

FORMUŁA 1



S T E W A R T B E L L

FORMUŁA 1

**NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY
SPORT ŚWIATA**

Verite
SPORT

Formula One

Text Copyright © Stewart Bell, 2025

First published by Penguin Random House Australia Pty Ltd.

This edition published by arrangement with Penguin Random House Australia Pty Ltd.

All rights reserved

Copyright © for the Polish translation by Biały Wiatr Sp. z o.o.,
Rzeszów 2025

Żadna część tej publikacji nie może być powielana, ani rozpowszechniana za pomocą urządzeń elektronicznych, mechanicznych, kopiujących, nagrywających i innych, bez pisemnej zgody posiadaczy praw autorskich.

Redaktor prowadzący: Bartosz Kusibab

Tłumaczenie: Enrika Gawłowska-Nabożny

Redakcja: Tomasz Wolfke

Korekta: Monika Pruska

Projekt layoutu i polskiej wersji okładki: Bartosz Kusibab

Druk i oprawa

READ ME Warszawa

VERITE

ISBN 978-83-67768-40-5

Imprint **Verite** jest marką wydawniczą należącą do:

Biały Wiatr Sp. z o.o.

35-210 Rzeszów ul. Baczyńskiego 6

www.bialywiatr.com

e-mail: redakcja@bialywiatr.com

Dział handlowy

e-mail: handlowy@bialywiatr.com

Rzeszów 07.2026

Wydanie I

SPIS TREŚCI

Przedmowa Guenthera Steinera	7
Wprowadzenie	13
NA TORZE	
Rozdział pierwszy: Początek wyścigowej obsesji	35
Rozdział drugi: Przetrwanie debiutanckiego sezonu	55
Rozdział trzeci: Ugruntowanie pozycji	75
Rozdział czwarty: Czas stać się gwiazdą F1	95
Rozdział piąty: Moment walki o zwycięstwo	113
Rozdział szósty: Czas na plan B	133
Rozdział siódmy: Kiedy wszystko idzie nie tak	153
POZA TOREM	
Rozdział ósmy: Życie w padoku	173
Rozdział dziewiąty: Biznes Formuły 1	189
Rozdział dziesiąty: Bezwzględne decyzje	207
Rozdział jedenasty: Władza nad F1	225
Rozdział dwunasty: Techniczny wyścig zbrojeń	243
Rozdział trzynasty: Nierówna gra	261
Rozdział czternasty: Wyścig jako globalne wydarzenia	281
Rozdział piętnasty: Nowa Era Formuły 1	299
Podziękowania	318
O autorze	319

PRZEDMOWA

GUENTHERA STEINERA

Słowo „bezwzględny” może oznaczać wiele rzeczy. W Formule 1 oznacza jednak presję – ponieważ ciosy są mocne i nie ma żadnej osłony. Nikt nie używa skomplikowanych słów. Wszystko jest konkretne.

Po raz pierwszy pojawiłem się w padoku F1 w 2001 roku jako dyrektor zarządzający Jaguar Racing, po piętnastu latach spędzonych w rajdach samochodowych, w tym w ich najwyższej serii – World Rally Championship. To było trudne – ale Formuła 1 była po prostu nieubłagana.

Największą różnicą pomiędzy rajdami a F1 jest to, że w tej drugiej wszystko jest publiczne – może nie dla mediów, ale publiczne w padoku – i każdy najmniejszy błąd zostaje wykorzystany przeciwko tobie. W innych seriach wyścigowych można powiedzieć: „Ten facet nawalił, ale nic się nie stało”. W F1, gdy tylko powiesz lub zrobisz coś złego, będzie to użyte przeciwko tobie. To właśnie mam na myśli, mówiąc o bezwzględności:

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

nie ma litości ani miękkiego lądowania. Musisz zatem wiedzieć, w co się pakujesz, mając oczy szeroko otwarte. Jeśli nie lubisz kontrowersji, krytyki, nie lubisz walczyć o wszystko – to nie rób tego. Nie warto, bo właśnie z tym będziesz musiał się zmierzyć. To tak, jakbyś chciał zostać astronautą, ale nie zamierzał ryzykować lotu w kosmos i pobytu tam przez dwa lub trzy miesiące – to znaczy, że to nie jest dla ciebie.

Dla mnie oczywiście było to odpowiednie zajęcie i w miarę jak piałem się po szczeblach kariery w Red Bull Racing, a następnie jako szef zespołu Haas, przystosowałem się do presji. Była to dla mnie ewolucja. Zanim dotarłem do F1, miałem już dość grubą skórę. Pracowałem w sportach motorowych przez długi czas i po prostu patrzyłem na sprawy inaczej. Gdybym trafił do F1 jako szef zespołu z zupełnie innej branży, byłoby to bardzo trudne. Niewiele osób odniosło sukces w ten sposób, bo nie dorastało w tej wyjątkowej kulturze i nie wiedziało, jak wygląda ta branża.

Co najważniejsze, miałem też ogromne szczęście, że do F1 wprowadził mnie legendarny trzykrotny mistrz świata, Niki Lauda. Nie tylko ze względu na to, kim był, ale także dlatego, że potrafił dodać ci pewności siebie, kiedy sam w sobie wątpił. Czasami w Formule 1, jeśli robisz coś dobrze, ktoś inny chce sprawić, żeby wyglądało to źle, aby zmusić cię do porażki. Dlatego potrzebujesz kogoś, kto powie: „Jesteś na dobrej drodze, nie poddawaj się”. Miałem więc szczęście, że Niki był po mojej stronie.

Dla świata zewnętrznego bezwzględność w F1 oznacza po prostu akcję na torze, gdzie niebezpieczeństwo jest zawsze obecne. Nigdy nie było to dla mnie bardziej widoczne niż podczas Grand Prix Bahrajnu 2020, kiedy nasz ówczesny kierowca

PRZEDMOWA GUENTHERA STEINERA

zespołu Haas, Romain Grosjean, uderzył w barierkę na pierwszym okrążeniu na wyjściu z trzeciego zakrętu. Jego samochód został przecięty na pół, gdy przebił się przez barierę, i stanął w płomieniach. Była to najtrudniejsza sytuacja, z jaką miałem do czynienia, nie tylko jako szef zespołu, ale jako człowiek. Rzeczywistość wyraźnie dała o sobie znać. W takich momentach wiesz, że jeśli kierowca nie wyjdzie z bolidu w ciągu pół minuty, to już w ogóle nie wyjdzie. Naprawdę stajesz przed myślą, że on może nie żyć, i to jest długie 30 sekund... Gdy tylko zobaczyłem, że jest bezpieczny, byłem po prostu szczęśliwy. Mieliliśmy szczęście, że się wydostał. Ktoś czuwał nad nami. W takich chwilach zdajesz sobie sprawę, o co tak naprawdę chodzi w życiu.

