

**ILUSTROVANÁ
HISTÓRIA FORMULY 1**

**GRAND
PRIX**



WILL BUXTON

Ljndeni

Grand prix

Vyšlo aj v tlačovej podobe

Objednať môžete na
www.lindeni.sk
www.albatrosmedia.sk

Ljndeni

Will Buxton
Gran prix – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všetky práva vyhradené.
Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť rozširovaná
bez písomného súhlasu majiteľov práv.

ALBATROS  **MEDIA**

GRAND PRIX



**ILUSTROVANÁ
HISTÓRIA FORMULY 1**

GRAND PRIX

WILL BUXTON

**ILUSTRÁCIE DAVI AUGUSTO
PREDSLOV STEFANO DOMENICALI
PREKLAD IGOR OTČENÁŠ**

Ljndeni

ČO JE **FORMULA 1**?

9

1950

—

1959

56

1960

—

1969

78

1970

—

1979

102

1980

—

1989

126

1990

1999
148

2000

2009
170

2010

2019
190

2020

206

BUDÚCNOSŤ
221

POĎAKOVANIE 232 /// O AUTOROVI 235 /// REGISTER 236



PREDSLOV



Narodil som sa v meste Imola. Je to pomerne malé a za normálnych okolností pokojné mestečko na severe Talianska. V jeho srdci sa však nachádza pretekársky okruh. Jeden z najlepších na svete. Moje najranejšie spomienky sú spojené s rachotom pretekárskych áut. V škole sme sa hrali na hrdinov z pretekov a snažili sme sa zazrieť autá ponad múr okolo trate a cez stromy.

Viete, pretekánie mám v krvi. Pre takmer každého Taliana je to niečo, čo je v nás zakorenené od narodenia, a to vďaka tímu Ferrari, najslávnejšiemu a najúspešnejšiemu tímu v histórii najväčších motoristických pretekov na svete zvaných Formula 1.

Mojím jediným snom bolo pracovať pre Ferrari. A bol som nesmierne šťastný, že som tam krátko po ukončení štúdia na univerzite začal svoju kariéru. V Maranelle som strávil mnoho rokov a na svoju radosť som sa dostal nielen k práci v pretekárskom tíme Formuly 1 Scuderia Ferrari, ale neskôr aj na pozíciu tímového manažéra.

Dnes som generálnym riaditeľom samotnej Formuly 1. To je čosi, čomu stále nedokážem uveriť. Že sa jedného dňa chlapec z Imoly bude podieľať na rozvoji a raste športu, ktorý miloval celý svoj život. Je to pre mňa tá najväčšia pocta.

Hovorím to preto, aby som vám povedal, čo pre mňa znamená motoristický šport a ešte viac Formula 1. Cítim obrovskú hrdosť, keď vidím, ako tento šport v posledných rokoch rastie. Ako sa stal naozaj populárnym na celom svete. Hoci to bol vždy globálny šport, nikdy si nezískal takú pozornosť a také nadšenie, s akými sa stretáva dnes. Uvedomujem si, že zatiaľ čo pre mnohých z nás sú preteky súčasťou našej DNA, pre niektorých je svet Formuly 1 úplne nový.

Som si istý, že väčšina z vás pozná Willa z jeho práce na dokumentárnom seriáli *Formula 1: Drive to Survive* a pre našu F1 TV. Prvýkrát som ho stretol pred dvadsiatimi rokmi, keď práve začínal ako mladý novinár. Bol veľmi... ako to povedať... vášnivý? A to celkom dosť. S radosťou vám môžem oznámiť, že sa za ten čas veľmi nezmenil. O svojej láske k Formule 1 nikdy nezapochyboval. Jeho vášeň pre tento šport však ide ruka v ruku s hlbokými znalosťami a láskou k histórii Formuly 1. V priebehu rokov sa stal fantastickým rozprávačom, ktorý ponúka starým aj novým fanúšikom jedinečný pohľad na tento šport.

Jeho nápad napísať túto knihu ako prístupnú príručku o jazdcoch a tímoch, ktorí tvoria jadro histórie nášho športu, je niečo výnimočné. Dúfam, že sa vám bude páčiť čítanie o všetkých tých, ktorí kráčali pred nami a vytvorili to, čo dnes poznáme ako Formulu 1. Keď sa pozriem späť na viac ako sedemdesiat rokov a viac ako tisíc pretekov, horím nedočkavosťou využiť príležitosť, ktoré nás ešte čakajú.

STEFANO DOMENICALI,
prezident a generálny riaditeľ Formuly 1



ČO JE FORMULA 1?

VIAC AKO SEDEMDESIAT ROKOV JE FORMULA 1 vrcholom svetového motošportu, bezkonkurenčnou skúškou stroja a človeka. S viac ako dvadsiatimi pretekmi v sezóne na okruhoch, ktoré patria k najnáročnejším na svete a boli postavené na tých najpôvabnejších miestach nazemeguli, sa súťaženie na tejto úrovni považuje za vrchol kariéry každého automobilového pretekára. Zvíťaziť v tomto športe je neskutočne náročná úloha. Dosiahnuť dostatočné množstvo úspechov, aby ste sa stali šampiónom, znamená priradiť svoje meno k tým najväčším, akých tento šport poznal.

Formula 1 sú preteky vysokých rýchlostí a vysokých stávok. Jazdci bojujú pri rýchlostiach nad 320 km/h, len milimetre od seba, krok od katastrofy, pričom kombinujú neuveriteľné zručnosti s úžasnou odvahou a s jediným cieľom – dokázať, že sú v daný deň na trati tí najlepší. Ich cesta nahor sa začína v detstve, ich talent sa rozvíja od motokár cez kariéru na juniorských monopostoch až po samotný vrchol tohto športu. Úmerne s tým, ako sa rozvíjajú ich pretekárske inštinkty, sa stáva ich túžba a hlad po víťazstve napriek všetkým prekážkam a súperom neoddeliteľnou súčasťou ich osobnosti. Ich cieľom je vypracovať sa postupom času skombinovaním schopností, skúseností, prehli, víťazstiev, vytrvalosti a zdatnosti na toho najlepšieho pretekára.

Majú k dispozícii tie najrýchlejšie a najvyspelejšie monoposty všetkých čias. Tieto rakety na kolesách pozostávajú z tisícov jedinečných súčastí navrhnutých a vyrobených špeciálne na pretekanie tímom tisícok ľudí, ktorých odbornosť je rovnako nevyhnutná pre výhru v pretekoch, ako je pretekárske remeslo za volantom. Honba za slávou stojí stovky miliónov dolárov. Rozhodnutia počas pretekov sa robia v zlomku sekundy, od pretekára na trati až po stratéga, ktorý udeľuje víťazné pokyny, a mechanikov v boxoch, ktorí sa starajú o monoposty a dokážu ich v priebehu niekoľkých sekúnd poslať znovu na trať. Tí, ktorí uspejú, vedia, že v ten deň a v tej chvíli nebol na trati žiadny rýchlejší monopost, že žiadny tím nebol taký disciplinovaný a žiadny pretekár taký dobrý.

Výzvou je vždy zvíťaziť a neprestávať. A tí, ktorým sa to nepodarí, musia bojovať, doháňať a predbiehať, aby aj oni dokázali dominovať nad konkurentmi a vybojovať si dve najcennejšie motošportové trofeje: titul majstra sveta jazdcov Formuly 1 a Pohár konštruktérov. Ale čo je vlastne potrebné na to, aby ste sa stali najlepším? Kto patrí medzi najväčších pretekárov všetkých čias? Ako sa tento šport stal celosvetovým fenoménom, akým je dnes, a aká je jeho budúcnosť?

V tejto knihe objavíte všetko, čím je Formula 1 v súčasnosti a čím bola predtým, počnúc vývojom tohto neuveriteľného športu až po tímy, ktoré skonštruovali najúžasnejšie autá svojej generácie. Na tejto ceste históriou vám desaťročie po desaťročí predstavíme každého šampióna, ktorý bol ovenčený titulom majstra sveta. A hoci by som rád písal o každom pretekárovi vo Formule 1, čas a priestor nám, žiaľ, takýto luxus nedovoľujú. Namiesto toho si za každé desaťročie prečítate niečo aj o jednom pretekárovi, ktorý podľa mňa disponoval všetkými zručnosťami, ale nikdy nezískal titul majstra sveta, ako aj o niekoľkých pozoruhodných pretekároch každej generácie. A vrátime sa späť v čase, aby sme znovu prežili niektoré z najväčších pretekov, aké si história tohto športu pamätá.

Vo Formule 1 sa snúbi technická genialita so športovým majstrovstvom. Z rojkov sa tu stávajú hrdinovia a ikony sa zakalujú v rytierskom zápole rozpálenom dobiela.

Toto je vrchol svetového motošportu. Toto je Formula 1.

