



FORMULE 1

Ročníková práce
Školní rok 2025/2026

Školní rok: 2025/2026
Autor: Filip Sychra, IX.A
Konzultant: Mgr. Pavel Nečas

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem ročníkovou práci zpracoval samostatně a použil jen zdroje uvedené v seznamu.

Ve Sloupě dne 22. 5. 2026

Filip Sychra

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu učiteli Pavlu Nečasovi za poskytnutí informací a ochotu se mnou pracovat.

Obsah

1. Úvod	5
2. Historie	6
2.1 Před 1. sv. válkou	6
2.2 Po 1. sv. válce	6
2.3 Po 2. sv. válce	6
2.4 50. léta	7
2.5 60. a 70. léta	9
2.6 80.–90. léta	11
2.7 2000–2013	13
2.8 2014–2025	16
3. Současnost	19
4. Nejúspěšnější jezdci	21
4.1 Ayrton Senna	21
4.2 Michael Schumacher	24
4.3 Lewis Hamilton	27
5. Závěr	28
6. Resumé	29
7. Literatura a zdroje	30

1.Úvod

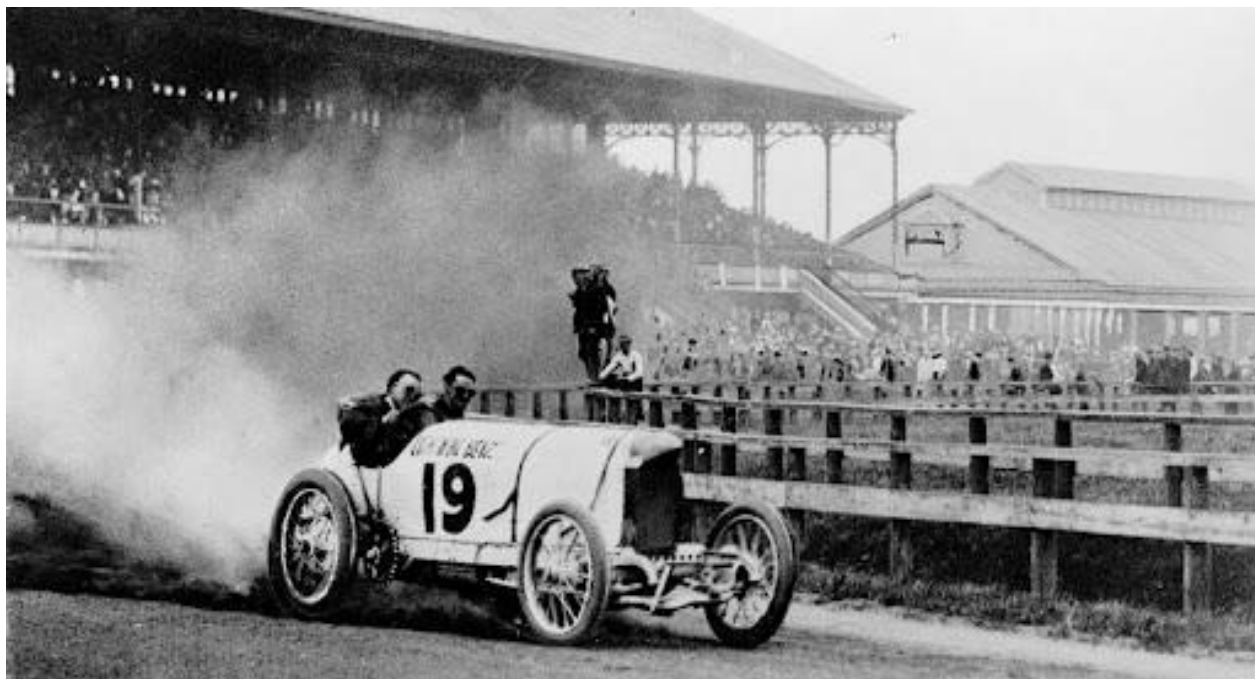
Toto téma jsem si vybral, protože jsem už od malička miloval motorsport, hlavně teda vytrvalostní závody v Le Mans, pak jsem ale, hlavně díky tatškovi, začal sledovat Formuli 1, bylo to i částečně kvůli dokumentu o Michaelu Schumacherovi, který mě úplně vtáhl do světa F1, to bylo okolo roku 2022. Od té doby se ze sledování Formule 1 stal koníček, který mě naplňuje, a proto jsem si na ročníkovou práci vybral právě toto téma.

2. Historie

2.1 Před 1. sv. válkou

Historie F1 sahá až do 80. let 19. století, kdy se ve Francii konaly automobilové závody, kterých se účastnily vozy poháněné benzínem, párou a elektřinou. Na přelomu století se začaly automobily rozdělovat podle hmotnosti a soutěžily prakticky jen automobily se spalovacími motory. První Velkou cenu uspořádal v roce 1906 francouzský autoklub-Velká cena francouzského autoklubu. V dalších letech začaly přibývat technická omezení (omezení maximální spotřeby paliva, minimální hmotnost automobilu), do roku 1907 platilo jen jedno technické omezení – maximální hmotnost automobilu (1000 kg). Do první světové války se jely ještě tři Velké ceny.

2.2 Po 1. sv. válce



Ve dvacátých letech přibyla nová pravidla a série se přejmenovala na Formuli Grand Prix, ve 30. letech se uskutečnilo prvních 5 ročníků evropského šampionátu, který byl nazván Grandes Epreuves.