Jeśli mowa o presji wywieranej na kierowców, największe emocje towarzyszą kwalifikacjom, zaliczonym okrążeniom decydującym o kolejności startowej – zwłaszcza jeśli nie masz najszybszego samochodu. To męczące dla kierowców, którzy mają przeciętne pojazdy i muszą wyjść z Q1 [pierwszego z trzech segmentów w systemie kwalifikacji F1], ponieważ utknięcie w Q1 jest największym rozczarowaniem, jakiego można doznać. Myślę, że innym ważnym momentem jest start wyścigu, bo nie wolno popełniać żadnych błędów, ale jednocześnie trzeba uważać na pozostałych dwudziestu jeden kierowców wokół ciebie.

Poza samochodem atmosfera jest nieco swobodniejsza, ponieważ nie ma nic naprawdę trudnego do zrobienia. Są to spotkania z inżynierami, mediami, sponsorami i fanami, ale to również część pracy i zawsze starałem się mówić kierowcom, że przywilej prowadzenia jednego z tych samochodów ma też swoje minusy. To są rzeczy, których może i nie lubią robić, ale robić

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

muszą, ponieważ pieniądze, które dostaje zespół, pochodzą od tych ludzi, z którymi będą musieli rozmawiać.

Dla innych osób z teamu praca w F1 jest wyczerpująca. Zawsze powtarzałem, że najtrudniejsze zadania ma ekipa zajmująca się ustawieniami bolidów i mechanicy. Podczas potrójnych wyścigów, które odbywają się co weekend, inżynierowie i kierownictwo podróżują między wydarzeniami klasą biznesową, natomiast pozostali członkowie zespołu nie tylko latają klasą ekonomiczną, ale także jadą bezpośrednio z jednego wyścigu na kolejny, co oznacza, że czasami są nieobecni w domu przez miesiąc i nie mogą zobaczyć się z rodzinami. Na szczęście teraz wszyscy z ekipy mają przynajmniej własny pokój w hotelu. Kiedy zaczynałem karierę, musiałem współdzielić lokum. A nie jest fajnie mieć czterdzieści lat i mieszkać przez miesiąc z inną osobą – bo nie masz żadnej prywatności.

Aby utrzymać motywację zespołu wyścigowego mimo presji, długich godzin pracy i licznych podróży, konieczne są sukcesy na torze, dlatego stale starasz się je osiągać. Jeśli nie ma sukcesów, próbujesz szczerze wyjaśnić im, co robisz, aby zespół posuwał się naprzód. Oczywiście są też łatwiejsze chwile, kiedy organizujesz kolację dla wszystkich, próbujesz zapewnić im trochę rozrywki lub dajesz zespołowi pół dnia wolnego, aby mogli zrobić coś dla siebie. Moim zdaniem jednak takie atrakcje sprawiają im radość przez te pół dnia, a potem szybko o nich zapominają. Sukces jest jedyną drogą prowadzącą naprzód, ponieważ wszyscy w F1 dążą do osiągnięcia wyników, zatem twoja praca jest bardzo czasochłonna i trudna do pogodzenia z życiem rodzinnym.

Mam szczęście, ponieważ moja żona Gertraud nigdy nie знаła innego życia ze mną. Jestem żonaty od trzydziestu lat

PRZEDMOWA GUENTHERA STEINERA

i już pracowałem w sportach motorowych, kiedy się pozna-
liśmy. Teraz staram się zabierać rodzinę ze sobą tak często, jak
to tylko możliwe. To przywilej, że mogą mi towarzyszyć – na-
wet cztery lub pięć razy w roku – i naprawdę to doceniam,
ponieważ dzięki temu jesteśmy razem. Natomiast gdy jestem
w domu, nigdzie nie wychodzę. Nie mam przyjaciół, z który-
mi mógłbym spędzać wieczory. Kiedy jestem w domu, zostaję
w nim i spędzam czas z rodziną. Myślę, że czasami są zadowo-
leni, kiedy znowu wyjeżdżam, ale to naturalne.

Stewartu Bella znam od wielu lat, przez całą jego karierę
jako dziennikarza F1, kiedy pracował dla renomowanych me-
diów, takich jak Associated Press. Byłem zatem podekscytowa-
ny faktem, że mogłem wziąć udział w pracach nad jego książką,
która pokazuje inne spojrzenie na ten sport. Nie chodzi tu
o blask i przepych Formuły 1, ale o to, jak jest to trudne i jaka
jest rzeczywistość. Robota w F1 to styl życia, który wiąże się
z ogromną presją i długimi godzinami pracy. Jeśli to lubisz, to
świetnie, ale jeśli nie, to oszczędź sobie kłopotów.



WPROWADZENIE

Zapomnijcie o boksie i walkach byków: Formuła 1 to najbardziej bezwzględny i najbrutalniejszy sport świata.

Z zewnątrz wygląda to niezwykle efektownie – najlepsi kierowcy i zespoły ścigają się wartymi miliony dolarów bestiami z prędkością dochodzącą do 360 km/h, a prawie miliard fanów ogląda te wyścigi. Ogromny zasięg globalny napędza rozwój F1, warty wiele miliardów dolarów rynek sponsorin-
gowy i wyprzedane megawydarzenia Grand Prix, które przejmują władzę nad miastami gospodarzy.

Ale w środku, poza maską popularności, kryje się bezlitosne, mechaniczne wnętrze – napędzane ogromnym budżetem, siłą roboczą i działaniem pod niesamowitą presją, które są niezbędne nie tylko do dostarczenia dwudziestu dwóch stale modernizowanych samochodów na ponad dwadzieścia imprez rozgrywanych na całym świecie, ale także do radzenia sobie z nieodłącznym ryzykiem i wyzwaniem życia w alei serwisowej.

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

To właśnie te fantastyczne samochody wyścigowe od dawna inspirują podziwającą je publiczność – od zarania ery motoryzacji, kiedy to sport ten rozkwitł pod koniec XIX wieku dzięki sponsorowanym przez gazety rajdom takim jak Paryż–Rouen, aż po rozpoczęcie Mistrzostw Świata Formuły 1 w 1950 roku.

