

SPIEKBRIEF

Vlaggen en signalen

Zwart-wit geblokte vlag: de sessie is afgelopen

Gele vlag: gevaar op de baan

Dubbele gele vlag: wees voorbereid om direct de auto te stoppen

Groene vlag: een gevaarlijke situatie is opgelost

Rode vlag: de sessie wordt gestopt

Blauwe vlag: een snellere deelnemer moet voorbij gelaten worden

Geel-rood gestreepte vlag: een deel van de baan is extra glad

Zwarte vlag met oranje cirkel: een deelnemer met een technisch probleem moet de pitstraat in

Half zwarte, half witte vlag: waarschuwing voor onsportief gedrag

Zwarte vlag: diskwalificatie voor een deelnemer

Witte vlag: er is een langzaam bewegend voertuig op de baan

SC: de safety car is op de baan

VSC: de virtuele safety car is ingesteld

Wet Race: het regent tijdens de race, het bandenreglement verandert



De kleine
Formule 1

voor
dummies[®]

Joe van Burik



BBNC
uitgevers

Amersfoort, 2020

Inhoud

Inleiding	9
Hoofdstuk 1: Wat is de Formule 1?	11
Champions League van de autosport	12
De snelste raceauto's	13
Regels en afspraken	14
Fabrieksteams en privéteams	14
Circuits voor Grands Prix	16
Populariteit	17
Hoofdstuk 2: Geschiedenis van de autosport.	19
De eerste races	19
De uitvinding van de auto	20
Wagens zonder paard	21
Wereldkampioenschap in Frankrijk	23
Het echte begin	24
Grand Prix-races	26
Het Grand Prix-seizoen als WK	27
Het eerste echte WK	28
De Europese coureurstitel	30
Monsters uit Duitsland	30
Eindelijk Formule 1	32
Hoofdstuk 3: Zeven decennia lang ontwikkeling	33
Jaren vijftig: het echte begin	34
Jaren zestig: de Britse tegenaanval	35
Jaren zeventig: vleugels tegen vliegen	36
Jaren tachtig: het turbotijdperk	37

Inleiding

De Formule 1 is het allerhoogste niveau van de internationale autosport. In deze klasse racen de beste coureurs met de snelste auto's tijdens de duurste autosportevenementen. Het wereldkampioenschap Formule 1 is, na de Olympische Spelen en het WK voetbal, de meest invloedrijke sportaangelegenheid ter wereld. Sinds het officiële begin van het wereldkampioenschap voor autocoureurs, in 1950, heeft de Formule 1 vele *honderden* miljoenen mensen bereikt.

De Formule 1 is ook een zeer complexe competitie. In de eerste plaats omdat het een mechanische sport is. Het gaat niet alleen om de prestaties van de coureurs, maar ook om het technisch vermogen van de auto's. Daarnaast spelen de teams met al hun leden een belangrijke rol. En dan zijn er nog commerciële belangen, ontwikkelingen op het gebied van veiligheid en media en nog veel meer. Om snel een beetje wegwijs te raken in deze boeiende wereld, lees je nu *De kleine Formule 1 voor Dummies*.

In dit boekje bespreek ik het ontstaan van Formule 1 en de belangrijkste ontwikkelingen, zodat je begrijpt waarom de hoogste autosportklasse nu is zoals die is. Ik vertel hoe die hypermoderne raceauto's in elkaar zitten en hoe dat hele Formule 1-circus draait in een Grand Prix-weekend.

Om eer te bewijzen aan vele helden van de Formule 1, of ze nu wel of niet punten vergaard hebben, kom je diverse lijsten van F1-coureurs aller tijden tegen.

Pictogrammen

De pictogrammen verwijzen naar specifieke soorten informatie:



BELANGRIJK

Hier vind je informatie die belangrijk is om de Formule 1 beter te leren kennen en begrijpen.



TECHNISCHE
INFO

Omdat de Formule 1 vrij letterlijk een technische sport is (waarin zaken als mechaniek, aerodynamica en elektronica een belangrijke rol spelen), kom je dit pictogram geregeld tegen, ook bij alinea's waarin bepaalde gebruiken of regels verduidelijkt worden.

Klaar voor de start?

