



DZIEDZINA NAUK HUMANISTYCZNYCH
DYSCYPLINA: HISTORIA

Ewelina Więckowska

Polska i Polacy w Formule 1
Poland and Poles in Formula 1

Opieka naukowa nad przygotowaniem rozprawy doktorskiej:
Promotor: dr hab. Radosław Domke, prof. UZ

Rozprawę akceptuję:

Zielona Góra 2023

Spis treści

Wstęp	1
Rozdział 1. Istota Formuły 1	13
Podrozdział 1.1. Fenomen popularności Formuły 1 jako sportu, rozrywki i biznesu.	13
Podrozdział 1.2. Historia jako narzędzie marketingu w Formule 1.	29
Podrozdział 1.3. Narodziny motoryzacji i sportu motorowego.	41
Podrozdział 1.4. Historia Formuły 1.	56
Rozdział 2. Rodzina Zborowskich	64
Podrozdział 2.1. Pierwszy polski akcent w wyścigach Grand Prix. Życie i kariera Williamia Elliota Morrisa Zborowskiego	64
Podrozdział 2.2. Współtwórca Astona Martina. Życie i kariera Louisa Zborowskiego.	75
Rozdział 3. Polacy w wyścigach Grand Prix od końca XIX wieku do 1939 roku.	95
Podrozdział 3.1. Pionierzy polskiej motoryzacji i sportu motorowego.	95
Podrozdział 3.2. Motoryzacja w II Rzeczypospolitej.	116
Podrozdział 3.3. Polskie akcenty wyścigowe za granicą. Życie i kariera Jana Bychawskiego, i Stanisława Czaykowskiego.	132
Podrozdział 3.4. Kierowcy wyścigowi II Rzeczypospolitej i historia idei Grand Prix Lwowa.	145
Rozdział 4. Polacy w Formule 1 w latach 1939-1970.	174
Podrozdział 4.1. Życie polskich kierowców wyścigowych podczas II wojny światowej i w latach 50. XX wieku	174
Podrozdział 4.2. Alfons Francis Kowalewski. Pierwszy Polak – mechanik w Formule 1.	194
Podrozdział 4.3. Leon Kuźmicki. Pierwszy Polak–inżynier w Formule 1.	214
Rozdział 5. Polacy w Formule 1 w latach 70. i 80. XX wieku.	228
Podrozdział 5.1. Prekursor polskiej drogi do Formuły 1. Życie i kariera Longina Bielaka.	228
Podrozdział 5.2. Dziedzictwo Longina Bielaka. Pierwsze polskie firmy w Formule 1 i idea Grand Prix Polski.	257
Podrozdział 5.3. Kierowca z polskimi korzeniami. Życie i kariera Emersona Fittipaldiego.	290
Podrozdział 5.4. Przemilczane polskie akcenty lat 80. XX wieku	321
Rozdział 6. Polska i Polacy w Formule 1 współcześnie	335
Podrozdział 6.1. Polska droga do Formuły 1. Życie i kariera Krzysztofa Woźniaka oraz Jarosława Wierczuka.	335
Podrozdział 6.2. Obecność ekonomiczna Polski w Formule 1 w latach 90. XX wieku.	359
Podrozdział 6.3. Pierwszy kierowca z Polski w Formule 1. Kariera Roberta Kubicy i jej następstwa.	375
Zakończenie.	412
Bibliografia	420

Wstęp

W styczniu 2023 r. „Forbes” opublikował listę 25 najbardziej wartościowych firm sportowych. Na samym szczycie umieścił amerykański koncern medialny Liberty Media, który od 2017 r. jest oficjalnym właścicielem Formuły 1. Status hegemonia był m.in. zasługą posiadania najwyższej klasy wyścigów samochodowych, której wartość miała wynosić 17,1 mld dolarów. Awans Liberty Media do rangi sportowego imperium był również potwierdzeniem statusu samej Formuły 1 jako szczytu światowego sportu motorowego, którego głównym celem jest rywalizacja jednoosobowymi samochodami z otwartymi nadwoziami o określonej charakterystyce mechanicznej i aerodynamicznej¹. Wśród jego dyscyplin, takich jak sport kartingowy, motocyklowy czy żużlowy, to wyścigi samochodowe są liderem. Popularność Formuły 1 oraz charakterystyczna dla niej estyma rozpoczęła się od momentu powstania idei wyścigu Grand Prix w 1906 r.² Kluczem do sukcesu okazały się działania wspomnianego koncernu medialnego. Polegały one m.in. na upublicznieniu tego sportu dzięki mediom społecznościowym, czyniąc z niego jednocześnie formę rozrywki. Gwałtowny wzrost oglądalności został zwieńczony miejscem na wspomnianej liście „Forbes’a”, która podkreśliła nie tylko renomę Formuły 1, ale również jej finansową przewagę nad pozostałymi dyscyplinami.