Oczywiście w ciągu ponad siedemdziesięciu pięciu lat samochody zmieniły się nie do poznania, a obecne modele charakteryzują się zaawansowaną aerodynamiką, hamulcami z włókna węglowego i niezwykle wydajnymi hybrydowymi jednostkami napędowymi, które generują ponad tysiąc koni mechanicznych i pozwalają kierowcy przyspieszyć od 0 do 100 km/h i z powrotem do 0 w mniej niż 5 sekund.

Brzmi to imponująco i może wyglądać płynnie, jeśli oglądasz to przez kamery pokładowe, ale wewnątrz samochodu panuje absolutna przemoc – miażdżący atak na umysł i ciało kierowców, trwający nawet dwie godziny podczas wyścigu cyklu Grand Prix. „To prawie jak myśliwiec, ale z bardzo małym marginesem błędu”, powiedział Alex Albon, kierowca zespołu Williams, który ma na koncie ponad 120 startów w F1. „Możesz czuć, jak samochód porusza się pod tobą, ale detale i precyzja ruchów pojazdu są niezwykle ważne, bo jeśli na chwilę stracisz przyczepność, dochodzi do wypadku – prędkości są tak duże, że samochody wchodzą w poślizg z prędkością nadal przekraczającą 200 km/h. Tak więc to, z czym walczymy, to precyzja ruchów i niuansy w obsłudze samochodu, które mają poważne konsekwencje. To właśnie nimi się kierujemy i na tym polega trudność”.

A to tylko jazda samochodem – nie mówiąc o doprowadzaniu do granic możliwości ręcznie budowanego, zionącego ogniem i sypiącego iskrami prototypu, ściganiu się z rywalami

WPROWADZENIE

koło w koło z prędkością ponad 300 km/h w temperaturze kokpitu sięgającej 60 stopni Celsjusza, mierzącego się z ego, reputacją, wynikami, ryzykowaniu niezliczonymi milionami dolarów i życiem na krawędzi, podczas kiedy cały świat patrzy. Stawka, nerwy i obciążenie psychiczne rosną jeszcze bardziej, jeśli walczysz o prawdziwe nagrody: podium, zwycięstwa lub ostateczny cel w sportach motorowych – mistrzostwo świata kierowców.

Żeby zrozumieć presję, wystarczy zapytać Emersona Fittipaldiego o jego walkę o drugi tytuł mistrzowski w 1974 roku. Brazylijska ikona motorsportu, ścigająca się wówczas dla McLarena, przystąpiła do ostatniej rundy – Grand Prix Stanów Zjednoczonych w Watkins Glen w stanie Nowy Jork – z taką samą liczbą punktów co Clay Regazzoni z Ferrari. To wystarczyło, aby wszyscy, nawet zaprawieni w bojach członkowie zespołu, byli podenerwowani. „Na starcie chłopaki z McLarenem spoglądali na kierowców Ferrari obok nas, ale nie mogliśmy spojrzeć im w oczy”, opowiadał Fittipaldi. „Presja była ogromna. Mechanicy nie mogli na nas patrzeć, ponieważ wiedzieli, że po wyścigu któryś z nas – albo Clay, albo ja – zostanie mistrzem świata. To był ostatni wyścig w roku, pod niesamowitą presją”.

Droga na szczyt tego sportu zaczyna się od wizji tego, co chcesz osiągnąć, oraz przerażającego poziomu ambicji, zaangażowania i ciężkiej pracy, których większość ludzi po prostu nie byłaby w stanie znieść, niezależnie od nagrody. „Oczywistym celem jest zostanie mistrzem świata Formuły 1”, powiedział kierowca Mercedesa George Russell. „Chcę mieć pewność, że jestem najlepszą wersją siebie fizycznie jako kierowca wyścigowy, ale także poza torem – w tym, jak pracuję i integruję się z zespołem. To bardzo ważne, ponieważ wszystkie te rzeczy

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

muszą być ze sobą zgrane, aby osiągać doskonałe wyniki na torze. Zdajesz sobie sprawę, że potrzebujesz zespołu, że jesteś tylko kolejnym trybikiem w tej ogromnej maszynie, która decyduje o sukcesie, i musisz nad tym pracować. Formuła 1 to wyjątkowy sport. Nigdy nie jest prosty, nigdy nie jest łatwy, ale jeśli zakończę karierę z myślą, że dałem z siebie wszystko i zrobiłem, co było możliwe, niezależnie od tego, ile zwycięstw lub mistrzostw osiągnąłem lub nie, to myślę, że mogę być z siebie zadowolony i dumny”.

Ważne również, aby przeżyć... Wyścigi samochodowe są niebezpieczne i nie bez powodu jest to zapisane drobnym drukiem na bilecie na Grand Prix – niezależnie od tego, czy to karta wstępu ogólnego za 200 dolarów, czy pakiet F1 z wejściem VIP do garażu o wartości ponad 25 tysięcy dolarów – ponieważ od 1950 roku podczas wyścigów mistrzostw świata zginęło pięćdziesięciu dwóch kierowców. To utraceni bohaterowie tego sportu, nieustraszeni zawodnicy, którzy zapłacili najwyższą cenę. Najbardziej znanym z nich jest ukochany przez Brazylijczyków trzykrotny mistrz świata Ayrton Senna, który zginął podczas Grand Prix San Marino 1994, kiedy jego Williams uległ wypadkowi na zakręcie Tamburello. Ostatnim, który zginął na torze, był francuski kierowca Jules Bianchi, zmarły w wyniku obrażeń odniesionych podczas Grand Prix Japonii 2014, kiedy jego Marussia zjechała z toru i uderzyła w pojazd ratowniczy.

Piętnaście miesięcy wcześniej Bianchi był na torze Silverstone w centrum serwisowym nieistniejącej już ekipy Marussia przed Grand Prix Wielkiej Brytanii 2013, gdzie przedstawiał swoje cele na drugą połowę debiutanckiego sezonu. „Po prostu wykorzystać jak najlepiej swoje doświadczenie”, powiedział.

WPROWADZENIE

„Taki jest mój cel. Chciałbym ukończyć każdy wyścig. Wiem jednak, że to nie będzie łatwe – a po nieukończonym wyścigu w Monako nie jest to już możliwe – dlatego postaram się ukończyć jak najwięcej rund sezonu”.

