

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Jiří ŠIMERA

Závody F1 – časoprostorový vývoj

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jindřich Frajer, Ph.D.

Olomouc 2023

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Jiří Šimera (R20803)

Studijní program: Geografie pro vzdělávání

Název práce: Závody F1 – časoprostorový vývoj

Title of thesis: Formula One races – time-space evolution

Vedoucí práce: Mgr. Jindřich Frajer, Ph.D.

Rozsah práce: 80 stran, 6 vázaných příloh

Abstrakt: Bakalářská práce se zabývá časoprostorovým vývojem závodů F1. Důraz je kladen na geografické aspekty, především na rostoucí počet nových hostitelských zemí závodů a měnící se složení mezi jezdci a konstruktéry. Pomocí statistické analýzy byla tato hlediska v jednotlivých obdobích historie sledována a následně porovnána. Součástí práce jsou mapové výstupy, tabulky či grafy, které tyto změny reflektují. Práce rovněž nabízí srovnání mezi pozitivem a negativem vstupu vybraných lokalit do seriálu mistrovství světa.

Klíčová slova: Formule 1, závod, jezdec, konstruktér, Bernie Ecclestone

Abstract: The bachelor's thesis deals with the spatiotemporal evolution of F1 races. The emphasis is placed on the geographical aspects, especially on the growing number of new host countries of races and changing composition of drivers and constructors. The statistical analysis allowed for the observation of these aspects throughout various historical periods, which were subsequently compared. The thesis includes maps, tables, and graphs to demonstrate these changes. Part of the work also compares the positive and negative impacts of selected countries' participation in the World Championship.

Key words: Formula 1, race, driver, constructor, Bernie Ecclestone

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jindřicha Frajera, Ph.D. Veškerá použitá literatura a jiné prameny byly řádně odcitovány a uvedeny v seznamu literatury na konci práce.

V Olomouci dne

Podpis.....

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jindřichu Frajerovi, Ph.D. za všechny jeho rady a připomínky během psaní této práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině a všem blízkým, kteří mě při psaní práce podporovali.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Jiří ŠIMERA
Osobní číslo: R20803
Studijní program: B0114A330002 Geografie pro vzdělávání
Téma práce: Závodů F1 – časoprostorový vývoj
Zadávající katedra: Katedra geografie

Zásady pro vypracování

Práce se bude věnovat časoprostorovému vývoji závodů vozů formule 1. Zaměří se především na geografické aspekty – tj. rozšiřující se počet závodních okruhů a hostitelských zemí, geografické rozložení zapojených týmů a pilotů formulí. V obecnější rovině poté bude diskutovat faktory, které ovlivnily časoprostorový vývoj a pozitivní/negativní zapojení jednotlivých lokalit do seriálu mistrovství světa.

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 – 8 000 slov
Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

- Henderson, J.C., Foo, K., Lim, H. and Yip, S. (2010). „Sports events and tourism: the Singapore Formula One Grand Prix“, *International Journal of Event and Festival Management*, Vol. 1 No. 1, pp. 60-73. <https://doi.org/10.1108/17852951011029306>
- Chamberlain, D.A., Edwards, D., Lai, J. and Thwala, W.D. (2019). „Mega event management of formula one grand prix: an analysis of literature“, *Facilities*, Vol. 37 No. 13/14, pp. 1166-1184. <https://doi.org/10.1108/F-07-2018-0085>
- Watanabe, Y., Gilbert, C., Aman, M.S. and Zhang, J.J. (2018). „Attracting international spectators to a sport event held in Asia: The case of Formula One Petronas Malaysia Grand Prix“, *International Journal of Sports Marketing and Sponsorship*, Vol. 19 No. 2, pp. 194-216. <https://doi.org/10.1108/IJSM-08-2017-0077>
- Wimpffen, J. (2013): A Cultural & Geographical History Of Motor Racing. Daily sports car (22.5.2013). Dostupné z: <http://www.dailysportscar.com/2013/05/22/a-cultural-geographical-history-of-motor-racing.html>
- Hamilton, M., Brown, R. (2020). „Formula 1: the Official History“. 1. vyd. London: Welbeck Publishing Group, 2020. ISBN 978-1787394964.
- Hamilton, M. (2015). „Grand Prix Circuits: Maps and Statistics from Every Formula One Track“. 1. vyd. New York: HarperCollins, 2015. ISBN 978-0008136604.
- Buxton, W. (2019). „My Greatest Defeat“. 1. vyd. Holwell: Evro Publishing, 2019. ISBN 978-1-910505-40-3.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jindřich Frajer, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 22. března 2022
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2023

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 22. března 2022

Seznam použitých zkratk

AIACR	<i>Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus</i>
CA	Concorde Agreement
CEO	Chief Exclusive Officer
CSI	<i>Commission Sportive Internationale</i>
DTS	Drive to Survive
EBU	Evropská vysílací společnost
F1	Formule 1
FIA	<i>Fédération Internationale de l'Automobile</i>
FISA	<i>Fédération Internationale du Sport Automobile</i>
FOA	Formula One Administration
FOCA	Formula One Constructors' Association
FOM	Formula One Management
FOPA	Formula One Promotions and Administration
FOWC	Formula One World Championship Limited
JAR	Jihoafrická republika
LMC	Liberty Media Corporation
UAE	Spojené arabské emiráty
USA	Spojené státy americké
VC	Velká cena

Obsah

1 Úvod	10
2 Teoretická východiska	11
2.1 Role FIA ve F1	11
2.2 Historický vývoj F1	12
2.2.1 Éra před vznikem F1 (po rok 1950)	12
2.2.2 Počáteční éra F1 (1950 – 1971)	13
2.2.3 Éra F1 za vedení Bernieho Ecclestonea (1972 – 2016)	15
2.2.4 Éra F1 pod vedením Liberty Media Corporation (2017 – současnost)	24
2.3 Ekonomické faktory	26
2.4 Politické faktory	28
2.4.1 Bahrajn 2011	28
2.4.2 Vietnam 2020	28
2.4.3 Rusko 2022	29
3 Cíle práce	30
3.1 Výzkumné předpoklady	30
4 Metody	31
4.1 Sběr dat	31
4.2 Práce s daty	31
4.3 Grafické výstupy	31
4.4 Použité programy	32
4.5 Formování výsledků	32
5 Výsledky	33
5.1 50. léta 20. století (1950 – 1959)	33
5.2 60. léta 20. století (1960 – 1969)	36
5.3 70. léta 20. století (1970 – 1979)	39
5.4 80. léta 20. století (1980 – 1989)	42
5.5 90. léta 20. století (1990 – 1999)	45

5.6 Nultá léta 21. století (2000 – 2009).....	48
5.7 10. léta 21. století (2010 – 2019).....	51
5.8 Probíhající 20. léta 21. století (2020 – 2023)	54
5.9 Celá historie F1 (1950 – 2023).....	58
6 Diskuze výsledků.....	61
6.1 Potvrzení či vyvrácení výzkumných předpokladů.....	61
6.2 Pozitiva zapojení lokalit do seriálu mistrovství světa	63
6.2.1 Singapur (2008 – současnost).....	63
6.2.2 UAE (2009 – současnost).....	63
6.3 Negativa zapojení lokalit do seriálu mistrovství světa	64
6.3.1 Turecko (2005 – 2011, 2020 – 2021)	64
6.3.2 Valencie (VC Evropy v letech 2008 – 2012)	65
6.3.3 Indie (2010 – 2013)	65
7 Závěr	66
8 Summary	68
9 Použité zdroje	69
9.1 Literární zdroje	69
9.2 Internetové zdroje.....	70
Přílohy	76

1 Úvod

Formule 1 (F1), někdy také označována jako královna motorsportu, je nejvyšší třída mezinárodního závodění otevřených jednosedadlových vozů na světě. V současnosti má F1 status nejpobulárnějšího motorsportu planety a s každým dalším rokem se její fanouškovská základna rozrůstá. Podle Tendu a Apindi (2023) se F1 momentálně řadí v žebříčku celosvětové popularity sportů na 11. místo. Dá se ovšem předpokládat, že by mohla v blízké budoucnosti, díky konzistentně rostoucímu zájmu ze strany veřejnosti (The Athletic, 2022), proniknout do nejlepší desítky. Nynější obrovská popularita královny motorsportu je z velké části zapříčiněna její globalizací, kdy se v průběhu historie F1 rozšiřovala do celého světa. F1 prošla od svého prvního oficiálního závodu, Velké ceny (VC) Velké Británie 1950, zásadními změnami. Můžeme se bavit o evoluci závodních vozů nebo zlepšení bezpečnostních prvků samotného závodění, ovšem za vůbec nejmarkantnější změnu bychom mohli považovat její vývoj v čase a prostoru, tedy rozšiřující se počet hostitelských zemí v různých částech světa (APAC Outlook, 2015). Jde o situaci, kdy se ze své kolébky, Evropy, F1 postupně v průběhu let rozšiřovala téměř do celého světa. Proto hned na úvod můžeme konstatovat, že F1 nebyla v celé své historii vždy taková, jak by si ji dnešní fanoušci mohli představovat.

V této práci se proto budeme zabývat časoprostorovou analýzou závodů vozů F1. Pokusíme se zjistit, jak se s časem měnilo složení závodů jednotlivých sezón a společně s tímto se zaměříme na geografické rozložení jezdců a konstruktérů v průběhu historie. V neposlední řadě se podíváme na nejdůležitější faktory, které zásadní měrou ovlivnily časoprostorový vývoj závodů a rovněž na pozitivní, ale také na negativní aspekty zapojení jednotlivých lokalit do seriálu mistrovství světa. Konkrétně se budeme zaobírat časoprostorovým vývojem závodů F1, a to od svého počátku, roku 1950, až po současnost.

Toto téma jsem si vybral záměrně z vícero důvodů. Tím prvním důvodem je skutečnost, že mám k tomuto sportu nesmírně úzké pouto. Pravidelně sleduji F1 již od svých šesti let a zároveň a je to sport, který jsem začal sledovat jako úplně první. Dalším a pravděpodobně i nejdůležitějším důvodem je ten, že F1 v rámci vědy geografie nabízí velice zajímavou, a doposud nepřilíš prozkoumanou platformu. F1 významně zasahuje do oblastí humánní (socioekonomické) geografie, a to především svou historickou, ekonomickou či politickou složkou. Motivací výběru tohoto tématu je rovněž snaha přiblížit fanouškům (zvláště těm novým) historii tohoto sportu, protože malá část dnešních příznivců (a to i těch skalních) ví, kde kotví základy F1.

2 Teoretická východiska

2.1 Role FIA ve F1

F1 spadá společně s dalšími automobilovými závodními sériemi pod Mezinárodní automobilovou federaci, francouzsky *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA). FIA byla založena v roce 1904 v Paříži jako tehdejší *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus* (AIACR), ze které následně roku 1947 vznikla dnešní FIA (Naess, 2020). Seznam všech mistrovských soutěží spadajících pod organizaci FIA znázorňuje tabulka 1.

Hlavní funkcí FIA ve F1 je zodpovědnost za řízení závodů členských soutěží organizace, kdy určuje pravidla a zodpovídá za chod závodních soutěží. Nejvyšším postem FIA je prezident, kterého nyní vykonává Mohammed Ben Sulayem ze Spojených arabských emirátů (UAE). Ben Sulayem je celkově již 12. mužem, který tento post vykonává (FIA, 2023).

Pravděpodobně nejdůležitější činností FIA ve F1, týkající se samotného závodění, je tzv. ředitelství závodu. V jeho čele sedí ředitel, jenž společně se svými komisaři dohlíží na průběh závodu. Je to právě ředitel s komisaři, kteří rozhodují např. o tom, zdali má na trať vyjet safety car¹ v důsledku hazardu na okruhu nebo jestli dojde k vyvěšení červené vlajky, tedy k okamžitému přerušení závodu. Současně ředitelství závodu rozhoduje o trestech pilotů, které obdrží za případné porušení pravidel v průběhu závodu (Hay-Nicholls, 2009).

Současným ředitelem závodů je Němec Niels Wittich. Ten ve funkci nahradil Australana Michaela Masiho, který byl odvolán po VC Abú Dhabí 2021, kdy kvůli jeho kontroverznímu rozhodnutí přišel Lewis Hamilton o rekordní 8. titul mistra světa (Cobb, 2022).

Tab. 1: Seznam mistrovských automobilových soutěží spadajících pod orgán FIA

Název soutěže	Vznik soutěže (mistrovství)
Formule 1	1950
Mistrovství světa v motokárách	1964
Mistrovství světa v Rallye	1979
Mistrovství světa vytrvalostních vozů	2012
Formule E	2014
Mistrovství světa v Rallyecrossu	2014
Mistrovství světa v Rallye-Raid	2022

Zdroj: FIA; vlastní zpracování

¹ Vůz sloužící ke zpomalení rychlosti pilotů

2.2 Historický vývoj F1

Historický vývoj F1 je velmi pestrý, ale zároveň poněkud složitý. Zároveň platí, že nemá přesně danou periodizaci. Nicméně na základě studia literatury zabývající se touto problematikou (např. Stuart, 2018; Naess, 2020; Rendall, 1995), můžeme dějiny vedoucí ke vzniku F1 a vývoj F1 samotné, rozdělit na 4 základní období, a to na: éru před vznikem F1, počáteční éru F1, éru F1 za vedení Bernieho Ecclestonea a éru F1 pod vedením americké korporální společnosti Liberty Media.

2.2.1 Éra před vznikem F1 (po rok 1950)

Kolébku automobilového závodění bychom hledali již na přelomu 19. a 20. století, kdy lidé v Evropě, především v západních státech jako byly Velká Británie, Německo či Francie, začali soutěžně závodit. Vůbec první motoristický závod, z Paříže do Bordeaux, se uskutečnil v roce 1895 a vítězem se stal Émile Levassor. Tento závod měl délku 1 200 km a vítěznému jezdcovi se podařilo závod dokončit za necelých 48 hodin (Manishin, 2018).

Za šampionát, který byl přímým předchůdcem F1, je považován AIACR European Championship, tedy evropský šampionát konaný v letech 1931 – 1939. Mezi závodní lokality v té době (30. léta 20. století) patřilo Italské království, Německá říše, Belgie, Švýcarsko, Španělská republika nebo Francie. Z hlediska národnostního zastoupení se v tomto šampionátu vyskytovali pochopitelně pouze jezdci z Evropy. Mezi nejpočetnější skupiny patřily piloti z dnešního Německa, Itálie, Francie nebo Velké Británie. Stejně tomu bylo na poli konstruktérů, kde můžeme zmínit německý Mercedes a Auto Union (dnešní Audi), italské Ferrari, Maserati a Alfa Romeo nebo francouzské Bugatti a Delage. Zmíněné Bugatti bylo v 30. letech 20. století považováno za jedno z nejdominantnějších aut vůbec (Wimpffen, 2013). Zatímností z tohoto šampionátu je skutečnost, kdy se poslední uskutečněný závod ročníku 1939 (VC Švýcarska) konal 20. srpna, tedy necelé dva týdny před začátkem 2. světové války. Dle dostupných informací nebyl na základě vypuknutí války v roce 1939 udělen titul pro vítěze šampionátu (Rendall, 1995).

Po skončení 2. světové války pokračovalo poslední období závodění před oficiálním vznikem mistrovství světa F1. V letech 1947 – 1949 (v roce 1946 nebyl šampionát oficiálně organizován) se uskutečnilo celkem 13 závodů, kdy se již představili piloti, kteří posléze zasáhli do samotného šampionátu F1 v roce 1950. Mezi nimi byli např. i budoucí mistři světa F1, Italové Giuseppe Farina a Alberto Ascari. V kategorii konstruktérů si své dominantní postavení

upevnilly italské značky Ferrari a Alfa Romeo (Etzrodt, 2006). Šampionát byl od roku 1947 řízen Mezinárodní automobilovou federací FIA.

2.2.2 Počáteční éra F1 (1950 – 1971)

První oficiální sezóna mistrovství světa F1 započala 13. května roku 1950, kdy bývalé vojenské letiště Silverstone hostilo úvodní závod ročníku. Na tomto závodě bylo přítomno více než 100 tisíc fanoušků, mezi kterými byli mimo jiné i tehdejší král britského království, Jiří VI. se svou dcerou, pozdější dlouholetou královnou, Alžbětou II. (Hamilton, 2022b). Společně s Velkou Británií v roce 1950 hostilo závod ještě 6 dalších států. Byly jimi Švýcarsko, Itálie, Monako, Francie, Belgie a Spojené státy americké (USA), které byly nominovány jakožto doplňující závod. Právě přítomností USA mohla F1 nabýt statusu mistrovství světa, jelikož do této doby se závody formulí konaly pouze na evropském kontinentu. Až naprostou absurditou (jak ve své publikaci uvádí sám Maurice Hamilton) byla skutečnost, že se závody v USA konaly na oválném okruhu v Indianapolis. Tento okruh se svými vlastnostmi naprosto odlišoval od zbylých evropských okruhů. Ty byly mnohem komplexněji založené, kdy mapy tratí byly velmi různorodé a zahrnovaly široká spektra zatáček. Současně platilo, že se závodů v Indianapolis jen zcela výjimečně účastnili evropští závodníci. Jediným evropským účastníkem oválného závodu v Indianapolis byl v roce 1952 Ital Alberto Ascari. Ze závodu ale kvůli technickým problémům odstoupil. Zároveň platilo, že se američtí závodníci, závodící v Indianapolis, nikdy nezapojili do jiného (evropského) závodu F1. To mělo za následek situaci, kdy např. Johnnie Parsons, vítěz první VC USA v Indianapolis, skončil v celkovém hodnocení ročníku 1950 na 6. místě, i když se během sezóny zúčastnil pouze zmíněného závodu. V roce 1953 vstoupila do kalendáře F1 Argentina, čímž již nebylo potřeba faktického zastoupení USA v seriálu. Okruh v Indianapolis nicméně zůstal v kalendáři až do roku 1960, kdy se zde jel závod naposled. Trať v Indianapolis se ve své upravené verzi do kalendáře F1 později vrátila, a to v roce 2000 (Hamilton, 2022a).

Během 50. let 20. století do kalendáře postupně přibývaly další hostitelské lokality, a to výhradně evropské. Jedinými mimoevropskými státy, jež v této době hostily závod F1, byly Maroko společně s již zmíněnou Argentinou a USA. Na konci dekády, v roce 1959, se v USA uskutečnil první závod, kterého se zúčastnili evropští závodníci. Závod se pořádal ve městě Sebring, nacházejícím se na území státu Florida. Zajímavostí byla skutečnost, kdy se tohoto závodu zúčastnil pouze 1 závodník, jenž se zároveň danou sezónu účastnil i závodu v Indianapolis. Bylo tak způsobeno z důvodu, kdy vozy závodící na oválném okruhu, disponovaly naprosto jinou technickou strukturou a proti ostatním vozům F1 tak neměly šanci

uspět. Jediným závodníkem, který se rozhodl zúčastnit závodu v Sebringu a toho ruku závodil rovněž v Indianapolis, byl Rodger Ward. Závod ovšem nedokončil (F1.com, 2023).

Mezi konstruktéry v úvodu dekády navázaly na své dominantní výkony z post válečného období italské stáje, jmenovitě Alfa Romeo, Ferrari a Maserati. V polovině desetiletí vstoupil do seriálu mistrovství světa německý Mercedes, který pomohl argentinskému jezdcí Juanu Manuelu Fangiovi získat dva z jeho celkových pěti titulů (dlouholetý rekord, jenž posléze překonal až Michael Schumacher získal 6. titulu mistra světa v roce 2003). Mercedes se ale v důsledku jedné z největších závodních katastrof, kdy při závodu v Le Mans roku 1955 zemřelo přes 80 diváků, rozhodl z motorsportu stáhnout (Symes, 2023). Mercedes se poté do dění F1 vrátil až v roce 2010. V letech 1950 – 1957 se neuděloval titul mistrů světa pro týmy, proto byl prvním oficiálním vítězem šampionátu konstruktérů britský tým Vanwall, který v roce 1958 odstartoval úspěšné období týmů ze Spojeného království v kolotoči F1.

Období 60. let minulého století se neslo ve znamení dominance anglicky mluvících závodníků, kteří si mezi sebou rozdělily tituly pro mistry světa mezi jezdci ve všech 10 sezonách této dekády. Velice podobně tomu bylo i mezi konstruktéry, kde britské týmy získaly 7 z 10 titulů. Konkurovat dokázalo pouze italské Ferrari a francouzský tým Matra, který měl pod svou kapotou motory americké značky Ford, stejně jako britský Lotus, nejdominantnější stáj tohoto desetiletí. Z pohledu lokalit jednotlivých závodů zůstala v popředí kolébka motorsportu, Evropa, která byla postupně doplňována závody z jiných světových kontinentů. Jako příklad můžeme uvést Jihoafrickou republiku (JAR), která jakožto jediný africký hostitel v kalendáři F1 nahradila Maroko (Hamilton, 2022a).

Tato dekáda se kromě výkonnostní převahy anglicky mluvících pilotů nesmazatelně zapsala do historie svými katastrofickými událostmi, při nichž přišlo o život několik závodníků. Francouzský jezdec Jo Schlesser zemřel během VC Francie roku 1968 po tom, co ve 2. kole závodu vyjel z dráhy a jeho vůz následně vzplál. Schlesserův týmový kolega, mistr světa z roku 1964, Angličan John Surtees, po této nehodě odmítl závodit a řekl, že auto je příliš nebezpečné k řízení (Gavaghan, 2014). Další obětí byl Němec Wolfgang von Trips, jenž zahynul v důsledku hromadné kolize, která vznikla na startu předposledního závodu ročníku 1961, VC Itálie. S von Tripsem, který v tomto závodě společně se třemi soupeři bojoval o titul mistra světa, zemřelo ještě dalších 15 fanoušků (Arkkukangas, 2016). Velké štěstí měl při své havárii Stirling Moss. Moss, mnohými považován za nejlepšího jezdce, který nikdy nevyhrál titul

mistra světa, vážně havaroval během závodu v Goodwoodu². Moss nehodu přežil, nicméně znamenala jeho definitivní konec ve F1 (The Guardian, 2015).

2.2.3 Éra F1 za vedení Bernieho Ecclestonea (1972 – 2016)

Bernie Ecclestone, dnes již devadesátí dvou letý britský podnikatel a funkcionář, je mnohými považován za jednu z nejvýznamnějších, ne-li tu vůbec nejvýznamnější osobu historie F1. Bernie se narodil v roce 1930 do venkovské rodiny, která měla celkem dvě děti, Bernieho, jakožto jediného syna a jednu další dceru (FameChain, 2023). Když měl Ecclestone osm let, přestěhovala se jeho rodina do předměstí Londýna. Ve svých 16 letech zanechal školy a začal pracovat v plynárenské společnosti, díky které získal blízký vztah k motocyklům, jelikož se s nimi denně setkával. V tomto čase následně začal obchodovat s použitými motocykly a náhradními díly. Šlo o velmi důležitou životní zkušenost, kterou můžeme brát za předzvěst jeho budoucí, mimořádně úspěšné kariéry podnikatele. Během svých podnikatelských začátků projevoval Bernie značný a aktivní zájem o motorsport, ať už se jednalo z počátku o již zmíněné motocykly nebo také později o samotné formule. V těch Ecclestone začal aktivně závodit v roce 1949 a podařilo se mu dosáhnout slušných výsledků. Ty ovšem byly kontrovány velkým množstvím nehod, které jej dostatečně přesvědčily, aby se z aktivního závodění stáhl (Watkins, 2010).

První spojení Bernieho Ecclestonea s F1 započalo v roce 1957, kdy se stal jezdeckým manažerem svého kamaráda, britského pilota Stuarta Lewise-Evanse. Pro svého klienta vyjednal pro příští sezónu přestup do konkurenceschopnějšího týmu Vanwall. Lewisi-Evansovi se podařilo dosáhnout skvělých výsledků (pole position³, stupně vítězů), nicméně tato povedená sezóna, kdy se týmu Vanwall podařilo získat titul mistrů světa mezi konstruktéry, se na svém konci zapsala do historie ve velmi smutném duchu. Během posledního závodu ročníku 1958, VC Maroka (1. závodu na africkém kontinentu), Lewis-Evans vážně havaroval a na následky nehody posléze v nemocnici zemřel. Tento moment byl pro Ecclestonea velmi osobní a neprodleně po této události na určitou dobu odstoupil ze sportu. Od tohoto traumatizujícího momentu uplynulo více než 10 let, než se Bernie rozhodl vrátit zpět do prostředí F1, a to znovu ve stejné pozici, tedy jezdeckého manažera. Ecclestone se staral o komerční záležitosti malé skupiny pilotů, kteří jevíli známky potenciálu. Mezi nimi byl i Jochen Rindt, rakouský závodník, vítěz konkurenční závodní série, 24 hodinového závodu Le Mans z roku 1965. Rindt svůj obrovský potenciál následně zužitkoval také v F1, kdy se stal mistrem světa pro sezónu

² Tradiční závod konaný v Sussexu, dnes slouží jako festival převážně historických vozů

³ Označení pro 1. místo na startu závodu

1970. Jeho titul se do historie smutně zapsal tím, že se stal prvním a doposud (2022) jediným pilotem, který v průběhu ročníku přišel o život, ale i tak dosáhl v konečném hodnocení na 1. místo v šampionátu. Ona katastrofa se stala při tréninku na VC Itálie, kdy Rindt před njetím do Parabolicy, slavné zatáčky okruhu Monza, prudce narazil do svodidel a způsobil si těžká zranění, na která bohužel zemřel (Stuart, 2018).

Ecclestone se po těchto dvou drastických událostech, kdy v relativně krátkém časovém úseku přišel o své dva blízké přátele, rozhodl změnit svůj postoj k působení ve F1 a stal se vlastníkem týmu Brabham. Tuto stáj na konci roku 1971 odkoupil od předchozího vlastníka, kterým byl Ron Tauranac, za cenu odhadovanou ve výši 250 tisíc \$. Během Ecclestoneova vlastnictví týmu se Brabhamu sice nepodařilo získat jediný titul mezi konstruktéry, ale díky brazilskému závodníkovi Nelsonu Piquetovi slavil dva tituly mistra světa v jezdcích, a to v letech 1981 a 1983. Když ale pro rok 1988 Brabham ztratil německého výrobce motorů BMW a nepodařilo se mu v čas najít náhradu, rozhodl se Bernie Ecclestone oznámit, že se Brabham nezúčastní ročníku 1988 a poprvé v historii své existence (od 1961) tak chyběl na startovním roštu (Motor Sport Magazine, 2023). Ecclestone se proto rozhodl tým prodat. Tým se mu podařilo zpeněžit za cenu několikanásobně vyšší, než za cenu, za kterou tým v roce 1971 pořizoval.

