nevrátil. Běželi jsme tedy k místu nehody, ale našli jsme tam už jen trosky. Zavola jsem do nemocnice. Vyzvali mne ale již jen, abych ho přišel identifikovat... Ano, na novém DN3 jsem použil hodně součástek z titanu. Je to materiál, který nedovolí žádnou obráběcí chybu. Jeho povrch musí být perfektně vyleštěný. Pro nás to ovšem byl nový svět. Jeden z kloubů závěsu



Pomocníci odklonili torzo šasi a Petera vytahují



Bezvládný pilot je z vozu venku, ale bez přilby a smrtelně zraněn



Nešťastného pilota Shadowu se pokusili hned na místě nehody oživit



Všechny pokusy o udržení Američana naživu se ovšem minuly účinkem