Nie tylko kierowcy ponoszą śmierć, ale także sędziowie torowi – fantastyczna grupa wolontariuszy, którzy dbają o bezpieczeństwo tego sportu, komunikując się i zarządzając incydentami, a także jako pierwsi pojawiają się na miejscu zdarzenia, narażając życie. Ostatni taki przypadek wydarzył się podczas Grand Prix Kanady 2013, kiedy trzydziestoośmioletni sędzia torowy Mark Robinson zginął pod koniec wyścigu po tym, jak został potrącony przez pojazd ratowniczy, który usuwał z toru zatrzymany samochód Saubera, kierowany przez Meksykanina Estebana Gutiérreza. „Jestem bardzo, bardzo smutny, słysząc tę wiadomość, i łączę się w bólu z jego rodziną i przyjaciółmi”, napisał Sebastian Vettel na swojej stronie internetowej po zwycięstwie w Montrealu dla Red Bulla, jednym z trzynastu w sezonie, które zapewniło mu czwarte z rzędu mistrzostwo świata. „Praca sędziów nie zawsze jest widoczna, ale ma kluczowe znaczenie dla naszego sportu i bez waszego zaangażowania, czasu i poświęcenia nie byłoby sportów motorowych”.

Oczywiście w dzisiejszych czasach żadne z tych incydentów nie pozostają niezauważone przez F1 lub jej organ zarządzający, FIA, które przeprowadzają dochodzenia i wzmacniają środki bezpieczeństwa. Po śmierci sędziów podczas Grand Prix Włoch 2000 i Grand Prix Australii 2001, do których doszło w odstępie zaledwie stu siedemdziesięciu pięciu dni, wprowadzono znaczące ulepszenia na torach wyścigowych – sam remont toru w Melbourne kosztował w 2002 roku ponad pół miliona dolarów (milion dolarów australijskich) i obejmował podwyższenie

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

ogrodzenia (do 3,2 metra), zainstalowanie klatek ochronnych dla sędziów oraz zmniejszenie rozmiarów otworów umożliwiających dostęp do toru. Wprowadzono również zmiany w samochodach, w tym mocniejsze mocowania kół, po dwa na każde koło, dzięki czemu opony pozostają połączone z samochodem podczas wypadku.

Nawet jeśli nie siedzisz za kierownicą ani nie jesteś na torze podczas wyścigu Grand Prix, nadal możesz napotkać problemy – w alei serwisowej F1 należy zachować szczególną ostrożność, podobnie jak na pokładzie lotniskowca. Mechanik Ferrari Francesco Cigarini doznał złamań kości piszczelowej i strzałkowej podczas nieudanego pit stopu podczas Grand Prix Bahrajnu 2018. Włoch został uderzony źle zamontowanym lewym tylnym kołem samochodu mistrza świata z 2007 roku, Kimiego Räikkönena, po tym, jak zespół zbyt wcześnie wypuścił go na tor. Cigarini został przewieziony do lokalnego szpitala, a zespół ukarano grzywną w wysokości 50 tysięcy euro za wypuszczenie samochodu Fina „w sposób zagrażający personelowi i powodujący obrażenia”. Z pewnością nie była to wina Räikkönena, ponieważ miał nieco ponad 2 sekundy, aby poczekać na zielone światło na bramce alei serwisowej, które sygnalizowało mu, że może ruszać. Incydent ten kontrastował jednak z sytuacją jego ówczesnego kolegi z zespołu Ferrari, Vettela, który zdobył pierwsze pole startowe i zwyciężył, podczas gdy jego ekipa ustanowiła najszybszy pit stop w wyścigu, wynoszący 2,24 sekundy. „Wiem tylko, że ruszyłem, gdy zobaczyłem zielone światło”, powiedział Fin. „Nie miałem szans dostrzec, że coś jest nie tak z lewym tylnym kołem, a potem zobaczyłem, że ktoś został ranny i natychmiast dostałem polecenie zatrzymania się”.

WPROWADZENIE

Subtelniejszym, ale wszechobecnym przejawem bezwzględności w świecie Formuły 1 jest jednak mentalność i tempo tego sportu, który nigdy nie śpi. I kimkolwiek jesteś w F1 – kierowcą, mechanikiem, specjalistą fabrycznym czy przedstawicielem mediów – może cię to zaskoczyć. Nawet wschodzące gwiazdy, takie jak kierowca Mercedesa Andrea Kimi Antonelli, który w wieku zaledwie osiemnastu lat zadebiutował w 2025 roku w zespole fabrycznym, będąc w ostatniej klasie szkoły średniej, mogą być tym zaskoczone.

„Intensywność”, odpowiedział Antonelli na pytanie o to, jaki aspekt tego sportu zdumiał go najbardziej. „Poziom intensywności, który trzeba utrzymać podczas weekendu wyścigowego. Oczywiście od FP1 [pierwszej sesji treningowej] chcesz być na szczycie formy. To coś, co zbagatelizowałem, bo myślałem, że podczas normalnego weekendu [bez dodatkowego wyścigu sprinterskiego] można trochę zwolnić tempo, ale wtedy okazuje się, że jesteś zbyt daleko w tyle i musisz nadrabiać straty”.

Oczywiście Antonelli doskonale wiedział, w co się pakuje. Włoch, od dawna uznawany przez szefa Mercedesa F1 Toto Wolffa za następcę Maksa Verstappena, został wybrany w 2019 roku do programu juniorskiego marki i dwukrotnie zdobył tytuł mistrza Europy w kartingu, zanim w 2021 roku przeszedł do samochodów. Następnie Antonelli zdominował kategorie juniorskie, zdobywając tytuły w niemieckiej i włoskiej serii F4, a także w obu seriach Formuły Regionalnej: Bliskiego Wschodu i Europy.

Ten utalentowany młody kierowca przeskoczył Formułę 3 i przez sezon startował w serii Formuły 2, w której zajął szóste miejsce w klasyfikacji generalnej z dwoma zwycięstwami na koncie. Ale zanim jeszcze zakończył ten sezon, ogłoszono

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

(podczas wyścigu w jego ojczyźnie, Grand Prix Włoch), że zostanie kierowcą Mercedesa Formuły 1 w 2025 roku. Zaledwie dzień później Antonelli przekonał się jednak o tym, jak szybko w F1 można spaść z roli bohatera do zera – po tym, jak już 5 minut po rozpoczęciu debiutanckiego FP1 wpakował przyszły samochód kolegi z zespołu, George’a Russella, w żwir przy słynnym zakręcie Parabolica, uderzając z przeciążeniem 45G.

