

NA POLU STARTOWYM

ZA KULISAMI FORMUŁY 1



LUKE SMITH



**NA POLU
STARTOWYM**

LUKE SMITH

NA POLU STARTOWYM

ZA KULISAMI FORMUŁY 1

TŁUMACZENIE RADOSŁAW CHMIEL



OTWARTE

KRAKÓW 2025

Tytuł oryginału: *On the Grid. Life Behind the Scenes of Formula One*

Copyright © 2025 by Luke Smith

Copyright © for this edition by Wydawnictwo Otwarte 2025

Copyright © for the translation by Radosław Chmiel

Opieka wydawnicza: Rafał Czech

Opieka redakcyjna: Anna Małocha

Przyjęcie tłumaczenia: Magdalena Kowalczuk

Konsultacja merytoryczna: Jan Olejniczak

Opracowanie typograficzne książki: Daniel Malak

Adiustacja i korekta: Studio NOTA BENE

Łamanie: Daniel Malak, Jędrzej Malak

Projekt okładki: Monika Drobnik-Słocińska

Fotografia na okładce: Cristiano Barni / Shutterstock

ISBN 978-83-8135-452-3



Dystrybucja: SIW Znak. Zapraszamy na www.znak.com.pl

Dla Mamy

NA STARCIE

– Zejdź z drogi!

Od ponad dziesięciu lat relacjonuję wyścigi Formuły 1 oraz sporty motorowe na całym świecie i wciąż zdarzają mi się momenty, kiedy przypadkowo łamię złotą zasadę: podczas relacji z pola startowego należy się trzymać z dala od bolidów i ich załóg.

Mechanik, który właśnie na mnie krzyknął, jest jednym z grupy ośmiu mężczyzn pomagających przepchnąć zielonego Astona Martina należącego do gwiazdy wyścigów F1 Fernando Alonso. Hiszpan właśnie ukończył okrążenia rozgrzewkowe przed Grand Prix Bahrajnu, pierwszym startem sezonu 2023. W miarę jak kolejne bolidy – gotowe do pierwszego poważnego wyścigu – są wprowadzane z tyłu pól startowych, rośnie liczba ludzi uzbrojonych w klucze pneumatyczne do kół i koce grzewcze do opon, a ostatnie przygotowania dobiegają końca.

Na czterdzieści pięć minut przed zgaśnięciem światel na starcie można spotkać najważniejsze postaci ze świata F1. Powietrze jest gęste od potu, spalin i zapachu

rozgrzanej gumy opon, niebo zmienia kolor na pomarańczowy, słońce nad pustynią Bahrajnu zaczyna zachodzić. Dziesiątki tysięcy fanów już są na trybunach, dopingują kierowców, a bolidy ustawiają się na pozycjach startowych. Po zajęciu miejsca i ostrożnym zdjęciu kasku oraz zagłówek każdy kierowca podnosi się z bolidu i, unikając kamer, skupia się na omówieniu ostatecznych, uwzględniających każdą okoliczność planów wyścigu, które zostały skrupulatnie opracowane przez strategów i inżynierów.

Przeglądam się, jak Alonso wysiada z Astona Martina, swojego nowego bolidu na ten sezon po zmianie zespołu zeszłej zimy. Dwukrotny mistrz świata w wieku czterdziestu jeden lat jest najstarszym kierowcą w stawce, ale przez cały weekend uzyskiwał jedno z najlepszych czasów. Właściciel zespołu Aston Martin, miliarder Lawrence Stroll, człowiek o wielkich oczekiwaniach i dysponujący okazałymi rozmiarów książeczką czekową, wita swoją gwiazdę. Mężczyźni serdecznie się obejmują i zamieniają kilka słów. To może być początek szczęśliwej współpracy kierowcy i zespołu.

Przechadzam się dookoła pól startowych wśród morza ludzi załatwiających swoje sprawy. Pola startowe są skrawkiem asfaltu o szerokości piętnastu metrów wciśniętym między ścianę oddzielającą tor od *pit lane*, gdzie wszystkie zespoły mają swoje garaże, a ogrodzenie po drugiej stronie obok trybun. Nie ma tam zbyt wiele miejsca. Obserwuję, jak inżynierowie rywalizujących zespołów uważnie przyglądają się z bliska bolidom konkurencji, a potentaci tego sportu krążą po torze, pozując do zdjęć z odpowiednimi osobami, ściskając sobie dłonie i wymieniając uprzejmości. Dyrektorzy generalni firm sponsorskich, dysponujących miliardami dolarów, rozmawiają z szejkami, książętami i premierami, a wszystko pod czujnym okiem

ochroniarzy. Może i nie rozpoznają niektórych osób, ale trzask fleszy mówi mi, że są VIP-ami.

