

Publikováno z **SteelPro** (<http://www.steelpro.cz/shop>)

[Domů](#) > Mechanik František Michal a jeho rok v továrním Ricci Racing Teamu

Mechanik František Michal a jeho rok v továrním Ricci Racing Teamu

Od **Anonym**

Vytvořeno **01/13/2011 - 08:32**

Vložil/a Anonym, 21. 01/13/2011 - 08:32



[1]

František Michal je jediným člověkem, který se postupně vypracoval jako mechanik a na nepostradatelného člena továrního týmu. V roce 2010 byl zaměstnancem Yamaha Ricci Racing Teamu a v sezóně 2011 u Ricciho zůstává, avšak s výraznou změnou, kterou jsou motocykly Husqvarna.

Zajímá vás, jaký byl Ferryho rok 2010? Přečtěte

Už je tomu pár měsíců, co pracuje pro italský tovární tým Ricci Racing, v němž jste dělal mechanika belgickému závodníkovi Ken De Dyckerovi. Jak byste stručně zhodnotil svoje působení v této stáji?

Spolupráce s Ricci Racing je přímo fantastická, protože Ilario Ricci (majitel týmu) je perfektní člověk, velice vstřícný a korektní. Teď budu trochu sebehodnotit. Jsem taky dobrý člověk, a tak jsme se potkali dobře dva. (ha ha) Padli jsme si do noty, takže panuje pohoda a můžeme i kvůli tomu pokračovat v Ricci Racing i v sezóně 2011, ať tedy k mojí smůle nebo mému neštěstí ne už s Yamahou, nýbrž s Husqvarnou. Jde o velkou změnu, o které jsem se dozvěděl v Lokti. V pizzerii v Karlových Varech probíhala jednání se šéfem Husqvarny a hned po Lokti mě Ricci oslovil, že by si přál, abych zůstal. Bral jsem to jako jakousi satisfakci jak pro sebe, tak pro něj. Co se týče týmu jako takového, s ostatními mechaniky bez problémů vycházím, stejně jako s celým

organizačním a realizačním týmem.

Myslím si, že první rok s Husqvarnou bude takový průkopnický, ale motorky určitě nebudou špatné. Byli jsme dvakrát testovat a ke konci sezóny věřím tomu, že je naladíme a budou skvěle fungovat.

S Ken De Dyckerem jsme měli nějaké problémy, ale najde se i spousta lepších chvil. Jednou to bylo tak, podruhé jinak. Věchno se odvíjelo od toho, jak se momentálně dařilo. Samozřejmě když dvakrát v Teutschenthalu vyhrál dvě rozjížďky po sobě, tak je i celková, nálada byla výtečná. A když zrovna nestál na pódiu, nedařilo se a přijel třeba 15., což bylo po Německu hned další týden v Kegums, kde ho bolely záda, protože si je v sobotu narazil, tak už taková nálada nebyla. Po švédsku přišel úplný zlom, když vlastně Ken v patnácté minutě v seznamovacím tréninku upadl, bolestivě si narazil rameno a roztrhl si loket, který mu následně seřili v nemocnici osmatřiceti stehy. Poté měl Ken velké problémy s hybností ramena a nejezdil vlastně až do Lommel. Tyto dny před Lommelem seděl poprvé na motorce a tam zajel v pohodě. Narozdíl od Lokte, kde se projevila jeho únava a týmová nálada klesla na bod mrazu. Následně v Brazílii nezávodil, díky čemuž naladitelnost týmu nebyla taková, jaká by měla být. Nicméně jsme se ale rozešli v dobrém, podali si ruce a dá se říct, že když jsem zrovna v Belgii, jsme v kontaktu. Sem tam si zahrajeme společně hokej, což bude pokračovat i nadále, takže si myslím, že to tak nejhorší nebylo. Nemělo to být prostě vždycky jen dobré.

Nakolik se liší realita od toho, co sis původně představoval v souvislosti s prací v továrním týmu? Systém práce, kolik hodin denně makáš, jaká povinnost, výhody, finanční ohodnocení?