Szef Mercedesa Toto Wolff powiedział, że to wszystko jest częścią procesu nauki debutantów: „Musi się uczyć, będzie od czasu do czasu popełniał błędy. Zobaczymy błyskotliwe momenty, zobaczymy też trudniejsze chwile, ale to wszystko jest częścią rozwoju młodego kierowcy. I wydaje się właściwe, żeby zrobić to w 2025 roku, biorąc pod uwagę ogromne zmiany regulacji technicznych w sezonie 2026, z całkowicie nowymi podwoziami i jednostkami napędowymi. Musimy więc po prostu zachować spokój wobec Kimiego, on ma dopiero osiemnaście lat, i zobaczyć, jak to się rozwinie”.

Antonelli niewątpliwie dysponuje ogromnym talentem, ale dopiero na najwyższym poziomie okazuje się, czy naprawdę masz to, czego potrzeba do rywalizacji w Formule 1. To miejsce, gdzie obserwuje cię cały świat, wokół ciebie pracują elitarni specjaliści walczący o każdą tysięczną sekundy, a presja osiągania wyników jest nieustanna. Każdy występ i każdy rezultat mogą zadecydować o dalszym przebiegu twojej kariery. To wystarczające obciążenie, by nawet najsilniejszych ludzi doprowadzić do całkowitego załamania, przy czym tylko wyjątkowi potrafią sobie z nią poradzić, a jeszcze mniejsza liczba naprawdę rozkwita w takich warunkach.

„Każdy, kto odnosi sukces w Formule 1, już wcześniej zepchnął wszystko inne w swoim życiu na drugi plan. Ściganie

WPROWADZENIE

musi być absolutnym priorytetem przez 365 dni w roku”, powiedział Franz Tost, który kierował drugim zespołem Red Bulla, obecnie znanym jako Racing Bulls, od momentu jego powstania w 2006 roku aż do końca sezonu 2023. „Dlatego lubię pracować z niezwykle egoistycznymi ludźmi: tylko oni są w stanie naprawdę brać na siebie cały ciężar. Wiedzą, co muszą zrobić, żeby odnieść sukces, wiedzą, jak zdobyć to, czego chcą, i nie pozwalają się rozpraszać. Każdy, kto słucha tego, co o ściganiu mówi jego najlepszy przyjaciel albo dziewczyna, przegrał już na starcie. Mistrzowie słuchają zespołu i nikogo więcej”.

Proponowane przez Tosta podejście doskonale oddaje naturę F1: koncentrację na celu połączoną z ogromną dawką pokory, dzięki której rozumiesz, że możesz bez końca poprawiać się w nieskończenie wielu aspektach, oraz z nieograniczonymi pokładami energii potrzebnymi do wykonania pracy koniecznej, by zniwelować wszelkie braki.

Naturalnie wszyscy najlepsi kierowcy ucieleśniają tę koncentrację na karierze, a pytania o hobby czy zabawę zbywają odpowiedziami o treningu i śnie. „Wchodziłem do Formuły 1 z dużą pewnością siebie po wygraniu GP3 [obecnie F3] i Formuły 2, ale kiedy tam trafiłem, zrozumiałem, że każdy kierowca był na jakimś etapie kariery mistrzem i że jest to absolutna światowa elita”, powiedział George Russell, znany z tego, że stworzył prezentację w PowerPointcie, którą wykorzystał, aby zachęcić Williamsa do dania mu szansy debiutu w Formule 1 w 2019 roku. „A to, że wygrałem Formułę 2 i GP3, nie oznacza, że przyjdę tutaj i wszystko będzie łatwe. Myślę, że trudności sezonu 2019 [jego debiutanckiego sezonu] tylko utwierdziły mnie w przekonaniu, że F1 nie jest łatwa. I że trzeba pójść krok dalej, żeby coś osiągnąć”.

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

Podejście „zrobić wszystko, co konieczne” przenika cały ten sport. W zespołach mechanicy są pod presją, by przygotować samochody niezależnie od terminu. Inżynierowie dopracowują auta pod kątem lepszych czasów okrążeń – o jedną tysięczną sekundy. Dział promocji buduje szum wokół zespołu poprzez aktywacje i media, a dział marketingu zdobywa bogatych sponsorów, wykorzystując to zwiększone zainteresowanie.

Poza garażami ten duch pracy przez całą dobę rozciąga się na media, które transmitują i relacjonują wydarzenia, by wzbudzać zainteresowanie sportem i je sprzedawać. A także na promotorów wydarzeń, którzy wykorzystują to zainteresowanie do sprzedaży biletów i uzyskiwania sponsoringu na rynkach lokalnych i międzynarodowych. A także na Formula One Group – właściciela praw komercyjnych do sportu, który uzyskuje zdumiewające kwoty od promotorów wyścigów, nadawców medialnych i sponsorów.

Jeśli jesteś szefem teamu albo członkiem najwyższego kierownictwa, to grasz rolę przez całą dobę, siedem dni w tygodniu, przez cały rok. Musisz w niej nieustannie być twarzą zespołu, walczyć o swoją rację na spotkaniach i w mediach – często przed kamerą – aby albo chronić zespół, albo odwracać uwagę. Musisz jednoczyć ekipę w dobrych i złych momentach oraz regularnie spotykać się z najważniejszymi sponsorami, gdziekolwiek są – czy to na wystawnych imprezach, czy w ich siedzibach, nawet jeśli wymaga to wielu dalekich lotów. Owszem, możesz latać pierwszą klasą, ale jesteś poślubiony swojej pracy.

Jeśli jesteś mechanikiem F1, godziny pracy są równie okrutne – chociaż obecnie podczas weekendów wyścigowych obowiązują godziny „policyjne”, które mają zapobiegać

WPROWADZENIE

kolejnym nocom bez snu, co zdarzało się na wyścigach aż do 2011 roku – a standardy są bezwzględne, bo stawką bywa ludzkie życie. Niestety, nie ma takiej „godziny policyjnej” dla pracowników fabrycznych zespołów w ich bazach, choć istnieją ograniczenia dotyczące pracy wykonywanej z użyciem tunelu aerodynamicznego lub obliczeniowej dynamiki płynów (CFD) na superkomputerze symulującym przepływ powietrza wokół samochodu, które służą optymalizacji aerodynamiki.