ABÚ ZABÍ (1)
Yas Marina

ARGENTÍNA (1)
Buenos Aires

AUSTRÁLIA (2)
Adelaide
Melbourne

AZERBAJDŽAN (1)
Baku

BAHRAJN (1)
Šachír

BELGICKO (3)
Nivelles
Spa
Zolder

BRAZÍLIA (2)
Rio
São Paulo

ČÍNA (1)
Šanghaj

FRANCÚZSKO (7)
Clermont-Ferrand
Dijon
Le Castellet

Le Mans
Magny-Cours
Reims
Rouen

HOLANDSKO (1)
Zandvoort

INDIA (1)
Greater Noida

JAPONSKO (3)
Aida
Fudži
Suzuka

**JUŽNÁ
AFRIKA (2)**
East London
Johannesburg

JUŽNÁ KÓREA (1)
Mokpo

KANADA (3)
Mont-Tremblant
Montreal
Mosport

KATAR (1)
Losail

MAĎARSKO (1)
Budapešť

MALAJZIA (1)
Kuala Lumpur

MEXIKO (1)
Mexico City

MONAKO (1)
Monte Carlo

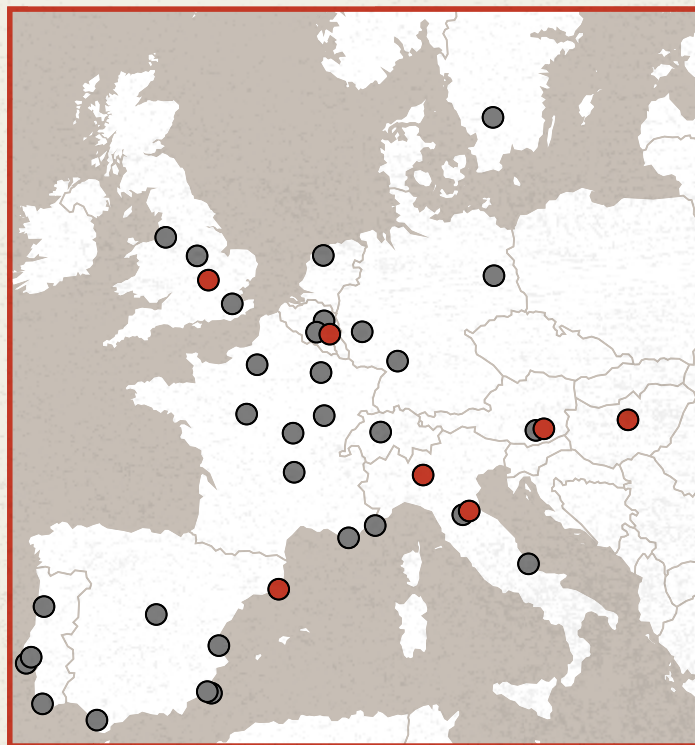
MAROKO (1)
Casablanca

NEMECKO (3)
Berlín
Hockenheim
Nürburgring

KDE SA KONAJÚ PRETEKY FORMULY 1?

Za viac ako sedemdesiat rokov sa preteky Formuly 1 konali po celom svete. Dnes sa v kalendári F1 nachádza viac ako dvadsať pretekov v dvadsiatich rôznych krajinách. Niektoré okruhy sú trvalou súčasťou šampionátu už od prvej sezóny v roku 1950, keď sa konalo sedem pretekov. Pozrime sa, kde všade monoposty F1 pretekali... teda doposiaľ!

● aktívny okruh ● neaktívny okruh



PORTUGALSKO (4)

Estoril
Lisabon
Portimão
Porto

RAKÚSKO (2)

Spielberg
Zeltweg

RUSKO (1)

Soči

SAUDSKÁ ARÁBIA (1)

Džidda

SINGAPUR (1)

Singapur

TALIANSKO (4)

Imola
Monza
Mugello
Pescara

ŠPANIELSKO (6)

Barcelona
Jarama
Jerez
Montjuïc
Pedralbes
Valencia

ŠVAJČIARSKO (1)

Bern

ŠVÉDSKO (1)

Anderstorp

TURECKO (1)

Istanbul

USA (11)

Austin
Dallas
Detroit
Watkins Glen
Indianapolis

Las Vegas

Long Beach

Miami

Phoenix

Riverside

Sebring

VELKÁ BRITÁNIA (4)

Aintree

Brands Hatch

Donington

Silverstone

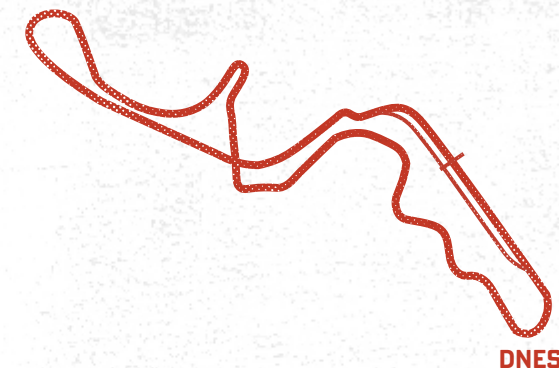


IKONICKÉ TRATE FORMULY 1

Miest, kde sa konali veľké ceny F1, je viac, ako má samotný šampionát rokov. Avšak zatiaľ čo každý okruh zohral jedinečnú úlohu v histórii Formuly 1, niektoré majú osobitné postavenie ikonických tratí, ktorých zákruty a profily sú samotnou esenciou tohto športu.

MONAKO

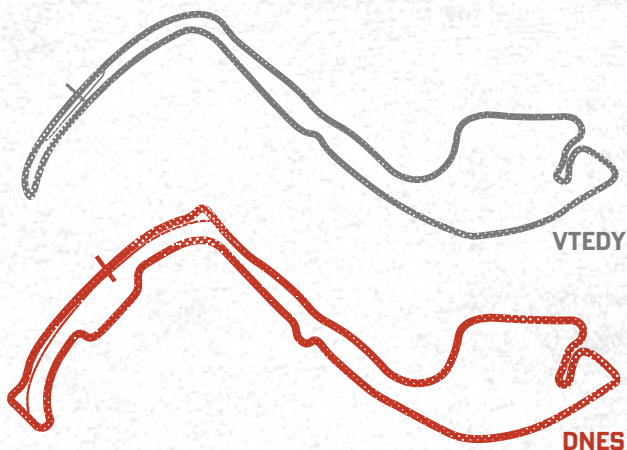
Mnohí ho považujú za vrcholný mestský okruh, na ktorom sa konajú azda tie najdramatickejšie automobilové preteky na svete. Z jednej strany ho lemujú hory a z druhej krištáľovoazúrovňové Stredozemné more. VC Monaka sa od roku 1929 jazdí v uliciach Monte Carla. Keby dnes niekto navrhol niečo také, vysmiali by ho – monoposty sú príliš rýchle, trať je príliš úzka a úvaha o uzavretí hlavnej cestnej siete malého kniežatstva kvôli motoristickým pretekom by sa považovala za hraničiacu so šialenstvom. Napriek tomu zostáva v kalendári ako žiarivý klenot v korune Formuly 1. Neexistuje väčšia výzva, žiadna trať nie je taká náročná, ani taká nemilosrdná. Okruh dlhý 3,3 km je vtesnaný medzi kovové bariéry, má devätnásť zákrut a pri plnej kvalifikačnej rýchlosti ho jazdci zvládnu zhruba za jednu minútu a desať sekúnd. Jazdci opisujú svoje pocity na tomto okruhu ako niečo takmer hypnotické, podobné tranzu, pretože ich zmysly sa musia nastaviť na zvládnutie úzkych uličiek. Stačí jedno drobné rozptýlenie, jedna maličká chyba a preteky skončili. Druhá šanca neexistuje. Nikde sa nevyžaduje väčšia zručnosť, žiadne iné víťazstvo sa s tým nedá porovnať. Tak to vždy bolo a tak to aj navždy zostane.