Po pewnym czasie kierowcy, jeden po drugim, przedzierają się przez tłum i wracają do swoich garażów, uciekając od hałasu i szukając chwili spokoju. Widzę znowu Alonso, legendę piszącą ostatni rozdział swojej kariery. Jest Lewis Hamilton, siedmiokrotny mistrz i supergwiazda, którego nazwisko wykracza poza F1. Jest Max Verstappen, młody zawodnik, który Hamiltona zdezonizował. Jest też Oscar Piastri, debiutant, nie było go jeszcze na świecie, gdy Alonso wystartował w swoim pierwszym wyścigu, oraz jego kolega z zespołu Lando Norris, brytyjska gwiazda mająca nadzieję podbić świat.

Poruszając się w tłumie, dostrzegam mojego przyjaciela Ruperta, trenera Verstappena, i życzę mu powodzenia, unosząc kciuk. Uśmiecha się, ale wiem, że na pewno mnie nie usłyszy. Jego granatowe słuchawki są dostrojone do przedwyścigowych rozmów zespołu, dzięki czemu ma pewność, że żaden ostatni szczegół nie zostanie pominięty: jakich użyć opon, jaki wizjer jest na kasku Verstappena (zmienia się go w zależności od warunków pogodowych), nawet to, czy kierowca ma na sobie odpowiednią kominiarkę i bieliznę ognioodporną. Rupert podchodzi do wypełnionego narzędziami wózka obok bolidu Verstappena, dźwiga potężny ręczny wentylator i kieruje chłodne powietrze do wnętrza kokpitu – schłodzenie fotela poprawi kierowcy komfort. Każdy szczegół ma znaczenie.

Z łokciami przy ciele przedzieram się na początek pól startowych przez zmierzających w przeciwnym kierunku ludzi. Czuję się jak na Oxford Street w Black Friday, tylko zamiast wściekłych kupujących mam wokół siebie najważniejsze figury ze świata Formuły 1. Zgrupowani w szeregu

ochroniarze trzymają linę odgradzającą początek pól startowych, gdzie spieszą się kierowcy, by zdążyć się ustawić przed hymnem narodowym. Za spóźnienie jest grzywna, nawet oni są poddani tym rygorom.

Donośny głos z megafonu wzywa tłum do powstania. Gasną silniki, zamierają rozmowy. Zapada cisza. Do akcji wkracza orkiestra marszowa, a kobieta w białej sukni intonuje hymn narodowy Królestwa Bahrajnu. Kiedy kończy przy burzliwych oklaskach, widzowie, wyciągając szyje, kierują wzrok i iPhone'y na niebo, by uchwycić przelot samolotu. Boeing 787-9 Dreamliner należący do Gulf Air, sponsora tytularnego wyścigu i narodowych linii lotniczych Bahrajnu, przelatuje nad polami startowymi, co jest liczącą prawie dwadzieścia lat tradycją. Przed pierwszym zakrętem samolot przechyla się w prawo i zatacza krąg nad padokiem, który jako baza dla wszystkich działań zespołów podczas weekendu wyścigowego stanowi centrum małego wszechświata F1.

W tym momencie z początku pól startowych dochodzi dźwięk syreny. Do rozpoczęcia wyścigu pozostało piętnaście minut, więc każdy, kto nie musi być na prostej startowej, powinien z niej zejść. Z całą pewnością jestem jedną z tych osób.

Kieruję się w stronę jednej z otwartych bram wzdłuż ściany alei serwisowej, przez którą przewijają się mnóstwo ludzi, ponownie się upewniam, że nie przeszkadzam kierowcom wykorzystującym ostatnie chwile przed startem na toaletę. Większość z nich ma słuchawki na uszach, są zamknięci w swoich małych światach. Obok przejeżdża na hulajnodze Hamilton, inni kierowcy idą obok swoich trenerów przekazujących ostatnie rady. Po przejściu przez *pit lane*, aleję serwisową, znajduję mały korytarz prowadzący z powrotem do padoku. Jest tam teraz niesamowicie cicho.