S prací na profesionální úrovni jsem začínal v roce 1999, kdy jsem poprvé pracoval pro Sarholz Team (tenkrát ještě Honda a Jochen Jasinski) a od té doby se všechny týmy mnohem víc zprofesionalizovaly. Po deseti letech je celková úroveň úplně někde jinde a došlo k mnoha změnám. V týmech už nepracuje jen mechanik a jezdec, ale je zde i realizační a organizační složka. Shrnu-li to, je to o víc lidech, penězích i profesionalitě.

Když jsem od Sarholze odcházel k Riccimu, tak se moje představy moc nelišily od reality. Celkem jsem se s náplní práce popral dobře. Makám podle toho, jaké odmlky jsou mezi závody. Většinou v sezóně, když se rozjede MS, jsou přestávky max. 14 dní, ale často se závodí s týdenním odstupem. Dá se říct, že když jsme v kuse pracovali denně šestnáct nebo sedmnáct hodin. Spánku bylo velice málo, mezitím jsme se museli poprat ještě s řízením kamionu, s přejížděním a přespáváním vude možná. Vyerpávající byl třeba přesun do USA a následný návrat do Evropy (Francie). Pracuji minimálně šestnáct hodin a maximálně jsem makal sedmnáct hodin. Průměrně mi to vychází na šestnáctihodinovou šichtu denně. Pracovní doba mimo závodní sezónu je zhruba od 8 nebo 9-ti hod ráno až do splnění povinností. Záleží na každém mechanikovi, jak si práci rozvrhne.

Finanční ohodnocení je velice zajímavé a přiměřené náročnosti práce. Přestože si někteří lidé myslí, že můj plat dosahuje snových výšek, třeba v řádu sto tisíc, realita je odlišná. Přejí každému, aby zkusil žít a dostal se do nějakého podobného týmu a pracoval stejným způsobem jako já.

Moje zaměstnání přináší i hodně obětí. Nejsem doma, kolikrát musím zatnout zuby, makat od rána do večera a nerozptylovat se myšlenkami třeba na výlety s mojí dcerou, se kterou bych velice rád svůj čas trávil. Věchno kombinovat nelze.

Jaký zásadní rozdíl spatžuješ mezi prací pro Ricci Racing a německý KTM Sarholz Team?

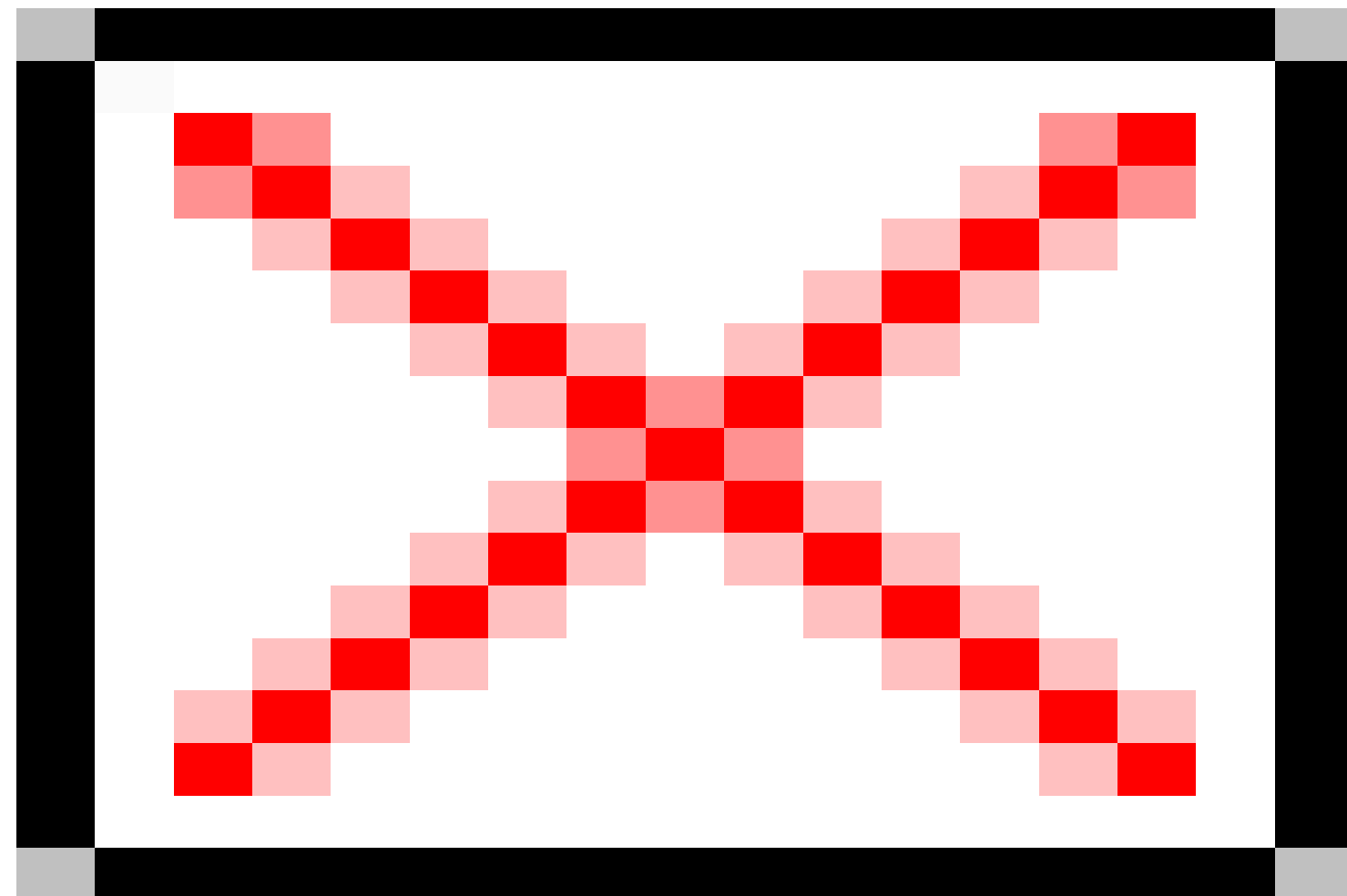
Sarholz je víceméně soukromý tým, který má podporu od KTM, ale ne od rakouské továrny, nýbrž od německého importéra. U Sarholze jsem pracoval v rodinném týmu, kdy se motorky skládaly z dílů, které se