Po přímém vstupu do dění F1 (koupí stáje Brabham), se Bernie začal mnohem více zajímat o samotný chod závodění. Byl toho názoru, že je třeba učinit změny, především v organizaci závodů, které budou mít za následek celkové omezení moci FIA v rozhodování věcí F1. Jeho hlavním cílem bylo zajistit vyrovnanost v přidělování prize money⁴, jelikož největší přísun peněz dostávaly velké týmy, které vyhrávaly většinu závodů a naopak ty menší neměly ze závodění téměř žádné příjmy. V praxi se tak stalo v roce 1974, kdy Ecclestone společně se svými anglicky mluvícími kolegy, kterými byli Max Mosley, Frank Williams, Colin Chapman, Teddy Mayer a Ken Tyller, rozhodli založit organizaci s názvem Asociace konstruktérů Formule 1, v originálním znění tzv. Formula One Constructors' Association (FOCA). Šlo o organizaci, která měla za úkol reprezentovat zájmy nezávislých konstruktérů v jednání s organizátory VC či s továrními týmy jako byly Ferrari, Alfa Romeo nebo Renault (Stuart, 2018). V roce 1978 byl Bernie Ecclestone vybrán presidentem FOCA. Ecclestone po svém zvolení prosadil profesora Sida Watkinse do funkce prvního oficiálního lékaře F1.

⁴ Finanční odměna na základě výsledku

Watkins v průběhu svého působení zachránil životy mnoha pilotů, např. Rakušana Gerharda Bergera nebo Fina Miky Häkkinena (Scuderia Ferrari Club Riga, 2018).

Sílicí moc FOCA se pochopitelně nelíbila FIA a specificky Jeanu-Maria Balestremu, francouzskému novináři a funkcionáři, pozdějšímu prezidentovi FIA. Balestre se v roce 1978 stal prezidentem organizace s názvem *Commission Sportive Internationale* (CSI), kterou po svém zvolení do funkce přejmenoval na *Fédération Internationale du Sport Automobile* (FISA). FISA, dříve CSI, byla sportovním svazem pro motoristické závodění, která vznikla v roce 1922 na popud FIA. Balestre, přítomný během úvodního závodu ročníku 1979, VC Argentiny, dlouho neotálel a začal svými výroky vyvolávat nespočet kontroverzí. Jednalo se především o pokuty pro jezdce a samotné týmy, které často vznikly na základě subjektivního zhodnocení situace samotným Balestrem. Teddy Mayer, šéf týmu McLaren a jeden ze spoluzakladatelů FOCA, označil Balestrehovo počínání za neadekvátní a dodal: „Ve F1 je 10 nebo 12 týmů, kdy každý zaměstnává desítky lidí už několik let a pak se tady objeví muž v bílém obleku a bude nám říkat, jak máme dělat svou práci. Je to neakceptovatelné“ (Hamilton, 2022b).

Britské týmy postupně získávaly převahu nad těmi továrními, především nad nejtradičnější značkou celé F1, Ferrari. Italskému týmu se nelíbily technické novinky, které výrazně znevýhodňovaly stáj z Maranella a naopak velmi posilovaly týmy zakladatelů FOCA. FIA na žádost FISA vyhodnotila tyto novinky jako nebezpečné a nařídila, aby byly odstraněny. Současně v roce 1979 začal Ecclestone bojovat za lepší komerční práva pro týmy spjaté s FOCA, protože cítil, že výherní prémie za závody byly štedřeji dávány týmům, které byly na straně FISA. Mezi tyto týmy patřily již zmíněné Ferrari, dále Alfa Romeo nebo Renault. Pokračující neshody následně vyústily v tzv. FISA-FOCA war, tedy válku mezi těmito dvěma stranami. Tento spor představoval bitvu politického rázu mezi organizacemi, kdy si každá strana snažila prosadit své zájmy na úkor zájmů té druhé. V tehdejší době tento sport vážně ohrožoval budoucnost celé F1 (Scott, 2011).

Situace se začala vyostřovat po tom, co se závodníci jezdící pro týmy FOCA, na základě instrukcí šéfů svých týmů, nezúčastnili briefingu před VC Belgie a Monaka 1980. Tyto nově vzniklé předzávodní konference nebyly dle pravidel povinné, nicméně FISA se rozhodla pokutovat každého jezdce, který se briefingu nezúčastnil, částkou 2 tisíce \$. FOCA odmítla pokuty platit, ovšem prezident FISA Balestre řekl, že pokud částka nebude uhrazena, dojde k suspendaci jezdeckých licencí. Následující závod, VC Španělska, se konal bez tří továrních týmů a proto jej Balestre označil jako nelegální, a závod nebyl započítán do hodnocení

šampionátu. Před dalším závodem, VC Francie, všichni jezdci zaplatili své pokuty a byly jim jejich licence vráceny (Hamilton, 2022b).

Na konci ročníku 1980 navíc FISA zakázala flexibilní bočnice⁵, které byly stěžejní pro týmy FOCA. Ecclestone byl znechucen a jako odplatu si chtěl vytvořit vlastní závodní sérii, která by čítala 18 závodů. Neměl ovšem podporu továrních týmů spjatých s FISA ani podporu většiny organizátorů závodů. Vznik nové soutěže by navíc narušil již stávající oficiální kalendář F1. Závodní série navržená Ecclestonem tak neslavila úspěch a po jediném závodě, únorové VC JAR, byla zavržena. Všechny týmy FOCA se od tohoto momentu soustředily pouze na klasický šampionát (Brook, 2022).

Zlomovým momentem války těchto dvou stran byl dokument, tzv. Concorde Agreement⁶ (CA). Dohoda, která byla podepsána v Paříži 19. ledna 1981. Tato dohoda nařizovala týmům účastnit se všech závodů sezóny a byla vytvořena, aby nedošlo k opakování scénářů z předešlého ročníku. Tehdy se vyskytlo několik situací, kdy týmy, ať už na straně FOCA nebo FISA, bojkotovaly závody. Tato smlouva zároveň zajistila FOCA práva na poskytování vysílacích práv závodů F1, která nabízela televizním stanicím a ty nazpět poskytovaly FOCA finance. První verze smlouvy platila až do 31. prosince 1987. V důsledku úspěšnosti prvního CA, byl podepsán druhý, který platil v letech 1987 – 1992. Následovaly 3. (1992 – 1997), 4. (1997 – 1998), 5. (1998 – 2009), 6. (2009 – 2013), 7. (2013 – 2020), 8. (2020 – nyní).

V této době se Bernie Ecclestone rozhodl vytvořit organizaci s názvem Formula One Promotions and Administration (FOPA), pozdější Formula One Management (FOM), přes kterou pronajímal televizním stanicím zmíněná práva na závody F1. Díky této skupině, kterou celou vlastnil, si mohl Ecclestone zákonně brát část z celkového příjmu získaného z vysílání závodů jako odměnu za práci, kterou odvedl. Práci, díky které se F1 stávala globálním sportem. Pomocí CA dostávaly všechny strany vyšší příjmy a tak nikdo neměl zapotřebí zpochybňovat tyto Ecclestoneovy kroky. V součtu získala FOPA největší podíl ze zisku, týmy si mezi sebou rozdělily přibližně 47 % a zbytek, zhruba 2 % z celku putovalo k FIA. Neprodleně po podepsání prvního CA, Ecclestone vyjednal dohodu s Evropskou vysílací unií (EBU), sídlící ve švýcarské Ženevě, o vysílání závodů F1, která platila až do konce roku 1990. Sám Ecclestone v nové dokumentární sérii, *Lucky!* (2022), vytvořené indickým režisérem Manishem Pandeyem, zmínil, že dohoda s EBU byla pravděpodobně nejdůležitějším momentem, který ovlivnil dnešní hojnu

⁵ Anglicky tzv. Sidepods – část monopostu, která snižuje odpor vzduchu

⁶ Dokument byl pojmenován podle pařížské ulice, ve které byl podepsán

popularitu sportu. Touto smlouvou se EBU zaručila, že odvysílá všechny závody v ročníku, nikoliv jen vybrané závody, jako tomu bylo doposud. To znamenalo, že každý závod, dlouhý maximálně 2 hodiny, byl vysílán ve všech členských zemích EBU, což pochopitelně vedlo k obrovskému rozmachu sledovanosti. Tímto se Ecclestone zároveň zasloužil o vznik velkého komerčního kolotoče, který začal přitahovat společnosti z celého světa se zájmem propagovat své služby skrze prosperující F1. CA a smlouva s EBU vynesla Ecclestona na pozici 3. největšího stakeholdera v rámci F1, společně s FISA (FIA) a FOCA (Stuart, 2018).

Po dobu 70. a 80. let 20. století se F1 začala rozšiřovat do částí světa, ve kterých bychom v předešlých dekadách F1 jen těžko hledali. V roce 1976 se při posledním závodě šampionátu premiérově představila asijská země, kterou bylo Japonsko. O tři roky dříve se konala premiérová VC Brazílie na okruhu v největším městě státu, São Paulu. Do kalendáře se v polovině 80. let minulého století dostala také VC Austrálie. Závod se konal v jihovýchodním městě země, Adelaide. Mezi jezdci a konstruktéry, jak již bylo zmíněno, probíhala v těchto časech velká politická bitva. Nejvíce se dařilo britským týmům, které získaly celkem 14 titulů.

Mezi historické momenty tohoto období bez pochyby patří nehoda, dnes již zemřelého, trojnásobného mistra světa, Rakušana, Nikiho Laudy. Lauda během VC Německa 1976 na okruhu v Nürburgringu vážně havaroval, když prudce narazil do svodidel, která ho odrazila zpět na závodní dráhu. Vůz Laudy začal hořet a navíc ho srazilo ještě několik dalších jezdců. Nehodu zázrakem přežil a vyvázl jen s těžkými popáleninami na tváři a částech horních končetin. Co bylo ještě více dech beroucí, byla skutečnost, kdy se Lauda, méně než měsíc od této drastické nehody, účastnil závodu na italské Monze. V ročníku 1976 sice titul mistra světa získal Laudův rival James Hunt, nicméně veřejnost byla více než z Huntova titulu ohromena nebojácností Laudy, který se ihned po tak strašlivé nehodě vrátil k závodění. Na podklad této nehody a životního příběhu Nikiho Laudy byl natočen film *Rivalové* (2013), mnohými považován za nejlepší film z oblasti motorsportu.

V první polovině 90. let byl Ecclestoneův cíl o získání kontroly nad děním věcí ve F1 (kontra FIA, pod vedením Balestreho) zkompletován. Ecclestone využil svého rostoucího postavení v rámci F1 a prosadil dosazení svého přítele, Maxe Mosleyho, mimo jiné spoluzakladatele FOCA, na post prezidenta FISA v roce 1991, kde vystřídal Balestreho. Ten již ale od roku 1985 působil jako prezident celé FIA a tak musel Ecclestone vymyslet, jak Balestreho zbavit této pozice jednou pro vždy. Balestre mu sám tento úkol v průběhu let velmi ulehčil. V roce 1989, kdy souboj jezdců McLarenu, Francouze Alaina Prosta a Brazilce Ayrtona Senny, skončil vzájemnou kolizí v předposledním závodě sezóny 1989, VC Japonska, kvůli

kteře pouze Prost nemohl v závodě pokračovat a Senna závod vyhrál, se Balestre, na základě podání stížnosti Prosta, rozhodl diskvalifikovat brazilského závodníka a udělit mu pokutu ve výši 100 tisíc £. Balestre usoudil, že vinu na nehodě nesl Brazilec. Toto rozhodnutí, které znamenalo přidělení titulu mistra světa Prostovi, kdy v posledním závodě neměl Senna matematickou šanci Franzouze bodově přeskočit, je dodnes velmi kontroverzní a v tehdejší době se bralo za lobbistický akt, jenž Balestre ve prospěch svého krajana vykonal. Při výběrovém řízení na prezidenta FIA v dalším volebním období, byl zvolen Max Mosley, který po svém jmenování FISA rozpustil a dal všechny její pravomoci samotné FIA (Saward, 1993).

V roce 1995 při jednání ohledně 4. CA se senát FIA, kterého byl součástí i Ecclestone, rozhodl pronajmout všechna komerční práva Formula One Administration (FOA) na dobu 14 let. Na oplátku této dohody dostávala FIA a stáje F1 pravidelnou roční platbu. Sám Ecclestone byl prezident a vlastníkem FOA, tudíž měl roční platby na starost právě on. To mělo za následek rozpad původní FOCA, kdy tehdejší týmy formující onu skupinu musely jednat přímo s Ecclestonem, ironicky jejím tehdejším zakladatelem. Týmy McLaren, Williams a Tyrrell protestovaly u samotné FIA, ale neměly šanci proti Ecclestonovi uspět. Po podepsání 4. CA byly tyto 3 týmy znevýhodněny až do sjednání nového, 5. CA, hned v roce 1998 (Henry, 2000).

Poslední dekáda 20. století se kromě již typických politických a ekonomických bojů, nesla ve znamení tří výjimečných jezdců. Michaela Schumachera, Míky Häkkinena a Ayrtona Senny. Všichni tři získali během 90. let hned 2 mistrovské tituly. Mezi konstruktéry pokračovala nadvláda stájí ze Spojeného království, které zvítězily v devíti případech. Tato dekáda ale přinesla jeden velmi smutný moment. Brazilec Senna, k dnešku předposlední pilot F1, jenž zemřel na následky nehody při závodě F1, zahynul během víkendu VC San Marina⁷ v Imole, 1. května 1994. Bylo to den poté, co při sobotní kvalifikaci zemřel rakouský pilot, Ronald Ratzenberger. Tento závodní víkend se proto navždy zapsal do historie jako jeden z nejtragičtějších. Zajímavostí je, že po smrti Ratzenbergra přesvědčoval Sennu lékař F1, profesor Sid Watkins, aby se nedělního závodu neúčastnil. Senna ale Watkinsovi odpověděl, že je jeho povinností v neděli závodit. (Donaldson, 2022).

Z kraje roku 2000, pět let po uzavření 14leté dohody o pronajmutí komerčních práv, senát FIA povolil nově vzniklé organizaci Formula One World Championship Limited (FOWC), založenou Ecclestonem, která měla následovat úspěchy FOA, půjčku komerčních práv na dobu 100 let za cenu 360 milionů \$. Částka navíc nemusela být zaplácena ihned, nýbrž

⁷ Kalendář F1 nemůže obsahovat 2 VC se stejným názvem, proto nesl závod v Imole název „VC San Marina“

mohla být rozložena do menších splátek. Vzhledem k tomu, že tato dohoda vynášela ročně příjmy v hodnotě přibližně 500 milionů \$, byla tato smlouva z Ecclestoneova pohledu nesmírně výnosná a pouze potvrdila, jak silný během vyjednávání Bernie byl a jakou kontrolu nad celou F1 měl (Stuart, 2018).

V roce 2005 se Ecclestone rozhodl prodat komerční práva F1 soukromé společnosti CVC Capital Partners za cenu 583 milionů £, která práva vlastnila v letech 2006 – 2017. Ecclestone však zůstal ve F1 v pozici tzv. Chief Exclusive Officer (CEO), česky výkonného ředitele (Henry, 2005). Prodeji předcházela aféra, kdy měl Ecclestone údajně vydírat a upláct německého bankéře Gerharda Gribkowského, pracovníka banky BayernLB. Tato banka poté půjčila CVC Capital Partners peníze na koupi práv F1 (Schächer et al., 2011). Spor skončil u několika soudů, než byl roku 2014 v Mnichově proces definitivně ukončen. V roce 2012 byl mezitím Gribkowski odsouzen k osmi a půl letům odnětí svobody za přijetí úplatku Ecclestonea ve výši 26 milionů £. O dva roky později předstoupil před Mnichovský soud Ecclestone, jenž se měl k případu vyjádřit. Ecclestone se hájil tím, že měl být neustále vydírán Gribkovskim kvůli jeho probíhajícím problémům s krácením daní. Na závěr ale potvrdil, že částku 26 milionů £ Gribkovskimu skutečně nabídl. Soud se vzhledem k věku Ecclestonea a okolnostem, které proces provázely, rozhodl uložit Ecclestoneovi kauci v hodnotě 100 milionů \$, kterou Ecclestone neprodleně, hned v den soudu, zaplatil (BBC, 2014).

Od začátku 21. století se F1, nehledě na kauzy, které probíhaly v průběhu let, stále rychleji rozšiřovala do nových lokalit. Vůbec největší nárůst evidoval rychle se rozvíjející asijský kontinent. Historicky 3. asijskou zemí, která zasáhla do seriálu F1, byl Bahrajn. Tato země, 1. z Arabského poloostrova, odstartovala rozmach států z Blízkého východu zapojených do kolotoče F1. Ve stejném roce se rovněž poprvé jako hostitel závodu objevila Čína. Ta byla ke konci 1. dekády 21. století doplněna o další zemi jihovýchodní Asie, Singapur, který hostil vůbec první závod pod umělým osvětlením. Do seriálu mistrovství světa vstoupily i UAE.

Z hlediska závodění začalo nové století dominancí Ferrari, které pilotoval Němec Michael Schumacher. Ten pro Ferrari v roce 2000 získal vůbec 1. titul mezi jezdci od roku 1979. Schumacher opanoval i další 4 ročníky a stal se tak prvním pilotem v historii F1, který vyhrál 5 šampionátů v řadě. Rekord, jenž dodnes nebyl překonán. V letech 2005 a 2006 vyhrál šampionát Španěl Fernando Alonso, závodící pro tým Renault. Poslední tři roky nultých let 21. století měly hned 3 různé vítěze. V roce 2007 vyhrál titul Fin Kimi Räikkönen za Ferrari, v následujících dvou letech získali titul britští závodníci Lewis Hamilton a Jenson Button, závodící pro týmy McLaren, respektive Brawn GP. Z týmu Brawn GP vznikl dnešní Mercedes.

2. desetiletí 21. století odstartovalo suverénním představením Sebastiana Vettela, který navázal na krajana Schumachera a podobně jako on opanoval úvod nové dekády. Vettel získal v letech 2010 – 2013 čtyři tituly v řadě, zároveň se v roce 2010 stal vůbec nejmladším mistrem světa v historii (23 let, 134 dní). Prvenství, které dosud nebylo překonáno. Po změně pravidel, které byly naplánovány na rok 2014, začala suverenita německé stáje Mercedes.

Změna pravidel pro ročník 2014 zahrnovala především zásadní obměnu v oblasti motorů, kdy se z původních motorů V8 (objem 2,4 litr) přešlo na motory V6 (objem 1,6 litr) poháněné turbem. K této změně došlo z důvodu snahy být co nejvíce ekonomický a následovat tak trend automobilového průmyslu, jelikož turbomotory mají daleko menší spotřebu. Vzhledem k této změně došlo k přidání jednoho stupně na převodovku, kdy se z původních sedmi stupňů dostaly vozy F1 na stupňů osm. Změna pravidel přinesla také úpravu předních a zadních křídel nebo špice (nosu) monopostu (Youson, 2017). Mercedes se na tuto plánovanou změnu pravidel dokázal připravit nejlépe a jeho jezdci tak mohli z auta vytěžit maximum. Lewis Hamilton vyhrál ročníky 2014 a 2015 a sahal po třetím titulu v řadě, než ho těsně porazil jeho týmový kolega, Nico Rosberg. Zajímavostí je, že Rosberg, společně s britským jezdce Damonem Hillem, je jediným pilotem F1, který dokázal navázat na svého otce a získat titul mistra světa. Rosberg ale krátce po získaném titulu šokoval svět F1 a rozhodl se ukončit kariéru. Jeho místo v týmu převzal Fin Valtteri Bottas, jenž krátce před začátkem ročníku 2017 přišel z týmu Williams (Netherton, 2017).

Působení Bernieho Ecclestonea ve F1 se vlivem jeho vysokého věku pomalu ale jistě chýlilo ke konci. Stalo se tak v lednu roku 2017, kdy americká korporáční společnost Liberty Media Corporation (LMC) koupila F1. Ecclestone měl stále zůstat v pozici CEO na další tři roky, nicméně mu nakonec byly odebrány jakékoliv výkonné pozice a byl mu udělen post *Chairman emeritus*. Čestná pozice za jeho distribuci pro F1 (Scott, 2017). Bernie Ecclestone, přímo zapojený do dění F1 od roku 1972, tak za sebou nechal více než 40 let práce, díky které má dnes F1 status globálního sportu. Práci, kterou provázelo nespočet kontroverzních politických a ekonomických bitev, kterou může leckdo označit jako špinavou a nečestnou. Nebýt ovšem Ecclestonea, nebyla by nikdy F1 na dnešní úrovni, tedy suverénně nejpopulárnějšího motorsportu, který se brzy stane, poprvé od svého založení v roce 1950, jedním z deseti nejpopulárnějších sportů světa. Tab. 2 rekapituluje nejzásadnější kroky Bernieho Ecclestonea během jeho dlouholetého působení v kolotoči F1. Zahrnuje např. válku mezi FISA a FOCA nebo koupi britského týmu Brabham, kterou Ecclestone přímo vstoupil do světa F1.

Tab. 2: Nejvýznamnější události Bernieho Ecclestonea za jeho působení ve F1

Událost	Rok
Stává se jezdeckým manažerem Stuarda Lewise-Evanse	1957
Stává se jezdeckým manažerem Jochena Rindta	1969
Koupě týmu Brabham za 250 tisíc \$	1971
Spoluzakladatel organizace FOCA	1974
Jmenován prezidentem FOCA	1978
Spory s presidentem FISA, Jeanem-Mariou Balestrem	1980
Podepsání prvního CA v Paříži FIA pronajímá komerční práva FOCA Ecclestone uzavírá smlouvu s EBU o vysílání každého závodu šampionátu	1981
Podepsání druhého CA Zakládá FOPA, dnešní FOM Prodává tým Brabham za 9 milionů \$	1987
Podepsání třetího CA	1992
Zakládá FOA, které FIA uděluje 14 ti roční komerční práva	1995
Podepsání čtvrtého CA	1997
Podepsání pátého CA	1998
FOA dostává komerční práva na 100 let za cenu 360 milionů \$	2000
CVC Capital Partners získává vlastnická práva ve F1, Ecclestone zůstává CEO	2005
Podepsání šestého CA	2009
Podepsání sedmého CA	2013
Soud v Mnichově kvůli úplatkům pro Gerharda Gribkowského	2014
Znovujmenován CEO po zájmu LMC	2016
Zbaven pozice CEO a jmenován na post Chairman emeritus	2017

Zdroj: Převzato a upraveno z publikace *Global Sport Leaders* (2018), str. 388 - 389

2.2.4 Éra F1 pod vedením Liberty Media Corporation (2017 – současnost)

Liberty Media Corporation (LMC) oficiálně koupila F1 od francouzské společnosti CVC Capital Partners na začátku roku 2017. Odhadovaná tržní hodnota F1 se na konci roku 2016 pohybovala přibližně na úrovni 8 miliard \$. Společnost, kterou vlastní americký miliardář, John Carl Malone, nicméně F1 koupila za celkovou cenu 4,6 miliard \$. Z této částky zaplatila LMC hotově 300 milionů \$ a zbytek částky byl rozdělen do pravidelných splátek (Sylt, 2017a).

Ihned po převzetí F1 od CVC Capital Partners, CEO společnosti LMC, Greg Maffei, pogratuloval a vzal hold Berniemu Ecclestoneovi za to, že z F1 vytvořil globální a stále se rozrůstající business. Na post CEO F1, který zastával Bernie Ecclestone, byl vybrán Američan irského původu, Chase Carey. Ten navázal na slova Maffeiho a dodal, že LMC se dále bude snažit pokračovat v práci Ecclestonea a globalizovat F1, především do těch částí světa, kde k tomu zatím nedošlo, což v té době byly paradoxně USA. Plánem LMC bylo oslovit mladší generaci fanoušků, a to především prostřednictvím dnes velmi populárních sociálních sítí (Panzone, 2022).

Lewis Hamilton, sedminásobný mistr světa, vyzval po převzetí nové vlastníky F1, aby se snažili využít již zmíněných sociálních sítí jakožto platformy, která poskytuje možnost propojení sportu s veřejností. Současně dodal, že jsou to právě sociální sítě, které mohou zajistit sportu ještě větší sledovanost. Jako příklad uvedl úspěch sociálních sítí v jiných amerických soutěžích, kterými byly NBA nebo NFL. Často se právě Hamilton v minulosti dostal do sporu s FIA, která jej vyzývala, aby prostřednictvím svých sítí nesdílel videa ani fotky o F1. Zároveň na LMC Hamilton apeloval, aby se do kalendáře F1 vrátil závod v Africe, jenž od roku 1994 v mistrovství zcela chyběl (Collantine, 2017).

Od května 2017 tak začala LMC pracovat nejen na větší dostupnosti F1 pro fanoušky skrze sociální sítě, ale také na dostupnosti přímo na závodním okruhu. Během VC v Barceloně byla představena tzv. *Fan Zone*, tedy zóna v rámci Paddocku F1⁸, kde si fanoušci mohli prakticky vyzkoušet některé aktivity, jež jsou pro F1 typické. Mohli si např. vyzkoušet, co obnáší vyměnit kolo monopostu F1 nebo si zkusit zazávodit na skutečných simulátorech F1, které týmy používají během přípravy na jednotlivé VC (Hamilton, 2022b).

Proti tomu ovšem široká veřejnost poukazovala na možnost, kdy by LMC mohla prosazovat F1 americkou kulturu, díky které by F1 mohla být tzv. „Amerikanizována“ (Lawrence, 2017). Vzhledem k tomu, že se v letošní sezóně konají hned 3 závody právě v USA,

⁸ Zázemí týmů během závodů

kdy žádná jiná země nehostí více závodů, můžeme říci, že veřejnost nebyla daleko od pravdy. Do roku 2021 navíc USA hostily pouze 1 závod, což teorii „Amerikanizace“ potvrzuje.