2.3 Po 2. sv. válce

Po válce vznikla Formule A, což byla kategorie v Grand Prix automobilů, avšak neměla status mistrovství, organizátoři to chtěli změnit, a tak v roce 1948

přejmenovali Formuli A na Formuli 1 a po sezóně 1949 vybrali 7 závodů, které se budou počítat do nově vzniklého mistrovství-závodů Formule 1.

2.4 50. léta

V prvních letech F1 se soutěžilo pouze o titul mezi jezdci, až v roce 1958 přibyl šampionát konstruktérů. V padesátých letech získalo titul 5 jezdců, z nichž Juan Manuel Fangio získal jako jediný více než dva tituly. Toto období je známé také tím, že se mistrovství Formule 1 účastnil i Mercedes – Benz, který ale po tragické nehodě v Le Mans v roce 1955, při které zahynulo více než 80 lidí, ukončil své působení v motorsportu. Mercedes se do F1 znovu přidal až v roce 2010.



Fotografie nechvalně známé havárie během závodu Le Mans 1955, byla pořízena jedním z novinářů

Padesátá léta jsou také známá svou nízkou bezpečností a poměrně vysokou úmrtností, přičemž v té době zemřelo celkem 15 jezdců, z toho 5 v Indy 500 – americká odnož F1, důvodem těchto úmrtí byla nízká ochrana proti ohni, slabá konstrukce a vysoká výbušnost tehdejšího paliva. Na následky tragické nehody bohužel zemřel i Alberto Ascari – italský mistr světa. V této době se ve F1 používaly všemožné typy benzinových motorů od šestiválců až po dvanáctiválce.



Alberto Ascari-mistr světa z let 1952, 1953



Juan Manuel Fangio-mistr světa z let 1951, 1954, 1955, 1956 a 1957

2.5 60. a 70. léta

Začátkem nové dekády začaly týmy F1 dělat své vozy co nejlehčí, a proto se musela posunout hranice minimální hmotnosti a další výraznou změnou bylo umístování motoru do zadní části vozu, opět se v této době můžeme setkat s různými typy motorů.



Ikonický Lotus 25 – s Jimem Clarkem za volantem vyhrál celkem čtyři mistrovství-2x titul jezdců, 2x titul konstruktérů (1963, 1965)

Nejvýznamnějšími jezdci, kteří v této dekádě vyhráli šampionát, byli Graham Hill s Jimem Clarkem v týmu Lotus, ten byl úspěšný hlavně díky svému hlavnímu inženýrovi a zakladateli Colinu Chapmanovi, který navrhl všechny jejich vozy, které vyhrály šampionát, na konci šedesátých let se do Formule 1 začala dostávat přední a zadní křídla, která zvyšovala přítlak vozu a ten byl klíčový pro akceleraci auta a přilnavost pneumatik – zajišťuje maximální kontakt s vozovkou, a zvyšuje tak stabilitu v rychlých zatáčkách a při brzdění, s touto inovací přišel právě Colin Chapman s týmem Lotus. Na konci této dekády se dokonce začaly auta lakovat barvami titulních sponzorů jednotlivých týmů, tento trend ve F1 přetrvává dodnes, tuto novinku do světa F1 opět přinesl tým Lotus.



Lotus 49B Gold Leaf lakování (za volantem Graham Hill) – Velká cena Německa 1969

V šedesátých letech zemřelo celkem 14 jezdců F1, mezi nimi byl i dvojnásobný mistr světa a vítěz Indy 500 Jim Clark, ten však nezemřel v monopostu F1, ale v monopostu F2 během závodu v Hockenheimringu v Německu v roce 1968.

Začátkem sedmdesátých let už tyto aerodynamické inovace používala většina týmů, některé stáje, jako například Lotus, sázely na nové koncepty karoserie, zatímco ostatní týmy, jako například Ferrari, spoléhaly na sice vylepšené, ale pořád starší typy karoserie. V roce 1970 se stal poprvé a snad i naposledy šampionem jezdec, který umřel ještě před koncem sezóny, ale díky svému bodovému náskoku si udržel první příčku a vyhrál tak šampionát, byl to rakouský jezdec Jochen Rindt, který tragicky zahynul při kvalifikaci na Velkou cenu Itálie v Monze. Za Ferrari tehdy jezdilo belgické eso a známé jméno Jacky Ickx, který mimo jiné závodil také v proslulém 24hodinovém závodě v Le Mans, do Maranella dlouho očekávaný titul doručil až Niki Lauda v roce 1975, titul by v následujícím roce stoprocentně obhájil, nebýt jeho děsivé nehody na Nürburgringu v Německu v roce 1976, kdy po zkaženém pit stopu

stíhal svého rivala v šampionátu Jamese Hunta a kvůli defektu narazil do svodidel, auto začalo hořet a požár Nikimu způsobil těžké popáleniny.

Lauda nakonec do Maranella doručil další titul jezdců v roce 1977, kromě těchto dvou jezdeckých titulů vyhrálo Ferrari s Laudem za volantem i tři konstruktérské tituly: 1975, 1976, 1977. Sedmdesátá léta byla bitvou čtyř týmů – Ferrari, Lotus, McLaren, Tyrell. Lotus a Tyrell byli dominantní během prvních čtyř let, následně žezlo převzalo Ferrari s McLarenem, kteří dominovali v letech 1974–1977, a v posledních dvou letech to byl boj Ferrari a Lotusu. V roce 1979 získal titul Jody Scheckter, který jezdil za Ferrari, ve stejném roce získalo Ferrari i titul konstruktérů, byla to pro ně naprosto dominantní sezóna. Další jezdecký titul získalo Ferrari až v roce 2000, tedy po 21 letech.