Idąc w kierunku centrum medialnego, mijam Mohameda Ben Sulayema, prezesa FIA, organu zarządzającego F1, i jednego z najpotężniejszych ludzi w tej dyscyplinie sportu. Właśnie wraz z księciem Bahrajnu wskakuje do wózka golfowego. Obaj noszą nieskazitelnie białe stroje, tradycyjne dla tego regionu. Ben Sulayem chichocze, gdy wózek golfowy przejeżdża obok mnie, aby zakończyć podróż na drugim końcu padoku, zaledwie kilkaset metrów dalej. „Jestem leniwy!”, rzuca. Nie osądzam go. Znam swoją pozycję w tej hierarchii. Gdy on będzie oglądał wyścig z apartamentu gościnnego FIA z widokiem na linię startu, ja będę w centrum medialnym, przed komputerem, notując najważniejsze momenty wyścigu.

Docieram na swoje stanowisko przy biurku, adrenalina wciąż we mnie buzuje, patrzę, jak obiektywy kamer telewizyjnych kierują się na dół, na pola startowe, teraz puste, nie licząc dwudziestu bolidów i ich kierowców czekających na zgaśnięcie świateł startowych.

Zawsze przysięgałem, że w momencie, kiedy moja obecność na polach startowych przestanie być najlepszą częścią weekendu wyścigowego, nadejdzie czas, aby przestać pracować w F1. Ten moment zawiera w sobie kwintesencję tego sportu: dźwięki, zapachy, napięcie, splendor, ludzie, poświęcenie. Wszystko to łączy się tylko w tej jednej chwili.

Potem na torze gasną światła. Koła się obracają, silniki ryczą, tłum jest jeszcze głośniejszy, a bolidy przyśpieszają. Ale to, co się dzieje na torze, jest tylko niewielką częścią historii. Niezależnie od tego, czy jesteś doświadczonym fanem, który nie opuścił żadnego Grand Prix od dziesięcioleci, czy dopiero odkrywasz F1, chcę ci pokazać, dlaczego jest to sport – a nawet sposób na życie – niepodobny do niczego innego na świecie.

Wspinam się po schodach do budynku gościnnego zespołu Haas Formuły 1, jego domu na torach wyścigowych na całym świecie, i na piętrze zostaję skierowany do lekko uchylonych drzwi po mojej prawej stronie.

Siedzący przy biurku Guenther Steiner, dyrektor zespołu, w skupieniu przegląda jakieś papiery. To początek testów przedsezonowych 2023 roku, jeden z najbardziej pracowitych okresów sezonu. Steiner podnosi wzrok, słysząc pukanie, i zaprasza mnie do środka.

Gdy ściskamy sobie dłonie, do pokoju wchodzi szef komunikacji zespołu Stuart Morrison.

– Nie miałem czasu ci wyjaśnić, o co chodzi z tym wywiadem, ale Luke pisze książkę. Będzie świetna – mówi Stuart i szybko dodaje: – Zainspirował cię Guenther, prawda?

Steiner unosi brew, a ja podłapuję ten żart.

– Tak, tak. Właśnie tak.

Po jednej stronie biurka Steinera leży stos książek wraz z długopisem Sharpie bez skuwki, którego używa

do podpisywania egzemplarzy swojej bestsellerowej opowieści o roku z życia dyrektora zespołu F1, czyniąc je tym samym nieco bardziej wyjątkowymi.

– I chcesz mojej pomocy, by przebić moją książkę? Ty draniu – mówi Steiner. – Dlaczego miałbym ci pomagać?! No, kurwa...

Z odrazą unosi ręce, lecz nie wytrzymuje i parska śmiechem. Nie może przestać się śmiać, gdy czeka na moją reakcję, a w kącikach jego oczu pojawia się sieć figlarnych zmarszczek.

Właśnie ten rodzaj przewrotnego humoru spowodował, że Steiner stał się jedną z najbardziej znanych postaci w F1. Jego zespół jest jednym z najmniejszych w stawce, daleko mu do potęgi finansowej i sprawności czołowych zespołów, takich jak Red Bull, Ferrari i Mercedes, ale zyskał sławę dzięki szczerzej i dowcipnej naturze swego dyrektora. Kiedy F1 otworzyła się przed kamerami Netflixa na potrzeby serialu dokumentalnego *Formuła 1. Jazda o życie*, który miał premierę w 2019 roku, Steiner z miejsca stał się jedną z najpopularniejszych postaci reprezentujących ten sport.