Cykl międzynarodowych wyścigów jednomiejscowych bolidów to nie tylko rywalizacja zawodników. To również centrum spotkań światowej klasy przedsiębiorców, polityków, biznesmenów, sportowców, artystów, celebrytów oraz projektantów mody szukających szybkiego progresu swojej kariery. Wyjaśnia to w dużym stopniu starania wielu państw o organizację wyścigów Grand Prix. Taki przywilej jest wyznacznikiem potencjału finansowego kraju, jego aspiracji oraz przynależności do cywilizacji Europy Zachodniej. Odbywa się to najczęściej poprzez współpracę finansową za pośrednictwem narodowych firm z zespołem Formuły 1 lub całą Formula One Group.

Przez obecność w Formule 1 rozumie się nie tylko organizację wyścigów w państwie spełniającym określone wymagania. Jest to przede wszystkim udział kierowców oraz osób, które tworzą pojazdy wyposażone w najwyższą technologię i są odpowiedzialne za ich stan techniczny. Pochodzenie tych ludzi jest bardzo zróżnicowane, co podkreśla międzynarodowy

¹ D. Tremayne, *The Science of Speed. Today's fascinating high-tech World of Formula 1*, Sparkford 1997, s. 6.

² M. Sokół, *Szybko, szybciej, najszybciej. Formuła 1 Sokolim Okiem*, Kraków 2022, s. 19.

charakter tego sportu³. Jednak nie przekreśla to faktu, że kierowca promuje jednocześnie swój kraj lub podkreśla swoje narodowe pochodzenie. Najczęściej przybiera to formę sponsoringu przez instytucję gospodarczą lub wsparcie w ramach programów rozwoju narodowego sportu. Aktywności te zwyczajowo wspomagają ogólnokrajowe działania o charakterze publicystycznym. Dziennikarze sportowi popularyzują Formułę 1 na łamach najważniejszych czasopism lub w mediach społecznościowych. Podobne działania podejmują fani. Pod wpływem fascynacji i chęci rozwoju własnej osoby prowadzą blogi⁴ czy kanały na YouTube⁵.

Tak rozumiana obecność w najwyższej klasie sportów motorowych uprawnia również Polskę do udokumentowania dorobku i wkładu państwa w rozwój sportu o tak prestiżowym znaczeniu. Nie jest to oczywiście aktywność na poziomie Wielkiej Brytanii, Włoch czy Francji, którą można nazwać trzonem czy filarem Formuły 1. Jednak wkład Polaków był na tyle znaczący, że w pełni zasługuje na podjęcie badań naukowych mających na celu stworzenie pracy zatytułowanej „Polska i Polscy w Formule 1”.

Celem niniejszej rozprawy jest poświadczenie obecności Polski, Polaków i osób pochodzenia polskiego w Formule 1. Zebrane informacje i dowody pozwolą również na opracowanie ich dokonań, a tym samym wkładu w rozwój tego sporu. Kwestia ta należy do rodzaju historii niezbadanych, pominiętych z przyczyn ideologicznych lub po prostu zapomnianych. Wyścigi Grand Prix od samego początku uchodziły za twór zachodnioeuropejskiej cywilizacji i kapitalizmu. Z tego powodu po 1945 r. nie znajdowały zainteresowania opinii publicznej bądź dobrej oceny w bloku wschodnim. Jest to główny powód późnej narracji w zakresie tego tematu oraz skromnej literatury. Obecnie informacje te trafiają głównie na łamy komercyjnych gazet motoryzacyjno-sportowych, do książek pozbawionych aparatu naukowego lub w najgorszym wypadku stają się materiałem w prywatnej domenie internetowej. Tego typu treści opatrzone są typowo popularnym stylem narracji. Jest to najczęściej subiektywna ocena mająca na celu pozyskanie potencjalnego czytelnika jako dochodowego odbiorcę materiałów. Nierzadko towarzyszy im również nieestetyczna maniera pisarska łamiąca kanony moralne opisywanych postaci. Są to również tendencje do umyślnego zniekształcania rzeczywistości lub tuszowanie braków faktograficznych paradyjnym stylem narracji. Wszystko to powoduje, że potencjalny odbiorca otrzymuje nieobiektywny tekst będący efektem osobistych upodobań dziennikarza lub

³ Ibidem, s. 11-14.