2.6 80.–90. léta

Začátkem osmdesátých let se ve Ferrari hodně zviditelnil kanadský závodník Gilles Villeneuve, který svými výkony neustále živil naděje Ferrari na získání dalšího titulu, avšak v kvalifikaci na Velkou cenu Belgie 1982, když mířil do druhého rychlého kola, aby vylepšil svůj čas, mu vjel do cesty pomalejší vůz a důsledkem byla havárie, při níž přišel Gilles o život. Ale přece jen se Ferrari dočkalo dalších dvou titulů, ale v tomto případě se jednalo pouze o konstruktéry (1982,1983). Navzdory tomu se osmdesátá léta stala bojištěm hlavně dvou týmů – Williamsu a McLarenu, v pozadí se vyskytovaly týmy jako Renault, Lotus nebo Ferrari, které byly sice konkurenceschopné, ale na dva vedoucí týmy v průběhu celých sezón nestačily.

Niki Lauda mimochodem v roce 1984 vyhrál svůj třetí a poslední titul mistra světa, Další hvězdou na výsluní byl nováček Ayrton Senna, který měl v roce 1984 svůj debut, dost se proslavil svým výkonem v Monaku téhož roku. V letech 1985 a 1986 vyhrál titul jezdců Alain Prost. Niki Lauda na konci sezóny 1985 skončil a odešel do důchodu. V roce 1987 vyhrál titul Nelson Piquet, brazilský trojnásobný mistr světa.



McLaren MP4/4 – revoluční monopost McLarenu (15 výher z 16 závodů – 94% úspěšnost)

Na rok 1988 navrhl McLaren revoluční monopost, který naprosto dominoval, a už během předsezónních testů bylo jasné, že titul získá buď Prost anebo Senna. Nakonec se z mistrovského titulu těšil nováček Senna. Tato rivalita trvala až do počátku devadesátých let, až nakonec skončila Prostovým titulem v roce 1993 a jeho odchodem z F1. V roce 1994 se svět F1 drasticky změnil, Ayrton Senna přestoupil do Williamsu, což byla v té době vedoucí stáj a obhájce titulu, avšak nová pravidla, zakazující technické inovace používané Williamsem v předchozích letech, byla kámen úrazu pro Williams a zejména pro Sennu, a tak se z předem jednoznačného favorita na titul stal pilot bojující se svým vozem a outsider v boji o titul, v témže roce jezdil za Benneton Michael Schumacher, který se během první části sezóny dostal do čela šampionátu. V Imole 1994 se Senna snažil získat zpět iniciativu v boji o titul, bohužel technická závada na jeho monopostu způsobila smrtící nehodu, které Ayrton podlehl. Roky 1994 a 1995 ovládl Michael Schumacher s Bennetonem, ale nejúspěšnějším konstruktérem devadesátých let byl bezpochyby Williams, ten svůj poslední titul konstruktéra vyhrál v roce 1997, od té doby to byl boj mezi McLarenem s Mikou Hakkinenem a Ferrari s Michael Schumacherem. 1998 a 1999 ovládl Hakkinen, ale sezónu 2000 už ovládl Schumacher.

2.7 2000–2013

Od roku 2000 vyhrál Schumacher 4 další tituly v řadě a to stejné platí i v případě konstruktérských titulů Ferrari, ti v roce 2004 vyhráli už šestý titul v řadě, v roce 1999 vyhráli konstruktérský titul po šestnácti letech, v roce 2004 Michael vyhrál svůj sedmý a poslední titul a zapsal se tak do dějin jako nejúspěšnější jezdec do roku 2020, kdy jeho rekord dorovnal Lewis Hamilton. V roce 2005 však Ferrari nepostavilo dostatečně konkurenceschopný vůz a Schumacher s ním v tom roce vyhrál pouze jeden závod a v konečném pořadí skončil až na třetím místě. Roku 2005 vyhrál svůj první titul Fernando Alonso s Renaultem a tento titul pak v následujícím roce obhájil po těžkém boji se Schumacherem, který po sezóně 2006 ukončil svou kariéru. Mimochodem od roku 2006 se začaly používat motory V8, předtím to byly V10. Rok 2007 je spojen s nechvalně známou kauzou „Spygate“, ve které šlo o to, že McLaren špehoval technický vývoj vozu Ferrari a určité komponenty, které použilo Ferrari, použil McLaren na svém voze. Po jejich odhalení FIA uzavřela tajnou dohodu s McLarenem, v ní šlo o to, že ani jeden pilot McLarenu nesměl vyhrát titul. Ze zisku titulu se nakonec radoval Fin Kimi Raikkonen, nástupce Michaela Schumachera u Ferrari. Nováček Hamilton ve své první sezóně přišel o titul pouze kvůli jednomu bodu. V dalším roce už titul vyhrál a ve svém druhém roce ve F1 porazil v těžkém boji Felipeho Massu, který jezdil za Ferrari. Alonso zamířil na rok 2008 zpět do Renaultu.



Pro sezónu 2009 se pravidla razantně změnila a design monopostů se výrazně změnil. Díky nadčasové technické inovaci, se kterou přišel neznámý nováčkovský tým Brawn GP, se tento tým ocitl na samotné špičce startovního pole. Tato inovace spočívala ve vylepšení a zvětšení zadní části monopostu – difusoru, tato část vozu hrála klíčovou roli v generování přítlaku a ten byl stěžejní zejména v rychlých zatáčkách. Brawn GP vyhrál oba tituly v roce 2009 a majitel tým prodal na příští sezónu Mercedesu, v roce 2010 také za Mercedes začne jezdit Michael Schumacher, po krátké pauze.