Zespoły PR-owe, które zajmują się wystąpieniami kierowców i przydzielonym im czasem, muszą planować i budować zaangażowanie poprzez wszelkiego rodzaju bogate treści – dla telewizji, prasy, kanałów cyfrowych, mediów społecznościowych i YouTube – przez cały rok, a nie tylko w sezonie. Muszą koordynować niekończące się prośby od promotorów wyścigów, mediów lokalnych i międzynarodowych, sponsorów i fanów, a następnie dopilnować, by wszystko przebiegło zgodnie z planem i nie kolidowało z czasem kierowcy spędzanym z inżynierami na wykonywaniu jego właściwej pracy. Jeśli do tego dojdzie, ludzie z działu promocji dostaną reprimendę, dlatego nieustannie analizują przydzielone harmonogramy, rozpisane w 10-minutowych blokach. Jeśli dostaniesz rozmowę jeden na jeden z kierowcą, masz do dyspozycji 10, może 15 minut, o ile nie ma już opóźnienia.

Jeśli jesteś częścią działu marketingu zespołu F1, cele są astronomiczne i stale rosną – z naciskiem na największe kontrakty, jak ten z globalną firmą technologiczną Oracle, która w 2022 roku podpisała z Red Bull Racing pięcioletnią umowę wartą 500 milionów dolarów.

Jeśli pracujesz dla mediów, materiały często muszą być gotowe w chwili, gdy opada flaga w szachownicy, a towarzyszące

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

im zdjęcia spływają od fotoreporterów robiących ujęcia przy torze. Najświeższe foty mogą być nawet wysyłane obecnym na miejscu dziennikarzom i twórcom mediów społecznościowych przez WhatsAppa, co pozwala na płynne publikowanie materiałów, gdy samochody przejeżdżają obok.

Wszystko to odbywa się w tym samym duchu elitarniej rywalizacji, który widać na torze u kierowców F1 – a nieżyjący już wielki komentator tego sportu Murray Walker ujął to najlepiej: „Niezależnie od tego, kim jesteś w Formule 1, jest tam mnóstwo innych ludzi równie dobrych jak ty, których jedynym celem w życiu jest to, by cię zniszczyć”.

Tak więc „klub piranii”, jak bywała nazywana F1, wykracza daleko poza samych decydentów sportu. Jesteś na wojnie, bez względu na to, jaką pełnisz funkcję w padoku: żeby być najszybszym, zdobyć największy budżet, zrobić najlepszą prezentację zespołu albo opublikować najciekawszą wiadomość.

Dlatego padok Formuły 1 jest tak fascynującym miejscem: każdy ma głowę pełną zadań, skondensowany termin, wiedzę z wyprzedzeniem o harmonogramie – zarówno zawodowym, jak i sportowym – oraz maksymalną motywację, by wszystko dopiąć. Nie ma tu scen paniki, są tylko zmarszczone czoła i jeszcze bardziej gorączkowa praca. A każdy, kto nie ma nic do roboty, rzuca się w oczy jak bolący kciuk, prawdopodobnie zdradzając, że jest sponsorem albo VIP-em.

Wyjątek stanowiło Grand Prix Australii 2020, które w piątek 13 marca zostało odwołane zaledwie kilka godzin przed pierwszą sesją treningową, po spotkaniach władz stanu Wiktorii z interesariuszami sportu, w tym promotorami wyścigu, F1, działaczami FIA i dziesięcioma zespołami. Władze F1 zostały zmuszone do reakcji po tym, jak McLaren wycofał się

WPROWADZENIE

z wydarzenia późno w czwartek wieczorem po informacji, że jeden z jego mechaników uzyskał pozytywny wynik testu na COVID-19, co uczyniło imprezę zagrożeniem dla zdrowia publicznego.

Wcześniej, rano i po południu w czwartek, zanim McLaren się wycofał, wszyscy – co zrozumiałe – wyglądali tak, jakby zobaczyli ducha. Reagując na globalną panikę rozgrywającą się w telewizji, dziwnie było patrzeć na tylu ludzi, zwykle niesamowicie zmotywowanych, ciężko pracujących ekspertów, którzy na co dzień błyskawicznie przemieszczają się z miejsca na miejsce, a teraz snuli się i wyglądali na niepewnych tego, co się wydarzy. Trwało to do momentu, gdy wielokrotny mistrz świata Lewis Hamilton, wówczas kierowca Mercedesa, poruszył podczas czwartkowej konferencji prasowej ten temat tabu. „Jestem naprawdę bardzo, bardzo zaskoczony, że tu jesteśmy”, powiedział. „Dla mnie to szokujące, że wszyscy siedzimy w tym pomieszczeniu. Dziś jest tu tylu fanów, a wydaje się, że reszta świata reaguje chyba trochę zbyt późno, ale już dziś rano widzicie, jak Donald Trump zamyka granice z Europy do Stanów, że NBA została zawieszona, a jednak Formuła 1 wciąż jedzie dalej”.

Choć ta straszna pandemia jest już za nami, w rzeczywistości doprowadziła do nowego szczytu popularności sportu, z gwałtownie rosnącym globalnym zainteresowaniem, i to nie z żadnych niechlubnych powodów. A przecież sytuacja wyglądała ponuro, gdy w 2020 roku sport wszedł w czteromiesięczne zawieszenie, mimo że F1 była jedną z pierwszych dyscyplin, które wznowiły rywalizację w lipcu – z ciasno upakowanym, skoncentrowanym na Europie kalendarzem, obejmującym siedemnaście wydarzeń w zaledwie dwadzieścia trzy tygodnie.

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

W czasie tego przestoju F1 wsparła walkę z COVID-19 poprzez *Project Pitlane*, który połączył siedem z dziesięciu zespołów F1 – tych zlokalizowanych w Wielkiej Brytanii – które przekształciły swoje obiekty tak, aby produkować urządzenia wspomagające oddychanie dla szpitali w kraju. F1 idealnie nadawała się do tego zadania, ponieważ przyciąga najbystrzejsze talenty z całego świata, a następnie stawia je przed wyzwaniami inżynieryjnymi, takimi jak projektowanie mniejszych, lżejszych i wydajniejszych komponentów.