Velice důležitou roli ve stále se zvyšující popularitě tohoto sportu, a to nejen v USA, hraje dokumentární seriál o F1 s názvem Drive to Survive (DTS), jenž spravuje americká streamovací platforma Netflix. Tento seriál, který se začal natáčet rok po převzetí F1 společností LMC, letos představil již 5. sérii. DTS se vždy při vydání nové série, která pravidelně vychází přibližně týden před začátkem sezóny F1 (na konci února), pohybuje mezi nejsledovanějšími seriály celé platformy Netflix. DTS, jenž disponuje potenciálem přitahovat nové fanoušky, tak má velmi pravděpodobně značný vliv na rostoucí počet diváků, a to jak u televizních obrazovek, tak na samotných okruzích. Dle oficiálních dat z roku 2022, zaznamenalo rekordní počet návštěvníků, kteří se během víkendu VC dostavili na okruh, hned 17 z celkových 22 hostitelských zemí. Kromě toho čtyři z pěti zbylých hostitelů ještě neoznámilo finální hodnoty. Dá se ale předpokládat, že i u nich došlo k nárůstu návštěvníků nebo při nejhorším k udržení si stejných čísel (Haldenby, 2023).

Na závodním poli pokračoval v dominanci i po změně vlastnictví F1 tým Mercedes. Lewis Hamilton vyhrál všechny zbylé ročníky 2. dekády 21. století a k tomu navíc ovládl i sezónu 2020, čímž vyrovnal rekord Michaela Schumachera v počtu získaných titulů mistra světa. Hamilton byl nesmírně blízko překonání tohoto rekordu a zisku 8. prvenství mezi jezdci, ovšem v důsledku chyby ředitele závodu, Michaela Masiho, který v posledním kole VC Abú Dhabí 2021, v rozporu s pravidly FIA, nechal závod restartovat, titul nakonec nezískal. Této chyby využil Nizozemec Verstappen, jenž díky výhodě čerstvých pneumatik Hamiltona v posledním kole závodu předjel a získal tak svůj premiérový titul. Verstappen opanoval i následující ročník a zařadil se k početné skupině jezdců, kteří vyhráli alespoň dva tituly v řadě.

2.3 Ekonomické faktory

Organizace závodu F1 se společně s Mistrovstvím světa ve fotbale či Olympijskými hrami řadí mezi tzv. *Major sporting events*, tedy největší sportovní akce na světě (Chamberlain et al., 2019). Aktuálně je pořádání VC F1 řazeno v seznamu největších sportovních události na 9. místo (javaTpoint, 2023). Pořádání závodu F1 současně představuje obrovský potenciál pro danou lokalitu zviditelnit se na mapě světa. Hoštění závodů ovšem není levná záležitost. Pro pořádání VC je okruh, na kterém se podnik koná, povinen platit roční poplatek za pořádání závodu. Tento poplatek, označovaný jako *Hosting fee*, platí pořadatelské tratě přímo F1 (FOM). Cena za pořádání závodu se pro jednotlivé okruhy liší. Např. okruhy historicky původní platí výrazně nižší roční poplatky než okruhy, které do kalendáře F1 vstoupily teprve v nedávné minulosti. Podle toho, na jak dlouho má daný okruh platnou smlouvu, se může cena meziročně zvyšovat až o 5 %, což znamená pohromu pro menší státy, kterým se tak možnost zapojit se do seriálu mistrovství F1 velmi snižuje (Prydderch, 2022). Průměrná výše ročního poplatku za pořádání závodu se pohybuje okolo 40 milionů \$, což ve výsledku činí zhruba 700 milionů \$, které F1 od okruhů ročně dostane (Rencken a Janse, 2022).

K této částce se samozřejmě dále musí přičíst náklady na konstrukci trati a její údržbu. Odhadovaná cena za výstavbu okruhu pro závodění představuje částku minimálně 270 milionů \$ (Sylt, 2017b). Jsou ale výjimky, např. okruh Yas Marina v Abú Dhabí, který dle dostupných informací stál více než 1 miliardu \$, což z něj dělá nejdražší trať vůbec (Balfour, 2020). Tabulky 3 a 4 znázorňují přibližné ceny jednotlivých komponentů nutných pro výstavbu závodního okruhu, respektive *Hosting fee* jednotlivých lokalit pořádajících závod v letošní sezóně.

Tab. 3: Ceny jednotlivých komponentů pro výstavbu okruhu F1

Část okruhu	Částka
Zdravotní středisko	5 milionů \$
Mediální centrum	15 milionů \$
Tribuny	30 milionů \$
Speciální elektronika	30 milionů \$
Úprava terénu, infrastruktura a elektřina	50 milionů \$
Boxy, zázemí týmů a VIP zóna	65 milionů \$
Asfalt, včetně výjezdových ploch	75 milionů \$
Celkem	270 milionů \$

Zdroj: Převzato a upraveno od Sylt (2017b)

Tab. 4: Seznam hostitelských zemí pro ročník 2023

Země	Okruh, lokace	Hosting fee	Kontrakt do
Bahrajn	Bahrain International Circuit, Sakhir	52 milionů \$	2036
Saúdská Arábie	Jeddah Corniche Circuit, Džidda	55 milionů \$	2031
Austrálie	Albert Park, Melbourne	37 milionů \$	2037
Ázerbájdžán	Baku City Circuit, Baku	55 milionů \$	2026
USA	Miami International Autodrome, Miami	Kolaborace	2031
Itálie	Autodromo Enze e Dino Ferrari, Imola	21 milionů \$	2025
Monako	Circuit de Monaco, Monte-Carlo	20 milionů \$	2025
Španělsko	Circuit de Catalunya, Barcelona	25 milionů \$	2026
Kanada	Circuit Gilles Villeneuve, Montreal	32 milionů \$	2031
Rakousko	Red Bull Ring, Spielberg	25 milionů \$	2027
Velká Británie	Silverstone Circuit, Northamptonshire	26 milionů \$	2024
Maďarsko	Hungaroring, Budapešť	40 milionů \$	2027
Belgie	Circuit de Spa-Francochamps, Stavelot	22 milionů \$	2023
Nizozemsko	Circuit Park Zandvoort, Zandvoort	32 milionů \$	2025
Itálie	Autodromo Nazionale Monza, Monza	25 milionů \$	2025
Singapur	Marina Bay Street Circuit, Singapur	35 milionů \$	2028
Japonsko	Suzuka Circuit, Suzuka	25 milionů \$	2024
Katar	Losail International Circuit, Losail	55 milionů \$	2032
USA	Circuit of the Americas, Austin	30 milionů \$	2026
Mexiko	Autódromo Hermanos Rodríguez, M. C.	30 milionů \$	2025
Brazílie	Interlagos, São Paulo	25 milionů \$	2025
USA	Las Vegas Street Circuit, Las Vegas	Kolaborace	2025
UAE	Yas Marina Circuit, Abú Dhabí	42 milionů \$	2030
*Čína ⁹	Shangai International Circuit, Šanghaj	50 milionů \$	2025

Zdroj: Převzato a upraveno od Rencken a Janse (2022)

⁹ Naposledy hostila závod v roce 2019 (koronavirové restriktce), přesto má platný kontrakt

2.4 Politické faktory

Během dějin F1 jsme se několikrát setkali se situací, kdy politika zásadně ovlivňovala dění tohoto sportu, např. již zmíněná válka mezi FISA a FOCA během 80. let minulého století. Kromě neshod, které se konaly uvnitř komunity F1, zde jsou ale mnohem závažnější politické problémy, jež výrazně ovlivnily chod jednotlivých VC.

2.4.1 Bahrajn 2011

Série protivládních protestů, někdy také označována jako Arabské jaro, vypukla na konci roku 2010 a postupně se dostala do většiny arabsky mluvících zemí. Protesty vypukly v Tunisku 17. prosince poté, co se rozhodl šestadvacetiletý prodavač Muhammad Bauzízi spáchat před úřadem vlády sebevraždu (Blakemore, 2019). Průběžně se povstávání rozšiřovala i do dalších arabských států, mezi kterými byl rovněž Bahrajn. Protesty zde vypukly 14. února 2011, přesně měsíc před plánovaným začátkem ročníku 2011 na okruhu v Sachíru. Týden od vypuknutí nepokojů, které se neustále stupňovaly, oznámil bahrajnský korunní princ, že je nutné závod odložit. Uběhl nějaký čas, než se v červnu rozhodla FIA do Bahrajnu poslat svého viceprezidenta, Carlose Graciu, aby zjistil, zda aktuální situace v Bahrajnu umožňuje pořádání závodu. Gracia, jenž strávil v Bahrajnu 36 hodin, sdělil FIA a celé F1, že jsou podmínky pro závodění bezpečné a riziko konfliktu je zanedbatelné. Max Mosley, v tu dobu již bývalý prezident FIA ovšem řekl, že Graciovu prohlášení nemůže F1 považovat za důvěryhodné. Gracia totiž nemluvil anglicky ani arabsky a zároveň se setkal pouze s představiteli vlády Bahrajnu. Ti mu pochopitelně předali pouze ty informace, které chtěli, aby Gracia dál předal FIA a F1 (Mooorteen, 2011).

3. června 2011 byl závod v Bahrajnu přesunut na poslední týden v říjnu, což znamenalo, že se VC Indie posunula až na 11. prosince. Šlo o rozhodnutí, které se většině týmů nepozdávalo. Tehdejší prezident FIA Jean Todt slíbil, že situaci bude bedlivě sledovat a při náznuu sebemenšího nebezpečí se závod konat nebude. Nicméně hned 8. června Bernie Ecclestone pronesl prohlášení, kde s definitivní platností potvrdil, že se VC Bahrajnu 2011 konat nebude (Bladd, 2011).

2.4.2 Vietnam 2020

Na podzim roku 2018 F1 oznámila, že se v roce 2020 premiérově pojede VC Vietnamu. Jednalo se zároveň o vůbec první, nově přidaný závod do kalendáře F1 pod vedením LMC (Richards, 2018). O pořádání závodu ve Vietnamu v minulé dekádě usiloval sám Ecclestone, který navíc v únoru 2018, 9 měsíců před oficiálním oznámením o konání závodu,

poznáměl, že by díky Vietnamu mohla F1 ročně získat až 50 milionů \$ (Sylt, 2018). Závod, jenž se měl konat na městském okruhu v hlavním městě Vietnamu, Hanoji, se však společně s ostatními závody v jihovýchodní Asii v roce 2020 kvůli pandemii koronaviru nekonal.

Závod byl pro rok 2021 zrušen podruhé, tentokrát kvůli zatčení vietnamského předsedy lidu, Nguyễn Đức Chung, jednoho z hlavních investorů VC, který byl zadržen pro korupci. Korupce údajně nesouvisela s přípravou na VC (Benson, 2020). V současné době VC Vietnamu v kalendáři F1 nefiguruje a je velmi málo pravděpodobné, že by se zde v blízké až středně dlouhé budoucnosti měl závod pořádat.

2.4.3 Rusko 2022

Ruská invaze na Ukrajinu, která započala 24. února 2022, šokovala celý svět, včetně toho sportovního. V návaznosti na tuto událost, se FIA společně s F1 rozhodla hned 2 dny po začátku invaze, 26. února 2022, zrušit plánovanou VC Ruska. Ta se měla konat mezi dny 23. až 25. září. Zároveň FIA deklarovala, že ruští závodníci mohou závodit pouze pod tzv. neutrální vlajkou. Ta umožňuje Rusům a Bělorusům (nejen ve F1) účastnit se mezinárodních soutěží, především těch mezi jednotlivci. Netrvalo ale dlouho a na začátku března, přibližně 3 týdny před startem nového ročníku, avizovali pořadatelé VC Velké Británie, že neumožní vstup do země Nikitu Mazepinovi, ruskému jezdci závodící pro americký tým Haas (Andrews, 2022).

Haas si nemohl dovolit mít ve svém týmu pilota, který by se nemohl účastnit několik VC během sezóny. Byl zde totiž předpoklad, že by po Velké Británii přibývaly další VC, kterých by se Mazepin nemohl účastnit. Proto, 5. března 2022, 3 dny po oznámení pořadatelů VC Velké Británie, se tým Haas rozhodl s okamžitou platností rozvázat Mazepinovi smlouvu. Další krok, jenž tato americká stáj podnikla, vedl k ukončení spolupráce se svým titulním sponzorem, ruskou firmou Uralkali. Uralkali vlastnil Dmitry Mazepin, Nikitův otec, který měl velmi blízké vztahy s prezidentem ruské federace, Vladimírem Putinem. Tým Haas na místo Mazepina povolal svého bývalého jezdce, Dána Kevina Magnussena (Saunders, 2022).

Na konci srpna loňského roku vydal aktuální CEO F1 Stefano Domenicali prohlášení, ve kterém potvrdil spekulace o definitivním konci Ruska jakožto hostitele VC a pouze dodal, že se F1 do Ruska už nikdy nevrátí (Day, 2022). To znamená, že okruh v Petrohradu, jenž měl letos v kalendáři nahradit dosavadního hostitele VC Ruska, Soči, už pravděpodobně nikdy nedostane příležitost se ukázat světu F1 (Mitchell-Malm, 2021).

3 Cíle práce

Hlavním cílem práce bude zjistit a kartograficky vyjádřit, jak se v průběhu historie měnily hostitelské lokality závodů F1. Obdobně s tímto stěžejním cílem práce dojde rovněž ke zjištění, které státy měly v jednotlivých etapách vývoje F1 nejpočetnější zastoupení jak v kategorii jezdců, tak i kategorii konstruktérů. Zároveň bude cílem práce porovnat rozdíly ve složení mezi jednotlivými obdobími vývoje závodů F1, a to jak u pořadatelských zemí, tak i u geografického rozložení zapojených pilotů a týmů.

3.1 Výzkumné předpoklady

Na časoprostorový vývoj závodů F1 mělo v průběhu let vliv mnoho faktorů, ať už ty politické, ekonomické nebo např. lobbistické. Po rešerši literatury, která se těmito tématy zabývá, společně s chápáním historického kontextu F1 a s přidáním vlastní úvahy, bychom mohli předpokládat, že během evoluce mistrovství světa vozů F1 docházelo k následujícím změnám. Na předpoklady těchto změn se v práci zaměříme a pokusíme se je potvrdit nebo naopak vyvrátit.

- V úvodních fázích dějin F1 budeme evidovat větší počet jezdců a konstruktérů, než tomu bude v pozdějších fázích vývoje.
- V důsledku přítomnosti VC USA v letech 1950 – 1960 (oválná trať v Indianapolis) lze za toto období předpokládat suverénně nejvyšší počet zúčastněných jezdců a konstruktérů.
- S rostoucí silou globalizace docházelo k rychlejšímu a častějšímu vstupování nových lokalit do seriálu mistrovství světa.
- Státy, registrující největší počty jezdců a konstruktérů, budou na svých územích pořádat rovněž největší počty VC. Lze také předpokládat, že největší zastoupení budou mít evropské státy, jelikož je právě Evropa kolébkou F1.
- Oblasti světa, které v posledních letech evidují nárůst závodů v dané lokalitě, budou v návaznosti na tuto skutečnost disponovat rostoucím počtem zastoupených pilotů. Případně budou evidovat nově zapojené týmy do závodění ve F1.
- Hostitelství závodu bude záležet také na tom, zdali má daná země na startovním roštu zastoupení v podobě domácího pilota.
- Pořádání závodu F1 patří mezi největší sportovní události na světě. Lze proto očekávat, že jej budou hostit nejvyspělejší země světa, např. ty, které hostily letní Olympijské hry.

4 Metody

4.1 Sběr dat

Tato práce se věnuje časoprostorovému vývoji závodů F1, tedy od roku 1950 až po současnost. Bylo proto zapotřebí si zajistit data o četnostech jednotlivých VC v průběhu let, společně s počty jezdců a konstruktérů zapojených do kolotoče mistrovství světa. Tato sekundární data jsme získali ze dvou volně dostupných databází. Oficiální stránky F1 nám poskytnuly data o závodech ze všech sezón v historii F1 a francouzský web STATS F1 naopak informace o všech zúčastněných pilotech a týmech. Všechna data byla následně ručně přepsána do vytvořené databáze v programu Microsoft Excel. Díky tomuto kroku jsme dále mohli s daty přehledně pracovat. Jelikož jsme zvolili metodu práce se sekundárními daty o četnostech jednotlivých prvků, jedná se v naší práci o výhradně kvantitativní výzkum.

4.2 Práce s daty

Po přenesení dat do programu Microsoft Excel došlo k vytvoření přehledné tabulky pro jednotlivé roky (od 1950 po probíhající 2023). Tabulka obsahovala kolonky jak pro hostitelské země, tak také pro piloty a týmy. Po přehledném shromáždění všech potřebných dat jsme je posléze rozdělili na jednotlivá období (dekády), počínaje desetiletím od 1950 – 1959, tedy 1. dekadou závodění mistrovství světa vozů F1. Pro námi zvolená období byly provedeny základní statistické analýzy, které nám pomohly dospět k potvrzení či vyvrácení předem stanovených výzkumných předpokladů. V práci bylo využito jak četností absolutních (počty jednotlivých prvků), tak četností relativních (v %).

4.3 Grafické výstupy

Po důkladné analýze sekundárních dat jsme pro jednotlivé dekády vytvořili přehledná grafická znázornění, která zachycují nejpodstatnější změny mezi jednotlivými desetiletími. Pro zobrazení zanalyzovaných dat došlo k aplikaci různých grafických metod. Využili jsme metod kartografických, sice kartogramu, který zobrazuje procentuální podíly zastoupení (relativní četnosti) jednotlivých států na celkovém počtu konaných VC v námi stanoveném období (dekáda). Společně s kartogramem je v tomto grafickém výstupu propojen kartodiagram, jenž naopak znázorňuje četnosti absolutní (počty jednotlivých VC pořádaných v konkrétních zemích). Jako další výstup byly zvoleny tabulky, které reflektují absolutní a relativní četnosti zastoupení jednotlivých států v kategorii jezdců a konstruktérů. Tyto tabulky přehledně shrnují změny, ke kterým docházelo mezi jednotlivými dekádami.

Tabulku obsahuje rovněž příloha, ve které jsou znázorněny všechny okruhy, které v historii F1 hostily alespoň 1 VC, společně s celkovým počtem VC konaných na oné trati. Často se totiž stávalo (a stále stává), že VC bývala v jedné zemi pořádána na více než jednom okruhu. Proto je velmi důležité věnovat pozornost i tomuto aspektu. V příloze jsou rovněž obsaženy výstupy, jež demonstrují fakta, která ne vždy přímo souvisela s časoprostorovým vývojem závodů a slouží spíše jako zajímavosti. Jsou jimi např. mapové podklady znázorňující podíly jednotlivých zemí na celkovém počtu mistrovských titulů mezi jezdci či lokality továren všech současných týmů F1. Příloha dále obsahuje mapy, ve kterých byla vyznačena všechna místa, kde se v historii F1 konala alespoň jedna VC. V neposlední řadě zde nalezneme graf, jenž znázorňuje absolutní počty závodů ze všech dosud proběhlých ročníků historie F1.

4.4 Použité programy

Při analýze dat, která nám posléze posloužila k dosažení námi stanovených cílů, bylo využito několik programů, které nám v práci pomohly dosáhnout hodnotnějších výsledků. K analýze sekundárních dat byl použit již zmíněný Microsoft Excel, ve kterém proběhly základní statistické analýzy, potřebné k získání podkladů pro následnou tvorbu grafických výstupů. K tvorbě kartogramů a kartodiagramů, stěžejních výstupů naší práce, jsme využili volně přístupný program Inkscape, editor vektorové grafiky. V práci jsme také pracovali s pravděpodobně nejznámějším geografickým informačním systémem, nesoucí jméno QGIS. Pomocí tohoto programu byla vytvořena např. mapa znázorňující lokality, kde se pořádala alespoň jedna VC. Práce s těmito programy byla v práci průběžně kombinována, v závislosti na strukturní charakteristice zobrazovaných dat.

4.5 Formování výsledků

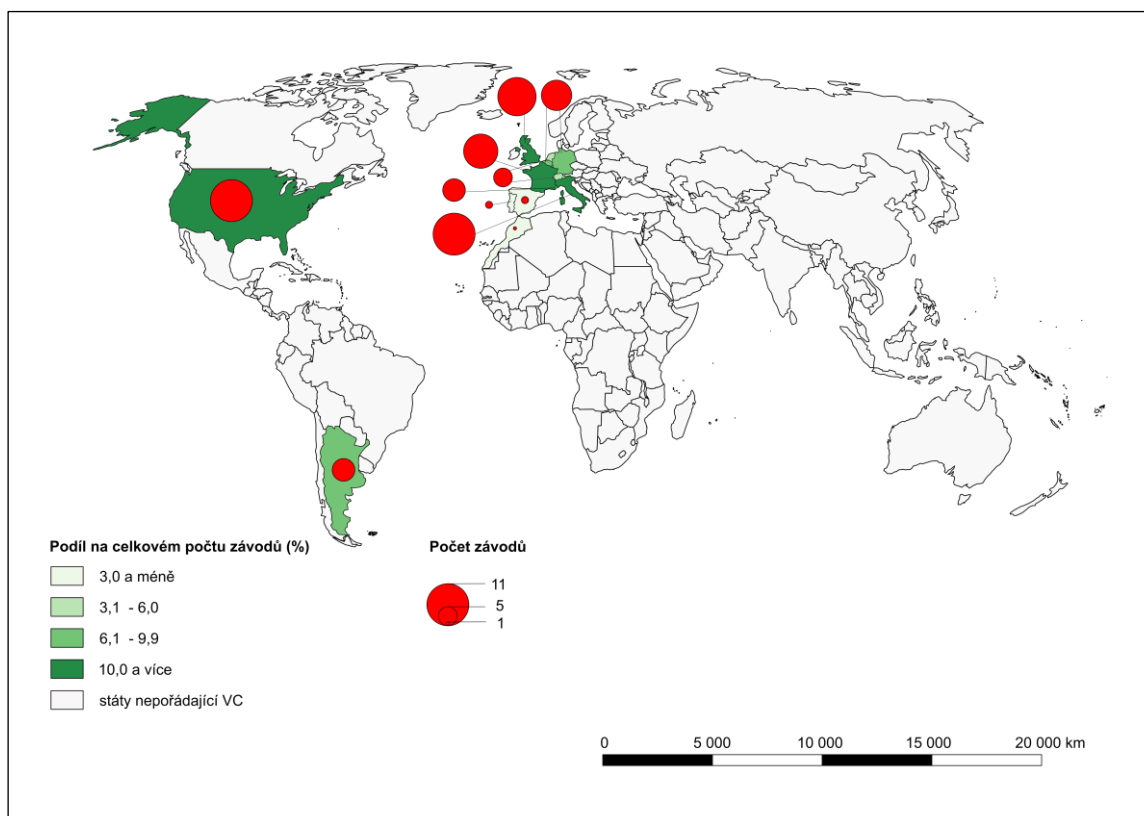
Na základě zjištěných výsledků došlo k porovnání zásadních rozdílů mezi jednotlivými desetiletími, kdy se jsme se soustředili především na zvyšující se počet nových hostitelských lokalit a také na rostoucí počet VC během jednoho ročníku. Spolu s tím byl pozorován trend rozložení zapojených jezdců a konstruktérů do závodění ve F1. Změny ve vývoji byly poté diskutovány v kontextu historického vývoje F1, zmíněném v teoretické části.

5 Výsledky

V této kapitole budou postupně představena nejpodstatnější zjištění vyvozená z provedené analýzy dílčích dekád historie F1. Současně dojde k porovnání nejmarkantnějších rozdílů mezi jednotlivými desetiletími. Výsledky budou rozděleny do celkem osmi dekád (počínaje 1950 – 1959), sedmi již skončených a jedné stále probíhající. Na konci této kapitoly budou dílčí výsledky z jednotlivých období spojeny do jednotného celku, který bude reflektovat časoprostorový vývoj závodů F1, tedy od roku 1950 až po současnost.

5.1 50. léta 20. století (1950 – 1959)

50. léta 20. století evidovala suverénně nejmenší počet závodů v dějinách F1. Z obrázku 1 je patrné, že ve sledovaném období do seriálu mistrovství světa nezasáhla ani jedna země z asijského kontinentu. Mapa rovněž demonstruje, že celkem 4 státy tvořily větší než 10% podíl na celkovém počtu konaných závodů. Byly jimi Francie, Velká Británie, Itálie a USA. Dalším poznatkem je skutečnost, kdy USA oficiálně hostily největší počet závodů, celkem 11, ovšem pouze jediného z těchto jedenácti závodů (floridský Sebring v roce 1959) se zúčastnili i evropští závodníci (viz kapitola 2).



Obr. 1: Hostitelské země závodů F1 v letech 1950 – 1959

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Z hlediska kontinentálního rozložení závodů měla největší podíl na celkovém počtu Evropa, ve které se konalo více než 75 % všech VC této dekády. Absolutní a relativní četnosti všech světadílů zapojených do závodění v 50. letech 20. století jsou znázorněny v tabulce 5.

Tab. 5: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 1950 – 1959

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	66	78,57
Severní Amerika	11	13,10
Jižní Amerika	6	7,14
Afrika	1	1,19
Celkem	84	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Při pohledu na národnostní zastoupení jezdců, vidíme, že na nejvyšší hodnotu dosáhly USA, jež v tomto desetiletí evidovaly celkem 113 závodníků. Toto číslo je ale zásadní měrou zkreslené, jelikož se v letech 1950 – 1960 konal závod na oválném okruhu v Indianapolis, kterého se účastnili pouze američtí piloti (výjimkou byl v roce 1952 Ital Alberto Ascari). Pokud bychom počítali pouze americké jezdce, kteří se účastnili ostatních závodů (jako všichni zbylí jezdci), hodnota by se u USA změnila na pouhých 15 jezdců, tedy menší než 15% část z celkových 113 závodníků oficiálně zapojených do závodění v 50. letech. Nejpočetnější skupiny jezdců pocházely ze zemí západní Evropy (viz tab. 6).

Tab. 6: Národnostní složení jezdců, kteří se letech 1950 – 1959 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
USA	113	37,05
Velká Británie	70	22,95
Itálie	24	7,87
Německo	23	7,54
Francie	23	7,54
Argentina	12	3,93
Belgie	11	3,61
Švýcarsko	8	2,62
Brazílie	4	1,31
Nizozemsko	3	0,98
Uruguay	3	0,98
Austrálie	2	0,66
Španělsko	2	0,66
Portugalsko	1	0,33
Thajsko	1	0,33
Švédsko	1	0,33
Monako	1	0,33
Irsko	1	0,33
Maroko	1	0,33
Nový Zéland	1	0,33
Celkem	305	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Pokud se podíváme na složení pilotů dle kontinentů, můžeme si všimnout, že Evropa tvoří více než polovinu všech jezdců, následovaná Severní Amerikou s více než třetinovým podílem. V tab. 7 lze vidět, že každý kontinent měl v tomto desetiletí alespoň 1 závodníka.