Dvojitý difusor týmu Brawn GP – FIA tuto technologii na rok 2011 zakázala za účelem vyrovnání startovního pole

V roce 2009 se do Formule 1 dostává nový systém KERS – systém pro rekuperaci kinetické energie – když pilot brzdí, tak se mechanická (kinetická) energie vozu přemění na energii elektrickou a ta se následně ukládala do baterie, energii mohl jezdec v průběhu jednoho kola využít pouze na 6,6 sekund. Tuto inovaci používaly jen některé týmy, protože hodně zvyšovala hmotnost vozu, a proto se většina týmů rozhodla tento systém nepoužívat.

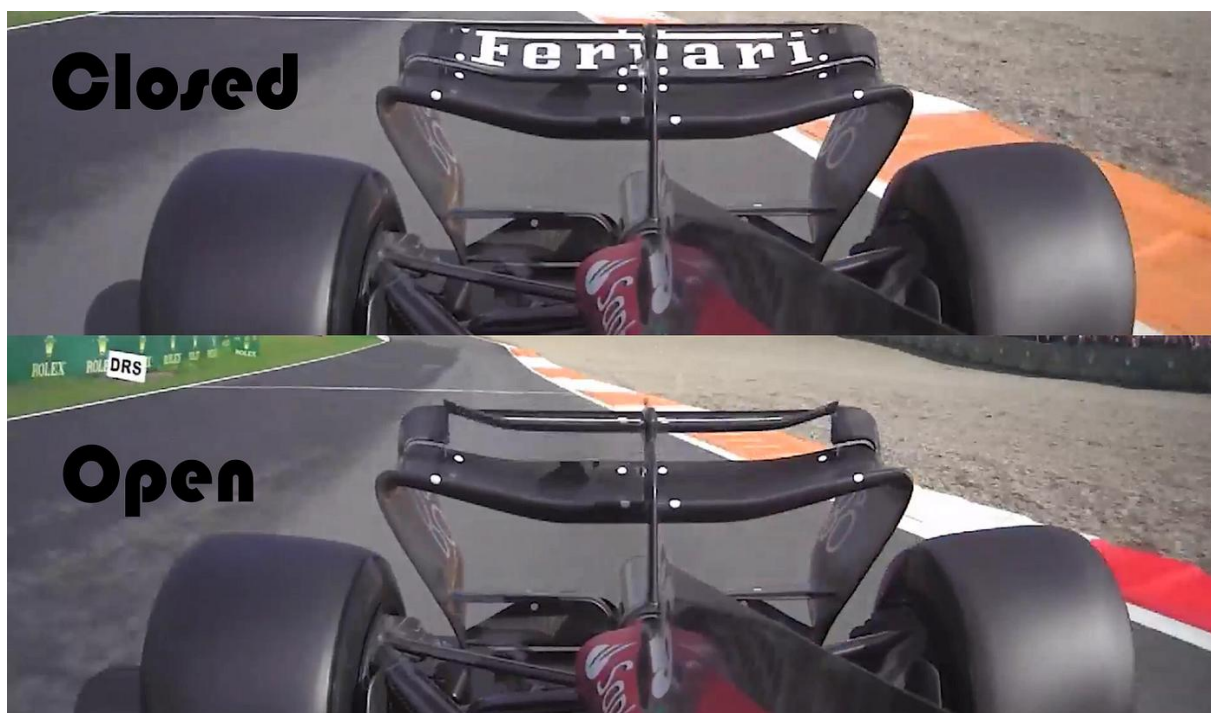
Pro rok 2010 se týmy rozhodly, že ji nebude používat nikdo, toto rozhodnutí se změnilo s příchodem nových hmotnostních pravidel pro rok 2011, které minimální váhový limit zvýšily o 20 kg, to znamenalo, že nevýhoda, kterou tento systém měl, už nadále neplatí, a proto v roce 2011 tento systém používala většina týmů.

V roce 2014, kvůli novým motorovým pravidlům, musely všechny týmy používat hybridní motory, a tak se z dobrovolného KERS stal povinný prvek F1, který je v tomto sportu dodnes.

Další významnou novinkou byl systém DRS zavedený v roce 2011, aby zlepšil kvalitu závodění a zvýšil počet předjížděcích manévru. Tento systém spočíval v tom, že na trati byly umístěny detekční body, a pokud jste byli maximálně sekundu za autem před vámi, tak jste mohli odklopit klapku zadního křídla, takže jste měli na rovince menší přítlak – vyšší maximální rychlost než auto před vámi, tímto způsobem jste mohli jednodušeji předjet auto před vámi. DRS je možné použít jen na rovinkách a takové rovinky s DRS zónou bývají na okruhu většinou tři. Tento systém se používal i v kvalifikacích, to ho ale mohl použít úplně každý.

V roce 2010 se o titul prali čtyři závodníci – Lewis Hamilton za McLaren, Fernando Alonso za Ferrari, Sebastian Vettel za Red Bull, Mark Webber za Red Bull. Titul nakonec vybojoval Vettel s čtyř bodovým náskokem na Fernanda Alonsa.

V této sezóně bylo také poprvé od roku 1993 zakázáno tankování během závodů. Následujícího roku to byla víceméně dominance Vettela, žádný jiný pilot mu nedokázal konkurovat. V roce 2012 to byla opět bitka Fernanda Alonsa a Vettela, v posledním závodě sezóny v brazilském Interlagos se mělo rozhodnout o titulu, hned po startu se Vettel propadl na poslední místo, zatímco Alonso jezdil celý závod na druhém místě, Vettel se nakonec probojoval na šesté místo a vyhrál tak titul o pouhé tři body před Alonsem. Sezóna 2013 měla víceméně podobný scénář jako 2011 – dominance Vettela.