Naciskam przycisk nagrywania w mojej aplikacji do notatek głosowych, kładę telefon na biurku Steinera, a następnie wyjaśniam, że tak, piszę książkę o F1, która ma rzucić światło na niektóre mniej znane historie związane z tym sportem i przybliżyć pewne jego aspekty. Zdecydowałem się na to, bo F1 dała niezwykle dużo zarówno jemu, mnie, jak i bardzo wielu ludziom na całym świecie. W ostatnim czasie przeszła znaczącą transformację, w dużej mierze dzięki sukcesowi *Jazdy o życie* – dokumentu, który sprawił, że ten elitarny sport przeszedł do głównego nurtu, zyskując nowy poziom rozgłosu. Wielu kierowców osiągnęło niewyobrażalny wcześniej status celebrytów.

Zainteresowanie F1 wzrosło do tego stopnia, że bilet na wyścigi cyklu Grand Prix stał się jedną z najbardziej pożądanых wejściówek na świecie.

Jest w tym sporcie wiele barwnych, niezwykłych historii, czekających, by je opisać, w które – jak mówię Steinerowi – chcę tchnąć życie. Formuła 1 to dyscyplina o wyjątkowej kulturze, podlegająca ciąglej ewolucji od czasu pierwszego wyścigu o mistrzostwo świata w 1950 roku, z tradycjami czyniącymi ją ewenementem w świecie sportu. Wiele rzeczy, które dla nas, będących wewnątrz, wydają się powszednie i normalne, w rzeczywistości tworzy aurę sprawiającą, że ten sport jest tak atrakcyjny dla setek milionów fanów. Poza tym, co widzimy na torze wyścigowym, poza dwudziestoma kierowcami ścigającymi się w swoich bolidach jest tam o wiele więcej: długa, żmudna podróż, aby w ogóle zyskać prawo do udziału w wyścigu, wysiłek, jaki zespoły i kierowcy muszą podjąć każdego roku, by utrzymać się w stawce. Warto również wspomnieć o geniuszach tego świata i pozytywnym wpływie, jaki wywierają również poza F1, a także o fanach i ich zmieniających się w ciągu lat tradycjach, przydających kolorytu tej dyscyplinie. Trzeba też odpowiedzieć na pytanie, dokąd zmierza ten sport.

Steiner kiwa głową i uśmiecha się.

– To sport, w którym miesza się wszystko – mówi. – Przede wszystkim to sport, ale jest tu też polityka, technologia i splendor. W F1 prawie każdy znajdzie coś dla siebie. Dlatego przyciąga tak wielu ludzi. Jest wiele dobrych serii wyścigowych, ale brak im tego czegoś, co ma F1. Na tym polega jej wyjątkowość, dlatego ludzie ją kochają. Świetny sport, a zarazem doskonała rozrywka. Trudno sprzedać sport sam w sobie.

Wtedy ani on, ani ja o tym nie wiedzieliśmy, ale Steiner rozpoczął swój ostatni sezon F1 w roli szefa Haasa. Pod koniec roku, po rozczarującym sezonie, w którym Haas zajmie ostatnie miejsce w mistrzostwach, rozstanie się z zespołem. Ale teraz, kiedy rozmawiamy na początku sezonu, wszyscy mają równe szanse, a przede wszystkim nadzieję. To może być rok, w którym wszystko się zmieni, niezależnie w jakim zespole się ścigasz lub pracujesz.

Wszystko zaczyna się od fazy testów, które dają zespołom szansę wypróbowania po raz pierwszy nowych bolidów. Oprócz wypełnienia zobowiązań wyścigowych z poprzedniego roku projektanci nieustannie pracowali nad modyfikacjami przyszłego modelu, opracowując nowe części i szukając sposobów, aby bolid był szybszy. W F1 jeśli stoisz w miejscu lub nie robisz wystarczających postępów, rywale z łatwością cię wyprzedzą. Jest to sport, w którym to, co jest najlepsze dzisiaj, często nie jest wystarczająco dobre jutro.