privátně sehnaly nebo je někdo vyrobil. Naproti tomu u Ricci Racing jsme pracovali s tím nejlepším dostupným materiálem, co se týkalo Yamahy, protože šlo o materiál od Rinaldiho. Ricci Racing byl v podstatě satelitním týmem Yamaha Rinaldi Teamu a tím pádem byl všechno materiál naprosto stejný s tím, jaký měl k dispozici třeba Philippaerts. Samozřejmě, že je zde spousta rozdílů i ve vybavenosti dílny, vozového parku (dodávky, kamiony). V Ricci Racing je všechno nádherně zařízené a ideálně připravené pro práci jako takovou. Pokusím se vyfotit pár snímků interiéru auta a dílny, aby lidé viděli na vlastní oči, o čem je šlo. Samozřejmě, že si práci s nejmodernějším vybavením náležitě vychutnávám.

Kdy Ti oficiálně začala sezónní dovolená?

Každý rok mám pracovní smlouvu od ledna do října. Občas se dostanu na pár dní domů. Loni v říjnu jsem byl doma skoro tři neděle, protože po konci sezóny jsme nachystali motorky na vrácení a pak byl Motokros národ v USA, který jsme vynechali, jelikož De Dycker nestartoval. A tak mi dal Ricci volno.

První testování s Husqvarnou jsme zvládli ještě před koncem ložského roku. Dovolenu mám tedy v listopadu a prosinci. Do Itálie se vracím zítra a čeká nás spousta příprav na novou sezónu.