Nahoře na obrázku vidíme vůz se zavřenou zadní klapkou a dole vidíme vůz s aktivním systémem DRS

2.8 2014–2025

Od roku 2014 do roku 2025 platila motorová pravidla, která donutila týmy úplně přestavět své pohonné jednotky. Nová pohonná jednotka byla hybridní, šestiválcová s turbodmychadlem. Mnozí fanoušci si na začátku sezóny 2014 stěžovali na „slabý“ a příliš elektricky znějící nový motor, přitom to, co vytvářelo ten elektricky znějící zvuk, nebyl elektromotor ale turbodmychadlo, které mimochodem velice zvýšilo výkon těchto nových vozů.

Roky 2014–2016 byly roky dominance Mercedesu, který těžil z velice výkonné pohonné jednotky, která byla nejvýkonnější ze všech pohonných jednotek startovního pole.

Během sezóny 2016 jsme mohli být svědky boje o titul mezi Lewisem Hamiltonem, který od roku 2013 jezdil za Mercedes, a jeho týmovým kolegou Nicem Rosbergem, synem dobře známého šampiona z roku 1982 Keka Rosberga. Po dvou titulech Hamiltona z 2014 a 2015 si pro sebe chtěl Rosberg konečně urvat titul a po náročné sezóně 2016 se mu to podařilo a poté odešel do důchodu, pro rok 2017 jej u Mercedesu vystřídal Valtteri Bottas. Sezóna 2017 byla první sezóna nové éry, ve které se o titul hlásil jezdec, který nejezdil za Mercedes, v tomto případě jím byl Sebastian Vettel, který od roku 2015 jezdil za Ferrari. Ihned po předsezónních testech bylo jasné, že je Ferrari adept na titul, bohužel pro Vettela se, po napínavém boji, z titulu těšil Hamilton s Mercedesem. Roku 2018 tomu nebylo jinak, Vettel sezónu zahájil opět velmi dobře, ale špatné strategie a nedostatečný vývoj vozu během sezóny způsobily, že titul vyhrál opět Hamilton s Mercedesem.



Sebastian Vettel ve svém Ferrari SF70H během sezóny 2017

Během sezón 2019 a 2020 se Mercedesu po výkonnostní stránce nikdo nevyrovnal, roku 2020 vyhrál Lewis Hamilton svůj sedmý titul a vyrovnal se tak Schumacherovi, v počtu vítězství v závodech však Hamilton Schumachera překonal a doteď má Hamilton na kontě nejvíce vítězství v historii F1, konkrétně 105.

Sezóna 2021 byla ale hodně odlišná a už během předsezónních testů bylo jasné, že Mercedes nebude tak úplně jasným favoritem a že se o titul bude muset porvat s Red Bullem, a tak se i stalo, Hamilton bojoval s Verstappenem o každý bod a během sezóny vzniklo hodně kontroverzních situací, které měly důsledky, nejznámější z nich



Vůz McLaren MCL39 z roku 2025 – za volantem Lando Norris

je určitě ta, která se stala během Velké ceny Velké Británie na okruhu Silverstone, Hamilton z boku vrazil do Verstappena a ten ve vysoké rychlosti narazil do bariér při přetížení 51G, Verstappen byl ihned převezen do nemocnice, kde zjistili, že má otřes mozku, ale do dalšího závodu už nastoupil, Hamilton dostal za nehodu 10 sekundovou penalizaci, ta ho ale nezastavila a závod vyhrál, ředitelství závodu bylo hodně kritizováno za to, že Hamiltona nediskvalifikovali. Takhle se tyto dva prali celou sezónu a do posledního závodu šli oba se stejným počtem bodů, konstruktérský titul si v předposledním závodě pojistil Mercedes, byl to jejich osmý titul konstruktérů v řadě. Poslední závod v Abu Dhabi měl rozhodnout o titulu jezdců, oběma aspirantům na titul stačí pouze dojet závod před tím druhým, o titulu nakonec rozhodnul závěrečný výjezd safety caru, zapříčiněný nehodou na trati, výjezdu využil Verstappen a zajel do boxů pro čerstvé pneumatiky. Když se závod opět rozjel, zbývalo pouze jedno kolo, Verstappen předjel Hamiltona a vyhrál závod, stal se tak mistrem světa F1. Tato rivalita bývá mnohými experty a fanoušky označována za nejlepší v dějinách Formule 1. V roce 2022 se opět změnila pravidla a nově měly vozy F1 využívat tzv. ground effect neboli přísavný efekt, vozy byly postaveny tak, aby generovaly maximální přítlak, auto se za jízdy v podstatě přilepilo k zemi, v důsledku

toho měla auta lepší rychlost v rychlých zatáčkách a lepší akceleraci, tato pravidla měla také mj. zlepšit kvalitu závodění, což se podařilo. 2022–2023 – dominance Red Bullu, 2024 – nejzáživnější rok této éry, sedm různých vítězů závodu, McLaren vyhrál titul, 2025 – první polovina dominance McLarenu, druhá polovina – dominance Maxe Verstappena, McLaren – titul, Lando Norris – mistr světa. Přestože byl rok 2024 poněkud chaotický, vyhrál Verstappen počtvrté v řadě titul, hlavně díky silnému vstupu do sezóny.