Tab. 7: Kontinentální složení jezdců, kteří se letech 1950 – 1959 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	168	55,08
Severní Amerika	113	37,05
Jižní Amerika	19	6,23
Austrálie	3	0,98
Afrika	1	0,33
Asie	1	0,33
Celkem	305	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Jako konstruktér je označován ten tým, který si postavil své vlastní šasi¹⁰. V historii F1 se eviduje bezmála 40 týmů (drtivá většina do doby podepsání 1. CA), jehož pracovníci si své šasi nepostavili. Z tohoto důvodu jim v klasifikaci nenáležel status „konstruktér“. Místo toho byly tyto týmy označovány jako tzv. privátní týmy. Jednotlivé konstruktéry lze dále rozdělit na týmy tovární a týmy zákaznické. Tovární tým je ten, jenž má ve svých útrokách motor stejné značky, jako nese jméno samotného týmu. Ze současného startovního pole náleží status továrního týmu např. Ferrari nebo Mercedesu. Naproti tomu je zákaznickým týmem např. McLaren, který má ve svých útrokách motor Mercedes, tedy jiné značky, než je samotný tým.

Během 50. let 20. století se do seriálu mistrovství světa vozů F1 zapojily především týmy, které měly svůj původ v západní Evropě. USA měly v této etapě pouze dva týmy, které se zúčastnily jiných závodů než v Indianapolis. Americké týmy, které závodily pouze na oválné trati v Indianapolis, nebudeme do výzkumu počítat. Během této dekády se závodů zúčastnilo hned 22 privátních týmů, které ovšem neměly status konstruktérů. Tab. 8 (a všechny další) proto znázorňuje národnostní zastoupení pouze FIA definovaných konstruktérů.

Tab. 8: Národnostní složení stájí, které se letech 1950 – 1959 zúčastnily alespoň 1 VC

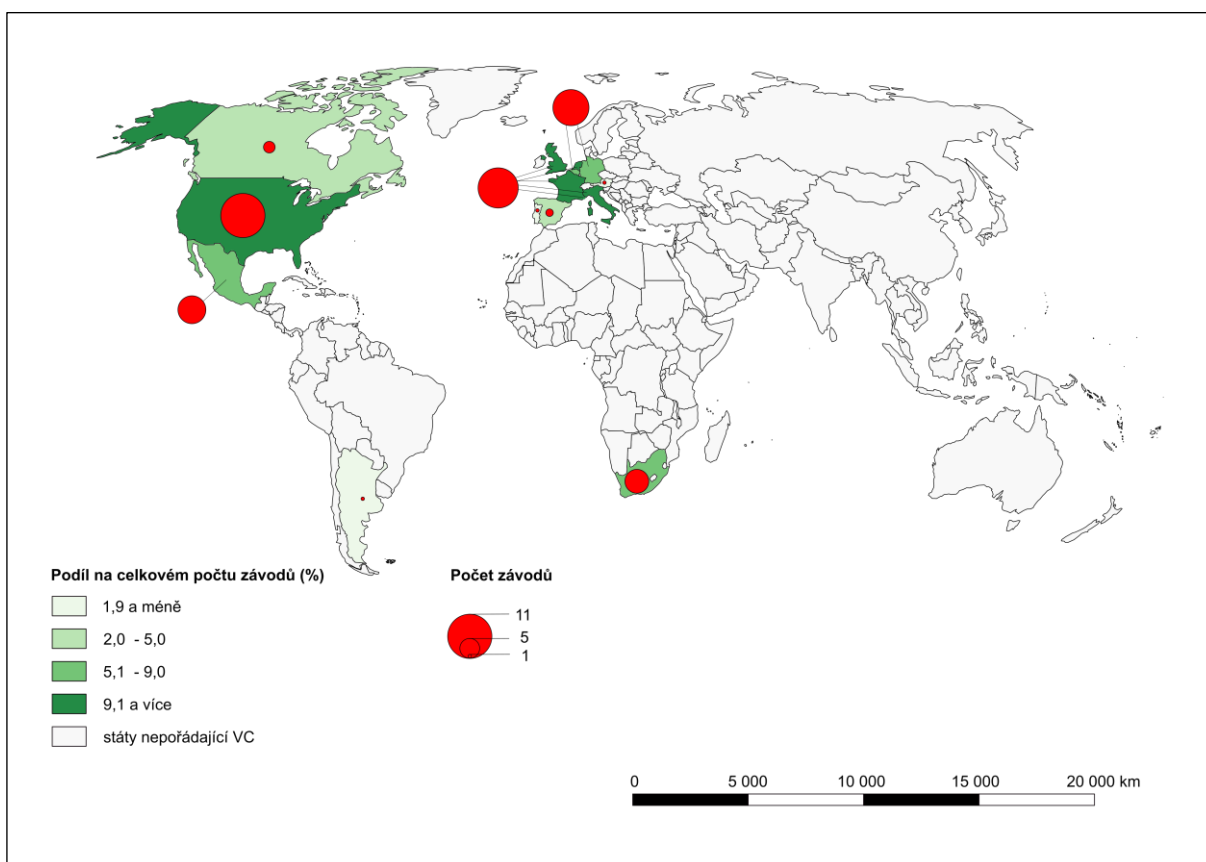
Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	12	38,71
Německo	8	25,81
Francie	5	16,13
Itálie	4	12,90
USA	2	6,45
Celkem	31	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

¹⁰ Podvozek monopostu (nejen F1)

5.2 60. léta 20. století (1960 – 1969)

V průběhu 60. let minulého století se celkový počet závodů zvedl o celkem 16 na rovných 100. Na mapě (obr. 2) si lze všimnout, že se mezi nové pořadatele VC zařadily Kanada, Rakousko, Mexiko a JAR, která v kalendáři jakožto jediný africký hostitel nahradila Maroko. Z kalendáře naopak úplně vypadlo Švýcarsko. Nejčastějším organizátorem závodů byly v této dekádě opět USA, a to znovu s 11 závody. Nicméně tento počet znovu zahrnoval závod v Indianapolis (1960). USA tak společně s dalšími státy, kterými byly Velká Británie, Francie nebo Itálie, hostily celkově 10 závodů, kterých se zúčastnili všichni závodníci, zatímco toho posledního (Indianapolis) se účastnili pouze američtí závodníci.



Obr. 2: Hostitelské země závodů F1 v letech 1960 – 1969

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Pokud se podíváme do tab. 9 na zastoupení kontinentů, lze postřehnout pokles podílu Evropy, a to v řádu procent v porovnání s předchozím desetiletím. Kontrastně s poklesem podílu Evropy výrazně vzrostl podíl Severní Ameriky na celkovém počtu závodů, a to hlavně v důsledku vstupu Mexika do kalendáře mistrovství světa. Oproti tomu kleslo zastoupení závodů konaných v Jižní Americe. Argentina totiž v letech 1960 – 1969 pořádala pouze jeden závod. Dále lze konstatovat, že si Afrika s Jižní Amerikou své podíly vyměnily.

Tab. 9: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 1960 - 1969

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	72	72,00
Severní Amerika	21	21,00
Afrika	6	6,00
Jižní Amerika	1	1,00
Celkem	100	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Kategorie jezdců přinesla za uplynulých 10 let velké množství změn. USA, které evidovaly v 1. sledovaném období dohromady 113 pilotů, klesly na číslo 57, což představovalo lehce nadpoloviční hodnotu z čísla předchozí dekády. Současně došlo k poklesu poměru amerických jezdců závodících pouze v Indianapolis a pilotů účastnících se ostatních závodů šampionátu. Konkrétně byl poměr ale stále lehce v neprospěch závodníků jezdících ostatní závody, sice 27:30. Z evropských zemí si nejpočetnější skupinu závodníků udržela Velká Británie, která byla dále následována Itálií nebo také Kanadou či JAR. Afrika měla jezdecké zastoupení ještě v podobě Rhodesie, dnešního Zimbabwe. Své premiérové jezdce si připsala Venezuela s Mexikem (viz tab. 10).

Tab. 10: Národnostní složení jezdců, kteří se letech 1960 – 1969 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
USA	57	29,84
Velká Británie	51	26,70
Itálie	15	7,85
JAR	13	6,81
Kanada	7	3,66
Francie	7	3,66
Německo	7	3,66
Švýcarsko	6	3,14
Argentina	5	2,62
Belgie	5	2,62
Nový Zéland	4	2,09
Austrálie	3	1,57
Mexiko	2	1,05
Nizozemsko	2	1,05
Rhodesie	2	1,05
Rakousko	1	0,52
Portugalsko	1	0,52
Švédsko	1	0,52
Španělsko	1	0,52
Venezuela	1	0,52
Celkem	191	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Z pohledu kontinentálního rozložení závodníků se oproti minulé dekádě lehce snížil podíl Evropy na celkovém počtu pilotů, a to v řádu několika procent. Zároveň lze zpozorovat (tab. 11), že došlo k markantnímu úbytku jezdců z Jižní Ameriky, více než trojnásobnému oproti minulému desetiletí. Největší procentuální nárůst evidovala Afrika. Asie byla jediným trvale obydleným kontinentem, který neevidoval ani jednoho jezdce.

Tab. 11: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 1960 – 1969 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	97	50,79
Severní Amerika	66	34,55
Afrika	15	7,85
Austrálie	7	3,66
Jižní Amerika	6	3,14
Celkem	191	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

V kategorii konstruktérů došlo k lehkému úbytků zapojených týmů (tab. 12). Naproti tomu došlo k větší variabilitě zastoupení týmů, kdy se zapojilo vícero států z různých částí světa. Největší počet závodících týmů evidovala znovu Velká Británie. Nejznačnější pokles zapojení do závodění zaznamenaly německé týmy, jejichž počet mezi dekadně klesl přesně na jednu čtvrtinu. V mistrovství se premiérově představily týmy z Asie a Afriky. Registrujeme celkem 19 zapojených privátních týmů.

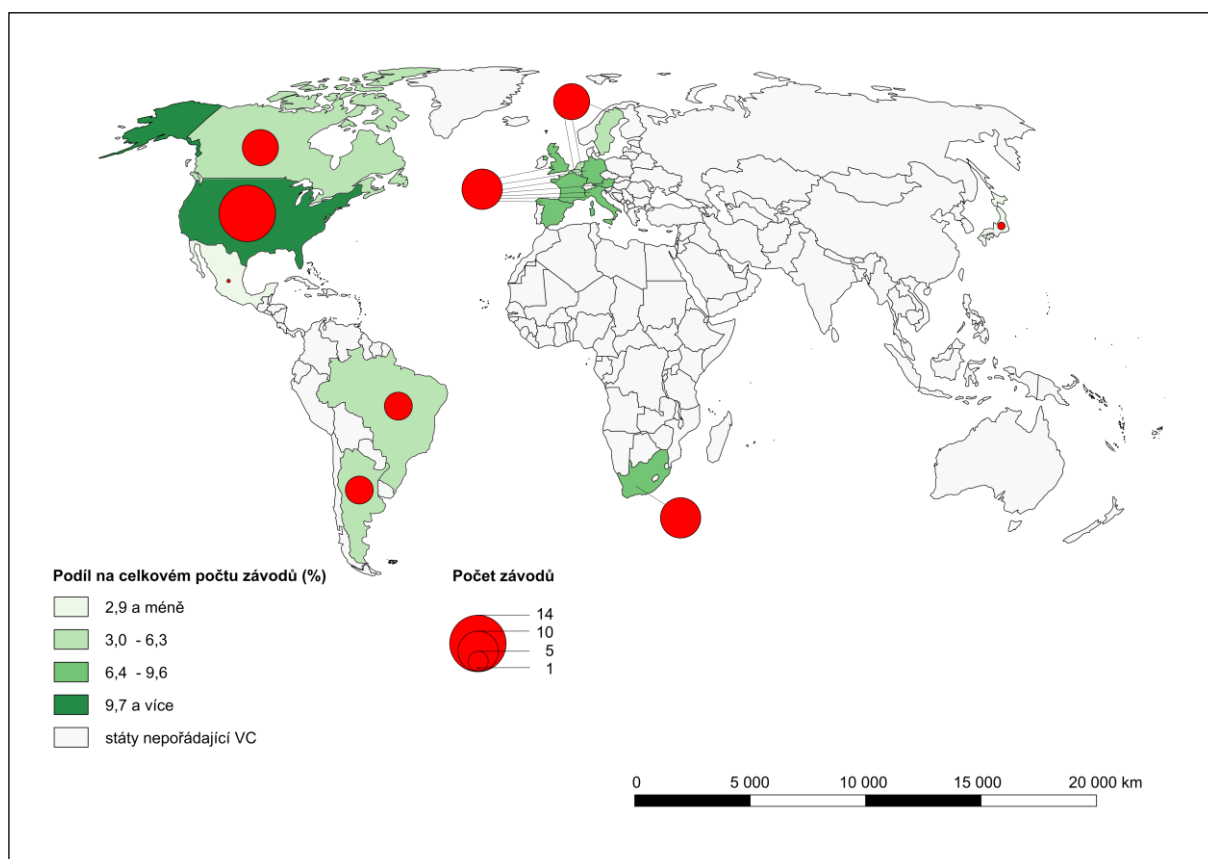
Tab. 12: Národnostní složení stájí, které se v letech 1960 – 1969 zúčastnily alespoň 1 VC

Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	14	50,00
Itálie	4	14,29
Německo	2	7,14
USA	2	7,14
JAR	2	7,14
Francie	1	3,57
Belgie	1	3,57
Japonsko	1	3,57
Kanada	1	3,57
Celkem	28	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.3 70. léta 20. století (1970 – 1979)

V 70. letech 20. století se F1 rozrostla o další 3 nové lokality. Novými hostitelskými zeměmi se staly Brazílie, Švédsko a poprvé jakožto asijský organizátor VC, Japonsko. Jedinou zemí, která si do nové dekády neudržela místo v kalendáři, bylo Portugalsko (viz obr. 3). Rozrostl se celkový počet závodů napříč desetiletím, kdy více než polovina hostitelských zemí (12) pořádala v daném časovém úseku alespoň 9 závodů. Tato nastolená stabilita kalendáře znamenala konzistentně se zvyšující počty VC, konkrétně se F1 v této dekádě vyšplhala na číslo 144, což znovu představovalo signifikantní nárůst počtu závodů v porovnání s předešlou dekádou (100). Zvýšil se rovněž maximální počet závodů pořádaných v jednom státu. USA, jež hostily největší počet závodů i předešlé 2 dekády, kdy tehdy byly hodnoty zkreslené kvůli závodům v Indianapolis, dosáhly v 70. letech na počet 14 závodů. Všechny tyto závody se konaly na jiné trati než té v Indianapolis, tudíž poprvé v historii bylo prvenství USA přiděleno po právu. Společně s USA pořádalo v každém ročníku této dekády minimálně 1 závod také dalších 8 zemí, mezi které patřily mimo jiné např. i Španělsko, Rakousko nebo JAR. Zároveň se vyskytly pouze 2 státy, které hostily 2 a méně VC. Byla jimi nově příchozí Japonsko a Mexiko.



Obr. 3: Hostitelské země závodů F1 v letech 1970 – 1979

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Převaha Evropy na celkovém počtu závodů se zmenšovala, kdy poprvé v historii klesla hodnota podílu Evropy pod hranici 70 % (tab. 13). Největší nárůst oproti minulé dekádě zaznamenala Jižní Amerika, především díky vstupu Brazílie do kolotoče mistrovství světa. Severní Amerika si udržela 2. místo, za Jižní Amerikou byla poté na 4. místě Afrika.

Tab. 13: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 1970 – 1979

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	94	65,28
Severní Amerika	24	16,67
Jižní Amerika	14	9,72
Afrika	10	6,94
Asie	2	1,39
Celkem	144	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Nepřítomnost závodu v Indianapolis se zásadně promítla do národnostního zastoupení jezdců (tab. 14). USA se propadly až na dělené 3. místo s Itálií. Jezdců oproti předešlému desetiletí ubylo, naopak ale přibyly země, které zaznamenaly alespoň jednoho jezdce.

Tab. 14: Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 1970 – 1979 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Velká Británie	31	19,62
Francie	18	11,39
USA	13	8,23
Itálie	13	8,23
JAR	8	5,06
Rakousko	7	4,43
Švédsko	7	4,43
Brazílie	7	4,43
Austrálie	7	4,43
Švýcarsko	6	3,80
Nový Zéland	6	3,80
Německo	5	3,16
Nizozemsko	5	3,16
Kanada	5	3,16
Japonsko	4	2,53
Belgie	3	1,90
Mexiko	3	1,90
Argentina	2	1,27
Finsko	2	1,27
Španělsko	2	1,27
Irsko	1	0,63
Dánsko	1	0,63
Rhodesie	1	0,63
Lichtenštejnsko	1	0,63
Celkem	158	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Jestliže podíl Evropy v rámci hostitelských zemí klesal, v kategorii pilotů tomu bylo přesně naopak. Evropa tvořila suverénně nejpočetnější skupinu závodníků, kdy druhá v pořadí, Severní Amerika, netvořila ani jednu šestinu celku (tab. 15). Početní vzrůst jezdců evidovala rovněž Austrálie s Jižní Amerikou a Asií. Ta oproti minulé dekádě, kdy neevidovala jediného pilota na závodním poli, měla v tomto období díky Japonsku opět zastoupení. Největší pokles v počtu závodníků evidovala Severní Amerika, která doplatila na konec závodů v Indianapolis.

Tab. 15: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 1970 – 1979 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	102	64,56
Severní Amerika	21	13,29
Austrálie	13	8,23
Jižní Amerika	9	5,70
Afrika	9	5,70
Asie	4	2,53
Celkem	158	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

70. léta 20. století přinesly nárůst v kvantitě konstruktérů závodících o titul mistrů světa. V národnostním složení stájí ale nedošlo k zásadním změnám (tab. 16). Velká Británie měla stále jednoznačně největší podíl, jenž byl lehce pod 50% hranicí. V závěsu za ní byly ostatní státy západní Evropy, Itálie, Francie a Německo. Tato dekáda taktéž viděla prvotní účinkování týmů z Kanady, Mexika nebo Brazílie. V tomto desetiletí se zapojilo celkem 7 privátních týmů. Zajímavostí z tohoto období byl tým Shadow. Ten v letech 1973 – 1975 závodil pod americkou licenci, než přešel na tu britskou, kterou měl až do roku 1980, svého posledního ročníku ve F1. Z tohoto důvodu byl tým Shadow za toto desetiletí započítán jako tým z Velké Británie.

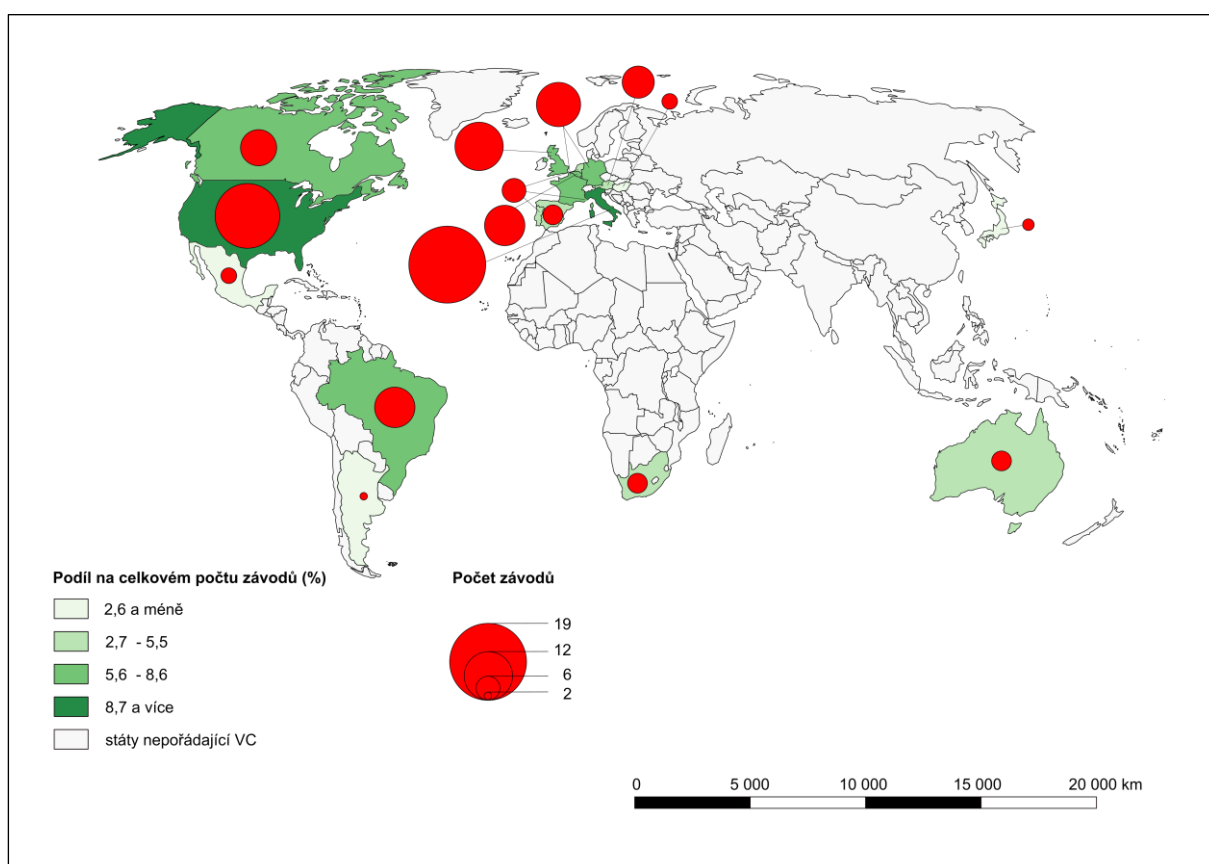
Tab. 16: Národnostní složení stájí, které se v letech 1970 – 1979 zúčastnily alespoň 1 VC

Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	20	47,62
Itálie	5	11,90
Francie	4	9,52
Německo	2	4,76
USA	2	4,76
Švýcarsko	2	4,76
Nový Zéland	1	2,38
Nizozemsko	1	2,38
Japonsko	1	2,38
Hong Kong	1	2,38
Kanada	1	2,38
Mexiko	1	2,38
Brazílie	1	2,38
Celkem	42	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.4 80. léta 20. století (1980 – 1989)

Předposlední dekáda 20. století pokračovala v nastoleném trendu z předešlých desetiletí a dále docházelo k rozšiřování závodů do lokalit, kde v minulosti F1 ještě nezávodila. Své premiérové VC hostily Austrálie a námi velmi blízké Maďarsko (obr. 4). Do kalendáře se po krátké odmlce vrátilo Portugalsko. Jedinou zemí, která bublinu F1 opustila, bylo Švédsko. Vstup Austrálie a Maďarska do F1 měl za následek opětovné zvýšení celkového počtu závodů během dekády. Dohromady evidujeme hned 5 států, které pořádaly více než 10 závodů. To v praxi znamená, že všechny tyto země hostily minimálně 1x během desetiletí alespoň 2 závody během jednoho ročníku. Vůbec největší počet VC organizovala Itálie s 19 závody. Brazílie se po svém vstupu do F1 stala stabilním článkem soutěže a hostila závod ve všech 10 sezonách.



Obr. 4: Hostitelské země závodů F1 v letech 1980 – 1989

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Podíl Evropy se v porovnání s předchozím obdobím takřka nezměnil (vzrostl o 0,1 %). Nepatrně vzrostla jak absolutní, tak relativní četnost zastoupení severoamerických a asijských zemí. Nejvýraznější ztráty počtu závodů pozorujeme u Afriky, jelikož JAR jakožto jediný Africký hostitel, pořádala pouze 5 závodů (namísto 10 v přecházejícím desetiletí). Mírný pokles zapsala také Jižní Amerika, v důsledku menšího počtu závodů v Argentině (viz tab. 17).

Tab. 17: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 1980 – 1989

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	102	65,38
Severní Amerika	29	18,59
Jižní Amerika	12	7,69
Afrika	5	3,21
Austrálie	5	3,92
Asie	3	1,92
Celkem	156	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Poprvé v historii nastala situace, kdy Velká Británie v rámci Evropy neregistrovala nejvyšší počet pilotů během sledovaného časového úseku. Prvenství získala Itálie s více než 20% podílem z celku (tab. 18). Za to Velká Británie na onu hodnotu podruhé v řadě nedosáhla, navíc ji předběhla také Francie. Vysoké číslo jezdců měla rovněž Brazílie, která celkově zažívala popularitu sportu v zemi. Svého prvního závodníka se dočkala Kolumbie a Chile. Celkový počet pilotů ale signifikantně poklesl, což značí větší stabilitu týmů, které si své jezdecké sestavy ponechávaly na delší dobu.

Tab. 18: Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 1980 – 1989 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Itálie	22	21,36
Francie	19	18,45
Velká Británie	13	12,62
Brazílie	7	6,80
Německo	4	3,88
Švýcarsko	4	3,88
Argentina	4	3,88
Rakousko	4	3,88
Španělsko	3	2,91
Belgie	2	1,94
USA	2	1,94
Finsko	2	1,94
Švédsko	2	1,94
Japonsko	2	1,94
Kanada	2	1,94
Irsko	2	1,94
Nizozemsko	2	1,94
Austrálie	1	0,97
JAR	1	0,97
Mexiko	1	0,97
Chile	1	0,97
Kolumbie	1	0,97
Venezuela	1	0,97
Nový Zéland	1	0,97
Celkem	103	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Trend kontinentálního rozložení jezdců pokračoval kontrastně ke kontinentálnímu rozložení závodů, tedy situací, kdy s klesajícím podílem Evropy na celkovém počtu závodů rostl podíl evropských závodníků na celkovém počtu všech pilotů. Evropa si v součtu připsala více než 75% procentní podíl. Podíl, jenž je k aktuálnímu datu stále nejvyšší v celé historii F1. Severní Ameriku, jakožto kontinent, který doposud vždy okupoval 2. místo, vystřídala Jižní Amerika. Ta jako jediná (vyjma Evropy) překonala 10% hranici. Kleslo taktéž množství pilotů z Austrálie, Asie a Afriky, která evidovala jen jednoho jezdce (viz tab. 19).