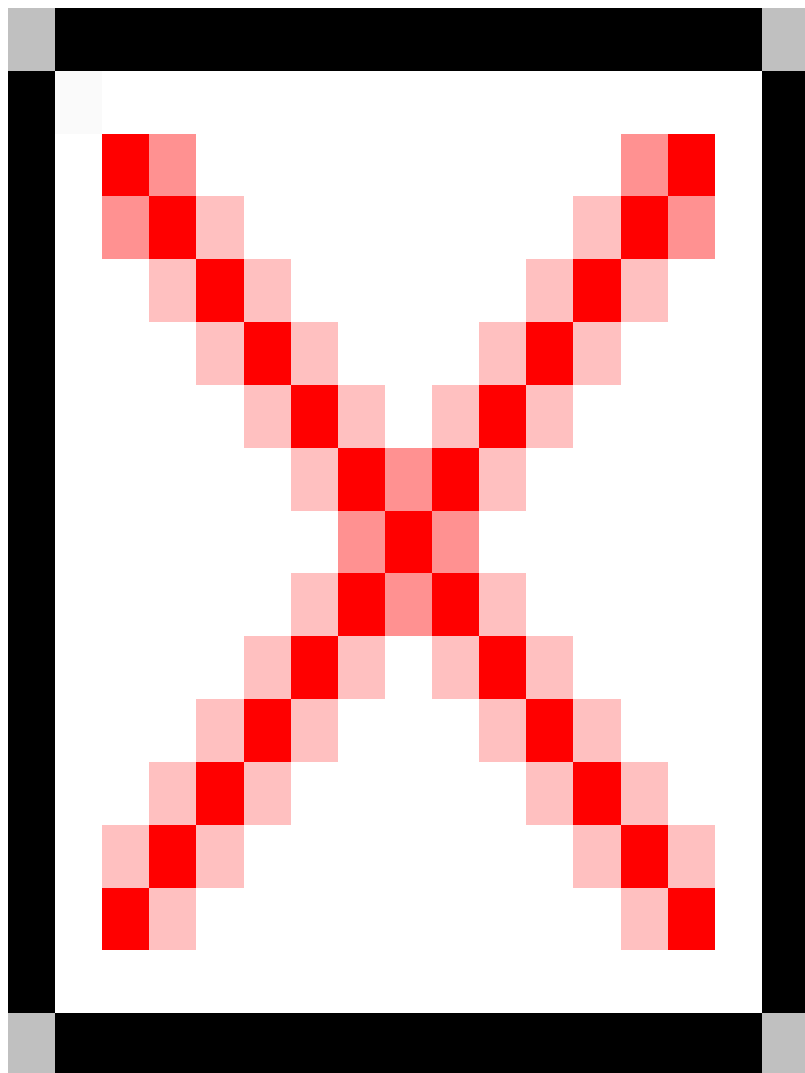
Možná všichni nevědí, že máš desetiletou dceru Manuelu. Jak zvládá pouze občasná setkání se svým otcem? Jak často se vlastně do ČR dostane??

S dcerou i bývalou manželkou mám perfektní vztah. Vycházíme fantasticky a s Manuelou se na sebe vždycky velmi těšíme. Určitě si navzájem chybíme, já Manuele jistě víc, protože dítě všechno prožívá mnohem víc srdcem. Já si to už dokážu rozumově trochu lépe přebrat. Na druhou stranu si užíváme všechny společné chvíle. V létě chodíme na koupaliště, v zimě lyžujeme a všechno jinak blbneme.

Jak jsi strávil Vánoce? A co Tvůj volný čas strávený v ČR?

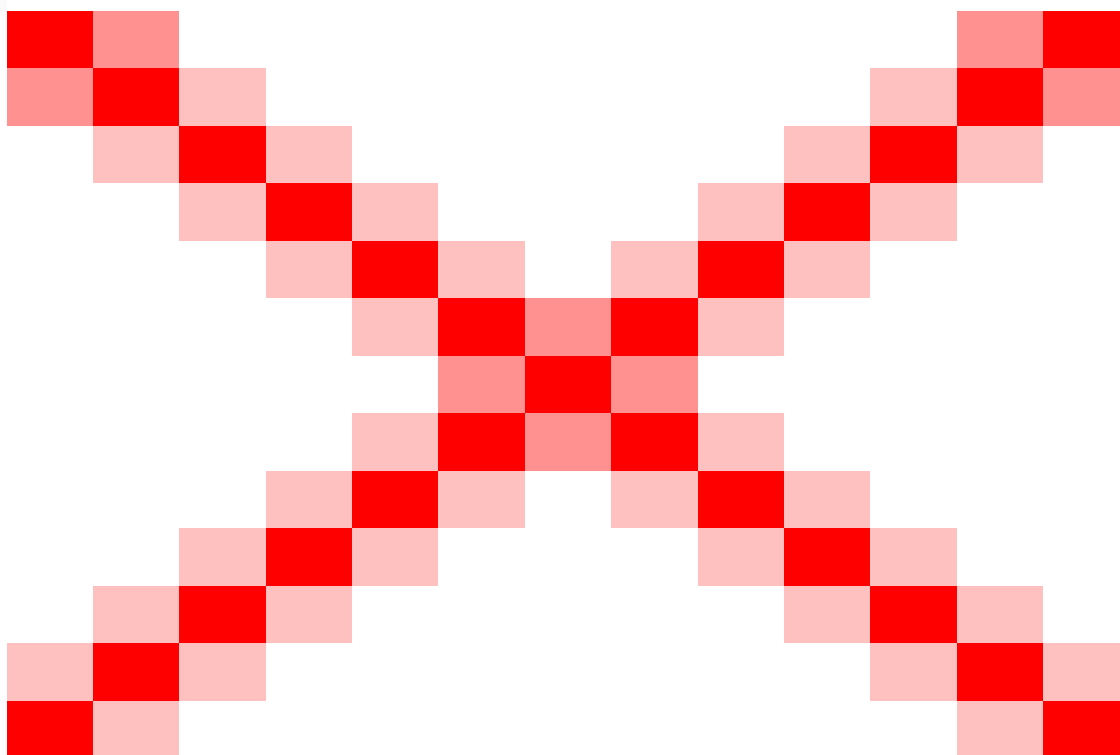
Vánoce probíhaly klasickým českým způsobem – válením se u televize, pojídáním cukroví a trávením času s rodinou.