3. Současnost

Na rok 2026 máme opět nová pravidla, která mění aerodynamiku předních a zadních křidel, mění také poměr výkonu mezi elektromotorem a spalovacím motorem, po změně pravidel to bude skoro 1:1.



Ferrari SF26 – podle mnohých má tento monopost obrovský potenciál

Nově se budou pilotům na každé rovině automaticky odklápět přední křídla a zadní křídla, pro snížení přítlaku a zvýšení maximální rychlosti na rovinkách. A protože elektromotor bude stejně důležitý a výkonný jako spalovací motor, bude muset pilot klást větší důraz na dobíjení baterie, takže uvidíme piloty sundávat nohu z plynu ještě před brzdovou zónou na konci rovinek. Další novinkou bude nahrazení systému DRS systémem Overtake, systém funguje následovně – na trati je umístěn jeden detekční bod, pokud bude jezdec sekundu za pilotem před ním, bude moci narekuperovat větší množství energie než jezdec před ním, pouze to jedno kolo, pokud z té sekundy na příští kolo vypadne, o tuto výhodu přijde. A pak tu máme další systém – Boost, tento systém mohou jezdcí využít kdykoliv a kdekoliv, tím se liší od Overtaku, Boost zvyšuje top speed. Během předsezónních testů si experti potvrdili své predikce, které favorizovaly Mercedes a Ferrari.



Mercedes W17 – absolutní favorit na titul, za svůj výkon vděčí nejlepší pohonné jednotce na startovním roštu

4. Nejúspěšnější jezdci

4.1 Ayrton Senna

Ayrton Senna, celým jménem Ayrton Senna da Silva, se narodil v roce 1960 v Brazílii v Sau Paulu do bohaté rodiny, což mu později dopomohlo ke kariéře závodního jezdce. Už jako dítě prý miloval auta a závodění, svůj první motokárový závod odjel „až“ ve 13 letech, roku 1977 se stal mistrem Jižní Ameriky, světovým mistrem v motokárách se však nikdy nestal. Roku 1981 se přestěhoval do Anglie, tam získal titul v britské formuli Ford 1600. V roce 1982 mu tehdejší šéf stáje McLaren nabídl možnost debutovat ve F1, Senna tuto nabídku odmítl a o dva roky později debutoval ve F1 s týmem Toleman, tento tým byl poměrně malý, ale podařilo se mu vybudovat



slušný vůz, Senna na začátku sezóny 1984 stihl nasbírat pár bodů, pak přišla Velká cena Monaka, tento závod se jel za mokrých a velmi náročných podmínek a Senna, přestože měl v průběhu závodu neustále výborné tempo, ani jednou nechyboval a

dojel si pro druhou příčku. Tímto výkonem na sebe Senna velmi výrazně upozornil a začal vyjednávat s týmem Lotus, tato vyjednávání vedla k tomu, že se na sezónu 1985 Senna upsal Lotusu, toto partnerství mu získalo první vítězství ještě téhož roku ve Velké ceně Portugalska. Za Lotus jezdil ještě další dvě sezóny, pro sezónu 1988 se ale upsal McLarenu a téhož roku s ním vyhrál titul mistra světa. Zde nám do příběhu vstupuje známá rivalita Senna vs Prost, která bude trvat až do roku 1993.

Před Velkou cenou Japonska 1989 vypadal šampionát jezdců tak, že Prost měl 76 bodů a Senna 60 bodů a do konce sezóny zbývaly dva závody, Senna vyhrál kvalifikaci a startoval tedy z pole position, pozice pole position však nebyla správně vybrána a Senna musel startovat ze špinavé části trati a Prost, který v kvalifikaci skončil druhý za Sennou, startoval z čisté části trati, to mu poskytovalo obrovskou výhodu, kterou po startu zužitkoval díky lepšímu odpichu a dostal se hned do vedení. Během následujících kol byl ve vedení stále Prost a za ním Senna, ve 47. kole se Sennovi naskytla příležitost a do šikany před cílovou rovinkou to tam Prostovi pustil na vnitřek, Prost si jeho úmyslu včas všiml a stihnul zabočit tak, aby poškodil svůj i Sennův monopost, čímž by Sennu vyřadil jak ze závodu, tak i z boje o titul, traťoví maršálové však Sennovi pomohli roztlačit monopost a Senna projel únikovou zónou a zamířil do boxů, kde mu opravili poškozené přední křídlo a Senna mohl pokračovat v závodě, dohnal lídra závodu, předjel ho a závod vyhrál, a jelikož Prost závod nedokončil a Senna vyhrál, tak Senna na Prosta ztrácel pouhých 7 bodů a boj o titul se mohl přesunout do Austrálie, avšak hned po vzájemné kolizi se Prost odebral do budovy ředitelství závodu a do kanceláře prezidenta FIA, jímž byl v té době Jean-Marie Balestre, Francouz a přítel Alaina Prosta, Prost chtěl, aby byl Senna diskvalifikován, protože po kolizi vynechal jednu zatáčku a místo toho jel únikovou zónou, to byl mimochodem běžný postup, ale neviděl to tak Prost a ihned přemluvil Balestreho, aby diskvalifikoval Sennu, a tak se i stalo, Senna byl diskvalifikován a ještě navíc mu odebrali na 6 měsíců licenci a udělili pokutu 100 000 dolarů, roku 1989 tedy titul vyhrál Alain Prost, který tu napjatou atmosféru v McLarenu nevydržel a odešel na rok 1990 k Ferrari.