Tab. 19: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 1980 – 1989 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	79	76,70
Jižní Amerika	14	13,59
Severní Amerika	5	4,85
Austrálie	2	1,94
Asie	2	1,97
Afrika	1	0,97
Celkem	103	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

V 80. letech 20. století se výrazně snížila kvantita zapojených týmů, což se mimo jiné projevilo na celkovém počtu jezdců závodících v tomto desetiletí. Svou převahu na poli konstruktérů si udržela Velká Británie, která znovu jako v 60. letech minulého století tvořila 50% podíl. Současně ubyla národnostní diverzita zúčastněných stájí. USA dokonce poprvé neměly zastoupení (viz tab. 20). Zároveň registrujeme pouze 1 zapojený privátní tým.

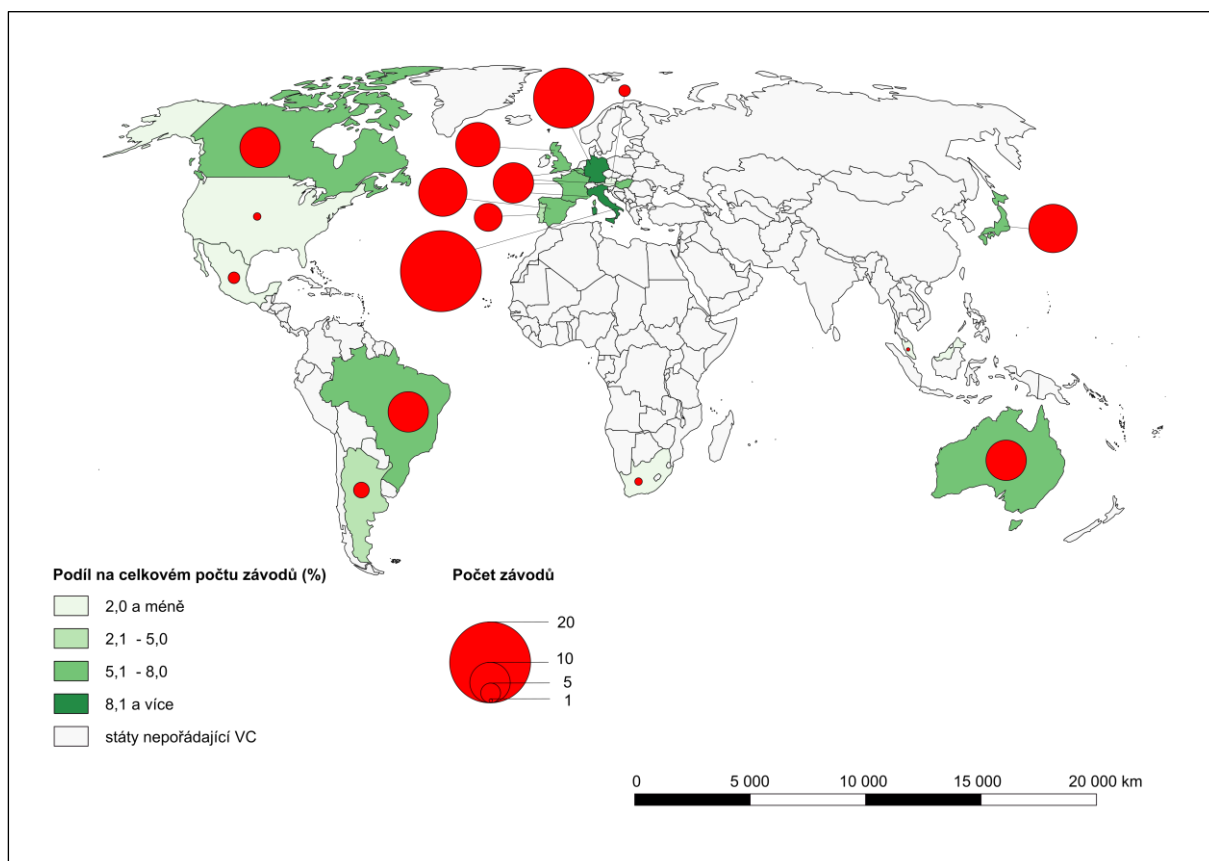
Tab. 20: Národnostní složení stájí, které se v letech 1980 – 1989 zúčastnily alespoň 1 VC

Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	15	50,00
Itálie	7	23,33
Německo	3	10,00
Francie	3	10,00
Hong Kong	1	3,33
Brazílie	1	3,33
Celkem	30	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.5 90. léta 20. století (1990 – 1999)

Poslední desetiletí 20. století přineslo relativně velké množství změn, které se zásadně lišily od přechozích etap vývoje závodů F1. Naprosto drastický byl úbytek v počtu závodů organizovaných v USA. USA, které od vypuknutí F1 v roce 1950 hostily v dosavadním průběhu největší počty závodů (i se zohledněním závodů konaných v Indianapolis v letech 1950 – 1960), pořádaly tuto dekádu pouhé 2 závody (obr. 5). Z tohoto období současně registrujeme nejvyšší počet pořádaných VC v rámci jednoho státu. Hodnotu tohoto prvenství, která doposud nebyla překonána, drží Itálie s 20 závody. Dále hned 12 z 19 hostitelských zemí pořádalo minimálně 1 závod v každém z ročníků. Jedinou novou lokalitou, kam F1 prvně zavítala, byla Malajsie. Z kalendáře naopak vypadlo Nizozemsko, takže se počet pořadatelských zemí nezměnil a proto byl celkový počet závodů jen nepatrně vyšší než minulou dekádu.



Obr. 5: Hostitelské země závodů F1 v letech 1990 - 1999

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Převaha Evropy zůstala takřka nepoznamenána, konkrétně se lehce zvedla na hodnotu rovnou dvou třetinám celku. V důsledku úbytku závodů v USA, se výrazně zmenšilo množství závodů konaných v Severní Americe. Zároveň platilo, že žádný jiný kontinent kromě Evropy nepřekonal 10% hranici podílu (viz tab. 21).

Tab. 21: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 1990 – 1999

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	108	66,67
Severní Amerika	15	9,26
Jižní Amerika	14	8,64
Asie	13	8,02
Austrálie	10	6,17
Afrika	2	1,23
Celkem	162	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Kategorie jezdců zůstala prakticky nezměněna. Itálie s Francií držely stejně jako minulou dekádu 1. dvě příčky, naopak Brazílie s Velkou Británií si pozice prohodily. Výrazný nárůst pilotů zaznamenalo Japonsko. USA, které v úvodních 30 letech evidovaly nejvyšší počty jezdců, registrovaly za toto desetiletí pouze 2 závodníky (tab. 22). Souhrnný počet pilotů se vzhledem k minulé dekádě lehce zmenšil.

Tab. 22: Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 1990 – 1999 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Itálie	25	25,51
Francie	14	14,29
Velká Británie	10	10,20
Brazílie	10	10,20
Japonsko	8	8,16
Rakousko	4	4,08
Německo	4	4,08
Finsko	3	3,06
Švýcarsko	3	3,06
Belgie	3	3,06
Nizozemsko	2	2,04
Španělsko	2	2,04
Argentina	2	2,04
USA	2	2,04
Kanada	1	1,02
Švédsko	1	1,02
Portugalsko	1	1,02
Dánsko	1	1,02
Austrálie	1	1,02
Monako	1	1,02
Celkem	98	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Nadále platilo, že si Evropa držela svůj markantní podíl (přes 75 %), kdy dále byla doplněna Jižní Amerikou, která se stejně jako předešlé desetiletí, dostala přes manko 10% podílu na celkovém počtu jezdců. Souběžně s úbytkem závodů v Severní Americe se zmenšil také počet pilotů pocházejících z této části světa. Jediným kontinentem, který neměl zastoupení v podobě ani jednoho závodníka, byla Afrika (tab. 23). Jedná se o skutečnost, která platí dodnes.

Tab. 23: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 1990 – 1999 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	74	75,51
Jižní Amerika	12	12,24
Asie	8	8,16
Severní Amerika	3	3,06
Austrálie	1	1,03
Celkem	98	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Poslední dekáda minulého století představovala lehký nárůst v počtu soupeřících týmů. Zase a znovu platilo, že Velká Británie měla v této kategorii jasně navrch, tentokrát „pouze“ s necelými 50 %. V kontrastu s větším počtem týmů ale došlo k zmenšení počtu zemí, ze kterých jednotlivé týmy pocházely. Největší nárůst zaznamenaly italské a francouzské týmy. Premiérově se představila také stáj z Irska (viz tab. 24).

Zásadní změnu představoval tým Sauber (dříve Alfa Romeo), jenž se v roce 1993 vrátil do F1 pod švýcarskou licenci, namísto původní italské. Z tohoto důvodu je Sauber v tab. 24 evidován jako švýcarský tým. Obdobnou situací si prošel také tým Benetton. Ten se v letech 1986 – 1995 účastnil závodů F1 jakožto britský tým, než posléze změnil licenci a v období 1996 – 2001 závodil jako tým italský. Vzhledem k tomu, že větší část dekády odjezdil jako britský, je do statistik počítán jako tým ze Spojeného království. Zároveň se jednalo o poslední desetiletí, ve kterém se představil některý ze zástupců tzv. privátních týmů. Byl jim stejně jako v předešlé dekádě italský tým BMS Scuderia Italia.

Tab. 24: Národnostní složení stájí, které se v letech 1990 – 1999 zúčastnily alespoň 1 VC

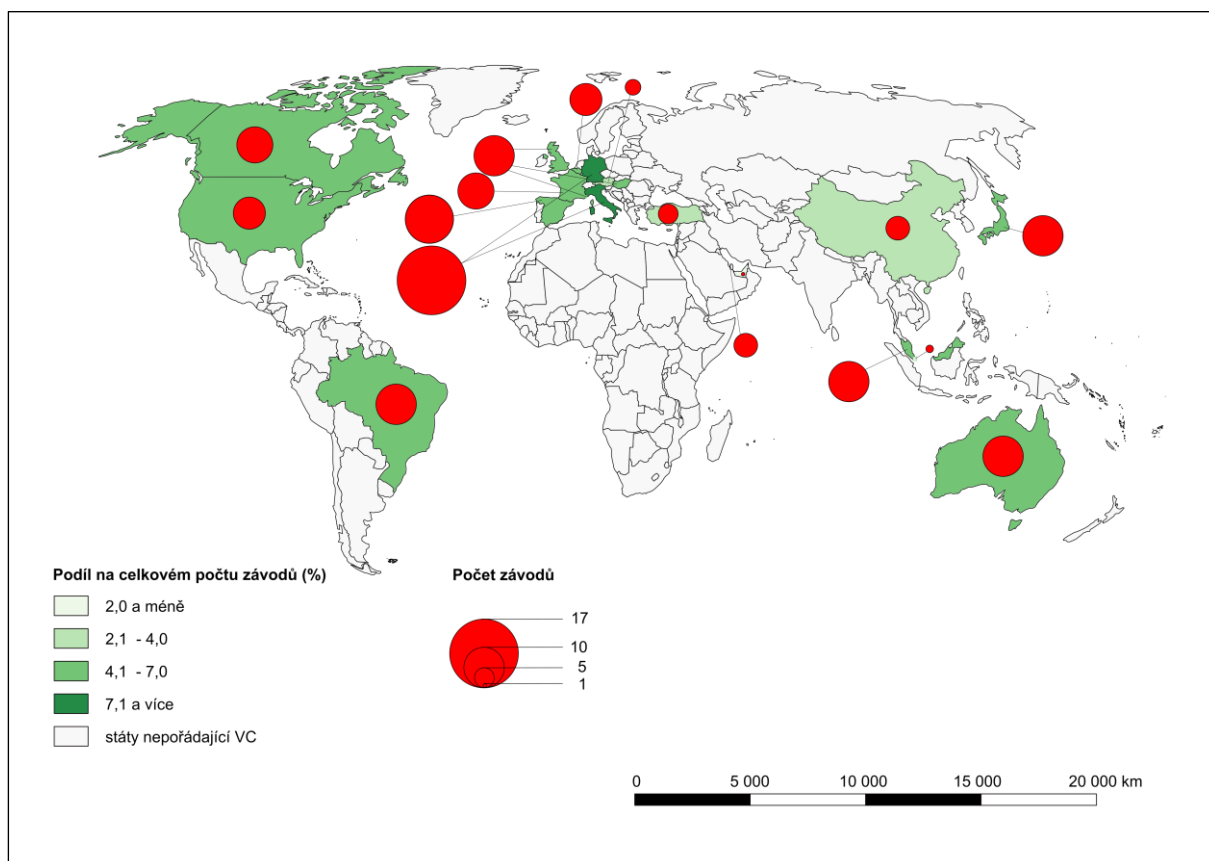
Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	15	46,88
Itálie	10	31,25
Francie	5	15,63
Irsko	1	3,13
Švýcarsko	1	3,13
Celkem	32	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.6 Nultá léta 21. století (2000 – 2009)

V 1. dekádě nového tisíciletí došlo ke značné obměně mezi jednotlivými hostitelskými zeměmi. Celkově bychom toto desetiletí mohli označit za expanzi asijských zemí do kolotoče F1 (obr. 6). Byly to právě asijské země, počínaje Malajsií na konci 20. století, které začaly rychleji a častěji vstupovat do seriálu mistrovství světa. První zemí z Asie, která se v tomto období představila, byl Bahrajn. Dále následovala dnes již 2. nejlidnatější země světa, Čína, nebo také Turecko. Ke konci dekády do F1 vnikly ještě Singapur a UAE.

Vstup asijských zemí do kalendáře musel znamenat konec hoštění závodů pro některé stávající pořadatele. F1 se v úvodu nového století rozloučila s VC v Portugalsku, Mexiku, Argentině a rovněž v JAR. Celkově se tedy počet pořadajících zemí zvýšil o jednu, což resultovalo v nárůstu celkového počtu závodů. Největší počet závodů znovu organizovala Itálie, tentokrát společně s Německem, kdy obě země hostily shodně 17 závodů.



Obr. 6: Hostitelské země závodů F1 v letech 2000 – 2009

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Rostoucí počet závodů v Asii se zásadně promítnul do kontinentálního rozložení. Podíl Evropy na celkovém počtu závodů klesl o dalších 10 % a poprvé v historii Evropa v rámci jedné dekády nehostila alespoň 60 % závodů. Asii se posunula na 2. místo, 3. byla Severní Amerika. Naopak Afrika již v této dekádě nehostila ani 1 závod (tab. 25).

Tab. 25: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 2000 - 2009

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	97	55,75
Asie	40	22,99
Severní Amerika	17	9,77
Jižní Amerika	10	5,75
Austrálie	10	5,75
Celkem	174	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Mezi jezdci měla nejpočetnější zastoupení Brazílie, se kterou se ještě Německo a Velká Británie dostaly přes 10% hranici. V této dekádě měla Česká republika doposud jediného závodníka F1, Tomáše Engeho. Stejně tak tomu mělo Polsko díky Robertu Kubicovi. Svého prvního pilota registrovala také Malajsie, Indie nebo Maďarsko (viz tab. 26).

Tab. 26: Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 2000 – 2009 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Brazílie	10	14,08
Německo	9	12,68
Velká Británie	8	11,27
Itálie	6	8,45
Francie	5	7,04
Japonsko	5	7,04
Španělsko	4	5,63
Finsko	4	5,63
Nizozemsko	3	4,23
Rakousko	3	4,23
Austrálie	1	1,41
Kanada	1	1,41
USA	1	1,41
Polsko	1	1,41
Švýcarsko	1	1,41
Portugalsko	1	1,41
Maďarsko	1	1,41
Irsko	1	1,41
Dánsko	1	1,41
Česká republika	1	1,41
Indie	1	1,41
Malajsie	1	1,41
Kolumbie	1	1,41
Argentina	1	1,41
Celkem	71	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Menší celkový počet zapojených pilotů měl za následek pokles podílu Evropy na celkovém počtu závodníků. Byť se absolutní počet jezdců u Jižní Ameriky nezvedl (u Asie klesl o 1 jezdce), oba kontinenty zaznamenaly nárůst relativní četnosti v důsledku úbytku celkového počtu pilotů, kdy se druhá jmenovaná jen těsně nedostala přes mez 10% podílu (viz tab. 27).

Tab. 27: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 2000 – 2009 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	49	69,01
Jižní Amerika	12	16,90
Asie	7	9,89
Severní Amerika	2	2,82
Austrálie	1	1,41
Celkem	71	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Počet konstruktérů oproti poslední dekádě minulého století prudce klesl, zvedla se ale diverzita zapojených států. Podíl týmů ze Spojeného království se výrazně snížil (tab. 28).

Tato dekáda byla rovněž typická tím, že docházelo k častým změnám licencí a vlastnických struktur stájí. Ukázkovým příkladem je dnešní Aston Martin. Na začátku toho celého byl tým Jordan, jenž v letech 1991 – 2005 závodil pod irskou licenci. V roce 2006 došlo ke změně názvu i vlastnické struktury a stáj v tomto ročníku jezdila s ruskou licenci pod názvem Midland. Hned následující rok došlo k obdobné situaci a tým se přejmenoval na Spyker a působil pod nizozemskou licenci. O rok později tým koupil indický podnikatel Vijay Mallya a pojmenoval jen Force India (Henry, 2007). Pokud tedy došlo jak ke změně licence, tak také ke změně vlastnické struktury, byl konstruktér započítán jakožto odlišný. Italský tým Minardi, který se v roce 2006 přeměnil na Toro Rosso, licenci nezměnil a zůstal italský, proto byl započítán do tabulky pouze jedenkrát.

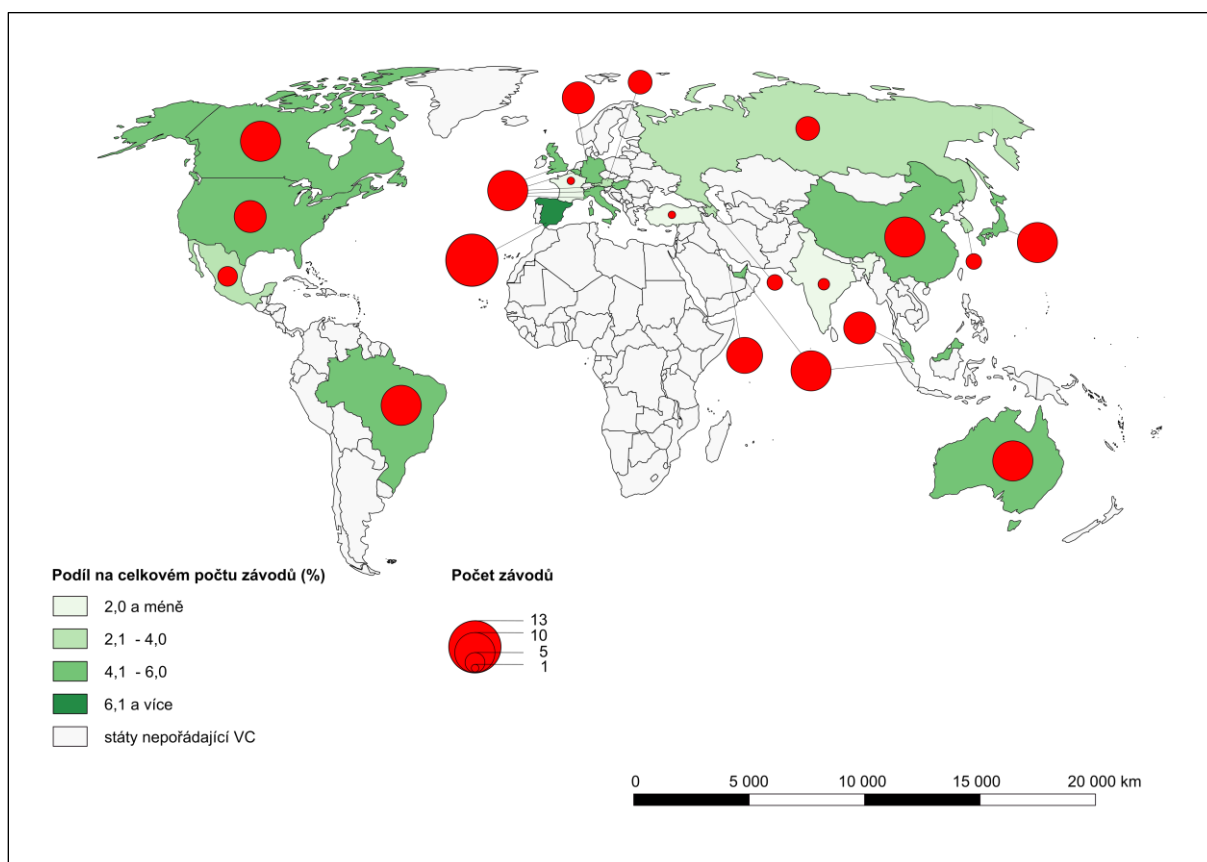
Tab. 28: Národnostní složení stájí, které se v letech 2000 – 2009 zúčastnily alespoň 1 VC

Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	6	28,57
Itálie	4	19,05
Japonsko	3	14,29
Francie	2	9,52
Rakousko	1	4,76
Irsko	1	4,76
Nizozemsko	1	4,76
Rusko	1	4,76
Švýcarsko	1	4,76
Indie	1	4,76
Celkem	21	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.7 10. léta 21. století (2010 – 2019)

Začátek druhého desetiletí 21. století kopíroval průběh minulé dekády, kdy další asijské státy vstupovaly do kalendáře. Těmito zeměmi byly Jižní Korea a Indie. Do světa F1 vkročilo rovněž Rusko nebo Ázerbájdžán. Návratem do pořadání VC se pyšnilo také Mexiko (obr. 7). Největší počet závodů organizovalo Španělsko, jelikož se zde v letech 2008 – 2012 (3 roky během této dekády) pořádala VC Evropy, hoštěná na městském okruhu ve Valencii. Ostatní státy hostily maximálně 1 závod za sezonu, což znamenalo, že se žádná země nedostala přes hranici 10 závodů za desetiletí. Celkový počet závodů znovu dosáhl nového maxima. V roce 2012 navíc poprvé kalendář daného ročníku čítal 20 závodů.



Obr. 7: Hostitelské země závodů F1 v letech 2010 - 2019

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Podíl Evropy na celkovém počtu závodů se s rostoucím množstvím závodů v Asii snížil na hodnotu necelých 43 %. Jednalo se vůbec poprvé o situaci, kdy Evropa nedosáhla na alespoň 50% podíl. Asie se tak pochopitelně pyšnila svou nejvyšší hodnotou podílu v historii, která přesáhla 35 % (viz tab. 29). Je zde předpoklad, že by Asie dosáhla na ještě vyšší hodnotu z celku, nebýt skutečnosti, kdy po roce 2013 skončilo pořádání VC v Indii a Jižní Koreji. Na 10% hranici celku dostáhla ještě Severní Amerika.

Tab. 29: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 2010 – 2019

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	85	42,93
Asie	70	35,35
Severní Amerika	23	11,62
Jižní Amerika	10	5,05
Austrálie	10	5,05
Celkem	198	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Důkazem rozmachu závodů v Asii je rozložení závodů napříč kontinenty v sezóně 2013. Tento ročník je významný v tom, že se jednalo o jediný rok (z celkových sedmdesáti čtyř v historii F1), ve kterém se nejela většina závodů na evropském kontinentu (viz tab. 30).

Tab. 30: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v roce 2013

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Asie	8	42,11
Evropa	7	36,84
Severní Amerika	2	10,53
Jižní Amerika	1	5,26
Austrálie	1	5,26
Celkem	19	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Ačkoliv byl v tomto období počet pilotů závodících ve F1 v rámci dosud všech proběhlých dekád nejnižší, nabídlo toto desetiletí vůbec nejvyšší kvantum zapojených národů v dějinách F1 (26). Nejvíce závodníků měla poprvé od 70. let minulého století Velká Británie, kdy společně s Německem měly shodně po devíti jezdcích. Vzrostl také počet pilotů z nejčastějšího pořadatele VC v letech 2010 – 2019, Španělska. Svého prvního jezdce se dočkalo také Rusko nebo Indonésie. Thajsko mělo naopak v pořadí 2. jezdce v historii, prvního od 50. let 20. století. Zastoupení v poli jezdců po dlouhé době vykazovalo také Mexiko (tab. 31).

Při pohlednutí na kontinentální rozložení pilotů lze vydedukovat, že Evropa znovu po 10 roční přestávce čítala více než 70% část z celkového počtu všech jezdců. Za zmínku stojí také Austrálie, která přibližně po třiceti letech zaznamenala více než 1 závodníka (viz tab. 32).

Tab. 32: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 2010 – 2019 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	48	71,64
Jižní Amerika	6	8,96
Asie	6	8,96
Severní Amerika	4	5,97
Austrálie	3	4,48
Celkem	67	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Tab. 31: Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 2010 – 2019 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Velká Británie	9	13,43
Německo	9	13,43
Francie	6	8,96
Španělsko	5	7,46
Brazílie	5	7,46
Finsko	3	4,48
Itálie	3	4,48
Rusko	3	4,48
Mexiko	2	2,99
Austrálie	2	2,99
Nizozemsko	2	2,99
Japonsko	2	2,99
Indie	2	2,99
Belgie	1	1,49
Dánsko	1	1,49
Kanada	1	1,49
Monako	1	1,49
Polsko	1	1,49
Švédsko	1	1,49
Venezuela	1	1,49
Thajsko	1	1,49
Švýcarsko	1	1,49
Rakousko	1	1,49
Indonésie	1	1,49
Nový Zéland	1	1,49
USA	1	1,49
Celkem	67	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Do seriálu mistrovství světa se v této dekádě premiérově zapojily týmy ze Španělska a Malajsie. Indický tým Force India se v roce 2018 přeměnil na britský Racing Point. Pro ročník 2019 došlo k návratu Alfy Romeo (zpět ze Sauberu), ovšem licence zůstala švýcarská. Podíl britských týmů na celku se dále snižoval (viz tab. 33).

Tab. 33: Národnostní složení stájí, které se v letech 2010 – 2019 zúčastnily alespoň 1 VC

Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	4	23,53
Itálie	2	11,76
Rusko	2	11,76
Malajsie	2	11,76
Španělsko	1	5,88
Francie	1	5,88
Německo	1	5,88
Rakousko	1	5,88
Švýcarsko	1	5,88
Indie	1	5,88
USA	1	5,88
Celkem	17	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.8 Probíhající 20. léta 21. století (2020 – 2023)

Úvodní 2 ročníky probíhající dekády byly zásadně ovlivněny koronavirovou pandemií, která zasáhla celý svět zkraje března roku 2020. Vzhledem k této situaci musel být oficiální kalendář pro sezónu 2020, jenž měl čítat rekordních 22 závodů, odložen. F1, stejně jako další sportovní odvětví, byla na dobu neurčitou zastavena, jelikož celosvětově probíhal lockdown¹¹.