Zima pomiędzy sezonami daje zespołom szansę na zresetowanie się i możliwość pracy z dala od toru wyścigowego. Wszystko jest podporządkowane zmniejszeniu dystansu do rywali. To jeden z najtrudniejszych okresów, kiedy zespoły – aby przygotować pojazdy – zmuszone są do pracy przez całą dobę w fabrykach. Konieczne jest przestrzeganie rygorystycznych przepisów określających hierarchię ważności, precyzujących, co nie jest dozwolone w projektach bolidów, oraz wymuszających przejście wszystkich wymaganych testów bezpieczeństwa. Aż do rozpoczęcia testów, kiedy bolidy odbędą pierwsze intensywne jazdy, zespoły będą pracować nad wyciśnięciem każdego ułamka procenta osiągnięć, redukcją każdego grama masy lub wprowadzaniem wszelkich udoskonaleń,

które według symulacji komputerowych mogą przynieść korzyści na torze wyścigowym.

Wszystkie dziesięć zespołów F1 działa podobnie. Miejsące wysiłków często kończą się kilkoma zaledwie dniami testów, podczas których następuje obnażenie bezwzględnej rzeczywistości tej rywalizacji. Subtelne różnice w kształtach bolidów, nawet w grubości sekcji bocznej lub krzywizny przedniego skrzydła, mogą być warte cenne dziesiąte części sekundy, decydujące o zwycięstwie lub porażce.

Niewprawne oko będzie w stanie zidentyfikować tylko oczywiste różnice między bolidami, ale dopiero po wyjeździe na tor wyścigowy wykresy czasów zweryfikują właściwy i niewłaściwy pomysł na projektowanie bolidu. Nowoczesne pojęcia projektowe F1, takie jak *gurney flaps* (krawędź tylnego skrzydła mająca na celu przekierowanie przepływu powietrza), *monkey seats* (małe skrzydło między tylnym spojlerem a dyfuzorem) i *coke bottle* (zwężenie tyłu bolidu, przywodzące na myśl szyjkę butelki coca-coli), obrazują kreatywność językową, wymaganą do opisanie stale ewoluującej, innowacyjnej natury pojazdów F1.

Kiedyś nie było to tak skomplikowane.

*

W porównaniu z bolidami, które wzięły udział w pierwszym wyścigu mistrzostw świata F1 siedemdziesiąt pięć lat temu podczas Grand Prix Wielkiej Brytanii na torze Silverstone w 1950 roku, współczesne maszyny wyglądają jak statki kosmiczne. W tamtych czasach ludzie nie mieli takiej obsesji na punkcie aerodynamiki jak dziś. Przypisywana Enzo Ferrariemu wypowiedź z 1960 roku: „Aerodynamika jest dla ludzi, którzy nie potrafią budować

silników”, doskonale podsumowuje mentalność ścigających się z tamtej epoki: o ile samochód będzie wystarczająco mocny, będzie szybki. Kierowca siedział wysoko w kokpicie z tyłu pojazdu, wystawiony na pęd powietrza czy deszcz, i nie musiał nosić pełnego kombinezonu – wystarczył T-shirt, kask i gogle. Pasy bezpieczeństwa nie były obowiązkowe aż do 1972 roku.

Siedemdziesięcioletnia historia F1 to opowieść o innowacjach, poszukiwaniu zmian i rywalizacji. Przekonanie Ferrariego dotyczące aerodynamiki zostanie obalone w ciągu dekady. Wraz ze wzrostem mocy silników w latach sześćdziesiątych projektanci szukali sposobów na zwiększenie przyczepności, co doprowadziło do pomysłu dodania do bolidu spojlerów. Pierwszym zespołem, który z powodzeniem zastosował tę innowację, był Lotus podczas Grand Prix Monako w 1968 roku. Zwycięstwo Grahama Hilla z *pole position* zapoczątkowało nową, ważną erę projektowania bolidów F1. Zastosowanie złożonej aerodynamiki i nowych koncepcji konstrukcji bolidów, takich jak zastosowanie włókna węglowego w produkcji monokoków – było to znacznie lżejsze, mocniejsze i bezpieczniejsze niż nadwozie aluminiowe – zmieniło zasady gry. Spoilery stały się większe, bolidy szybsze i bezpieczniejsze, silniki głośniejsze i mocniejsze, a F1 zaczęła się opierać na coraz bardziej skomputeryzowanej technologii. Obecnie podczas wyścigu czujniki w bolidach zbierają około 500 gigabajtów danych, śledzą wszystko, od przeciążeń przez temperaturę silnika po zużycie opon. To superkomputery na kołach.