DNES

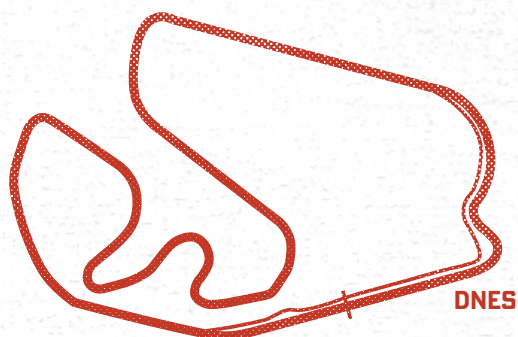
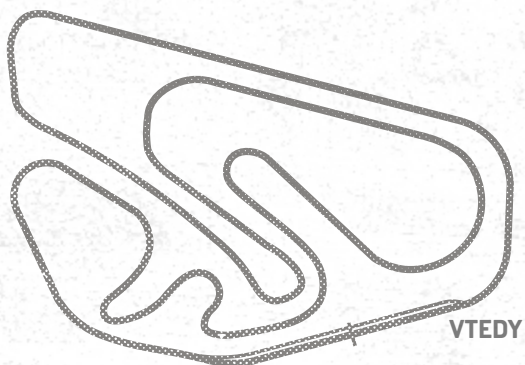
SUZUKA

Koncom 50. rokov 20. storočia sa Soičiro Honda rozhodol vybudovať stály pretekársky okruh v blízkosti svojej novej automobilovej továrne v Suzuke v Japonsku. Dva roky po otvorení továrne v roku 1960 sa jeho pretekársky okruh stal realitou. Trvalo ďalších dvadsaťpäť rokov, kým Suzuka privítala Formulu 1, ale hneď sa stala obľúbeným domovom Veľkej ceny Japonska a jednou z najrešpektovanejších tratí v kalendári. Suzuka je vo Formule 1 jedinečná tým, že je jediným okruhom v tvare osmičky. Kombinácia rýchlych, prudkých zmien smeru, klopených zákrut a zvlnenia z nej robí obrovskú výzvu pre jazdca aj pre monopost. Každá z jej zákrut predstavuje osobitnú výzvu, od komplexu dvoch pravých zákrut Degner až po dlhú ľavotočivú zákrutu Spoon a notoricky rýchlu 130R. Ak do tohto mixu pridáte aj dážď, ako sa to často stáva, výslednou kombináciou je nesmierne dramatické predstavenie. Len málo okruhov sa medzi jazdcami Formuly 1 teší takej všeobecnej obľube ako Suzuka, pretože jej zvládnutie sa považuje za ten pravý barometer kvality jazdca za volantom.



VTEDY

DNES

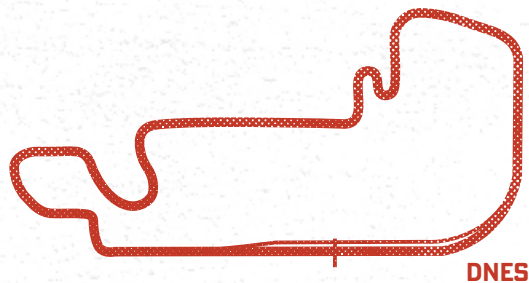
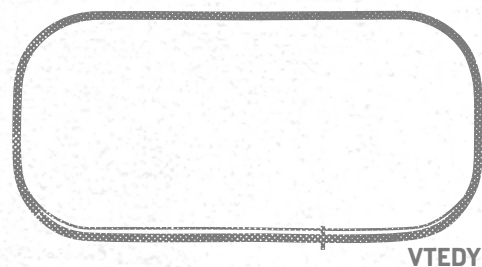


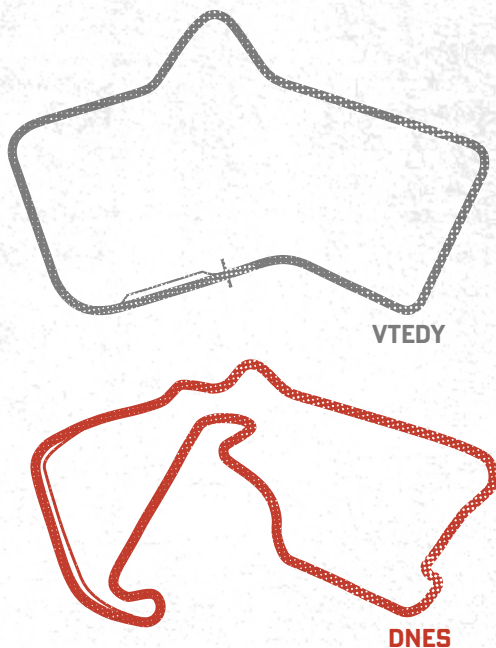
INTERLAGOS

Interlagos, vybudovaný v roku 1940, hostil Veľkú cenu Brazílie v rôznych obdobiach počas 70. a 80. rokov a od roku 1990 až po súčasnosť. V pôvodnej podobe mala trať takmer 8km, začínala sa dvoma ľavotočivými zákrutami s prudkým klopením, kde sú dnes umiestnené tribúny. Odtiaľ sa stáčala a vracala späť hore na Curva do Sol, ktorá sa jazdí dodnes v opačnom smere, aby sa potom vrátila do druhej polovice okruhu, ktorý poznáme z modernej éry. Svoju súčasnú podobu nadobudla v roku 1990 a odvtedy zostala relatívne nezmenená. Stala sa scénou mnohých klasických pretekov, ktoré sa zapísali do histórie veľkých cien. Okruh je preslávený svojimi obrovskými prevýšeniami – najmä strmým stúpaním z Junção, ktoré privádza jazdcov späť na štart –, ako aj svojím plynulým charakterom, čo prirodzene vedie k tesným súbojom a vzrušujúcim zážitkom. Interlagos už dlho patrí medzi obľúbené okruhy jazdcov; atmosféra na trati je elektrizujúca aj vďaka temperamentu tamjších fanúšikov motorizmu, ktorí zaplavujú okruh a zaplňajú tribúny.

INDIANAPOLIS

Pretekársky okruh Indianapolis Motor Speedway, jeden z najslávnejších na svete, existoval v histórii Formuly 1 v dvoch odlišných podobách. Počas prvého desaťročia majstrovstiev sveta sa preteky Indy 500 považovali za súčasť majstrovstiev sveta Formuly 1, a to napriek tomu, že monoposty F1 na okruhu nikdy nepretekali. Jediné preteky na 200 kôl a 500 míľ po oválnej trati Super Speedway sú tak trvalou štatistickou anomáliou. Víťaza Indy 500 v rokoch 1950 až 1960 síce nemožno považovať za víťaza Grand Prix, pretože nešlo o preteky podľa pravidiel F1, no napriek tomu bol stále víťazom pretekov majstrovstiev sveta Formuly 1. Po roku 1960 sa Indy 500 prestalo rátať do hodnotenia, ale v rokoch 2000 až 2007 sa Formula 1 na okruh v Indianapolise – v rámci Veľkej ceny USA – vrátila ako domov. Preteky sa konali na špeciálne navrhnutom okruhu vnútri oválu, ktorý viedol opačným smerom po tretine slávnej trate. Tento okruh sa dnes používa pre IndyCar v rámci Indy Grand Prix, čo býva predzvesťou májových podujatí a pretekárskych akcií okolo Indy 500.