F1 se k závodění vrátila až v 1. červencový týden, kdy se v rakouském Spielbergu konal 1. závod upraveného kalendáře pro rok 2020. Vzhledem k tvrdým restrikcím vinou koronaviru, kdy například v jihovýchodní Asii (Čína, Japonsko, Singapur) byly restriktce nejpřísnější a nedovolovaly pořádání žádných kulturních akcí, byla drtivá většina závodů této sezóny organizována na evropském kontinentu. Proto docházelo k situacím, kdy některé státy na svém území hostily více než 1 závod. Byly jim se dvěma závody např. Rakousko nebo Velká Británie. Hned tři závody poté hostila Itálie, paradoxně země, která po vypuknutí pandemie v Evropě evidovala vůbec nejvyšší počty nakažených a zemřelých osob (Regencia et al., 2020).

Aby nedošlo ke ztrátě statusu mistrovství světa, musela F1 (respektive FOM) zajistit závody i na jiném než evropském kontinentu. Díky přítomnosti závodů ve státech Arabského poloostrova (Bahrajn, UAE) a v Turecku, které se do kalendáře po téměř deseti letech vrátilo jakožto alternativní závod, si F1 status udržela. Bylo tak splněno pravidlo o konání závodů na alespoň dvou odlišných kontinentech. F1 se v tomto roce po dlouhé době vrátila také do Portugalska, které stejně jako Turecko plnilo roli náhradníka.

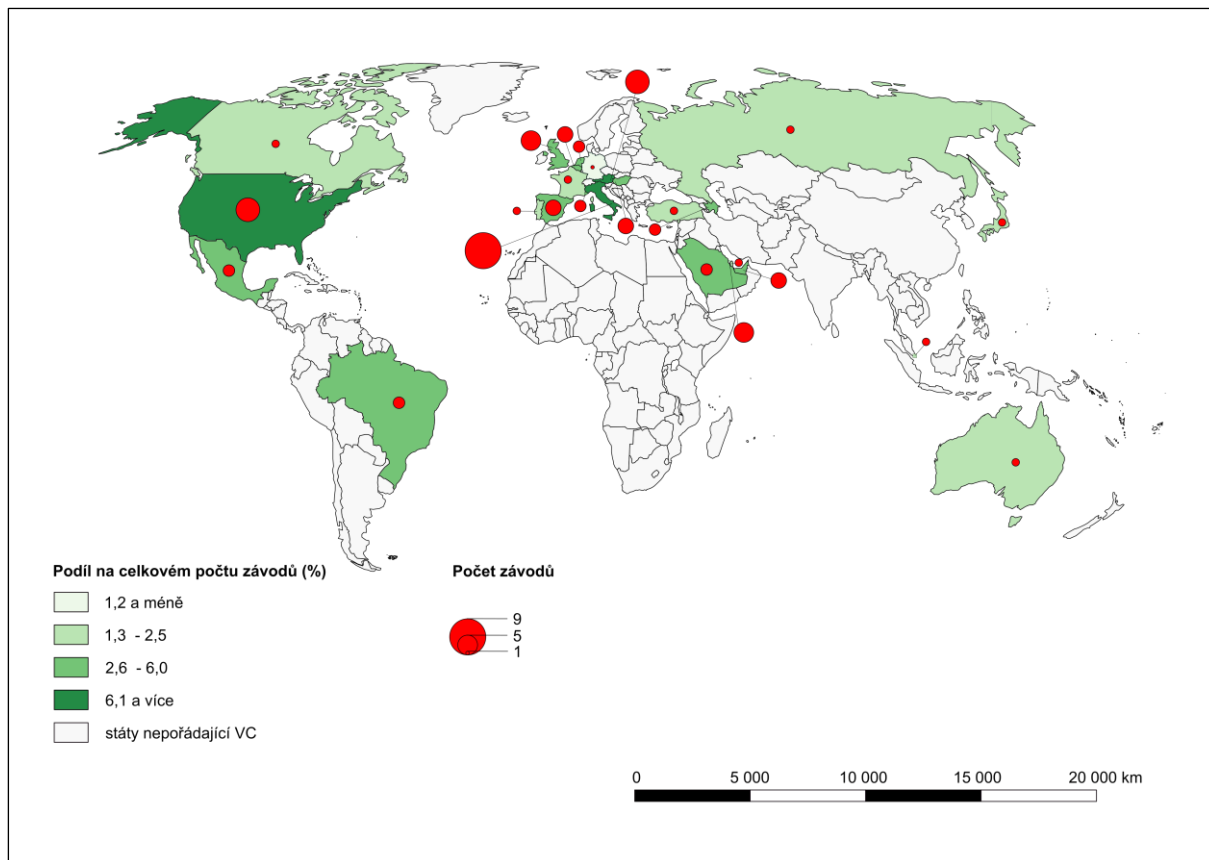
V sezóně 2021 se z plánovaných závodů nekonaly jen ty v jihovýchodní Asii, Kanadě a Austrálii. Jejich místa obsadily jako v předchozím roce Portugalsko s Tureckem. F1 onen rok premiérově zavítala do dalších dvou zemí Arabského poloostrova, Saúdské Arábie a Kataru.

Minulý rok se závodění vrátilo do všech jihoasijských zemí, vyjma Číny. Nekonal se závod v Rusku (viz 2.4.3) a také v Kataru, ve kterém se v čas závodu konalo Mistrovství světa ve fotbale. Do seriálu F1 vstoupil v pořadí 2. závod v USA, konaný v Miami.

Probíhající ročník má naplánovaných rekordních závodů 23 závodů (bylo by jich dokonce 24, nebýt opětovnému odstoupení Číny), kdy se představí již 3. závod organizovaný na území USA. Pojede se v ulicích největšího města státu Nevada, Las Vegas.

¹¹ Karanténa, omezení volné pohybu osob

Současná dekáda přinesla zatím nejvíce závodů v Itálii (obr. 8). Do čela se pomalu, ale jistě dostávají USA, které letos organizují hned tři závody.



Obr. 8: Hostitelské země závodů F1 v letech 2020 – 2023

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

Rozložení závodů v probíhající desetiletí bylo značně ovlivněno ročníky 2020 a 2021, kdy se závody konaly v jiných než plánovaných lokalitách. Z dosavadního počtu závodů se jich nejvíce pořádalo v Evropě (více než 50 %). Větší čtvrtinu celku hostily asijské země, následované Severní Amerikou (viz tab. 34).

Tab. 34: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 2020 - 2023¹²

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	45	53,57
Asie	23	27,38
Severní Amerika	11	13,10
Jižní Amerika	3	3,57
Austrálie	2	2,38
Celkem	84	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

¹² Předpokládáno, že se odjedou všechny závody ročníku 2023

Do aktuální dekády zasáhlo celkem 32 jezdců z devatenácti různých států. Prvního jezdce v historii si připsala Čína, paradoxně v době, kdy se v zemi již čtvrtým rokem závod nekoná. Další dva státy, Polsko a Brazílie, mají zastoupení pouze díky skutečnosti, kdy piloti ze zmíněných zemí zaskočili za jezdce, kteří se nemohli ze zdravotních důvodů zúčastnit příslušných VC. Nejpočetnější zastoupení mají Velká Británie, Německo a Francie (tab. 35).

Tab. 35: Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 2020 – 2023 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Velká Británie	4	12,50
Německo	3	9,38
Francie	3	9,38
Španělsko	2	6,25
Finsko	2	6,25
Austrálie	2	6,25
Nizozemsko	2	6,25
Kanada	2	6,25
Rusko	2	6,25
USA	1	3,13
Mexiko	1	3,13
Brazílie	1	3,13
Dánsko	1	3,13
Itálie	1	3,13
Polsko	1	3,13
Monako	1	3,13
Čína	1	3,13
Thajsko	1	3,13
Japonsko	1	3,13
Celkem	32	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Globálně má stále největší zastoupení pilotů Evropa, a to s více jak dvěma třetinami celku. S velkým odstupem poté následují Severní Amerika a Asie. Naopak značný propad zažívá Jižní Amerika, která eviduje zatím pouze jednoho závodníka (tab. 36). Tímto jezdce je navíc současný rezervní pilot týmu Haas, Pietro Fittipaldi, jenž zasáhl do VC jen jako náhrada za vážně zraněného Romaina Grosjeana po VC Bahrajnu 2020 (Smith, 2020).

Tab. 36: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 2020 – 2023 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	22	68,75
Severní Amerika	4	12,50
Asie	3	9,38
Austrálie	2	6,25
Jižní Amerika	1	3,13
Celkem	32	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Od ročníku 2017 (nástup LMC), kdy se počet konstruktérů zmenšil na 10, nedošlo ke vstupu žádného nového týmu do startovního pole. V probíhajícím desetiletí registrujeme pouze změny názvů tří týmů, které ale závodí pod stejnou licenci a nezměnila se ani jejich vlastnická struktura. Mezi tyto 3 týmy patří italská AlphaTauri (dříve Toro Rosso), francouzský Alpine (dříve Renault) a britský Aston Martin (dříve Racing Point). Z celkových 10 týmů tvoří téměř třetinu týmy britské, více než jeden tým má pouze Itálie (viz tab. 37).

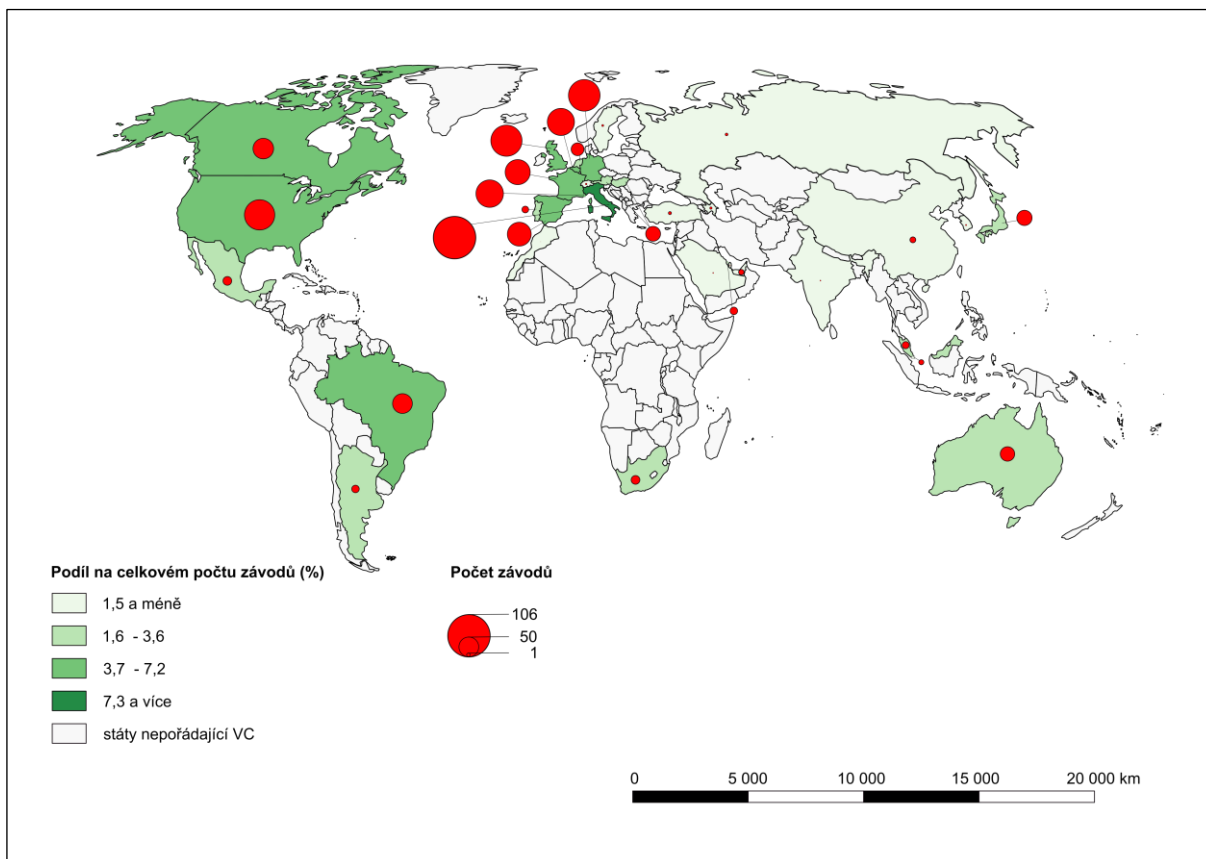
Tab. 37: Národnostní složení stájí, které se v letech 2020 – 2023 zúčastnily alespoň 1 VC

Stát	Počet konstruktérů	Podíl na celkovém počtu konstruktérů (%)
Velká Británie	3	30,00
Itálie	2	20,00
Francie	1	10,00
Německo	1	10,00
Rakousko	1	10,00
Švýcarsko	1	10,00
USA	1	10,00
Celkem	10	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

5.9 Celá historie F1 (1950 – 2023)

Napříč dějinami F1 se konalo již více než 1 100 závodů¹³ ve 34 různých zemích. Nejčastějším hostitelem byly, jsou a pravděpodobně v budoucnosti dále budou evropské země. Státem s vůbec nejvyšším počtem organizovaných VC je Itálie, která zatím jako jediná v historii překonala manko 100 pořádaných závodů (obr. 9). V závěsu za tzv. BIG 3, tedy Itálií, Německem a Velkou Británií, jsou na 4. místě USA. Nejfrekventovanějším asijským hostitelem dosavadní historie F1 je Japonsko, zatímco v Jižní Americe toto prvenství náleží Brazílii.



Obr. 9: Hostitelské země závodů F1 v letech 1950 – 2023

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování

V součtu hostila Evropa více než 60 % všech závodů. Asie, která se do dění F1 výrazněji dostala až na začátku tohoto století, zaujímá sdílenou 2. příčku se Severní Amerikou (tab. 38). Nejnižší počet VC organizovala Afrika, kde se F1 naposledy představila na začátku 90. let minulého století.

¹³ Počítáno se všemi odjetými závody v sezóně 2023

Tab. 38: Počty závodů F1 v jednotlivých světadílech v letech 1950 – 2023

Světadíl	Počet závodů	Podíl na celkovém počtu závodů (%)
Evropa	669	60,71
Asie	151	13,70
Severní Amerika	151	13,70
Jižní Amerika	70	6,35
Austrálie	37	3,36
Afrika	24	2,18
Celkem	1102	100,00

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování**Tab. 39:** Národnostní složení jezdců, kteří se v letech 1950 – 2023 zúčastnili alespoň 1 VC

Stát	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
USA	151	19,48
Velká Británie	146	18,84
Itálie	83	10,71
Francie	70	9,03
Německo	47	6,06
Brazílie	32	4,13
Švýcarsko	23	2,97
Argentina	22	2,84
Belgie	21	2,71
JAR	18	2,32
Japonsko	18	2,32
Nizozemsko	16	2,06
Austrálie	14	1,81
Rakousko	14	1,81
Kanada	13	1,68
Španělsko	13	1,68
Švédsko	10	1,29
Nový Zéland	9	1,16
Finsko	8	1,03
Mexiko	6	0,77
Dánsko	4	0,52
Rusko	4	0,52
Irsko	4	0,52
Monako	3	0,39
Venezuela	3	0,39
Portugalsko	3	0,39
Uruguay	3	0,39
Thajsko	2	0,26
Indie	2	0,26
Rhodesie	2	0,26
Kolumbie	2	0,26
Polsko	1	0,13
Chile	1	0,13
Čína	1	0,13
Maďarsko	1	0,13
Malajsie	1	0,13
Indonésie	1	0,13
Lichtenštejnsko	1	0,13
Česká republika	1	0,13
Maroko	1	0,13
Celkem	775	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Do seriálů mistrovství světa vozů F1 v dosavadní historii zasáhlo 775 pilotů ze 40 různých zemí. Oficiální zdroje uvádí 41 různých národů, nicméně ty počítají Západní a Východní Německo jako 2 různé země. My je ale v naší práci počítáme jako zemi jednu. Nejvyšší počet jezdců zaznamenaly USA, které byly následovány státy západní Evropy. Jednoho jezdce si zatím připsala také Česká republika nebo Polsko (viz tab. 39)

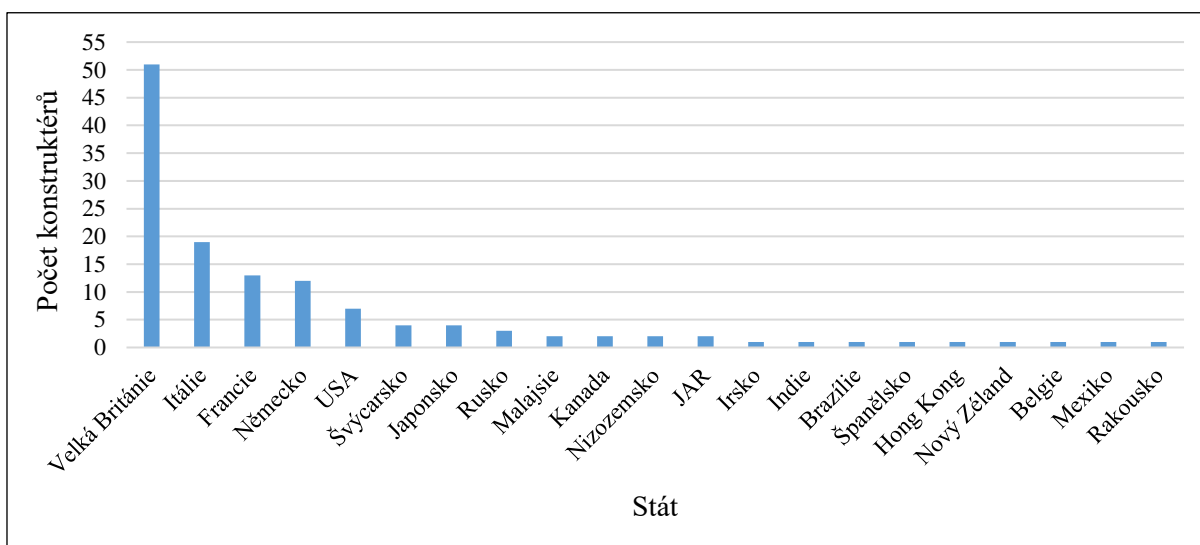
Při převodu jednotlivých hodnot států na světadílů zjistíme, že Evropa, podobně jako u celkového počtu závodů, čítá přibližně 60 % z celku. Následuje Severní a Jižní Amerika. Austrálie, Asie a Afrika představují velice podobný počet pilotů (tab. 40).

Tab. 40: Kontinentální složení jezdců, kteří se v letech 1950 – 2023 zúčastnili alespoň 1 VC

Světadíl	Počet jezdců	Podíl na celkovém počtu jezdců (%)
Evropa	474	61,16
Severní Amerika	170	21,94
Jižní Amerika	63	8,13
Asie	24	3,10
Austrálie	23	2,97
Afrika	21	2,71
Celkem	775	100,00

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Nejvíce konstruktérů v historii registruje Velká Británie, s více jak 50, čímž tvoří více než třetinu celku. V závěsu za Spojeným královstvem jsou další země bloku západní Evropy, jmenovitě Itálie, Francie a Německo. USA, nepočítaje týmy, které závodili pouze v Indianapolis, evidují celkem 7 stájí. Své zastoupení měly také týmy z asijského kontinentu, především ty z Japonska a Malajsie (obr. 10). Do seriálu mistrovství světa zasáhlo v úvodních etapách historie F1 také 38 tzv. privátních týmů (viz 5.1), které ale neměly status konstruktérů.



Obr. 10: Národnostní složení stájí, které se v letech 1950 – 2023 zúčastnily alespoň 1 VC

Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

6 Diskuze výsledků

6.1 Potvrzení či vyvrácení výzkumných předpokladů

V práci jsme majoritu námi stanovených výzkumných předpokladů potvrdili. Hned v úvodní části výsledků (50. a 60. léta 20. století) jsme pomocí provedené analýzy dat vyvodili, že tato období skutečně registrovala nejvyšší počty jezdců. Ačkoliv byly hodnoty zásadně ovlivněny přítomností závodníků účastnících se pouze závodů v Indianapolis, stále platilo, že i bez jejich zastoupení by hodnoty zůstaly nejvyšší.

Na poli konstruktérů výsledky odhalily hodnoty, které jsme víceméně očekávali. Nemůžeme sice říci, že jednoznačně došlo k situaci, kdy by byl nejvyšší počet konstruktérů evidován v 50. letech (nejvyšší počet, 42, je evidován v 70. letech), nicméně s přičtením tzv. privátních týmů, které se fakticky účastnily závodů F1 (jen neměly status konstruktérů), můžeme konstatovat, že jsme tento předpoklad naplnili.

Dále jsme zjistili, že státy, jež čítají největší počty pilotů a týmů, disponují také největším počtem pořádných VC. Neplatilo ovšem, že by země, která eviduje největší množství závodníků (USA), hostila rovněž největší počet VC. Ve všeobecné rovině zle ale tvrdit, že státy západní Evropy, jakožto kolébky F1, evidovaly jak největší počty jezdců a konstruktérů, tak také největší počty organizovaných VC.

Naše následující odhalení říká, že naprostá většina zemí, které v historii F1 pořádaly VC, měla na startovním roštu současně zastoupení v podobě domácího pilota. Z celkových 34 států, které hostily závod F1, pouze 8 (Turecko, Ázerbájdžán, Bahrajn, Katar, Saúdská Arábie, UAE, Singapur a Jižní Korea) neeviduje jezdce své národnosti. Ještě 2 roky zpět by zde patřila i Čína. Ta má ale díky Zhou Guanyu od ročníku 2022 zastoupení v i šampionátu jezdců. Zajímavostí je, že Čína je vůbec jedinou zemí v historii F1, která organizovala závod, a zároveň má i zastoupení mezi piloty, nicméně onen pilot domácí závod ještě nikdy nejel. Tato skutečnost je zapříčiněna pandemií koronaviru, kvůli které Čína naposledy pořádala závod v roce 2019.

Na tento bod navazuje další předpoklad, jenž ovšem (na rozdíl od předchozích) nebyl naplněn. Jednalo se o předpoklad, kdy oblasti světa, které v nedávné době vstoupily do F1, budou v návaznosti na tuto skutečnost disponovat jezdeckým, případně týmovým zastoupením. Do této skupiny lokalit patří především země Blízkého východu. Všechny tyto státy (Bahrajn, UAE, Katar a Saúdská Arábie) vstoupily do kalendáře F1 až ve 21. století a platí, že ani jedna z uvedených zemí ještě neměla v poli pilota své národnosti příslušnosti (stáj pochopitelně také

ne). Naprosto stejná situace platí pro Singapur a Ázerbájdžán, dva současné hostitelské státy, které rovněž ještě nezaznamenaly svého jezdce.

Je tedy otázkou, zdali se to v blízké budoucnosti změní. Minimálně země Blízkého východu a Singapur k tomu potřebné ingredience mají. Ve všech těchto státech se nacházejí motokárové tratě, kde si mohou děti, potenciální budoucí závodníci, vyzkoušet, co všechno samotné závodění obnáší. Motokárový okruh v Bahrajnu, vzdálený přibližně 30 km od hlavního města Manámy, je mnohými považován za ten vůbec nejlepší na světě (Prior, 2018).

Dalším předpokladem bylo, že země, které hostily letní Olympijské hry, jež jsou považovány za největší sportovní událost na světě, budou organizovat také závody F1. Tento předpoklad jsme úspěšně potvrdili. Jedinými státy, které organizovaly letní Olympijské hry, ale neorganizovaly závod F1, byly Řecko a Finsko. Všechny ostatní země, které pořádaly letní Olympijské hry, pořádaly také závody vozů F1.

S tím spojený další předpoklad, který tvrdil, že závody F1 budou pořádány těmi nejvyspělejšími zeměmi světa, nebyl v celé své míře naplněn. Z celkových 24 hostitelských zemí pro sezónu 2023 (počítána i později zrušená Čína) patří celkem 4 státy (Ázerbájdžán, Čína, Mexiko a Brazílie) až do 2. nejvyšší kategorie indexu lidského rozvoje (Conceição, 2022).

Posledním a pravděpodobně nejdůležitějším předpokladem byl signifikantní vliv globalizace na rychlost a frekvenci zapojení nových lokalit do seriálu mistrovství světa. Předpokládali jsme, že s rostoucí silou globalizace bude docházet k rychlejšímu a také častějšímu vstupu nových zemí do kolotoče F1. Index globalizace značí, že v polovině 90. let 20. století došlo ke značnému nárůstu globalizace, a to jak té sociální, politické, tak hlavně té ekonomické (Freer, 2020). Právě od tohoto období registrujeme vstupy zemí z oblastí, které pro F1 doposud nebyly typické. Jednalo se především o asijské státy, kde tuto expanzi na konci roku 1999 odstartovala Malajsie. Po Malajsi se v průběhu dalších dvaceti let přidalo ještě 11 zemí z tohoto kontinentu. Můžeme tedy konstatovat, že se tento předpoklad potvrdil, jelikož právě díky globalizaci se F1 dostala na dnes tak žádaný asijský trh.

Vstup jakékoliv země do kalendáře F1 ještě neznamená okamžitý úspěch. V následujících krátkých podkapitolách si proto představíme vybrané lokality, jež v nedávné historii vstoupily do F1. Zjistíme, na které z nich mělo zapojení se do pořádání VC pozitivní, a na které naopak negativní dopad. Zaměříme se na konkrétní faktory, které formovaly celkový obrázek daných VC.

6.2 Pozitiva zapojení lokalit do seriálu mistrovství světa

6.2.1 Singapur (2008 – současnost)

VC Singapuru, jež se do historie F1 nesmazatelně zapsala jakožto pořadatel prvního nočního závodu, se od svého vstupu do soutěže pyšní nesmírnou popularitou. Hned při své premiéře v roce 2008 se na okruh během závodního víkendu přišlo podívat neskutečných 300 tisíc diváků. Tato hodnota byla překonána až při loňské VC (Mohan, 2022).