Dla producentów takich jak Ferrari, Mercedes i Honda F1 jest laboratorium z olbrzymim potencjałem transferu technologii do ich samochodów osobowych. To także sposób

na udowodnienie, że są liderami innowacji w branży motoryzacyjnej. Każdy nowy sezon wyścigów służy temu, by udowodnić swoją wyższość.

F1 zmienia przepisy dotyczące projektowania samochodów zwykle co cztery lub pięć lat. Każda nowa „era” techniczna ma na celu zwiększenie sportowej konkurencyjności na torze i maksymalne zapewnienie bezpieczeństwa kierowcom. Za każdym razem taka zmiana – ostatnia została przeprowadzona w 2022 roku – jest daleko idącym resetem, w zasadzie pustą kartą, koniecznością głębokiego reinterpretowania zasad i gruntownego przeprojektowania bolidu zamiast udoskonalania rok po roku starych projektów. Inżynierowie i projektanci muszą nieustająco śledzić rozwój współczesnych technologii, stale szukać nowych sposobów projektowania pojazdów i uzyskiwania lepszych osiągnięć. To zapewne ekscytujące, lecz zmiany zasad nie są łatwe dla zespołów. Wystarczy powiedzieć, że jedyną częścią bolidów sprzed 2022 roku, którą można było przenieść do nowych maszyn, była kierownica.

Konsekwencją konieczności wprowadzenia nowych zasad są często innowacyjne koncepcje projektowania bolidów. Na początku 2022 roku trzy czołowe zespoły – Red Bull, Mercedes i Ferrari – przedstawiły nowe bolidy z istotnymi różnicami, szczególnie w sekcjach bocznych, znajdujących się po obu stronach kokpitu. Red Bull miał agresywne wycięcie w dolnej części sekcji bocznej, tworzące większą szczelinę w stosunku do podłoża; projekt Ferrari został trafnie nazwany wanną; Mercedes maksymalnie zredukował sekcję boczną. Twórcy postawili na radykalnie wąską formę, każdy z głębokim przekonaniem, że jego koncepcja projektowa jest właściwa. Ostatecznie najlepsze wyniki osiągnął Red Bull. W ciągu półtora roku od wejścia

w życie nowych zasad większość zespołów przyjęła projekt opracowany przez Red Bulla. Nawet Haas, który ma partnerstwo techniczne z Ferrari i znacznie niższe aspiracje jako niezależny zespół – regularne miejsca w pierwszej dziesiątce można w jego przypadku uznać za sukces – w końcu zmienił projekt swojego samochodu, wzorując się na rozwiązaniach Red Bulla.

Technologiczna walka nie ma końca i osiąga apogeum na początku każdego sezonu. Zespoły starannie strzegą swoich tajemnic, często ujawniają „nowe” bolidy z fałszywymi karoseriami, a nawet używają generowanych komputerowo renderów, aby nie zdradzić nawet drobnych różnic w swoich projektach, które mogłyby przyciągnąć uwagę rywali.

Po zaakceptowaniu specyfikacji startowej bolidu zespoły po raz pierwszy zaprezentują go na torze w trakcie tak zwanego shakedownu, w prywatnym teście do stu kilometrów (sześćdziesięciu dwóch mil), czyli jednej trzeciej dystansu Grand Prix. Na torze nie spędza się wtedy dużo czasu, ale jest to pierwsza okazja, aby się upewnić, że wszystkie systemy działają prawidłowo, zidentyfikować problemy i pozwolić kierowcom, by wczuli się w charakterystykę nowego pojazdu. Jest to dla zespołu niezwykle ważny moment. Połączono ponad siedemnaście tysięcy komponentów, aby stworzyć maszynę, która w końcu żyje. Następne dziewięć miesięcy będzie poświęcone na zwiększenie jej osiągów.