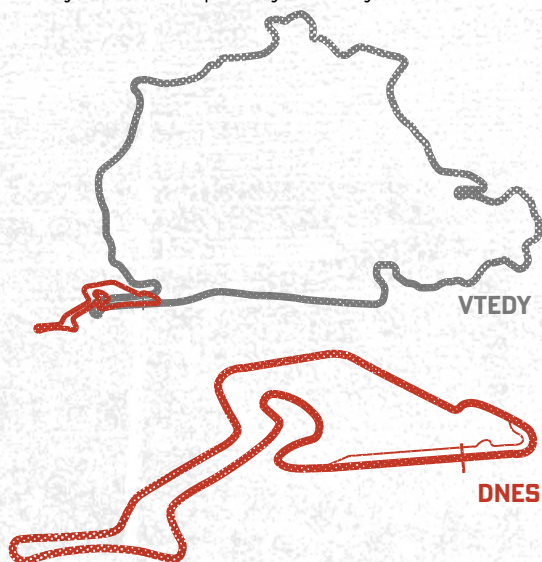


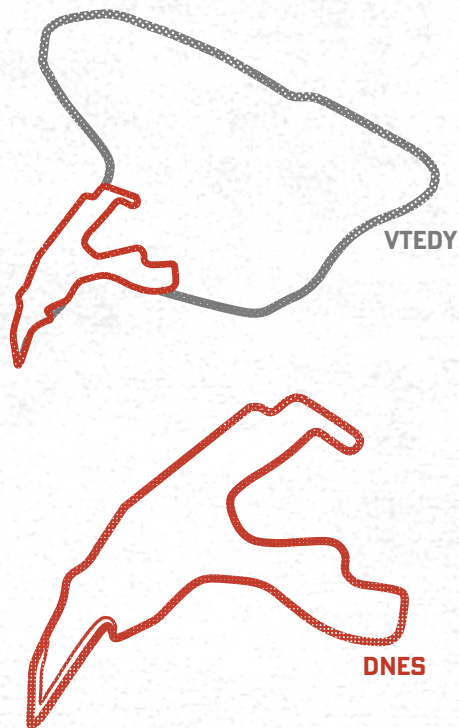
SILVERSTONE

Prvé preteky majstrovstiev sveta sa konali v roku 1950 na ceste okolo letiska z obdobia druhej svetovej vojny v srdci Spojeného kráľovstva. Silverstone bol pôvodne rýchly a plynulý okruh, ktorý pozostával len z ôsmich zákrut, a jazdci ho mali v mimoriadnej obľube. Počas celej histórie nikdy nevypadol z kalendára pretekov Formuly 1 a v priebehu rokov prešiel početnými úpravami. K najväčšej prestavbe došlo začiatkom 90. rokov, keď sa súčasťou jeho profilu stali dnes už notoricky známe zákruty Maggots a Becketts, teda mimoriadne komplikovaná sekvencia striedajúcich sa ľavo-pravých zákrut jazdených vysokou rýchlosťou cez slepý vrchol. Úpravy pokračovali až do veľkej rekonštrukcie v roku 2010, keď došlo k preloženiu štartovacej a cieľovej rovinky a pribudla úplne nová sekcia zákrut vo vnútornom poli, čím sa dĺžka trate predĺžila z pôvodných 4,6 km na 5,8 km. Silverstone je dodnes jeden z najobľúbenejších okruhův. Je kombináciou miest vhodných na predbiehanie s rýchlymi a plynulými úsekmi či prerušovanými pomalšími zákrutami. A bez ohľadu na to, či sa britské počasie rozhodne prežiarť okruh jasným letným slnkom, alebo ho zaleje dažďom, neodmysliteľnou charakteristikou trate a pretekův je stále prítomný tvrdý súboj medzi jazdcami. Vďaka tomu a spojeniu s oddanou základňou fanúšikov, ktorí masovo prichádzajú už od úplne prvých pretekův, Silverstone patrí medzi tradičné okruhy Formuly 1.

NÜRBURGRING

Na tejto planéte existuje len niekoľko pretekárskych okruhův, ktoré vyvolávajú rovnako mystickú úctu ako aj strach. Nürburgring, pôvodne známy ako Gesamtstrecke, bol vybudovaný v roku 1927 a pozostával zo šialenej, klukatiacej sa spleti viac ako 187 zákrut s dĺžkou 28 km, ktoré sa tiahli cez lesy pohoria Eifel v Nemecku. Pri prvých pretekoch Formuly 1 v roku 1951 bol okruh skrátený na dnes už legendárnu Nordschleife, ktorá mala pri skromnejšej dĺžke 22 km len 160 zákrut. Stala sa smutne zradnou a bolo takmer nemožné, aby sa dala bezpečne prejsť po celej dĺžke, za čo si vyslúžila prezývku Zelené peklo. Ani vybudovanie bariér a úpravy trate s cieľom odstrániť slávne skoky nedokázali jej nebezpečnosť celkom eliminovať. Trať bola jednoducho taká rozsiahla, že v prípade nehody trvalo príliš dlho, kým sa pomoc dostala k pretekárom. Nakoniec bola koncom 70. rokov minulého storočia vyškrtnutá z programu majstrovstiev sveta. V 80. rokoch bol južne od neslávne známej severnej slučky vybudovaný nový okruh pre veľkú cenu. Okruh GP-Strecke bol oveľa pokojnejší, mal dĺžku 4,5 km a viac zodpovedal moderným trendom, pričom si však trať vďaka zvlneniu zachovala aspoň niečo z toho, čo existovalo predtým. Celkovo sa na Nordschleife uskutočnilo 22 pretekův a na GP-Strecke 19, ale s rozširovaním pretekův GP mimo Európy došlo ku kolapsu financovania trate, a tak okruh v roku 2010 vypadol z plánovaného harmonogramu. No vďaka svojej aure a desivosti pôvodného profilu Nürburgring navždy zostane jedným z najúžasnejších okruhův, na ktorých sa konali preteky Formuly 1.





SPA-FRANCORCHAMPS

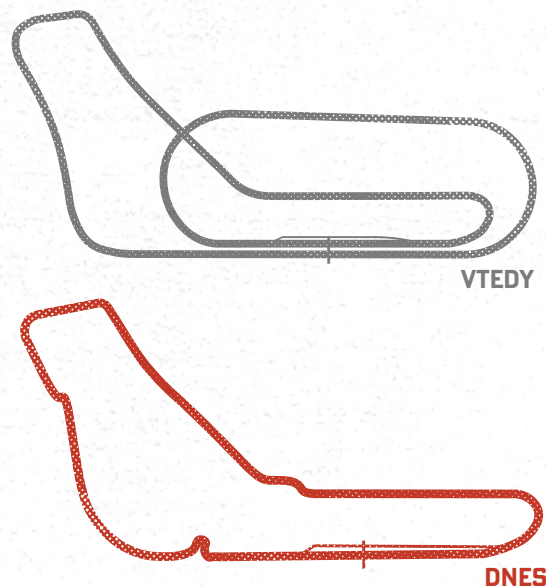
V roku 1920 mali dvaja kamaráti pocit, že cesty v okolí belgických miest Francorchamps, Malmedy a Stavelot sú také vhodné na jazdenie, že na nich vytýčili trasu a vytvorili pretekársky okruh. Tak sa zrodil Spa-Francorchamps. S dĺžkou niečo menej ako 15 km to bola obrovská výzva, pretože jej súčasťou boli masívne prevýšenia a dlhé prejazdy otvorenou krajinou. Počas druhej svetovej vojny sa v jej blízkosti odohrala slávna bitka v Ardenách, posledná veľká nemecká ofenzíva proti jednotkám americkej armády.

Keď sa po vojne na okruh znovu vrátili preteky GP, trať bola skrátaná na 14 km a stala sa známou ako jedna z najťažších v novom kalendári majstrovstiev sveta. Obávaný úsek Masta Kink bol považovaný za jednu z najťažších zákrut na svete. No s rastom povolenej rýchlosti sa trať stala natoľko nebezpečnou, že ju v roku 1969 pretekári bojkotovali. Po zmenách, ku ktorým došlo o desaťročie neskôr, sa trať skrátila na súčasnú konfiguráciu s dĺžkou 7 km. Namiesto toho, aby smerovala hlbšie do krajiny, dnes v Malmedy zatáča doprava, vinie sa dole svahom a na úpäti kopca sa opäť napojí na starý okruh, odkiaľ potom stúpa späť k štartovej čiare. Stále však zostáva jednou z najdlhších tratí Formuly 1 a jednou z jej najväčších pretekárskych výziev.

MONZA

Kráľovský park Monza, nachádzajúci sa neďaleko talianskeho hlavného mesta módy Milána, hostil Grand Prix každú sezónu s výnimkou roku 1980. Domov tifosi, skálnych fanúšikov tímu Ferrari, má atmosféru, ktorej sa nevyrovná takmer žiadne iné dejisko GP. Verní talianski fanúšikovia dokážu vyliezť na všetky domy a stromy v okolí okruhu, len aby získali ten najlepší výhľad na to, čo sa deje na trati.

Pôvodná trať, postavená v roku 1922, mala dĺžku 10 km a pozostávala z 5,5 km dlhého cestného okruhu a 4,5 km dlhého oválu. Cestný okruh sa odvtedy takmer nezmenil, pozostáva takmer výlučne z pravotočivých zákrut s výnimkou ľavotočivých, ktoré vyvádžajú jazdcov na zadnú rovinku. Celá 10 km dlhá trať sa používala v 60. rokoch na preteky GP len pri niekoľkých príležitostiach, keď jazdci prešli cestný okruh a potom sa cez ovál dostali späť, pričom využívali delený štartovací/cielový úsek. V roku 1971 sa cestný okruh šiel naposledy v čistej podobe ako previerka jazdeckého umenia pri vysokých rýchlostiach. Potom bolo do okruhu začlenených viacero šikán s cieľom znížiť rýchlosť monopostov na dlhých rovinčkách. Monza však naďalej zostáva jednou z najrýchlejších tratí v kalendári F1 a vďaka obrovským rýchlostiam je celkový čas pretekov takmer vždy najnižší. Monzu milujú všetci, má svoje čaro, ktoré sa takmer nedá zachytiť. Príbehy z jej histórie sa nesú ako šepot vetra medzi stáročnými stromami, ktoré zažili všetkých šampiónov, akých tento šport kedy poznal.



ZÁKLADY FORMULY 1

Byť skvelým jazdcom na úspech vo Formule 1 nestačí. Ak chcete vyhrávať preteky a majstrovstvá, potrebujete pretekať za najlepší tím a jazdiť v najlepšom monoposte. Aj keď sú jazdci vnímaní ako hrdinovia, Formula 1 je tímový šport a v súčasnosti ju tvorí desať tímov, ktoré sa nazývajú aj „konštruktéri“. Podľa pravidiel si musí každý tím navrhnuť a vyrobiť vlastný jedinečný monopost a na každé preteky majstrovstiev sveta ich musí nasadiť dva. Zatiaľ čo v minulosti boli tímom pridelené štartové čísla, dnes si jazdci vyberajú svoje vlastné, pričom majster má možnosť zvoliť si číslo 1.