Sezóna 1990 byla také velmi zajímavá, rivalita mezi Sennou a Prostem pokračovala, šampionát byl opět vyhrocený a vyrovnaný, při Velké ceně Japonska toho roku se mohl rozhodnout šampionát, tento rok měl bodovou výhodu Senna, pokud by ani jeden z obou jezdců závod nedokončil, titul by měl v kapse Senna, který si stejně

jako v roce 1989 vyjel pole position, o kterou hned po startu přišel, opět kvůli špatně zvolené pozici pro pole position, kvůli těmto okolnostem došlo ke střetu v první zatáčce, tento střet vyústil v odstoupení Senny i Prosta ze závodu, to zajistilo Sennovi titul a teď s odstupem času je jasné, že ze Sennovy strany se jednalo o úmysl a o jakousi odplatu za předchozí rok, v tomto případě však Senna potrestán nebyl a ihned po závodě mohl oslavovat svůj nově získaný titul. Když začala sezóna 1991, bylo jasné, že Ferrari s Alainem Prostem již nebude hrozbou, protože jejich nový vůz nebyl v porovnání s McLarenem dostatečně rychlý, a to vyústilo v Prostovu neustálou kritiku Ferrari a následně i v jeho nucenou pauzu od F1, McLaren se Sennou mohl ohrozit už jen Williams s Nigelem Mansellem, Williams tehdy postavil slušné auto a Nigel byl slušný jezdec, ale na Sennu to nestačilo a opět při Velké ceně Japonska si Ayrton zajistil titul, tentokrát svůj třetí a poslední titul mistra světa. Roky 1992 a 1993 ovládl Williams, hlavně díky systému aktivního odpružení, tento systém byl řízen počítačem a podle typu zatáčky se odpružení vozu měnilo, sám Senna řekl, že se jednalo o „válku počítačů“ a že to není pravé závodění, kde rozhoduje člověk. Kvůli tomuto systému se Senna rozhodl, že pro sezónu 1994 podepíše smlouvu s Williamsem, když už měl angažmá v tomto týmu jisté, FIA se rozhodla, že tento nový systém zakáže. Téhož roku byl velmi silný i tým Benetton se slibným mladíkem Michaellem Schumacherem a po pár závodech si mnoho lidí myslelo, že Schumacher vyhraje titul a Senna, který se v prvních dvou závodech velice trápil a nezískal ani jeden bod, skončí v nejlepším případě druhý. Při třetím závodě na Imole získal Senna pole position a jeho cílem bylo skončit první, aby dotáhl bodovou ztrátu na lídra šampionátu Michaela Schumachera, během prvních několika kol byl Senna na prvním místě a Schumacher hned za ním, v sedmém kole závodu postihl Sennův vůz defekt, který zapříčinil, že Senna v rychlé zatáčce ztratil kontrolu nad vozem a s vozem narazil do svodidel, utrpěl vážné poranění hlavy a byl okamžitě převezen do nemocnice, nakonec skončil v kómatu a ještě téhož dne byl prohlášen za mrtvého. A tak končí příběh jednoho z nejlepších pilotů F1.



Vlevo – Senna ve svém voze po nárazu do svodidel

Vpravo – Schumacher pozoruje tragédii ve zpětných zrcátkách

4.2 Michael Schumacher

Michael Schumacher se narodil roku 1969 v Německu do trošku chudší rodiny, jeho rodiče provozovali kavárnu a restauraci u motokárové dráhy, díky tomu se Michael od dětství pohyboval ve světě motorsportu a už jako malý kluk si k němu vybudoval lásku a vášeň, již ve čtyřech letech začal s motokárami a v osmdesátých letech vyhrával jeden titul za druhým (mistr Německa, mistr Evropy, vicemistr světa). V pozdních osmdesátých letech začal jezdit v juniorských sériích jako například ve Formuli Ford 1600 nebo ve Formuli 3. V letech 1990 a 1991 jezdil ve sportovních vozech za tým Mercedes, závodil dokonce i v Le Mans. Roku 1991 debutoval v F1 a místo si získal i na příští roky, v sezóně 1994 vyhrál titul mistra světa a titul obhájil i následujícího roku opět s týmem Benetton, dále jezdit za tento tým pro něj nepředstavovalo výzvu, a tak se rozhodl podepsat smlouvu s Ferrari. Úvodní sezóna

byla sice těžká, jelikož měli slabé a nespolehlivé auto, ale i tak dokázal Michael získat hned tři vítězství a několik pódiových umístění, byl to právě Schumacher, kdo celý tým motivoval a neustále ho tlačil vpřed. Roku 1997 už mělo Ferrari silnější monopost a Michael téměř i vyhrál titul, ten mu utekl v posledním závodě při Velké ceně Evropy, tam záměrně kolidoval se svým rivalem Jacquesem Villneuvem, Michael byl diskvalifikován z celého šampionátu, vítězství, body a pódiová umístění si mohl ponechat, ale na výsledky šampionátu neměly vliv. Roky 1998-2000 jsou známé rivalitou mezi Hakinnenem z McLarenu a Michaellem z Ferrari. Sezóny 1998 a 1999 ovládl Hakinnen, ale rok 2000 už patřil Ferrari a Schumacherovi, tento titul byl jeho třetí a první za Ferrari. Roky 2001-2004 už byly jen dominancí Schumachera a Ferrari, jen v sezóně 2003 byl Michaelův šampionát v ohrožení, kdyby nebylo častých technických selhání monopostu McLarenu Kimiho Raikkonena, tak by Michael šampionát prohrál. V roce 2004 si zajistil sedmý a svůj poslední titul mistra světa. Pomalu se nám do centra dění dostává mladý Španěl Fernando Alonso, který tehdy jezdil za Renault a byl v F1 už pár let, zatím neměl k dispozici monopost schopný konkurovat těm nejrychlejším, roku 2005 se to změnilo a po Schumacherově nevydařené sezóně získal Španěl svůj první titul, titul obhájil i příští rok, Schumacher po vcelku vydařené sezóně 2006 dočasně odchází z Formule 1.