Nu je weet wat je van *De kleine Formule 1 voor Dummies* kunt verwachten, is het de hoogste tijd voor actie. Je kunt de hoofdstukken in iedere volgorde lezen die jou aanspreekt, of gewoon op de gepresenteerde volgorde door het boek racen om een echte Formule 1-expert te worden. Ik wens je veel lees- en raceplezier!

Joe van Burik

Hoofdstuk 1

Wat is de Formule 1?

Autosport is een fenomeen dat is uitgegroeid tot zijn eigen cultuur, door miljoenen mensen fanatiek geliefd of verguisd. Autosport is hevig beïnvloedbaar door commerciële belangen van allerlei miljardenbedrijven en verandert mede daarvoor meer en sneller dan andere wereldsporten, zowel qua regels als de manier waarop het beleefd wordt.

Dat komt ook door de grote rol die is weggelegd voor techniek. Op het eerste gezicht hoeven coureurs weinig anders te doen dan gas geven, remmen en sturen. In de praktijk ligt dat behoorlijk anders, maar de leek ziet vooral auto's die lange tijd hetzelfde rondje rijden. Het wordt pas interessant wanneer de deelnemers duidelijk zichtbaar heel hard rijden of extra hun best moeten doen voor een bepaalde positie. Dan presteren de coureurs op de limiet van hun kunnen, zijn ze sneller geneigd om fouten te

maken en kunnen daarbij sensationeel spinnen of crashen. Maar ook winnen natuurlijk!

De combinatie van inspanning, techniek, actie en mystiek bezorgt de autosport zijn unieke aantrekkingskracht. Het is een zeer complex fenomeen, met z'n eigen (geschreven en ongeschreven) regels en gebruiken, die het extra lastig maken om de sport te leren kennen, begrijpen en waarderen. In *De kleine Formule 1 voor Dummies* probeer ik je daarom al die zaken zo goed mogelijk uit te leggen, zodat jouw interesse, kennis en vooral plezier kunnen groeien.

Champions League van de autosport

De Formule 1 is de allerhoogste klasse in de internationale autosport. Voor veel (beginnende) autocoueurs is de Formule 1 het hoogst haalbare doel en wereldwijd is het de raceklasse die door de meeste mensen gevolgd wordt.

Een officiële, voor het wereldkampioenschap meetellende Formule 1-race wordt ook wel een *Grand Prix* genoemd – Frans voor Grote Prijs. Die aanduiding wordt vooral gebruikt om aan te geven dat het om een wedstrijd op het allerhoogste niveau van de sport gaat. Elk kalenderjaar kent een Formule 1-seizoen, dat dan weer bestaat uit een aantal Grands Prix. Op die manier wordt sinds 1950 elk jaar het wereldkampioenschap Formule 1 verreden. De coureur die aan het eind van een seizoen de meeste WK-punten heeft verzameld door in Grands Prix op hoge posities te eindigen, wordt uitgeroepen tot wereldkampioen Formule 1. Daarnaast is er (sinds 1958) een constructeurskampioenschap, dat gewonnen wordt door het team met de meeste WK-punten.

De snelste raceauto's

Formule 1-auto's zijn in principe de snelste raceauto's ter wereld. Deze bolides zijn technisch zeer geavanceerd en mede daarom behoorlijk moeilijk te besturen. Een normaal mens kan er zeker niet zomaar mee overweg, vooral omdat raceauto's veel complexer, gevoeliger en krachtiger zijn dan gewone personenauto's. In een raceauto geef je het grootste deel van de tijd vol gas, je remt zo laat en hard mogelijk wanneer dat nodig is en je stuurt in op een manier die je auto zo snel mogelijk door de bochten laat gaan. Alles draait immers om snelheid.

Hoe herken je een Formule 1-auto?

Je kunt een Formule 1-auto herkennen aan deze eigenschappen:

- » Eén stoel (het is een eenzitter).
- » Open wielen, zonder spatborden of wielkasten (in het Engels spreken we daarom ook wel van *open wheel race cars*).
- » Een Formule 1-auto is extreem laag (niet meer dan 1 meter hoog).
- » Vleugels (in de volksmond ook wel spoilers genoemd) op de neus en aan de achterkant, andere aerodynamische onderdelen en de zogenoemde 'luchthappende' *sidepods*.
- » De cockpit is zeer nauw en niet afgesloten, de coureur zit in een liggende houding in de kuipstoel achter het stuur, dat losgehaald kan worden voor een iets gemakkelijkere instap.
- » De zeer hoge snelheden die ze kunnen behalen!