Každý rok sa po celom svete koná maximálne dvadsaťštyri pretekov, pričom každý tím nasadzuje dvoch jazdcov. Za svoje cieľové umiestnenia získavajú body, ktoré sa rovnako delia medzi jazdca a jeho tím. Na konci sezóny je jazdec, ktorý získa najviac bodov, vyhlásený za majstra sveta a tím, ktorého jazdci získali najviac bodov, sa stane majstrom sveta konštruktérov. Je dosť zvláštne, že vo Formule 1 tímoví kolegovia pretekajú spoločne s cieľom uspieť pre svoj tím, no súčasne bojujú medzi sebou, aby zvíťazili jeden nad druhým a dokázali, ktorý z nich je lepší a môže získať individuálny titul.

Najstarším a najúspešnejším tímom v F1 je tím Ferrari. Ako jediný tím pretekal vo všetkých sezónach v histórii F1 a so šiestnástimi titulmi kraluje aj v historickom rebríčku majstrovstiev sveta konštruktérov. Tím Williams má deväť konštruktérskych titulov, tímy McLaren a Mercedes sú na tom rovnako s ôsmimi. Ferrari získalo pätnásť jazdeckých titulov majstra sveta, McLaren dvanásť a Mercedes deväť. Spomedzi jazdcov sú na čele rebríčka s prehľadom sir Lewis Hamilton a Michael Schumacher so ziskom siedmich majstrovských titulov, čo je najviac v histórii. Za nimi nasleduje Juan Manuel Fangio s piatimi titulmi.

Jazdci sú platení svojimi tímami za pretekanie a v zmluvách majú zakomponované zložité finančné bonusové štruktúry týkajúce sa bodov, pódiových umiestnení, víťazstiev a úspechov v majstrovstvách.

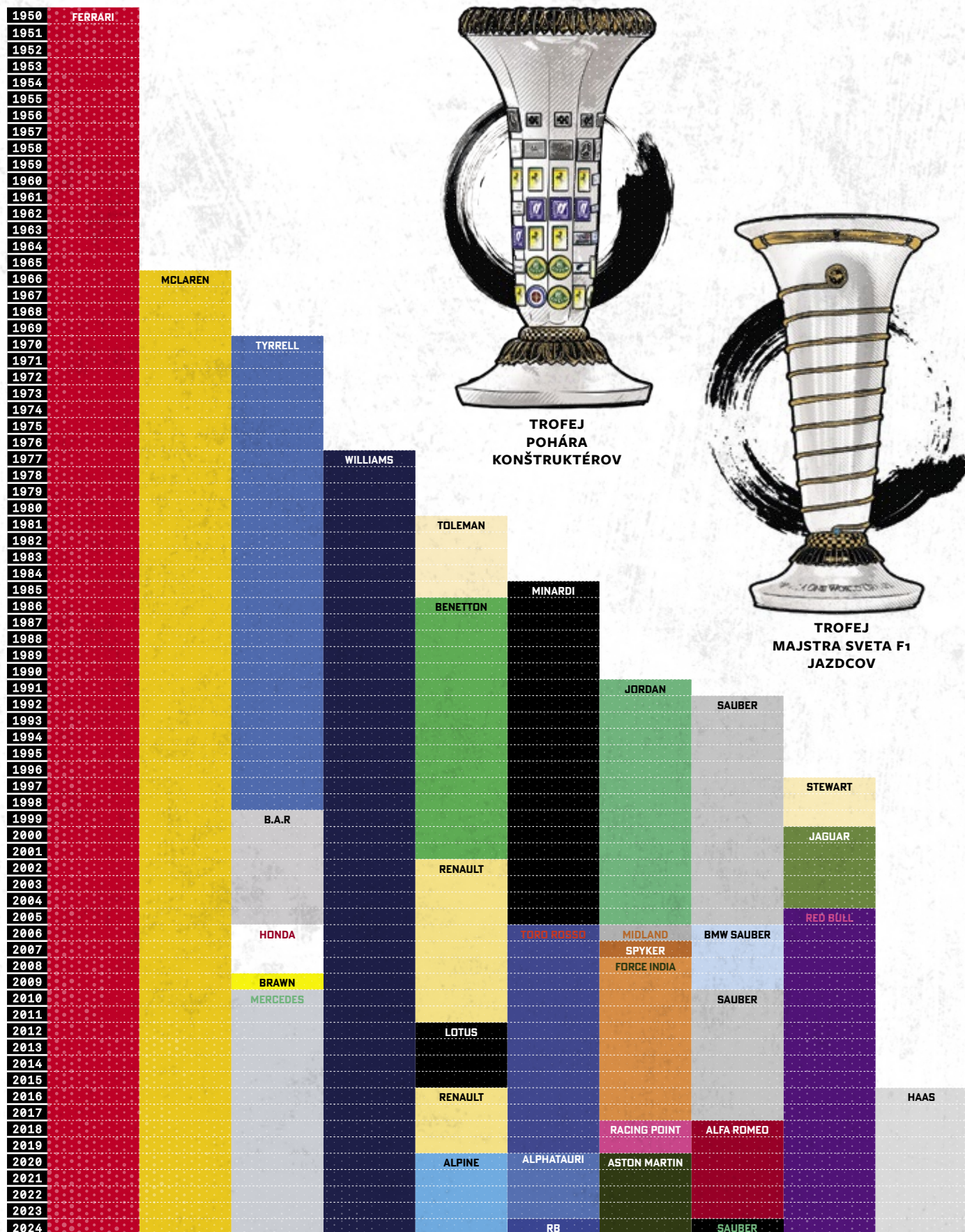
Tímy samotné sú platené organizáciou Formuly 1. Zarábajú viacerými spôsobmi: majú určité percento z marketingových príjmov F1, dostávajú

pevnú finančnú odmenu na konci každej sezóny v závislosti od svojho konečného umiestnenia v majstrovstvách a inkasujú aj rôzne ďalšie platby stanovené podľa výkonu a renomé. Tímy tiež majú príjem z individuálnych sponzorských zmlúv.

Tieto sponzorské zmluvy často ovplyvňujú farbu monopostov. Zatiaľ čo niektoré tímy používajú tradičné pretekárske farby (napríklad Ferrari vždy pretekalo v talianskej červenej), iné tímy menia farebnú schému svojho monopostu každý rok podľa svojich sponzorov. Na základe pravidiel musia mať oba monoposty tímu rovnakú farbu, aby boli ľahko identifikovateľné. Tímy však môžu na oba svoje monoposty pri individuálnych príležitostiach, ako sú výročia alebo uvedenie nových sponzorov, nasadiť špeciálne farby.

V histórii Formuly 1 súťažilo už viac ako 170 tímov. Dnes je limit na počet tímov, ktoré môžu štartovať v pretekoch, obmedzený na dvanásť. Každý nový tím, ktorý chce vstúpiť do Formuly 1, musí prejsť zdĺhavým a zložitým schvaľovacím procesom a zaplatiť vstupný poplatok v stovkách miliónov dolárov. Potom získa licenciu na vstup do Formuly 1. Noví záujemcovia sa tomu môžu vyhnúť kúpou existujúceho tímu, čo sa v histórii stávalo často. Napríklad Mercedes vstúpil do F1 v 50. rokoch 20. storočia, ale v polovici desaťročia sa stiahol. Aby sa o mnoho desaťročí neskôr opäť dostal do hry, nemohol sa jednoducho znovu pripojiť, ale musel kúpiť existujúci tím. Jeho moderný príbeh sa teda začína tímom Tyrrell, ktorý vstúpil do Formuly 1 v roku 1970 a v roku 1999 predal svoj podiel tímu British American Racing (BAR). BAR v roku 2006 kúpila spoločnosť Honda. Tá sa koncom roku 2008 z Formuly 1 stiahla a jej podiel v roku 2009 kúpil tím Brawn GP. Následne spoločnosť Mercedes-AMG kúpila miesto Brawn na štartovom rošte a od roku 2010 preteká vo Formule 1.

Keď BAR koncom 90. rokov minulého storočia kúpil tím Tyrrell a jeho podiel v F1, stálo ho to približne 50 miliónov dolárov. Dnes sa minimálna požadovaná cena za tím F1 a jeho miesto na štartovom rošte odhaduje na viac ako 1 miliardu dolárov.



VÍKENDOVÝ FORMÁT PRETEKOV

Veľká cena sa koná od piatku do nedele a skladá sa z rôznych foriem jazd od tréningov až po plnoformátové preteky.

Tímy a jazdci sa zvyčajne zúčastňujú na troch jednohodinových tréningových jazdách, ktoré im umožňujú robiť úpravy na monopostoch, aby ich čo najlepšie pripravili podľa náročnosti trate pred samotným vstupom na preteky. Mnohé tímy využívajú tieto jazdy na testovanie nových vývojových častí, aby si overili, či zlepšujú vlastnosti monopostu, prítlak a jeho nastavenie, aby sa jazdci cítili pohodlne a aby im, samozrejme, pomohli čo najrýchlejšie prejsť celý okruh.