Michael Schumacher za volantem vozu Ferrari F2004

Pauzu přeruší v roce 2010, kdy oznámil, že bude součástí jezdecké dvojice nového týmu Mercedes, jeho týmovým kolegou byl mladý Nico Rosberg, syn Kekeho Rosberga. V Mercedesu vydrží až do roku 2012, za tu dobu získal pár pódiových umístění, jednu pole position, o kterou kvůli penalizaci bohužel přišel. V roce 2012 se rozhodl, že nadobro ukončí kariéru ve F1 a Mercedes zároveň oznámil, že Michaela na pozici jezdce nahradí Lewis Hamilton, v té době měl na kontě pouze jeden titul mistra světa. Po ukončení své závodnické kariéry se věnoval rodině, koníčkům a užíval si volného času mimo F1, bohužel v roce 2013 Michaela a jeho rodinu zasáhla nešťastná tragédie, když si totiž Michael užíval lyžování, měl nehodu, při níž utrpěl vážný úraz hlavy a nakonec skončil v kómatu, z něj se probudil a dodnes probíhá jeho rehabilitace, podle mnoha médií jsou jeho komunikační a pohybové schopnosti velmi omezené. Doufejme, že se jeho zdravotní stav brzylepší.



Schumacher se se Sennou častokrát dostával do nepříjemných diskuzí a potyček, i tak se navzájem velmi respektovali

4.3 Lewis Hamilton

Lewis Hamilton se narodil do chudé anglické rodiny, jeho prarodiče z otcovy strany emigrovali do Spojeného Království v padesátých letech z Grenady, matka byla běloška. V nízkém věku začal s motokárami a jeho otec musel mít 4 zaměstnání, aby Lewisovu závodnickou kariéru finančně utáhl, v roce 1998 si ho vyhlídl tehdejší šéf McLarenu a nabídl mu místo v akademii pro mladé talenty, finanční problémy náhle zmizely a Lewis se mohl soustředit už jen na závodění. Vyhrál titul ve Formuli 3 i v GP2 (Formule 2), v roce 2007 debutoval ve F1 za tým McLaren a hned v první sezóně bojoval o titul mistra světa, nakonec boj o titul prohrál pouze o jeden bod, kdyby vyhrál, titul by stejně získal Kimi Raikonen z Ferrari, FIA totiž zjistila, že McLaren špehoval Ferrari v oblasti vývoje monopostu a určité prvky okopíroval. Roku 2008 si spravil náladu ziskem titulu, stal se tak nejmladším mistrem světa, dokud ho v roce 2010 nepřekonal Sebastian Vettel. V McLarenu zůstal ještě další 4 roky, pak odešel k Mercedesu, kde nahradil Michaela Schumachera. V jeho první sezóně u Mercedesu vyhrál jeden závod a získal několik pódíí, éra Mercedesu během let 2014-2020 přinesla Hamiltonovi celkem 6 jezdeckých titulů a několik desítek výher a okolo 150 pódíí.

Legendární byla i jeho rivalita s Maxem Verstappenem z roku 2021, která probíhala jak na trati, tak i mimo ni, mnohými fanoušky je tato rivalita považována za tu vůbec nejlepší v historii Formule 1, v celkovém pořadí nakonec skončil druhý, 8 bodů za Maxem. Po sezóně 2024 odešel do Ferrari a jako pilot tam působí dodnes. Se sedmi tituly a 105 vyhranými závody se jedná o nejúspěšnějšího jezdce Formule 1.



Lewis Hamilton v závodní kombinéze Ferrari



5. Závěr

Chtěl bych říct, že jsem vám prostřednictvím této práce chtěl vysvětlit a ukázat svět Formule 1 a jak je tento sport fascinující, záživný a jak bohatou má historii. Do budoucna bych se chtěl tomuto tématu věnovat a třeba i ve Formuli 1 pracovat, to by byl splněný sen. Významné osobnosti tohoto sportu mě inspirují a baví mě tento sport sledovat a jsem rád, že se o něm můžu vždy dozvědět něco nového.

6. Résumé

I have chosen Formula 1 because I love it and I have a great passion for this sport and for the whole motorsport. Also the important personalities of this sport inspire me a lot. Job in Formula 1 is something I want to achieve and hopefully I will achieve it.

7. Literatura a zdroje

Z internetu:

Heslo „Lewis Hamilton.“ V otevřené internetové encyklopedii Wikipedia na:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Lewis_Hamilton (20. 5. 2026).

Heslo „Schumacher.“ V otevřené internetové encyklopedii Wikipedia na:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher (20. 5. 2026).

Heslo „Senna.“ V otevřené internetové encyklopedii Wikipedia na:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Ayrton_Senna (20. 5. 2026).

Z knihy:

ALLEN, J.: Michael Schumacher: Cesta na vrchol, XYZ, 2024.

TRENKLER, M.: Umění závodit, RAKI, 2025.

FOLLEY, M.: Senna versus Prost, XYZ, 2009.

WILLIAMS, R.: Život a smrt Ayrtona Senny, Viking, 1995.

DODGINS, T.: Legendy Formule 1 – Kultovní jezdci, kteří přepsali dějiny, Familium, 2025.