Kamarádím se s Vaškem Haasem, se kterým jsem jezdil do sauny a chodili jsme do fitka. Občas jsem někomu ze známých naladil motor nebo udělal pérování. Pomáhal jsem rodičům na zahradě, staral se o dům atd. Jezdil jsem na čtyřkolce, na lyžích i na snowboardu



Kdy Ti oficiálně začne další rok u Husqvarna Ricci Racing teamu? A co nové motorky?

Do Itálie odjedu u ve čtvrtek. Nové motorky snad nakonec budou fungovat. Nejdříve to bude dosáhnout zvýšení výkonu. Co se týče designu, mají ho na svém domě Italové, kteří nemají s designem problém, takže podle toho motorka vypadá a líbí se mi. Bude záležet jen na tom, jestli ji dokážeme technicky naladit. Pokud jde o komponenty, tak mají motorky výfukové systémy Akrapovic, tovární pérování Kayaba, brzdy Breaking a brzdiče Brembo – nic lepšího neexistuje.



Komu budeš dělat v příští sezóně mechanik?

Američanovi Michaelu Leibovi, který doma jezdil hlavně superkros. V roce 2010 si odbyl premiéru v Evropě, kdy startoval v MS za Kawasaki Bud Racing a dojížděl pravidelně od 7. do 13. místa, pokud se mu podařilo odstartovat.

Nějaká zajímavost ze zákulisí MS, kterou nám chceš a můžeme prozradit?

Mým dobrým kamarádem je Gerald, který dělal mechanik Philippaertsovi. Má podobnou povahu jako já, takže si hodně rozumíme. V polovině sezóny říkal, že končí, což mě mrzelo, ale nakonec vzal práci v továrně KTM-ce, kde dělá mechanik Roczenovi. To mě trochu překvapilo, ale zároveň potěšilo, protože je dle mě mít kolem sebe lidi, se kterými můžu po skončení práce pokecat.

Dalším překvapkem pro mě bylo, že se Robert (bývalý člen realizačního týmu YouthStream) rozhodl ucházet o práci šéfa kamionu továrního týmu KTM a dostal ji. I jemu tuto změnu přeji.

Otázka pokládala Luca Havlíčková.

zdroj: www.motolevel.com

Foto: [Archiv Ricci Racing Teamu](#) [2] a Motolevel.com



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]

[1]

© 2010 BABKA - Reklamní agentura [Admin](#)

URL zdroje: <http://www.steelpro.cz/shop/node/455>

Odkazy:

- [1] http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/ricci_team2.jpg
- [2] <http://www.ricciracing.it/>
- [3] http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/ricci_team1.jpg
- [4] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/husqvarna.jpg>
- [5] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/vystava.jpg>
- [6] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/prace.jpg>
- [7] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/jezdec.jpg>
- [8] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/Ferry.jpg>
- [9] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/stojan.jpg>
- [10] <http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/tlustoch.jpg>