Po ukončení tréningov jazdci súťažia v sobotnej kvalifikácii, ktorá je rozdelená do troch častí s cieľom dosiahnuť čo najrýchlejší čas na jedno kolo. Pomalší postupne vypadávajú z prebiehajúceho boja o najlepšiu desiatku na štarte.

Poradie dvadsiatich jazdcov na štarte pretekov v nedeľu je stanovené od najrýchlejšieho po najpomalšieho v kvalifikačných jazdách. Jazdci majú, samozrejme, záujem štartovať z čo najvyššej pozície, aby mali lepšiu šancu získať body alebo bojovať o víťazstvo. Medzi najdramatickejšie preteky patria tie, keď sa dobrému jazdcovi na rýchlom monoposte nevydarí kvalifikácia a musí sa v pretekoch prepracovať dopredu zo zadných pozícií v štartovnom poli.

Na účely merania času je pretekárska trať rozdelená na tri imaginárne sektory: sektor jeden, sektor dva a sektor tri. Každý monopost má namontovaný snímač, ktorý pri každom prejazde aktivizuje merací lúč, aby diváci získali predstavu o tom, ako si jazdci počínajú v tom či onom kole. Zelený sektorový čas znamená osobné maximum a purpurový sektor znamená najlepší čas spomedzi všetkých jazdcov. Čas sa meria na tri desatinné miesta, čo zodpovedá jednej tisícine sekundy.

Tímy a jazdci môžu počas tréningových jazd vykonávať úpravy aerodynamiky a nastavení monopostov, avšak po vstupe do kvalifikácie sú tieto úpravy už obmedzené. Ich monoposty sú uzamknuté

v nastaveniach pre kvalifikačné rozjazdy a samotné preteky. Akékoľvek zmeny vykonané po tomto bode môžu mať za následok znevýhodnenie jazdca, ktorému bude udelený trest, klesne na štartovom rošte alebo dokonca bude musieť štartovať z boxovej uličky.

Preteky sa nazývajú Grand Prix (z francúzštiny „veľká cena“) a ich dĺžka sa obvykle pohybuje okolo 300 km. Každý jazdec má počas celého víkendu k dispozícii rovnaký počet pneumatík. V roku 2023 to bolo osem súprav mäkkých, tri súpravy stredných a dve súpravy tvrdých pneumatík. Okrem toho dostanú štyri súpravy intermediálnych (prechodových) pneumatík (pre mierne mokré podmienky) a tri súpravy plne mokrých pneumatík (pre veľmi mokré podmienky). Čím je pneumatika mäkkšia, tým je rýchlejšia, ale o to rýchlejšie sa aj opotrebuje. Naopak, čím je tvrdšia, tým dlhšie vydrží, ale bude pomalšia. Jazdci môžu jazdiť na svojich pneumatikách kedykoľvek chcú, avšak počas veľkej ceny musia použiť aspoň dve rôzne zmesi suchých pneumatík. Zvyčajne sa tímy snažia urobiť len jednu zastávku v boxoch, aby mohli stráviť čo najviac času na trati a čo najmenej času pomalou jazdou v boxovej uličke.

Ak sú preteky vyhlásené za mokré, pravidlo dvoch zmesí sa ruší a jazdci môžu použiť ľubovoľný počet mokrých alebo suchých pneumatík. Počas pretekov nie je povolené dotankovanie.

Boduje sa prvých desať jazdcov v nasledujúcom poradí: dvadsaťpäť bodov pre víťaza, potom osemnásť, pätnásť, dvanásť, desať, osem, šesť, štyri, dva a jeden bod pre nasledujúcich deväť jazdcov. Pretekár, ktorý dosiahne najrýchlejšie kolo pretekov, získa ďalší bod za predpokladu, že sa umiestni v prvej desiatke. Ak sa umiestni mimo prvej desiatky, bod nedostane.

Niektoré pretekárske víkendy prebiehajú v „šprintovom formáte“, ktorý je navrhnutý tak, aby sa zvýšil počet súťažných jazd. Jazdci a ich tímy získavajú rovnaký počet bodov a ak jazdec zmení tím v priebehu sezóny, body si ponecháva jazdec – a rovnako aj tím, s ktorým ich získal. Body tímu zostávajú tímu a s jazdcom sa nepresúvajú.

ŠTANDARDNÝ FORMÁT

PIATOK

Dva jednogodinové tréningy.

SOBOTA

Jeden hodinový tréning.
Jedna hodinová kvalifikačná jazda.

Q1

Postupujú pätnásť najrýchlejších.
Uzavierajú sa pozície od šestnásteho
po dvadsiate miesto.

Q2

Postupujú desiat najrýchlejších.
Uzavierajú sa pozície od jedenásteho
po pätnásť miesto.

Q3

Rozjazda desiatich najrýchlejších.
Uzavierajú sa pozície od prvého
po desiate miesto.

NEDEĽA

GRAND PRIX

(Minimálna dĺžka 300 km, maximálna
305, výnimkou je Monako s 260 km.
Preteky trvajú bez prerušenia
maximálne dve hodiny,
s prerušením tri.)

ŠPRINTOVÝ FORMÁT

PIATOK

Jeden hodinový tréning.

Hodinové šprintové kvalifikačné jazdy
(rovnaký formát ako pri štandardnej
sobotnej kvalifikácii, ale s kratším
tréningom).

SOBOTA

ŠPRINT

100 km preteky so štartom podľa
šprintovej kvalifikácie.

Kvalifikácia na GP (rovnaký formát
ako štandardná sobotná kvalifikácia).

NEDEĽA

GRAND PRIX

(Rovnako ako cez štandardný víkend GP.)

PREDPISY PRE MODERNÉ MONOPOSTY F1

Tímy Formuly 1 sa označujú ako konštruktéri, čo znamená, že podľa definície musia svoje monoposty „konštruovať“ sami. Môžu nakupovať motory, prevodovky a niektoré ďalšie špecifické diely, no samotné monoposty si musí každý tím navrhnuť a vyrobiť individuálne. Do každého monopostu idú tisíce jedinečných súčiastok od karosérie, ktorú vidíte, až po všetky vnútorné časti, ktoré nevidíte. Vďaka tomu je každý monopost skonštruovaný na mieru a je jedinečným výtvorom daného tímu.

Moderné monoposty Formuly 1 sú najväčšie v histórii. Predpisy uvádzajú, že nesmú byť širšie ako 200 cm a vyššie ako 95 cm. Hoci neexistuje špecifický limit na dĺžku monopostu, maximálna vzdialenosť medzi prednými a zadnými kolesami je obmedzená na 360 cm, a preto sa dĺžky monopostov zvyčajne veľmi nelíšia.

Monopost musí mať iba štyri kolesá – čo znie samozrejme, ale v minulosti niektoré monoposty F1 jazdili so šiestimi! Poháňané môžu byť len zadné kolesá, zatiaľ čo predné slúžia výhradne na riadenie. Štyri poháňané kolesá teda nie sú povolené.

Podvozok monopostu musí obsahovať monokok, do ktorého sa pilot posadí a je v ňom pripútaný šesťbodovým upínacím postrojom k odnímateľnej sedačke tvarovanej na jeho telo. Každý monopost musí byť vybavený ochranným oblúkom a ochranným zariadením kokpitu s názvom halo. Motor je umiestnený za monokok spolu s osemstupňovou prevodovkou a jednou spiatočkou.

Monoposty Formuly 1 sa už desaťročia vyznačujú používaním krídel a komplexnej aerodynamiky, čo znamená, že využívajú prúdenie vzduchu na pritlačenie monopostu k zemi a vytvorenie príľnavosti. Od roku 2022 však dizajn monopostov obmedzuje používanie krídel na vytváranie prítlaku. Súčasné monoposty F1 využívajú nielen krídla a aerodynamiku na viditeľných plochách monopostu, ale aj prízemný efekt prostredníctvom kanálov pod monopostom. Tie vytvárajú oblasti nízkeho tlaku, ktoré „prisávajú“ vozidlo k zemi a vytvárajú rovnakú príľnavosť. To zaručuje,

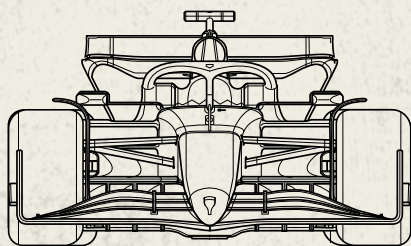
že prúdenie vzduchu nad monopostom (známe ako „špinavý vzduch“) je čo najmenej narušované, aby ho mohol monopost za ním tesne nasledovať. Všetky vozidlá sú vybavené systémom na zníženie odporu vzduchu (DRS), ktorý pri predbiehaní otvára štrbinu v zadnom krídle. To znižuje odpor vzduchu, zvyšuje maximálnu rýchlosť na rovinkách a pomáha pri predbiehaní iných monopostov, pokiaľ je stíhajúci monopost o sekundu za stíhaným.