Mercedes przestawił cały swój zakład w Brixworth na produkcję dziesięciu tysięcy aparatów oddechowych, z czego tysiąc dziennie powstawało przy użyciu czterdziestu maszyn, które normalnie były zarezerwowane do wytwarzania tłoków i turbosprężarek do F1. Ich urządzenie oddechowe UCL-Ventura zostało opracowane w mniej niż 100 godzin, a plany udostępniono jako otwarte oprogramowanie. Był to aparat typu Continuous Positive Airway Pressure (CPAP – wspomaganie ciągłego dodatniego ciśnienia w drogach oddechowych), który pomagał pacjentom z COVID-19 oddychać. A w Maranello we Włoszech Ferrari produkowało zawory do respiratorów i elementy mocujące do masek ochronnych, aby wspierać pracowników służby zdrowia leczących pacjentów. Włoska marka wytwarzała także setki elementów termoplastycznych służących do modernizacji istniejących masek do użytku szpitalnego. Trudno o lepszy przykład stanięcia na wysokości zadania dla wspólnego dobra.

Ale F1 naprawdę wystrzeliła – i przeszła z pozycji niszowego sportu, często pozostającego w cieniu, do centrum zainteresowania głównego nurtu, tak zwanego mainstreamu – gdy ludzie, znudzeni i szukający podczas pandemii nowych treści na

WPROWADZENIE

Netfliksie, odkryli *Drive to Survive (Jazda o życie)*. Był to wówczas nowy serial dokumentalny, który pokazywał prawdziwe kulisy tego sportu – zarówno jego blaski, jak i cienie. Nie ma wątpliwości, że zakup Formuły 1 przez Liberty Media w 2017 roku, a następnie amerykański styl marketingu i otwarcie kanałów społecznościowych F1 wraz z kilkoma fantastycznymi sezonami ścigania, szczególnie w 2021 roku, stworzyły grunt pod ten sukces. Ale serial Netfliksa, produkowany przez brytyjską firmę Box To Box Films i ściśle kontrolowany przez F1, z dyrektorem ds. praw medialnych i transmisji Ianem Holmsem jako producentem wykonawczym, skierował pod drzwi tego sportu zupełnie nową, zwyczajną publiczność.

„Myślę, że Netflix był dla Formuły 1 czymś znakomitym”, powiedział dyrektor generalny McLaren Racing Zak Brown przed Grand Prix Stanów Zjednoczonych 2021, gdy zainteresowanie w USA dopiero się rozpędzało do obecnego boomu – z aż trzema wyścigami odbywającymi się obecnie w Stanach. „Przyciągnął młodszą grupę kibiców, przyciągnął znacznie większą bazę fanów. Naprawdę wywarł wpływ w Ameryce. Z tego, co widzę – a mogę oceniać ten sport tylko z perspektywy tego, co znam, więc nie mogę mówić o tym, co dzieje się w innych zespołach – myślę, że jest oparty na faktach, z odrobiną teatru, a tym właśnie jest telewizja. Myślę, że robi ona to, co jako sport chcielibyśmy, by robiła, czyli zachęca i wciąga nowych fanów. Uważam, że to ogromny sukces”.

Szef F1 w Mercedesie Toto Wolff, obecny na tej samej konferencji prasowej, również podsumował to, jak Netflix nauczył ten sport inaczej myśleć o zaangażowaniu kibiców. „Na początku nie byliśmy entuzjastycznie nastawieni do Netfliksa, bo chcieliśmy koncentrować się na osiągnięciach na torze,

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

ale pomyliłem się”, powiedział Wolff. „To oczywiście wielki sukces. Przez dłuższy czas był to dokument numer jeden na Netfliksie na całym świecie. Stał się częścią Formuły 1 i jasno widać, że to korzystne dla branży. Owszem, jesteśmy sportem i musimy pozostać wierni naszym wartościom, bez żadnych sztuczek, ale sport to też rozrywka i myślę, że ci ludzie wnieśli nowy punkt widzenia, nowy wymiar, a odzew, jaki dostajemy od fanów, jest ogromny – szczególnie tutaj, w Stanach”.

Tak więc nowoczesne podejście właściciela F1, Liberty Media, oraz serial Netfliksa wprowadziły ten sport do globalnej świadomości, ale i tak już szalone tempo Formuły 1 eksplodowało po skondensowanym, pandemicznym kalendarzu 2020 roku, gdy decydenci zorientowali się, że do harmonogramu można dodać więcej wyścigów. Była to opłacalna droga, skoro jeden z głównych strumieni przychodów obecnego modelu biznesowego opiera się na opłatach od promotorów za organizację wyścigów.

W praktyce powszechne stało się stosowanie double- i triple-headerów, czyli dwóch lub trzech wyścigów rozgrywanych w kolejne weekendy. Triple-header zaczął się właściwie jako jednorazowe rozwiązanie, by uniknąć kolizji z piłkarskimi mistrzostwami świata FIFA 2018, podczas gdy kalendarz 2025 obejmował już trzy takie sekwencje, z czego najbardziej wyniszczająca dla personelu F1 była ta kończąca sezon – w Las Vegas, Katarze i Abu Zabi.

Już we wrześniu 2020 roku ówczesny szef zespołu Haas, Guenther Steiner, który w dokumencie Netfliksa zasłynął z brutalnie szczerych opinii i obfitego używania przekleństw, był pewien, że triple-headery nie staną się standardem. „Myślę, że patrząc w przyszłość, takie tempo nie jest zrównoważone dla ludzi”, powiedział. „Nie byłoby to dobre, gdybyśmy weszli

WPROWADZENIE

z tym w normalny sezon i mieli trzy lub cztery potrójne weekendy wyścigowe. W tym momencie jednak wszyscy są po prostu zadowoleni, że nadal pracujemy, że możemy się ścigać i że zostało to zorganizowane”.

Oczywiście tempo potrójnych weekendów wyścigowych w F1 ma swoją cenę dla osób pracujących w padoku – wyczerpanie i wypalenie. Jest to coś, co ekipy traktują bardzo poważnie, a największe z nich są w stanie wprowadzić pewną rotację pracowników – między personelem fabrycznym a tym, który podróżuje na wyścigi. W zespołach, niezależnie od ich wielkości, chodzi o utrzymanie ludzi w optymalnej formie. Oznacza to poszukiwanie rozwiązań dla wszystkiego – od niedoboru snu, przez dalekodystansowe podróże, zarządzanie codziennymi rutynami, choroby podczas wyjazdów, aż po ciężką pracę fizyczną wykonywaną przez osoby przy cateringu czy w garażu.