Regels en afspraken

Alle deelnemers aan Formule 1 Grands Prix moeten zich aan de regels houden. Niet alleen de spelregels die de competitie structuur geven, maar ook afspraken op het gebied van techniek, de verdeling van de inkomsten en omgang met de media.

Een team moet in een seizoen bij elke Grand Prix aanwezig zijn om mee te mogen doen. Tijdens zo'n raceweekend zijn er (volgens de regels in 2020) twee vrije trainingen op vrijdag, een vrije training op zaterdag, een kwalificatietraining op zaterdag en de race op zondag. Alleen in de race zijn WK-punten te verdienen.

De teams moeten zich aan strenge regels houden bij het ontwerpen, bouwen en ontwikkelen van een Formule 1-auto. De coureurs worden allemaal geacht te allen tijde geen gevaar voor anderen te veroorzaken, al levert dat geregeld discussies op, omdat er op hoge snelheid om posities wordt gevochten. Ook zijn de rijders verplicht om zich te melden bij bepaalde evenementen zoals keuringen, briefings en persconferenties.

De regels worden bedacht door de F1 Strategy Group, waarin de grootste teams en de twee belangrijkste organisaties achter de F1 vertegenwoordigd zijn (de Fédération Internationale de l'Automobile en de Formula One Group).

Fabrieksteams en privéteams

Wat de Formule 1 onderscheidt van sporten als voetbal en atletiek, is het feit dat er teams van verschillende categorieën actief zijn; fabrieksteams en privéteams. Wel hebben die als overeenkomst dat het eigenlijk altijd commerciële bedrijven zijn.

De fabrieksteams zijn autofabrikanten die zelf een raceteam hebben of een meerderheidsaandeel in een team bezitten en voor de meeste financiering zorgen. Ferrari is daarvan het beste voorbeeld: het automerk is ooit opgericht om productiewagens te verkopen, om zo de raceactiviteiten te kunnen betalen.

Mercedes en Renault hebben niet zelf een renstal opgericht, maar op enig moment genoeg geld betaald in een team om eigenaar te worden. Hun Formule 1-fabrieken staan overigens in Engeland – wat geldt voor de meeste teams. Eigenlijk gaat het hier dus meer om een slim stukje marketing.

Red Bull en McLaren zijn teams die op een vergelijkbare manier werken als fabrieksteams. Hoewel ze niet direct bij een groot automerk horen (al werkt Red Bull sinds 2019 wel nauw samen met het Japanse merk Honda), beschikken ze over (financiële) middelen die vergelijkbaar zijn met die van Renault.



De andere categorie noemen we privéteams of klantenteams. Deze renstallen zijn niet direct gekoppeld aan een groot automerk en beschikken over minder middelen dan fabrieksteams – al hebben ze vaak wel samenwerkingsverbanden met fabrieksteams, bijvoorbeeld voor het gebruik van motoren.

Fabrieksteams worden geacht betere prestaties te kunnen leveren dan privéteams. Ze beschikken doorgaans over meer geld, betere (en vaak meer ervaren) coureurs en andere teamleden en een grotere invloed op de Formule 1. Toch is het – om uiteenlopende redenen – lang niet altijd zo dat Ferrari, Mercedes, Renault, Red Bull en McLaren betere resultaten behalen dan de rest van het veld.

Circuits voor Grands Prix

Met een Formule 1-auto racen, gebeurt uitsluitend op daarvoor bestemde circuits. Die moeten aan strenge eisen voldoen:

- » Op een circuit wordt uitsluitend in één richting gereden, meestal over een afstand van tussen vier en zeven kilometer.
- » De baan is volledig afgesloten, zodat er geen auto's of mensen op de baan kunnen komen die daar niet mogen zijn.
- » De toplaag van de baan bestaat vrijwel altijd uit asfalt – dat biedt de beste combinatie van gladheid en grip. Daarnaast hebben veel circuits uitloopstukken, zodat een auto die van de baan raakt niet gelijk in de muur belandt.
- » Naast de verharde baan vind je (kunst)gras of grindbakken, die een vertragende werking hebben op een wagen die van de baan is geraakt. Aan de rand staan vaak metalen vangrails (Armco) of betonnen muren, met daarvoor vaak bandenstapels, of Tecpro (een soort kunststof), om een auto bij een crash op te vangen.
- » Er is een pitstraat, van waaruit de auto's de baan op kunnen gaan en waar ze deze ook weer kunnen verlaten. Hier worden pitstops gemaakt en staan de auto's in pitboxen als ze niet rijden.
- » Een circuitcomplex heeft toegangswegen en een *paddock*, ook wel de pits genoemd, waar trailers en tijdelijke gebouwen neergezet kunnen worden. Ook zijn er faciliteiten zoals een medisch centrum en een landingsplaats voor helikopters.
- » Naast de baan is ruimte voor tribunes en camera's, zodat fans zowel in levenden lijve als via uitzendingen van de rijdende auto's kunnen genieten. Verder zijn er plekken waar aangewezen mensen als baanposten de actie van dichtbij observeren en in noodgevallen kunnen helpen.

Er bestaan permanente circuits, die zijn aangelegd om zo snel mogelijk met (race)auto's te kunnen rijden, en stratencircuits: afgezette stukken van openbare wegen – zoals het beroemde stratencircuit van Monaco.

Los van de vereisten op het gebied van afsluiting, veiligheid en faciliteiten, is er nog een zeer belangrijke reden waarom wel of niet een bepaald circuit gekozen wordt voor de organisatie van een Formule 1 Grand Prix: er moet genoeg geld op tafel komen (dat ontvangen wordt door de eigenaar van de Formule 1) om een Grand Prix te mógen organiseren.

Populariteit

Sinds het begin van het Formule 1-wereldkampioenschap in 1950 is het de meest populaire raceklasse ter wereld, met wat uitschieters in populariteit – door specifieke gebeurtenissen en ontwikkelingen – in de jaren zeventig en negentig.

De laatste vijftien jaar is het echter langzaam bergafwaarts gegaan met de populariteit van de Formule 1. Het aantal fans neemt wereldwijd af. Dat komt door een combinatie van factoren:

- » De races zijn lang niet altijd even spannend, ondanks maatregelen die bijvoorbeeld het uitvoeren van inhaalacties gemakkelijker moeten maken.
- » Diezelfde maatregelen kunnen ook averechts werken, omdat puristen vinden dat ze afbreuk doen aan de authenticiteit van de sport.
- » Bepaalde teams hebben van tijd tot tijd het deelnemersveld gedomineerd.

- » In veel landen (waaronder Nederland) zijn Formule 1 Grands Prix alleen live te zien (geweest) als je daarvoor een abonnement hebt.
- » De vorige 'eigenaar' van de Formule 1 heeft lange tijd te weinig aandacht besteed aan de manier waarop fans online de sport kunnen volgen.
- » De huidige motoren produceren minder spectaculair geluid, wat tot veel klachten van traditioneel ingestelde liefhebbers leidt.

Effecten in de Benelux

In Nederland is dit juist heel anders. De Formule 1 is hier altijd wel redelijk bekend geweest. Zo werd in de twintigste eeuw 34 maal een Grand Prix verreden in Zandvoort. In de jaren negentig steeg de populariteit van de sport explosief door de deelname van Jos Verstappen, die in 1994 de eerste Nederlander werd die een podiumplaats behaalde. Daarna zwakte de liefde weer wat af, tot zijn 17-jarige zoon Max ruim 20 jaar later debuteerde als jongste Formule 1-coureur aller tijden. In 2020 keert de Grand Prix van Nederland terug naar Circuit Zandvoort.

In België is er altijd wat meer betrokkenheid bij de Formule 1 geweest. Het land heeft bijna elk seizoen een Grand Prix georganiseerd (veelal op het circuit van Spa-Francorchamps). Olivier Gendebien en Willy Mairesse wisten al in 1960 de eerste podiumplaatsen voor het land te scoren en Jacky Ickx won maar liefst acht Grands Prix (helaas wist hij nooit de wereldtitel te veroveren). In 1989 en 1990 werd Thierry Boutsen driemaal geëerd als racewinnaar.