Moderné motory Formuly 1 sú 1,6-litrové jednotky V6 s turbomotorom a hybridným pohonom. Majú obmedzenie na 15 000 otáčok za minútu (rpm) a ich výkon sa odhaduje na 750 až 1 000 koní. Vstrekovanie paliva je obmedzené na 500 barov, pričom na preteky je povolených iba 110 kg paliva a prietok paliva je obmedzený na 100 kg/h (220,5 lb) nad 10 500 otáčok za minútu.

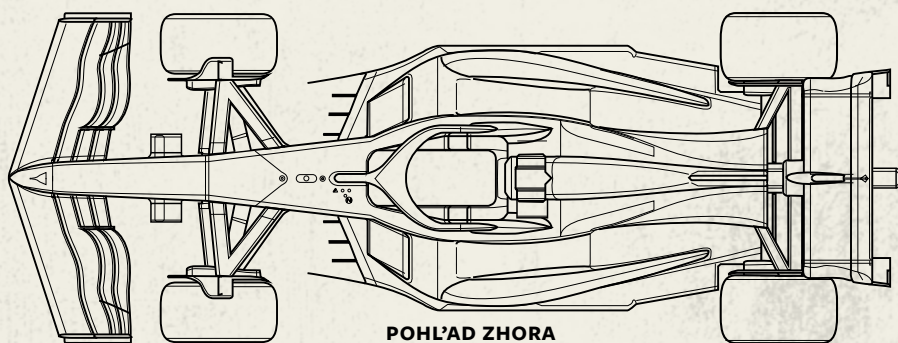
Moderné pohonné jednotky s turbomotorom a hybridným pohonom však netvorí len samotný motor. Súčasťou sú aj turbodúchadlo, kinetická jednotka motor-generátor (MGU-K, ktorý využíva energiu pri brzdení), tepelná jednotka motor-generátor (MGU-H, ktorý využíva energiu z tepla vo výfuku), zásobník energie ako batéria (ktorá uchováva regenerovanú energiu) a riadiaca elektronická jednotka (ktorá riadi celý systém). Jazdci môžu počas celej sezóny použiť maximálne štyri kusy z každej súčasti a osem zo štyroch častí, ktoré tvoria výfukový systém. Ak prekročia svoj limit, po kvalifikácii na preteky, v ktorých ho prekročili, sa im udelia tresty na štartovom rošte.

Spolu s jazdcom musí monopost vážiť minimálne 798 kg (1 759 lb). Na začiatku každého pretekárskeho víkendu komisári kontrolujú, či je monopost v súlade s predpismi. Každé vozidlo umiestnia na špeciálnu váhu, aby sa skontrolovalo, či jeho rozmery a hmotnosť zodpovedajú predpisom. Monopost môžu kedykoľvek počas pretekárskeho víkendu opätovne zavolať na váženie a po pretekoch sa vozidlá zvažia a skontroluje sa, či sú v súlade s predpismi.

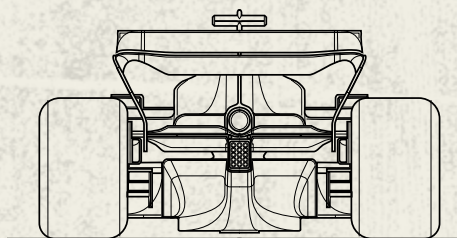
Tankovanie je v F1 zakázané a 110 kg paliva musí vydržať celé preteky.



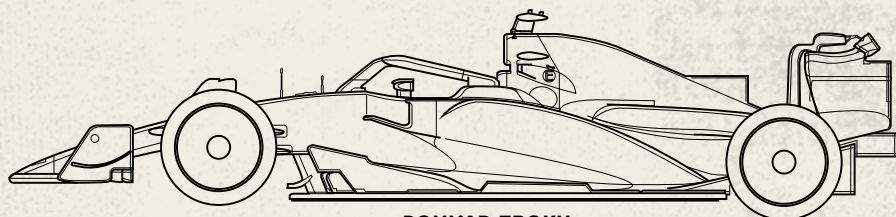
POHL'AD SPREDU



POHL'AD ZHORA

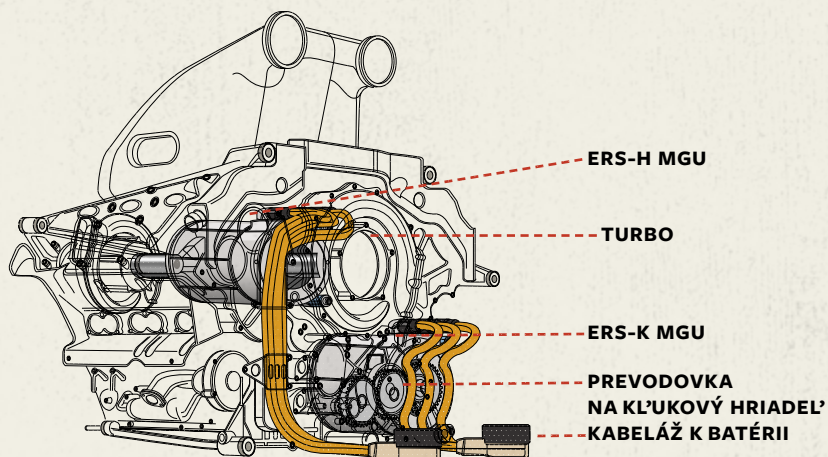
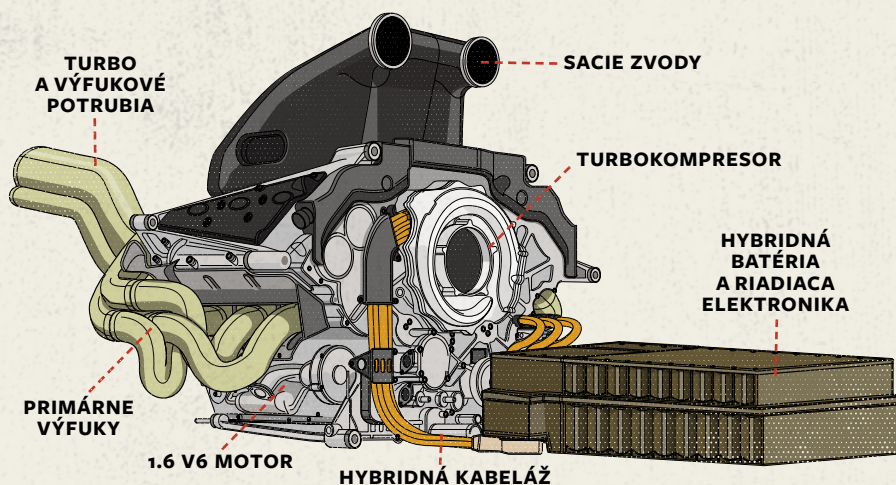