Poza obciążeniem fizycznym podróżowanie z F1 może również oznaczać ogromny wysiłek poznawczy, spotkania techniczne i ogólny stres związany z utrzymywaniem relacji osobistych, gdy często jest się bardzo daleko od domu. Naturalnie duży nacisk kładzie się na dobrą kondycję fizyczną – czy to poprzez bieganie po torze pod koniec dnia, korzystanie z hotelowej siłowni, czy fizjoterapię grupową. Mechanicy wykonują nawet poranną rozgrzewkę przed garażem, aby przygotować się na dzień pełen wymagającej pracy przy samochodzie i wokół niego, a także na wykonywanie 2-sekundowych pit stopów. Zespoły zapewniają również dużo dobrej, pożywnej żywności podczas całego weekendu Grand Prix, która jest dostępna w strefie gościnnej, gdzie zazwyczaj wszyscy jedzą razem – czasem w turach. Oczywiście, jak wszędzie, sytuacja może się

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

zmienić na lotniskach, w hotelach czy podczas wolnych wieczorów, kiedy to od każdej osoby indywidualnie zależy, jakie podejmie decyzje. Osobom mającym rodziny zaleca się bardzo dokładne planowanie harmonogramów, aby maksymalnie wykorzystać czas spędzony razem. Jednocześnie dość powszechne w F1 jest pozostawanie w związku z kimś pracującym w padoku, co ułatwia życie. Osobom bez takich zobowiązań sugeruje się organizowanie krótkich przerw i wyjazdów w czasie wolnym między kolejnymi wydarzeniami w kalendarzu.

W przypadku kierowców wszystko jest planowane przez ich osobistych fizjoterapeutów – a największym wyzwaniem są dalekie loty do odległych miejsc, takich jak Melbourne. „Pierwszą rzeczą, którą zaczynamy robić około pięciu dni przed lotem, jest stopniowe dostosowywanie cyklu snu, tak aby jak najbardziej naśladował czas w Australii. I każdego dnia przesuwamy go o godzinę w tym kierunku”, powiedział Tom Clark, trener przygotowania fizycznego w uznanej w F1 organizacji Hints. „Będziemy też robić kilka innych drobnych rzeczy, takich jak kontrolowanie momentów, kiedy jesteśmy wystawieni na światło, a kiedy nie, ponieważ Australia stanowi dla nas największe wyzwanie pod względem jet lagu (objawy zmęczenia spowodowane zmianą czasu). Może się on utrzymywać dłużej niż pięć dni, jeśli nie zarządza się nim odpowiednio. A wiemy, że przy jet lagu pojawia się słabsza wydolność psychiczna i fizyczna, spadki koncentracji. Dlatego ważne jest, aby w momencie, gdy kierowca wsiada do samochodu na trening, nie odczuwał skutków zmiany czasu. Będziemy też przylatywać nieco wcześniej niż na zwykły wyścig, zazwyczaj w sobotę lub niedzielę w tygodniu poprzedzającym imprezę, co daje nam więcej czasu na aklimatyzację”.

WPROWADZENIE

To bardzo intensywne przygotowania, ale właśnie tego wymaga ściganie się na najwyższym poziomie sportów motorowych, gdzie nie ma miejsca na błędy. Jeśli wciąż zmagasz się z jet lagiem, to gdy zaczynają się treningi, możesz być wolniejszy o 0,1 sekundy, co może zepchnąć cię o kilka pozycji niżej na polach startowych, albo uderzyć w ścianę przy dużej prędkości. Obie sytuacje są szkodliwe dla twojej kariery.

Potrzebujesz także zdolności mentalnych, aby radzić sobie z sytuacjami o najwyższej presji, takimi jak start wyścigu, gdy pięć świateł zapala się jedno po drugim. Wtedy następuje słynne: *Lights out and away we go!*, które wypowiada swoim charakterystycznym tonem David Croft, komentator F1 w brytyjskim Sky Sports, a kolejne cenne sekundy zależą już od kierowcy – od tego, czy rozbije się przy zbyt ambitnym manewrze w pierwszym zakręcie, czy też znajdzie idealną linię jazdy i zyska kilka pozycji.

„Kiedy stoisz na polach startowych, adrenalina osiąga szczyt”, powiedział kierowca Williamsa Alex Albon. „Całe przygotowanie do wyścigu spędzasz otoczony przez tak wielu ludzi – zespół, inżynierów, media i zwykłe fanów ale to jedyny moment, kiedy naprawdę czujesz się samotny. Prawie słyszysz wewnątrz samego siebie, bicie swojego serca i po prostu czekasz. Dostajesz przez radio komunikat, że ostatni samochód ustawił się już na starcie. Napięcie rośnie. Czujesz je i jesteś gotowy, a jednocześnie trochę niespokojny, żeby już ruszyć, ale kiedy światła gasną, to jest jak przełączenie włącznika i wszystko staje się bardzo zautomatyzowane. Prawie robotyczne. Jakbyś po prostu zaczynał robić to, co robisz na co dzień”.

Dotarcie do tego momentu wymagało wielu lat, jeśli nie ponad dekady najcięższej pracy (podczas gdy twoi przyjaciele

FORMUŁA 1 NAJBARDZIEJ BEZWZGLĘDNY SPORT ŚWIATA

w domu bawili się i korzystali z życia), wielu milionów dolarów oraz licznych zwycięstw w wyścigach przeciwko najlepszym na świecie, aby móc się rozwijać i awansować. Dlatego porażka nie wchodzi w grę, choć oczywiście się zdarza – a wtedy pojawia się ogromna dawka bólu i żalu. Najlepsi nauczyli się jednak błyskawicznie iść dalej.



Andy Hone/LAT Images

F1 jest bezwzględny sportem. Romain Grosjean miał wielkie szczęście, że uniknął śmierci w płomieniach podczas Grand Prix Bahrajnu w 2020 roku.



Piotr Zajac/Alamy Live News

Najbardziej prestiżowy wyścig świata – bolidy pędzą między barierami w Monako



Emerson Fittipaldi zdobył swój drugi tytuł mistrza świata dla McLarena w ostatniej rundzie sezonu 1974



Niki Lauda wrócił do F1 ledwie kilka tygodni po przerażającym wypadku na Nürburgringu w 1976 roku, mimo że nie odzyskał pełni sprawności.



Sutton Motorsports/ZUMA Press

Ayrton Senna celowo zderzył się ze swoim arcyrzywalem Alainem Prostem w Japonii w 1990 roku.



dpa/Alamy

Pomimo regularnych wyników osiągniętych w Ferrari nikt nie świętował z większym entuzjazmem niż Michael Schumacher.