Singapur se díky F1 dostal na mapu světa a tato skutečnost se markantně projevila na zvyšujícím se počtu turistů, kteří zemi od roku 2008 navštívili (WorldData.info, 2023). Organizátorům VC se navíc podařilo přilákat známé osobnosti ze světa šoubyznysu, které doplnili už tak pestrý program závodního víkendu. V letech 2012 a 2013 se představili např. celosvětově známí muzikanti jako Katy Perry, Rihanna, Justin Bieber nebo kapela Maroon 5 (Chiu a Leng, 2014). Přítomnost těchto celebrit na VC pravděpodobně pomohla přilákat i osoby, které by za normálních okolností na závod F1 nezavítaly.

Marina Bay Street Circuit, jak zní oficiální název okruhu v Singapuru, je navíc mnohými piloty považován za vůbec tu fyzicky nejnáročnější trať v kalendáři a každoročně tak pro jezdce představuje velkou výzvu se na závod připravit (Barretto, 2022).

6.2.2 UAE (2009 – současnost)

Druhým asijským státem, na který mělo pořádání závodů pozitivní dopad, jsou UAE. VC UAE, v oficiálním znění VC Abú Dhabí, je pořádána na vůbec nejdražším okruhu v dějinách F1. Tato trať, jež stála více než 1 miliardu \$, byla konstruována v letech 2006 až 2009. Podobně jako Singapur, přinesla VC Abú Dhabí novinku, kterou svět F1 doposud nespatriil. Premiérový závod na této trati v roce 2009 byl tím zcela prvním, který započal při západu Slunce a skončil pod umělým osvětlením. Okruh je součástí multifukčního ostrova Yas Island, na kterém se kromě samotné trati nachází např. nejrychlejší horská dráha světa, Formula Rossa, v komplexu Ferrari World. Součástí tohoto komplexu je také obrovská du Arena, která je schopna pojmout až 40 tisíc diváků. Yas Island ale nabízí i aktivity, které jsou určeny spíše pro děti. Jako příklad lze uvést vodní nebo zábavní parky (EaseMyTrip, 2023).

Abú Dhabí proto představuje ideální příležitost pro rodiny s dětmi, které v rámci svých návštěv Yas Island mohou zavítat také na závod F1. VC Abú Dhabí se tak i díky těmto okolnostem stala od svého debutu stabilní součástí kalendáře a je velmi nepravděpodobné, že by v blízké budoucnosti kolotoč F1 opustila.

6.3 Negativa zapojení lokalit do seriálu mistrovství světa

6.3.1 Turecko (2005 – 2011, 2020 – 2021)

Turecko, dlouhodobě jedna z nejnavštěvovanějších zemí světa, organizovala svůj první závod F1 v roce 2005. Velmi důležitou roli, díky které došlo ke konání závodu, sehrál sám Bernie Ecclestone. Ten v březnu 2002 navštívil Turecko a řekl: „Turecko je skrytý poklad, kterého bychom měli využít. Vidím, že má Vaše země velký zájem o pořádání závodu. Nejprve ale musíme postavit vyhovující trať a poté můžeme zvážit organizaci závodu.“ Dále dodal, že by zájem veřejnosti mohl být větší, než jaký je v Malajsii. Ecclestone se v průběhu návštěvy Turecka sešel s tehdejšími prezidentem turecké federace motoristického sportu, Mümtazem Tahincioğludem, který mu představil vizi ohledně hoštění závodu. Sám Tahincioğlu následně v srpnu onoho roku oznámil, že F1 v roce 2005 poprvé zavítá do Turecka (Perperik, 2002).

Závod v Turecku nicméně navzdory předpokladům ovoce nepřinesl. Hlavním důvodem, proč tato VC nebyla úspěšná, byl malý zájem ze strany fanoušků. F1 v čele s Ecclestonem totiž přehlédla velmi důležitý faktor, kterým byla skutečnost, že motorsport v Turecku nebyl na tak rozvinuté úrovni jako např. tenis, fotbal, kdy v se tureckém hlavním městě Istanbulu nacházejí hned tři slavné kluby: Beşiktaş, Fenerbahçe a Galatasaray. Pořadatelé VC se proto prostřednictvím hlavního sponzora, německé automobilky Mercedes-Benz, rozhodli závod propagovat rozdělením tisíců vstupenek zdarma. Ani tento štedrý krok organizátorů ale nepomohl. Dalším možným důvodem, který negativně ovlivnil zájem místních o závod, byla relativně velká vzdálenost okruhu od centra Istanbulu. Rovněž samotná konstrukce trati nebyla provedena nešťastněji. Tribuny kolem okruhu měly totiž příliš velkou kapacitu v porovnání s ostatními tratěmi kalendáře, a i kdyby na závod přišlo stejné množství diváků jako např. na ostatní závody v Evropě, tribuny by stále vypadaly poloprázdně (Tinaz et al., 2017).

V roce 2011 Ecclestone zdvojnásobil požadovanou hodnotu *Hosting fee* z původních 8 milionů £ na 16 milionů £, kterou ale Turecko odmítlo hradit a znamenalo to tak pro něj konec ve F1. Ke zvýšení poplatku za pořádání závodu došlo v důsledku intenzivního zájmu ze strany nových potenciálních pořadatelů, kterými byly Rusko a Indie (Tinaz et al., 2017).

VC Turecka se sice v letech 2020 a 2021 do světa F1 vrátila, pouze ale v roli náhradníka za zrušené závody v důsledku koronavirové pandemie. Na závod v roce 2021 přišlo téměř 190 tisíc fanoušků, což představovalo mnohanásobný vzrůst oproti době, kdy bylo Turecko stálým členem kalendáře (Haldenby, 2021). I přes zvýšený zájem veřejnosti z let 2020 a 2021 je ale konání dalších závodů v Turecku velmi nepravděpodobné.

6.3.2 Valencie (VC Evropy v letech 2008 – 2012)

Městský okruh ve Valencii vstoupil do F1 v roce 2008 coby náhrada za tehdejšího hostitele VC Evropy, německý Nürburgring. Dohodě o pořádání závodu předcházela dlouhá jednání Ecclestone s prezidentem valencijské vlády, Franciscem Campsem. Ten po dosažení dohody a podepsání kontraktu, který měl Valencii zajistit právo hostit závod až do roku 2014, prohlásil, že stavba okruhu, respektive jeho části, jelikož se jednalo o závod v ulicích Valencie, nebude stát „ani euro“. Nicméně cena za náklady na výstavbu trati se nakonec přehoupla přes částku 300 milionů €. Zarážející bylo i vyjádření Ecclestonea, jemuž předcházelo podepsání smlouvy. Ecclestone prohlásil, že podmínkou konání závodu je znovuzvolení Campse hlavou Valencie. Oficiální oznámení o pořádání závodu tak skutečně přišlo až potom, co Camps volby suverénně vyhrál (Fersainz, 2014).

Okruh ve Valencii nicméně skolila Španělská finanční krize, která v zemi probíhala v letech 2008 až 2014. Okruh, na rozdíl od těch ostatních, nebyl dotován a postupně chátral. Trať navíc z fanouškovského hlediska nabídla mnohdy velmi nezáživnou podívanou, jelikož zde proběhlo minimum předjížděcích manévřů. Závodu nepomohl ani malý zájem ze strany domácích. Průzkum, jenž byl proveden po 3 odjetých závodech, ukázal, že většina místních měla na závod spíše negativní názor, přičemž jim velmi vadila nesjízdnost centra města v čas závodního víkendu (Añó Sanz et al., 2012).

Poslední závod, konaný v roce 2012, se nicméně nesmazatelně zapsal do historie F1. Vlivem okolností (odstoupení Sebastiana Vettela, časté vyjetí safety car) se z vítězství radoval domácí Fernando Alonso po startu z 11. místa a pro své poslední stupně vítězů v kariéře si dojel legendární Michael Schumacher. Dnes je část původního okruhu opuštěna a nalezneme zde kemp migrantů ze severní Afriky (Fotheringham, 2021).

6.3.3 Indie (2010 – 2013)

Debaty ohledně organizace VC Indie se vedly již od konce 20. století (Chandhok, 2003), než se tak skutečně stalo v roce 2011. Závodu při vyjednávání výrazně pomohlo zastoupení týmu Force India na poli konstruktérů, který vlastnil indický podnikatel Vijay Mallya. Ani přítomnost domácího týmu ale indické fanoušky nemotivovala k návštěvě okruhu. V roce 2013 navíc na trať během závodního víkendu přišlo pouhých 40 tisíc diváků (Khosla, 2013).

Nezájem ze strany veřejnosti, spojený s neshodami mezi představiteli F1 a vládou indického státu Uttarpraděš, znamenal definitivní konec Indie ve F1 (Kannan, 2013).

7 Závěr

Hlavním cílem této práce bylo zjistit a vyjádřit, jak se v čase a prostoru měnily hostitelské lokality závodů mistrovství světa vozů F1, a to od svého počátku až po současnost. Společně s tímto cílem jsme se také zaměřili na geografické rozložení zapojených jezdců a konstruktérů napříč startovním polem.

Na úvod, v teoretické části práce, jsme si představili faktory, jež zásadní měrou ovlivnily časoprostorový vývoj závodů F1. Vysvětlili jsme, z jakých závodních sérií vznikla samotná F1 a na základě čeho následně v roce 1950 nabyla statusu mistrovství světa. Dále jsme rozebrali, jakou roli má ve sportu organizace FIA a v čem spočívala napříč historií role Bernieho Ecclestonea, společně s tím, proč byla jeho přítomnost pro F1 tak důležitá, jelikož právě díky ní má dnes F1 postavení jednoho z nejpobulárnějších sportů světa. Rovněž jsme popsali, co se dělo v jednotlivých desetiletích, a to jak na trati (na závodním poli), tak také mimo ni (politické boje uvnitř F1 či změny vlastnické struktury v 21. století).

V praktické části jsme posléze pomocí základních statistických operací detailně zanalyzovali námi sledované aspekty. Zjistili jsme, že v úvodních dvou dekádách historie F1 se do závodění zapojilo vůbec největší množství jezdců a týmů, kdy vůbec nejvyšší počty závodníků evidovaly USA společně se zeměmi západní Evropy. Naproti tomu se závody v tomto období konaly jen v omezeném množství lokalit, kdy v úvodních dekádách F1 dominovala coby pořadatel VC Evropa, kolébka F1.

Od 70. let 20. století se nastolený trend z prvních dvou dekád začal obracet. Postupně se snižoval počet zapojených pilotů (množství týmů se ale stále drželo na vysokém čísle), a naopak rostl počet závodů, které se začaly rychleji a častěji dostávat i mimo Evropu. Kontrastně s klesajícím podílem počtu závodů konaných v Evropě ale naopak rostl podíl jezdců, kteří pocházeli právě z evropského kontinentu.

Dále jsme zjistili, že během posledních dvou dekád minulého století se podíl Evropy na počtu organizovaných VC prakticky nezměnil (v porovnání s podílem ze 70. let) a držel se u hranice 66 %. Převaha pilotů z Evropy zůstala nedotčena, ba se oproti posledně sledovanému období ještě zvýšila, kdy podíl přesáhl 75 %. Celkový počet týmů zůstal prakticky stejný.

Na počátku nového tisíciletí došlo k expanzi asijských zemí do kalendáře F1. Tato skutečnost byla z velké části zapříčiněna rostoucí silou světové globalizace, která právě v těchto letech zažívala největší rozmach. Vstupy států z Asie do kalendáře mistrovství světa znamenaly výrazný pokles podílu Evropy na celkovém počtu organizovaných VC. Podíl evropského

kontinentu na počtu pořádaných závodů během úvodních dvou dekád postupně klesl až na hodnotu necelých 43 %. Zároveň jsme zjistili, že právě v době 10. let 21. století, konkrétně v roce 2013, nastala jedinkrát v historii F1 situace, kdy jiný kontinent než Evropa pořádal největší počet závodů v rámci jedné sezóny. Byla to právě již zmíněná Asie. Důležitým zjištěním byl také fakt, kdy od počátku 21. století registrujeme řady stájí, které změnily buď svou licenci, nebo také vlastnickou strukturu společně s názvem týmu.

Probíhající dekáda byla v úvodních dvou sezonách zásadně ovlivněna pandemií koronaviru, která v těchto letech měla značný vliv na podobu kalendáře. Pravděpodobně nejzajímavějším zjištěním ze současného desetiletí byla situace, kdy v ročníku 2020 pořádala nejvíce VC (hned 3) Itálie, přestože tato země měla po vypuknutí nákazy vůbec nejhorší čísla nákazy a úmrtnosti v rámci celé Evropy. Největší úbytek v zastoupení kvůli pandemii evidovaly státy jihovýchodní Asie, v čele s královnou celoplošné karantény, Čínou.

Můžeme tedy konstatovat, že F1 v rámci své dosavadní existence zavítala do všech kontinentů světa, kdy hned 34 různých zemí pořádalo alespoň 1 VC. Do závodění v šampionátu jezdců se prozatím zapojilo 775 pilotů z celkově 40 odlišných zemí, mezi které patří i Česká republika nebo Polsko. V kategorii konstruktérů se představily stáje pocházející z více než 20 států a současně platilo, že převažovaly výhradně týmy z Evropy.

V závěrečné části práce jsme se zaměřili na konkrétní faktory, které rozhodly o tom, zdali se zapojení dané lokality do kalendáře F1 zařadilo mezi pozitivum nebo naopak negativum. Dospěli jsme k zjištění, že zásadním ukazatelem, který rozhodne o úspěšnosti příslušné VC, je její popularita mezi veřejností. Právě divácká návštěvnost mnohdy určila, jakým směrem se vydal osud jednotlivých závodů.

Tato bakalářská práce, která se zabývá vývojem závodů F1 v čase a prostoru, se snaží poskytnout nový pohled na tuto geograficky příliš neprozkoumanou platformu. Zájem o F1 se celosvětově stále zvyšuje, a tak by tato práce v budoucnu mohla sloužit jako podklad pro další analýzy vývoje. Dá se totiž předpokládat, že F1 v blízké budoucnosti zamíří do dalších lokalit, kde se doposud ještě neobjevila.

8 Summary

The main aim of this bachelor thesis is to present the spatiotemporal evolution regarding F1 races. Along with the essential goal, the work also focuses on the geographical representation, of both F1 drivers and F1 constructors. Each category is analyzed from its very beginning, the year 1950 till the ongoing 2023 season.

To get the most relevant results possible, It was necessary to ensure the data from F1's official website and the French database STATS F1, for both races and drivers together with the constructors. The data were then converted into Microsoft Excel, where the sheets for each decade were created. Having done this move, It was easier to concentrate on a certain category rather than focus on the whole aspect. The data for every decennary were then all individually analyzed.

The results show massive differences throughout certain periods of F1's history. For example, the first two decades of F1 racing reveal that the number of drivers who took part in the World Championship was significantly higher than the number of drivers who are participating nowadays. Even though the overall dimension of pilots got lower, the geographical extension got more varied, meaning further drivers from different countries had been taking part since. Absolutely the same situation can be seen among the constructors with the only contrast that the extension level remained principally the same over the course of the entire period. In contrast to the drivers and constructors, the quantity of races was quite the opposite. During the early stages of F1, the quantity of races was way lower, with the majority of races being held in European countries which is completely different compared to this year's calendar. F1 is currently spread to almost every part of the world except Africa, with locations such as the Middle East or North America being currently among the most frequent organizers of the Grand Prix.

The spatiotemporal evolution of F1 has not always been identical. This thesis was made to reveal key changeovers between individual decades of F1's history and to provide a different point of view on this topic. The thesis might also be helpful in terms of understanding the sport's overall history, especially for the rising fan base.

9 Použité zdroje

9.1 Literární zdroje

AÑÓ SANZ, Vicente, Ferran CALABUIG a David PARRA-CAMACHO, (2012). *Impacto social de un gran evento deportivo: el Gran Premio de Europa de Fórmula 1*. In: *Cultura, Ciencia y Deporte* 7(19), s. 53-66. DOI: 10.12800/ccdv.7i9.23.

HAMILTON, Maurice, (2022a). *Formula 1 Circuits: Maps and statistics from every Grand Prix track*. 2nd edition. Glasgow: Collins. 336 s. ISBN 978-0008554798.

HAMILTON, Maurice, (2022b). *Formula 1: The Official History: fully revised and updated*. 2nd edition. Londýn: Welbeck Publishing Group. 288 s. ISBN 978-1802792225.

HAY-NICHOLLS, Adam, (2009). *Formula 1 The Definitive Visual Guide*. Londýn: Dorling Kindersley. 192 s. ISBN 978-1405346825.

HENRY, Alan, (2000). *Autocourse: 50 Years of World Championship Grand Prix Motor Racing*. Londýn: Hazleton Pub. 288 s. ISBN 978-1874557784.

CHAMBERLAIN, David, David ENDREWS, Joseph LAI a Wellington THWALA, (2019). *Mega event management of formula one grand prix: an analysis of literature*. DOI: 10.1108/F-07-2018-0085.

CHIU, Weisheng a Ho Keat LENG, (2014). *FAST AND FURIOUS: ANALYSIS OF THE SINGAPORE AND KOREAN GRAND F1 GRAND PRIX SPECTATOR'S BLOGS*. DOI: 10.15444/GMC201409.07.02.

NAESS, Hans Erik, (2020). *A History of Organizational Change: The case of Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), 1946–2020*. Londýn: Palgrave Macmillan. 308 s. ISBN: 978-3-030-48269-5.

PANZONE, Aleks, (2022). *Formula 1 Americanised? Analysing the Change in Fan Perception Following the Purchase and Restructuring of Formula 1 by US Media Conglomerate Liberty Media in 2017*. DOI: 10.13140/RG.2.2.29348.35200

RENDALL, Ivan, (1995). *The Chequered Flag: 100 Years of Motor Racing*. 2nd edition. Londýn: Weidenfeld Nicolson Illustrated. 400 s. ISBN 0297835505.

STUART, Stephen, (2018). *Bernie Ecclestone: Formula One's Entrepreneurial Ringmaster*. In: BAYLE Emmanuel a Patrcik CLASTRES. *Global Sport Leaders: A Biographical Analysis of International Sport Management*. Palgrave Macmillan:Cham, s. 363-394. ISBN 978-3-319-76753-6.

TINAZ, Cem, Douglas MICHELLE TURCO a James SANTOMIER, (2017). *End of the road: why the Istanbul F1 Grand Prix came to a screeching halt*. In: CHADWICK, Simon, Dave ARTHUR a John BEECH. *International Cases in the Business of Sport*. 2nd edition. Londýn: Routledge, s. 55 – 66. ISBN 9781138802452.

WATKINS, Susan, (2010). *Bernie: The Biography of Bernie Ecclestone*. Sparkford Yeovil: JH Haynes & Co Ltd. 432 s. ISBN 9780857330338.

9.2 Internetové zdroje

ANDREWS, Connor, (2022). *Formula 1 driver Nikita Mazepin banned from British Grand Prix as Motorsport UK takes action against Russian and Belarusian competitors amid invasion of Ukraine*. In: talkSPORT [online]. 2. března 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://talksport.com/sport/motorsport/1054788/nikita-mazepin-british-grand-prix-formula-1-russia-ukraine-belarus/>

APAC OUTLOOK, (2015). *The Globalisation of Formula 1*. [online]. 15. června 2015 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: <https://www.apacoutlookmag.com/industry-insights/article/460-the-globalisation-of-formula-1>

ARKKUKANGAS, Juha, (2016). *Accident of Wolfgang Von Trips at Monza, 1961*. In: Car Throttle [online]. 23. září 2016 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.carthrottle.com/post/w8zmv32/>

BALFOUR, Andrew, (2020). *Yas Marina: The most expensive F1 circuit ever built*. In: F1 Experiences [online]. 3. prosince 2020 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://f1experiences.com/blog/yas-marina-circuit-most-expensive-f1-circuit-ever-built>

BARRETTO, Lawrence, (2022). *Why the Singapore Grand Prix is a beast like no other as F1 prepares to light up Marina Bay once more*. In: F1[online]. 29. září 2022 [cit. 2023-03-23]. Dostupné z: <https://www.formula1.com/en/latest/article.why-the-singapore-grand-prix-is-a-beast-like-no-other.83tTdyURJLUYBypTv6eES.html>

BBC, (2014). *F1 boss Bernie Ecclestone pays to end bribery trial*. [online]. 5. srpna 2014 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/world-europe-28656050>

BENSON, Andrew, (2020). *Formula 1 calendar: Vietnamese Grand Prix dropped from 2021 F1 schedule*. In: BBC Sport [online]. 10. listopadu 2020 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/sport/formula1/54879815>

BLADD, Joanne (2011). *'Of course it's not on', says Bernie on Bahrain GP*. In: Arabian Business [online]. 8. června 2011 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.arabianbusiness.com/industries/sport/of-course-it-s-not-on-says-bernie-on-bahrain-gp-404244>

BLAKEMORE, Erin, (2019). *What was the Arab Spring and how did it spread?*. In: National Geographic [online]. 29. března 2019 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.nationalgeographic.com/culture/article/arab-spring-cause>

BROOK, Peter, (2022). *What was the FISA-FOCA war?*. In: Youtube [online]. 10. května 2022 [cit. 2023-04-29]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=Lr0XVT0OqgQ&t=325s>

COBB, Haydn, (2022). *Who are Eduardo Freitas and Niels Wittich, and why are they replacing Michael Masi in F1?*. In: Motorsport.com [online]. 17. února 2022 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.motorsport.com/f1/news/who-are-eduardo-freitas-and-niels-wittich-and-why-are-they-replacing-michael-masi-in-f1/8259257/>

COLLANTINE, Keith, (2017). *Hamilton urges F1 to drop social media restrictions*. In: RaceFans [online]. 23. února 2017 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.racefans.net/2017/02/23/hamilton-urges-f1-to-drop-social-media-restrictions/>

CONCEIÇÃO, Pedro (2022). *The 2021/2022 Human Development Report*. In: Human Development Report [online]. 8. září 2022 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://hdr.undp.org/system/files/documents/global-report-document/hdr2021-22overviewpdf.pdf>

DAY, Lewin, (2022). *F1 CEO Says It'll Never Race in Russia Again*. In: The Drive [online]. 23. srpna 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.thedrive.com/accelerator/f1-ceo-says-itll-never-race-in-russia-again>

DONALDSON, Gerald, (2022). *Imola 1994 - A Disastrous Weekend*. In: F1speedwriter [online]. 3. května 2022 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <http://www.f1speedwriter.com/2021/04/imola-1994-most-infamous-weekend-in-f1.html>

EASEMYTRIP, (2023). *Yas Island: Eat, Shop & Repeat*. [online]. [cit. 2023-03-23]. Dostupné z: <https://www.easemytrip.com/blog/places-to-visit-in-yas-island>

ETZRODT, Hans, (2006). *GRAND PRIX WINNERS 1895-1949*. [online]. 31. srpna 2006. [cit. 2023-04-29]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20070806054345/http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/gpw3.htm>

F1.COM, (2023). *1959 United States Grand Prix - RACE RESULT*. [online]. [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.formula1.com/en/results.html/1959/races/177/united-states/race-result.html>

F1.COM, (2023). *ARCHIVE 1950 – 2022*. [online]. [cit. 2023-05-02]. Dostupné z: <https://www.formula1.com/en/results.html/1950/races.html>

FAMECHAIN, (2023). *Bernie Ecclestone Family Tree & History, Ancestry & Genealogy*. [online]. [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.famechain.com/family-tree/16335/bernie-ecclestone>

FERSAINZ, Rodrigo, (2014). *Valencia y la F1. ¿Quién engañó a quién?*. In: Auto Bild [online]. 9. března 2014 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.autobild.es/motorsport/valencia-f1-quien-engano-quien-213447>

FIA, (2023). *Presidency*. [online]. [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.fia.com/presidency>

FOTHERINGHAM, Alasdair, (2021). *A makeshift migrant camp on Spain's abandoned Formula One circuit*. In: Al Jazeera [online]. 16. září 2021 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.aljazeera.com/news/2021/9/16/valencias-life-in-the-fast-lane-gives-way-to-tarmac-wasteland>

FREER, Helen, (2020). *Has globalisation peaked?*. In: Julius Bär [online]. 3. července 2020 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.juliusbaer.com/en/insights/market-outlook/has-globalisation-peaked/>

GAVAGHAN, Julian (2014). *On This Day: F1 driver Jo Schlesser dies in fireball crash at French Grand Prix*. In: Yahoo News[online]. 3. července 2014 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: https://uk.news.yahoo.com/on-this-day--f1-driver-jo-schlesser-dies-in-fireball-crash-at-french-grand-prix-170046909.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAHHJqqtSfBUo0aqwoFTIe8DfHXsIB8PXYj9G1JJjqJZDeEfVvd97uFfqKaQhS7l4RREbixL7u1Mn3zyYKkbpelHdVeV3ZMYZbSLsCT0Bu7ZYOLeDY0lj26XwzNRQSF16W2wB4BpZut2_3zwRM0hPzMT95ieCA76zkOLXpNjADzG

HALDENBY, Nicky (2021). *Formula 1 attendance figures surpass 2 million in 2021*. In: F1 Destinations [online]. 30. prosince 2021 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://f1destinations.com/formula-1-attendance-figures-surpass-2-million-in-2021/>

HALDENBY, Nicky, (2023). *Formula 1 confirms total attendance of 5.7 million in 2022*. In: Grand Prix Travel Guides [online]. 2. března 2023 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://f1destinations.com/formula-1-confirms-total-attendance-of-5-7-million-in-2022/>

HENRY, Alan, (2005). *Ecclestone sells rights to formula one*. In: The Guardian [online]. 26. listopadu 2005 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/sport/2005/nov/26/formulaone.sport>

HENRY, Alan, (2007). *Billionaire gives green light to Spyker deal and 'Team India'*. In: The Guardian [online]. 3. září 2007 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/sport/2007/sep/03/motorsports.sport1>

CHANDHOK, Vicky, (2003). *'F1 in India not before 2007-2008'*. In: Rediff.com[online]. 28. července 2003 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.rediff.com/sports/2003/jul/28chandhok.htm>

INKSCAPE, (2022). *Draw Freely – Inkscapae*. [online]. [cit. 2023-05-02]. Dostupné z: <https://inkscape.org/cs/>

JAVATPOINT, (2023). *Major Sports Events in the World*. [online]. [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.javatpoint.com/major-sports-events-in-the-world>

KANNAN, Shilpa (2013). *Why India's Formula 1 Grand Prix is under threat*. In: BBC News [online]. 25. října 2013 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-24659690>

KHOSLA, Varuni, (2013). *Formula 1: Public not interested in India Grand Prix*. In: The Economic Times [online]. 23. října 2013 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://economictimes.indiatimes.com/formula-1-public-not-interested-in-india-grand-prix/articleshow/24558668.cms?from=mdr>