POHL'AD ZOZADU

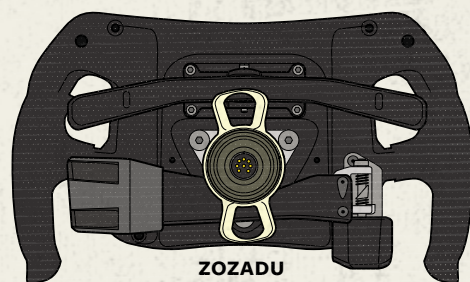


POHL'AD ZBOKU

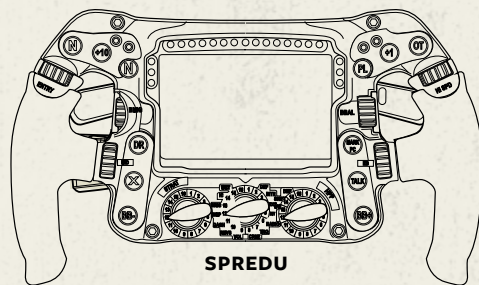
POHONNÁ JEDNOTKA



VOLANT



ZOZADU



SPREDU

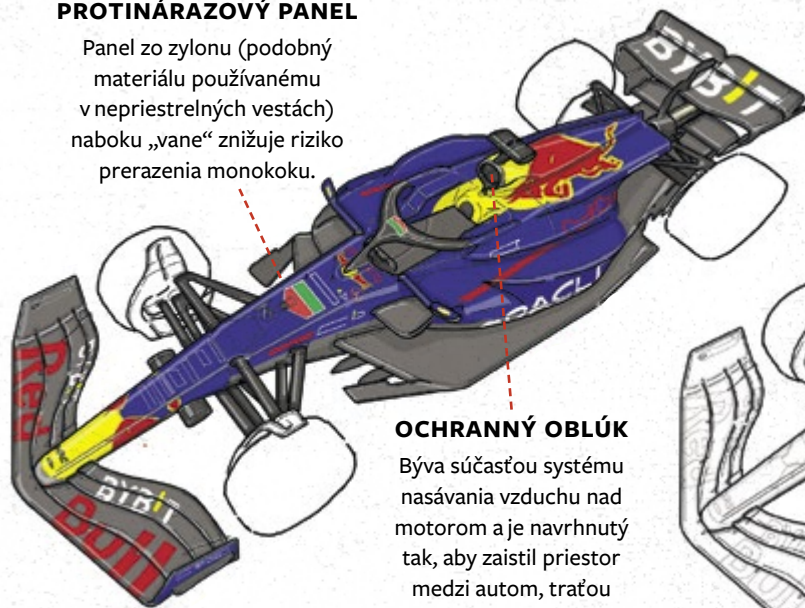
Volant monopostov F1 nie je len nástrojom na otáčanie predných kolies. Obrovský počet tlačidiel, otočných gombíkov, prepínačov a spínačov znamená, že z tohto zariadenia sa dajú ovládať stovky rôznych funkcií ovplyvňujúcich všetky možné detaily zložitého nastavenia auta. Jazdec si musí zapamätať, kde sa tieto funkcie nachádzajú, pretože počas pretekov si nemôže dovoliť ani na zlomok sekundy pozrieť na displej. Radenie prevodových stupňov sa vykonáva pomocou pádiel za volantom, ktorý má aj ručne ovládanú spojku, ale to sú zd'aleka tie najjednoduchšie úkony na tom, čo sa z jednoduchého ovládacieho prvku stalo skôr zložitým počítačom.

BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE

Počas posledných sedemdesiatich rokov mali inovácie a predpisy trvalý vplyv na bezpečnosť monopostov Formuly 1. Aj keď preteká kvôli vysokým rýchlostiam nikdy nebude stopercentne bezpečné, moderné monoposty F1 sú navrhnuté tak, že sú do nich zabudované mnohé prvky na ochranu jazdca v prípade nehody.

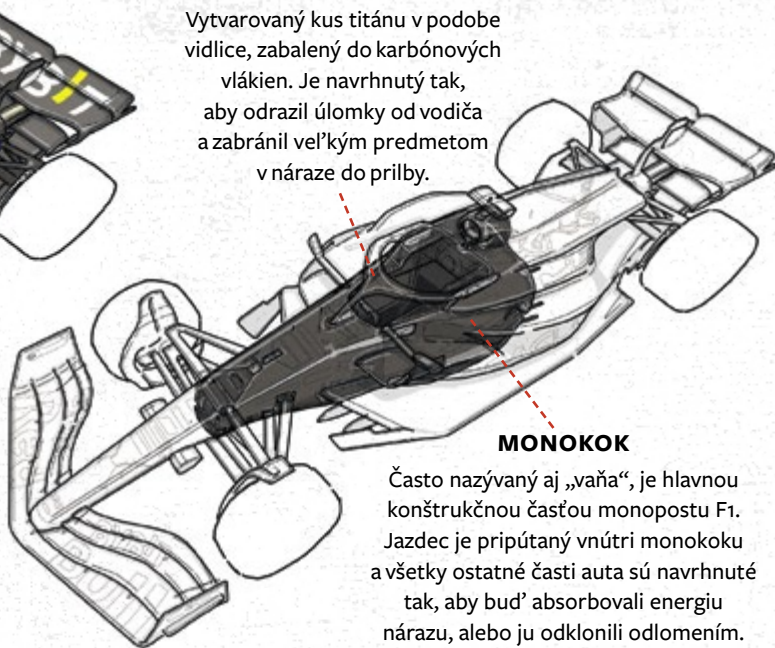
PROTINÁRAZOVÝ PANEL

Panel zo zylonu (podobný materiálu používanému v nepriestrelných vestách) naboku „vane“ znižuje riziko prerazenia monokoku.



OCHRANNÝ OBLÚK

Býva súčasťou systému nasávania vzduchu nad motorom a je navrhnutý tak, aby zaistil priestor medzi autom, traťou a systémom halo a helmou jazdca v prípade prevrátenia monopostu.



HALO

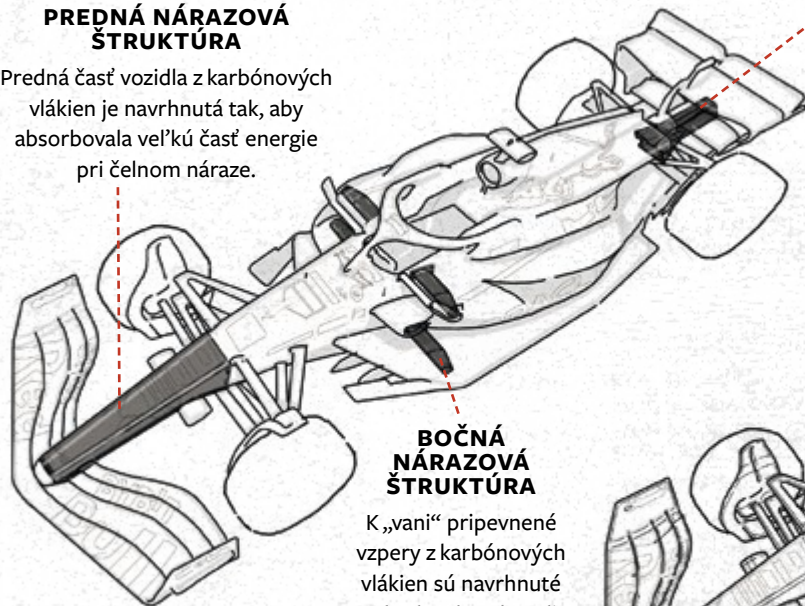
Vytvarovaný kus titánu v podobe vidlice, zabalený do karbonových vlákien. Je navrhnutý tak, aby odrazil úlomky od vodiča a zabránil veľkým predmetom v náraze do prilby.

MONOKOK

Často nazývaný aj „vaňa“, je hlavnou konštrukčnou časťou monopostu F1. Jazdec je pripútaný vnútri monokoku a všetky ostatné časti auta sú navrhnuté tak, aby buď absorbovali energiu nárazu, alebo ju odklonili odlomením.

PREDNÁ NÁRAZOVÁ ŠTRUKTÚRA

Predná časť vozidla z karbonových vlákien je navrhnutá tak, aby absorbovala veľkú časť energie pri čelnom náraze.

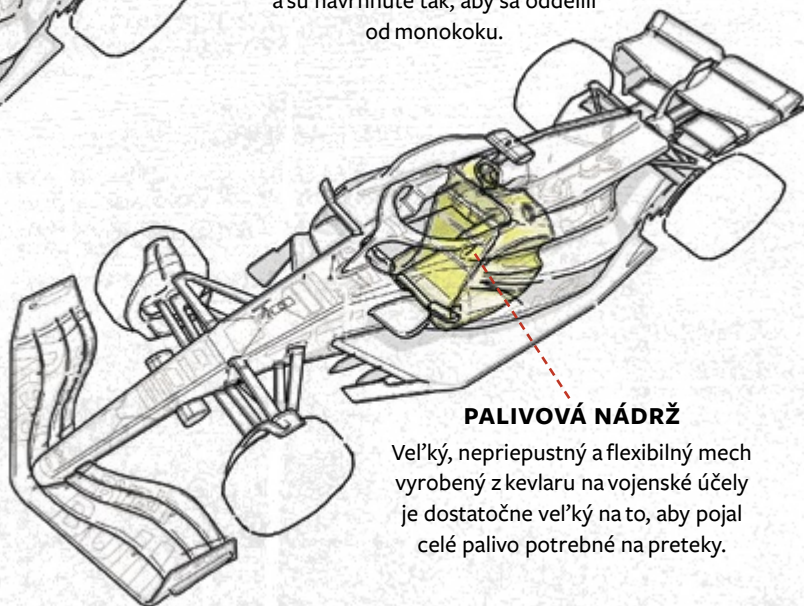


BOČNÁ NÁRAZOVÁ ŠTRUKTÚRA

K „vaní“ pripevnené vzpery z karbonových vlákien sú navrhnuté tak, aby absorbovali nárazy prichádzajúce z jazdcovej strany.

ZADNÁ NÁRAZOVÁ ŠTRUKTÚRA

Je umiestnená za prevodovkou, je z karbonových vlákien a absorbuje veľkú časť energie pri náraze zozadu. Prevodovka a motor tiež pohlcujú a odkláňajú energiu pri nehode a sú navrhnuté tak, aby sa oddelili od monokoku.



PALIVOVÁ NÁDRŽ

Veľký, nepriepustný a flexibilný mech vyrobený z kevlaru na vojenské účely je dostatočne veľký na to, aby pojal celé palivo potrebné na preteky.