– Kiedy bolid po raz pierwszy wyjeżdża z garażu i opuszcza aleję serwisową, trudno opanować emocje, nawet zanim zaczniesz się patrzeć na stopery – powiedział Peter Crolla, menedżer zespołu Haas pełniący funkcję prawej ręki dyrektora zespołu. Odgrywa on zasadniczą rolę

w każdym aspekcie przygotowań do nowego sezonu i wie, jak ważne jest to zadanie. – Ten moment ma wielkie znaczenie nie tylko dla dwustu czterdziestu osób w naszej firmie, ale także szerzej, dla naszych partnerów. Wszyscy są tym zainteresowani. Mnóstwo osób wkłada wiele wysiłku w przygotowania do tej chwili. To coś naprawdę wielkiego.

Pasjonaci F1 to istoty nastawione na rywalizację. Taka jest ich natura. Nawet przy ograniczonym przebiegu shake-downu w zimny dzień w środku lutego na torze Silverstone trzeba patrzeć na stoper.

– Gdy bolid zaczyna jechać i widzimy spływające odczyty z czujników pomiarowych, zaczynamy sobie zdawać sprawę, że wykonaliśmy dobrą robotę, bo udało się nam wypuścić go na tor, ale teraz zobaczmy jeszcze, co na nim osiąga – powiedział Crolla.

Pierwszą okazją do prawdziwej jazdy bolidem są testy przedsezonowe. Zazwyczaj odbywają się przez trzy dni w Bahrajnie. Klimat tego kraju sprawia, że pogoda nie utrudnia przygotowań. (Circuit de Barcelona-Catalunya w Hiszpanii był w przeszłości używany, lecz pewnego śnieżnego dnia 2018 roku musieliśmy wstrzymać testy i wszyscy się zastanawialiśmy, dlaczego nie byliśmy w Bahrajnie). Podczas testów każdy zespół ma do dyspozycji osiem godzin na torze do wykorzystania według własnego uznania. Zespoły dzielą się na załogi, na nocną i dzienną zmianę, dzięki czemu mogą pracować bez przerwy nad przyspieszeniem bolidu i udoskonaleniem przygotowań. To wyczerpujący okres. Ponieważ wszystkie bolidy jeżdżą razem, a czasy okrążeń są widoczne dla każdego, uzyskuje się pierwszy wskaźnik, jak zespoły radzą sobie przed nowym sezonem, kto mądrze wykorzystał zimę, aby przeskoczyć rywali, a kto został w tyle.

W Formule 1 nigdy nie jest to jednak takie proste. Testy często zamieniają się w grę pozorów. Zespoły nie są już w stanie ukryć zmian projektowych, które są teraz w pełni dostępne dla kamer telewizyjnych i fotografów, a wielu z nich pracuje dla konkurencji. Dlatego robi się bardzo wiele, aby spróbować zamaskować prawdziwy poziom wydajności. Ponieważ testy nie są wyścigiem, odpada motywacja, aby uzyskać maksymalne osiągi, nie obowiązują też zwykłe zasady i przepisy, których należy przestrzegać. Skutecznym sposobem na ukrycie osiągnięć jest tankowanie większej ilości paliwa, co sprawia, że bolid jest cięższy, a tym samym wolniejszy – praktyka znana jako sandbagging. Kierowcy mogą również celowo redukować prędkość w niektórych momentach na określonych okrążeniach, więc na podstawie pomiarów czasu potencjalnie szybkie bolidy sprawiają wrażenie wolniejszych.

– Podczas testów przedsezonowych stosuje się różne gierki, aby ukryć rzeczywistą jakość pojazdu – wyjaśnił Crolla. – Jest tak wiele zmiennych, takich jak zużycie opon, ilość paliwa, charakter jazdy, które można wtedy wprowadzić. Czy celujemy w tempo odpowiednie dla krótkich dystansów? A może tempo wyścigowe? Tak naprawdę dopiero po pierwszym wyścigu wiadomo, na czym stoimy w porównaniu z innymi zespołami.

W historii F1 nie brakuje opowieści ku przestrodze, pełnych obiecujących wyników w okresie przedsezonowym, które wyglądały zbyt dobrze, by mogły być prawdziwe. W dziesięciu okresach przedsezonowych w latach 2014–2023 najszybszy zespół w ostatnim teście zimowym wygrał wyścig otwierający sezon pięć razy i tylko cztery razy zdobył mistrzostwo konstruktorów. Chociaż czasy są pomocnym narzędziem, rzadko przedstawiają pełny obraz sytuacji.