LATLONG.NET, (2023). *Latitude and Longitude Finder*. [online]. [cit. 2023-05-02]. Dostupné z: <https://www.latlong.net/>

LAWRENCE, Andrew, (2017). *Can Formula One's American takeover fuel a long-awaited US expansion?*. In: The Guardian [online]. 21. října 2017 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/sport/blog/2017/oct/21/f1-america-liberty-us-grand-prix>

MANISHIN, Glenn, (2018). *F1 Origins*. In: Formula One Art & Genius [online]. [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: http://www.f1-grandprix.com/?page_id=222

MITCHELL-MALM, Scott, (2021). *F1 TO MOVE RUSSIAN GP TO NEW TRACK NEAR ST PETERSBURG*. In: The Race [online]. 26. června 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://the-race.com/formula-1/f1-set-to-move-russian-gp-to-new-track-near-st-petersburg/>

MOHAN, Matthew, (2022). *F1 Singapore Grand Prix records highest attendance in race's 13-year history*. In: CNA [online]. 2. října 2022 [cit. 2023-03-23]. Dostupné z: <https://www.channelnewsasia.com/sport/f1-singapore-grand-prix-records-highest-attendance-races-13-year-history-2980631>

MOORTEEN, (2011). *BBC 2011 F1 Bahrain Story*. In: Youtube [online]. 12. června 2011 [cit. 2023-04-29]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=7nFifRl2qFk>

MOTOR SPORT MAGAZINE, (2023). *From the archives: Brabham F1 cars*. [online]. [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/may-1988/61/the-house-that-jack-built/?v=928568b84963>

NETHERTON, Alexander, (2017). *Valtteri Bottas replaces Nico Rosberg at Mercedes, Felipe Massa returns*. In: Eurosport [online]. 16. ledna 2017 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: https://www.eurosport.com/formula-1/felipe-massa-cancels-retirement-and-re-signs-for-williams_sto6015872/story.shtml

PANDEY, Manish, (2022). *Lucky! The Incredible life story of Bernie Ecclestone*. [online]. 27. prosince 2022 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.luckytvseries.com/>

PERPERIK, Cihangir, (2002). *Ecclestone Türkiye' de*. In: Motorsport.com [online]. 28. března 2002 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://tr.motorsport.com/f1/news/ecclestone-turkiye-de-691469/691469/>

PRIOR, Piers (2018). *6 of the best kart tracks in Asia*. In: Red Bull [online]. 4. května 2018 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.redbull.com/gb-en/best-kart-tracks-asia>

PRYDDERCH, Hanna, (2022). *HOW MUCH DOES IT COST TO HOST AN F1 RACE?*. In: WTF1 [online]. 7. dubna 2022 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://wtf1.com/post/how-much-does-it-cost-to-host-an-f1-race/>

QGIS.ORG, (2022). *QGIS Desktop 3.26 – Buenos Aires*. [online]. [cit. 2023-05-02]. Dostupné z: <https://qgis.org/en/site/#>

REGENCIA, Ted, Najar NAJJAR a Saba AZIZ, (2020). *Coronavirus live updates: 627 die in a single day in Italy*. In: Al Jazeera [online]. 20. března 2020 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.aljazeera.com/news/2020/3/20/coronavirus-live-updates-627-die-in-a-single-day-in-italy>

RENCKEN, Dieter a Jesse JANSE, (2022). *How much each circuit on the calendar pays F1*. In: HITC [online]. 24. ledna 2022 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://racingnews365.com/how-much-each-circuit-on-the-calendar-pays-to-formula-1>

RICHARDS, Giles, (2018). *Vietnam to host F1 grand prix in Hanoi street race from 2020*. In: The Guardian [online]. 7. listopadu 2018 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/sport/2018/nov/07/vietnam-to-host-f1-grand-prix-in-street-race-from-2020>

SAUNDERS, Nate, (2022). *Kevin Magnussen completes shock F1 return with Haas*. In: ESPN [online]. 9. března 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: https://www.espn.com/f1/story/_/id/33460719/kevin-magnussen-completes-shock-f1-return-haas

SAWARD, Joe, (1993). *Why has FISA been abolished?*. In: Grandprix.com [online]. 1. ledna 1993 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20180128183205/http://www.grandprix.com/ft/ft00162.html>

SCOTT, Duncan, (2011). *Bernie Ecclestone: A Short History of F1's Billion-Dollar Brain*. In: Bleacher Report [online]. 22. března 2011 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://bleacherreport.com/articles/542560-f1s-billion-dollar-brain-a-short-history-of-bernie-ecclestone>

SCOTT, Seb, (2017). *Ecclestone named Chairman Emeritus of Formula*. In: Race Tech Magazine [online]. 24. ledna 2017 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <http://www.racetechmag.com/2017/01/ecclestone-named-chairman-emeritus-formula-1/>

SCUDERIA FERRARI CLUB RIGA, (2018). *Sid Watkins – the guardian angel of Formula One*. [online]. 5. dubna 2018 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://sfcriga.com/sid-watkins-the-guardian-angel-of-formula-one>

SCHÄCHER, Daniel, Roger BLITZ a James WILSON, (2011). *Židli šéfa formule 1 otrásá korupční skandál v Německu*. In: Hospodářské noviny[online]. 25. července 2011 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-52384910-zidli-sefa-formule-1-otrasa-korupcni-skandal-v-nemecku>

SMITH, Luke (2020). *Pietro Fittipaldi to replace Grosjean for Sakhir Grand Prix*. In: Autosport [online]. 30. listopadu 2020 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.autosport.com/f1/news/pietro-fittipaldi-to-replace-grosjean-for-sakhir-grand-prix-4976750/4976750/>

STATS F1. *STATS F1*. [online]. 2023 [cit. 2023-05-02]. Dostupné z: <https://www.statsf1.com/en/default.aspx>

SYLT, Christian, (2017a). *Revealed: How Liberty Media Bought Formula One For 301 \$ Million*. In: Forbes [online]. 15. srpna 2017 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/csylt/2017/08/15/revealed-how-liberty-media-bought-formula-one-for-301-million/?sh=25611fb87f2a>

SYLT, Christian, (2017b). *The \$ 1 Billion Cost of Hosting an F1 Race*. In: Forbes [online]. 13. března 2017 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/csylt/2017/03/13/the-1-billion-cost-of-hosting-an-f1-race/?sh=51f1953e4f79>

SYLT, Christian, (2018). *F1 'Would Get \$50 Million Boost' From Vietnam Grand Prix, Ecclestone Says*. In: Forbes [online]. 26. února 2018 [cit. 2023-03-06]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/csylt/2018/02/26/f1-would-get-50-million-boost-from-vietnam-grand-prix-says-ecclestone/?sh=66de47e53f88>

SYMES, Steven, (2023). *Remembering The 1955 Le Mans Disaster*. In: Motorious [online]. 1. ledna 2023 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.motorious.com/articles/features-3/remembering-the-the-1955-le-mans-tragedy/>

TENDU, Babu a Cyrpine APINDI, (2023). *Top 20 most popular sports in the world in 2023 revealed*. In: Sports Brief [online]. 3. února 2023 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: <https://sportsbrief.com/facts/top-listicles/16715-revealed-top-20-popular-sports-world-2023/>

THE ATHLETIC, (2022). *Formula One viewership: 2022 season sets U.S. record, viewership up 34% among women*. [online]. 23. listopadu 2022 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: <https://theathletic.com/3924843/2022/11/23/formula-1-viewership-2022/>

THE GUARDIAN, (2015). *From the archive, 24 April 1962: Stirling Moss badly hurt at Goodwood*. [online]. 24. dubna 2015 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/sport/2015/apr/24/stirling-moss-crash-goodwood-1962-archive>

WIMPFEN, János, (2013). *A Cultural & Geographical History Of Motor Racing*. In: Dailysportscar [online]. 22. května 2013 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <http://www.dailysportscar.com/2013/05/22/a-cultural-geographical-history-of-motor-racing.html>

WORLDDATA.INFO, (2023). *Development of the tourism sector in Singapore from 1995 to 2020*. [online]. [cit. 2023-04-29]. Dostupné z: <https://www.worlddata.info/asia/singapore/tourism.php>

YOUSON, Matt, (2017). *Seb a Daniel Ricciardo vysvětlují nová pravidla F1*. In: Red Bull [online]. 26. května 2017 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.redbull.com/cz-cs/seb-a-daniel-ricciardo-vysv%C4%9Btluj%C3%AD-nov%C3%A1-pravidla-f1>

Přílohy

Příloha 1: Okruhy, které v historii F1 hostily alespoň 1 VC

Název okruhu	Lokace	Počet VC
Autodromo Nazionale di Monza	Monza, Itálie	73
Circuit de Monaco	Monte-Carlo, Monako	69
Silverstone Circuit	Towcester, Velká Británie	58
Circuit de Spa-Francorchamps	Stavelot, Belgie	56
Circuit Gilles Villeneuve	Montreal, Kanada	42
Nürburgring	Nürburg, Německo	41
Interlagos	São Paulo, Brazílie	40
Hungaroring	Mogyoród, Maďarsko	38
Red Bull Ring	Spielberg, Rakousko	37
Hockenheimring	Hockenheim, Německo	37
Suzuka International Racing Course	Suzuka, Japonsko	33
Circuit Park Zandvoort	Zandvoort, Nizozemsko	33
Circuit de Barcelona-Catalunya	Montmeló, Španělsko	33
Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari	Imola, Itálie	31
Albert Park Circuit	Melbourne, Austrálie	26
Autódromo Hermanos Rodríguez	Mexico City, Mexiko	23
Autódromo de Buenos Aires Oscar y Juan Gálvez	Buenos Aires, Argentina	20
Bahrain International Circuit	Sakhir, Bahrajn	20
Kaylami Grand Prix Circuit	Midrand, JAR	20
Watkins Glen International	Watkins Glen, USA	20
Indianapolis Motor Speedway	Speedway, USA	19
Sepang International Circuit	Kuala Lumpur, Malajsie	19
Circuit Paul Ricard	Le Castellet, Francie	18
Circuit de Nevers Magny-Cours	Magny-Cours, Francie	18
Shanghai International Circuit	Šanghaj, Čína	16
Yas Marina Circuit	Abú Dhabí, UAE	15
Brands Hatch	V. Kingsdown, Velká Británie	14
Marina Bay Street Circuit	Marina Bay, Singapur	14
Circuito do Estoril	Estoril, Portugalsko	13
Circuit Reims-Gueux	Gueux, Francie	11
Adelaide Street Circuit	Adelaide, Austrálie	11
Circuit of The Americas	Austin, USA	11
Autódromo Internacional Nelson Piquet	Rio de Janiero, Brazílie	10
Circuit Zolder	Heusden-Zolder, Belgie	10
Intercity Istanbul Park	Istanbul, Turecko	9
Circuito del Jamara	San Seb. de los Reyes, Španělsko	9
Sochi Autodrom	Soči, Rusko	8
Canadian Tire Motorsport Park	Bowmanville, Kanada	8
Long Beach Street Circuit	Los Angeles, USA	8
Detroit Street Circuit	Detroit, USA	7
Baku City Circuit	Baku, Ázerbájdžán	7
Circuito de Jerez – Ángel Nieto	Jerez, Španělsko	7
Anderstorp Raceway	Anderstorp, Švédsko	6
Dijon-Prenois	Prenois, Francie	6
Circuit Bremgarten	Bern, Švýcarsko	5
Rouen-Les-Essarts	Orival, Francie	5
Aintree Motor Racing Circuit	Aintree, Velká Británie	5
Valencia Street Circuit	Valencie, Španělsko	5
Circuit de Charade	St.-Gènes-Champanelle, Francie	4

Montjuïc Circuit	Barcelona, Španělsko	4
Fuji Speedway	Oyama, Japonsko	4
Korea International Circuit	Yeongam, Jižní Korea	4
Prince George Circuit	East London, JAR	3
Phoenix Street Circuit	Phoenix, USA	3
Buddh International Circuit	Greater Noida, Indie	3
Jeddah Corniche Circuit	Džidda, Saudská Arábie	3
Las Vegas Street Circuit	Las Vegas, USA	3
Circuito de Pedralbes	Barcelona, Španělsko	2
Circuito da Boavista	Porto, Portugalsko	2
Circuit Mont-Tremblant	Mont-Tremblant, Kanada	2
Nivelles-Baulers	Nivelles, Belgie	2
Okayama International Circuit	Mimasaka, Japonsko	2
Algarve International Circuit	Portimão, Portugalsko	2
Losail International Circuit	Lusail, Katar	2
Miami International Autodrome	Miami, USA	2
Pescara Circuit	Pescara, Itálie	1
Atomobil-Verkers- und Übungsstraße	Berlín, Německo	1
Circuito de Monsanto	Lisabon, Portugalsko	1
Sebring International Raceway	Sebring, USA	1
Riverside International Raceway	Moreno Volley, USA	1
Fliegerhorst Hinterstoisser	Zeltweg, Rakousko	1
Circuit des 24 Heures du Mans	Le Mans, Francie	1
Fair Park Street Circuit	Dallas, USA	1
Donington Park	Castle Donington, Velká Británie	1
Autodromo Internazionale del Mugello	Scarperia e San Piero, Itálie	1
Ain-Diab Circuit	Casablanca, Maroko	1

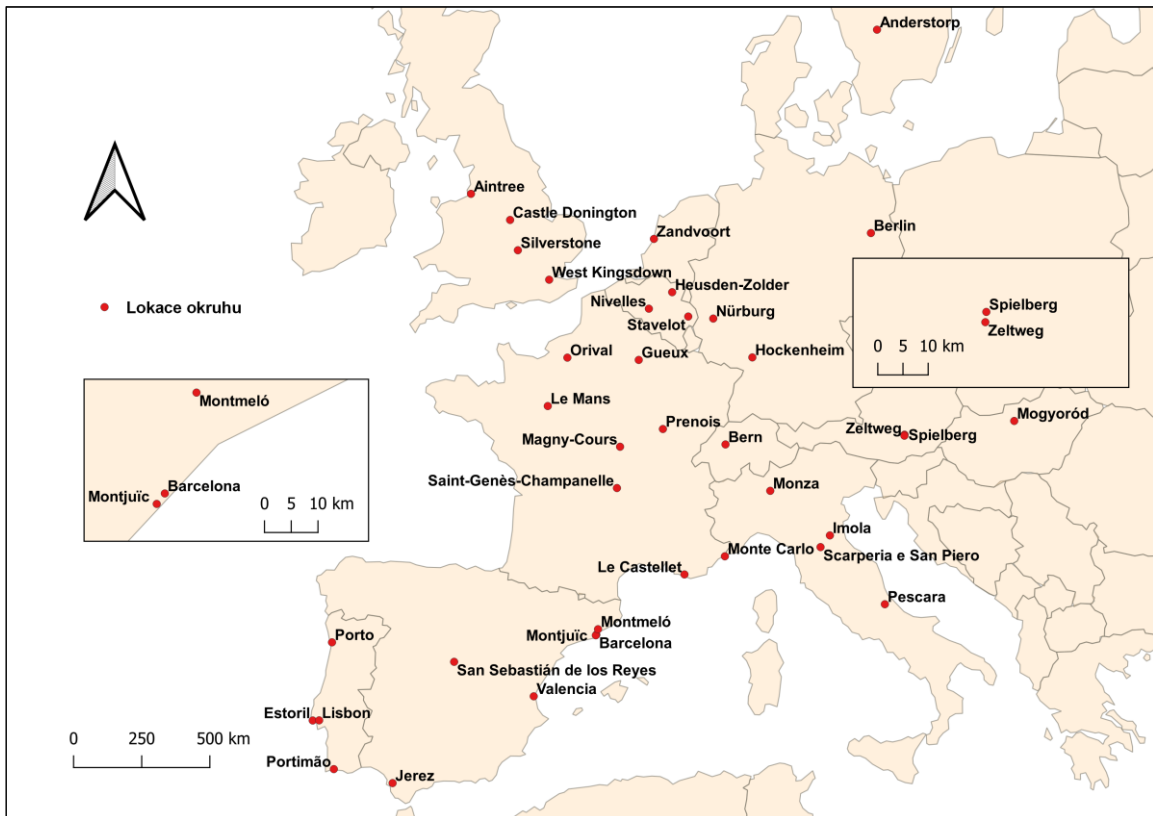
Zdroj: STATS F1; vlastní zpracování

Pozn.: Do celkového počtu VC konaných na jednotlivých okruzích byly započítány i všechny plánované závody pro ročník 2023.



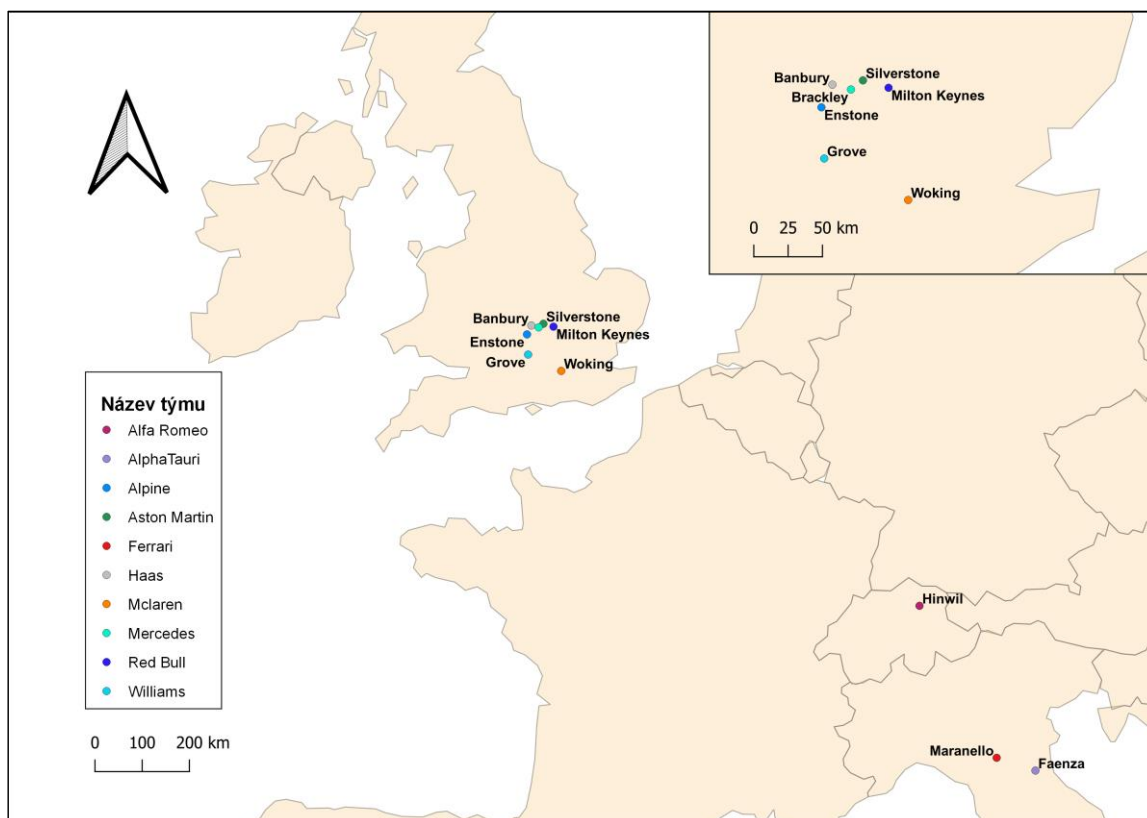
Příloha 2: Lokace všech okruhů, které v historii F1 hostily alespoň 1 VC

Zdroj: STATS F1; LatLong.net, QGIS.org; vlastní zpracování



Příloha 3: Lokace všech evropských okruhů, které v historii F1 hostily alespoň 1 VC

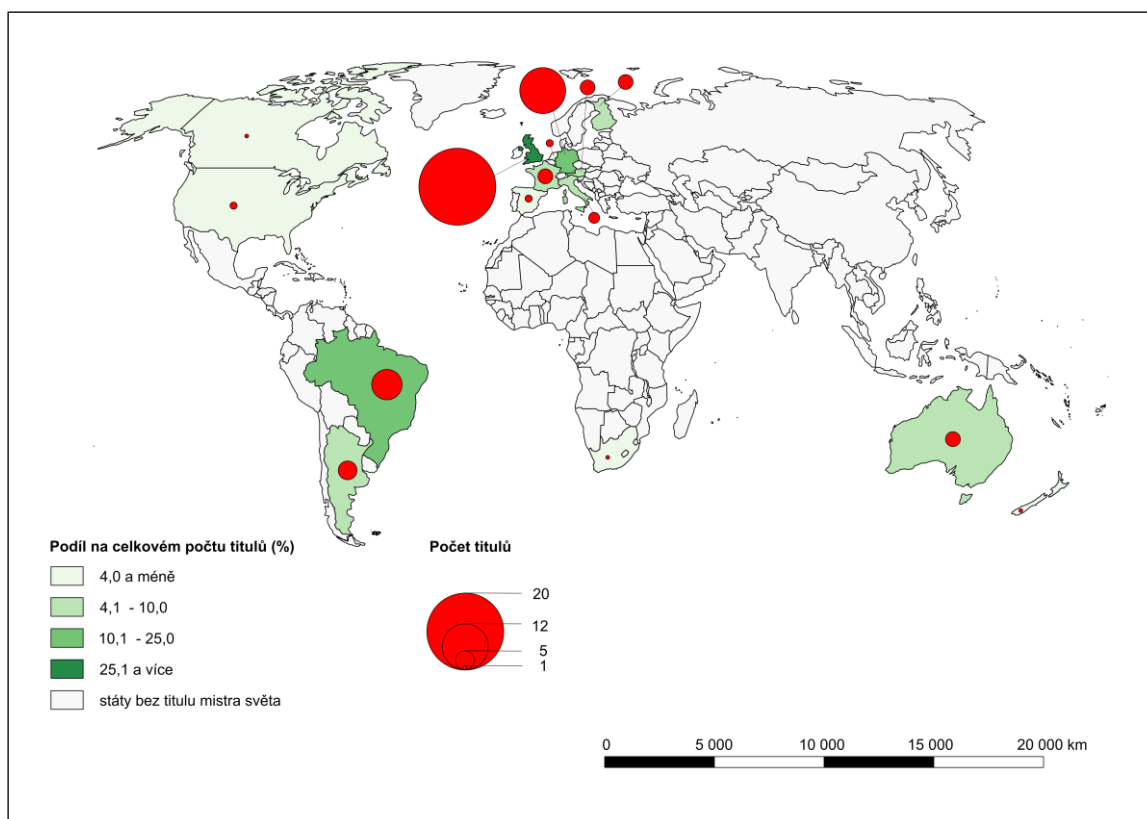
Zdroj: STATS F1; LatLong.net, QGIS.org; vlastní zpracování



Příloha 4: Továrny současných týmů F1

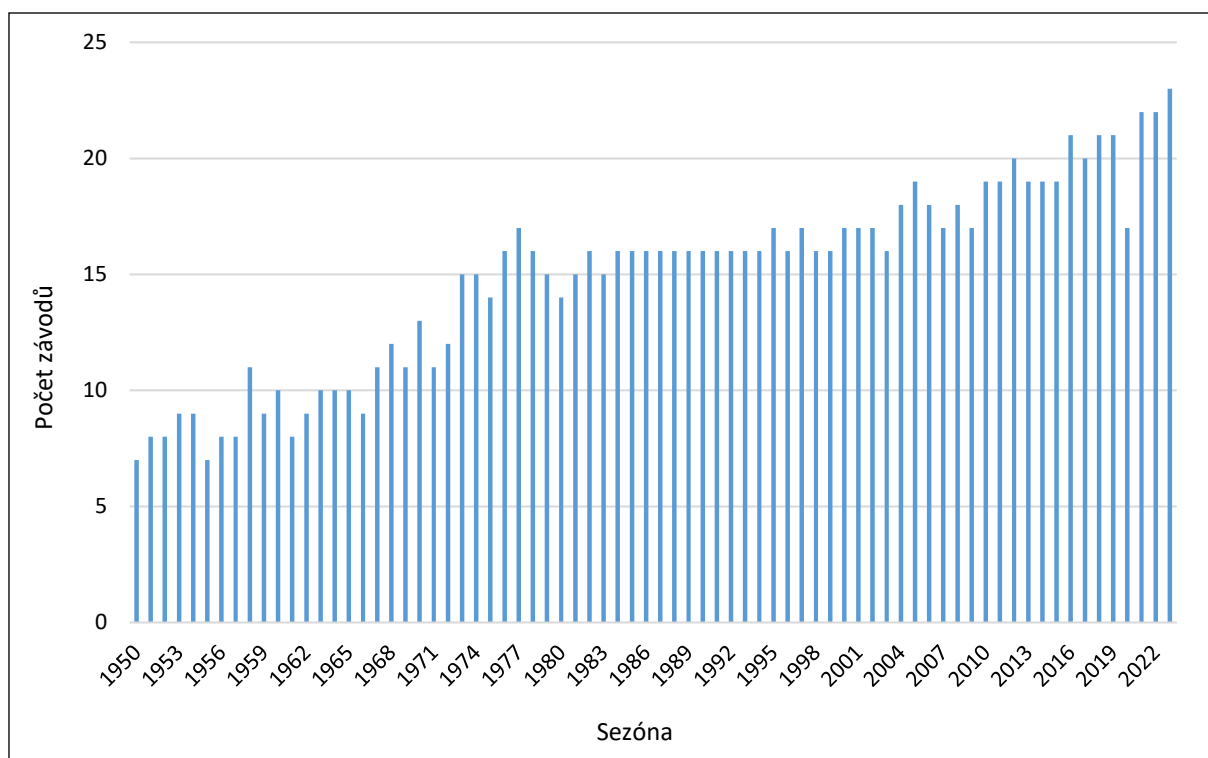
Zdroj: F1.com; LatLong.net, QGIS.org; vlastní zpracování

Pozn.: Druhá továrna amerického týmu Haas se nachází ve městě Kannapolis v S. Karolině.



Příloha 5: Podíly jednotlivých států na celkovém počtu titulů mezi jezdci (1950 – 2022)

Zdroj: F1.com; Inkscape; vlastní zpracování



Příloha 6: Počty závodů v jednotlivých sezónách historie F1

Zdroj: F1.com; vlastní zpracování

Pozn.: Graf předpokládá pořádání všech naplánovaných závodů pro ročník 2023.