⁴ Powrót ROBERTA.pl. *Kariera Roberta Kubicy i jego powrót do Formuły 1*; <https://powrotroberta.pl/2023/12/kolejna-wazna-osoba-odchodzi-z-alpine.html> [dostęp: 09.12.2023]

⁵ Rajdy Formuły Pierwszej; <https://www.youtube.com/@rajdyformulypierwszej> [dostęp: 09.12.2023], Budnik i Pokrzywiński; <https://www.youtube.com/@BudnikiPokrzywinski> [dostęp: 09.12.2023].

entuzjasty uwarunkowany szczególnymi względami wobec kierowcy czy zespołu. W chwili obecnej stanowią one niestety często jedyne i niezbędne źródło informacji. Jest to już poważny problem, a jednocześnie decydujący argument, aby podjąć próbę zrekonstruowania historii Polski i Polaków w Formule 1. Efektem końcowym będzie powstanie monografii naukowej.

Objęcie badaniami naukowymi zagadnienia obecności Polski, Polaków i osób pochodzenia Polskiego w Formule 1 uczyni go pierwszą w Polsce rozprawą doktorską poświęconą takiej tematyce. Zaspokoi również potrzebę troski o polskie dziedzictwo sportowe i motoryzacyjne, które na skutek problematycznej przeszłości nie zostało ujęte w ramy problemu naukowego. Czasy najnowsze same w sobie są też świetną okazją do wspomnianego zadośćuczynienia i wypełnienia owej luki badawczej. Wiek XXI z towarzyszącym mu liberalizmem i wolnością myśli pozwala lepiej przeanalizować historię Polski i Polaków w Formule 1. Podjęcie tego tematu jest również istotne ze względu na rosnący status najwyższej klasy wyścigów samochodowych. Współcześnie jest ona nie tylko sportem wysokich standardów technologicznych i psychofizycznych. Stanowi również środowisko zrzeszające przedsiębiorców, biznesmenów z całego świata oraz ludzi nauki, z którymi współpraca przynosi wymierne korzyści dla rodzimej gospodarki.

Uzasadnienie potrzeby powstania pracy badawczej jest wstępem do rozstrzygnięcia problemu ujętego w tytule rozprawy, a mianowicie sformułowania „Polacy w Formule1”. Chodzi oczywiście o pytanie, kto w świetle tej pracy naukowej jest Polakiem? Najprościej byłoby określić, że jest nim obywatel kraju poświadczający swoją przynależność narodową określonymi dokumentami tożsamości. Jednak tak przyjęte kryterium bezwzględnie przekreśli dorobek wielu ludzi, którzy z przyczyn historycznych i politycznych nie mogą spełnić tego warunku. Nie przekreśla to faktu, że potwierdzali oni swoje polskie pochodzenie. Stało się jednak ono problemowe w świetle prawa z powodu złożonych losów historycznych państwa. Był to okres utraconej niepodległości lub ograniczonej autonomii Polski zmuszający Polaków do przymusowych przesiedleń oraz licznych emigracji, najczęściej w celach zarobkowych. „Powikłane i tragiczne dzieje naszego narodu sprawiły, że za granicą mieszka niemal jedna trzecia ogółu etnicznych Polaków. Liczbę polskiej diaspory określa się obecnie na 12-15 milionów”⁶. Bardzo duże skupiska Polonii zamieszkują obecnie Kanadę, Brazylię, Australię i Rosję. W ostatnim ze wskazanych państw duża liczebność Polaków związana jest z losami ludności cywilnej deportowanej w latach 1939-1940 oraz dziesiątków tysięcy żołnierzy Armii

⁶ T. Kowalik, P. Słowiński, *Królewski dar. Co Polska i Polacy dali światu. Wynalazcy, odkrywcy, badacze*, Warszawa 2020, s. 9.

Krajowej uwięzionych w latach 1944-1946. Rodacy licznie zamieszkują również państwa w Europie, Francję, Niemcy, Belgię i Wielką Brytanię. Fakty te są istotne dla niniejszej pracy. Bowiem przeprowadzone badania zmierzające do udowodnienia obecności Polaków w Formule 1 opierają się nie tylko na osobach o niezaprzeczalnej przynależności do Polaki, ale również na ludziach polskiego pochodzenia potwierdzających swoją przynależność narodową. Ich tożsamość można stwierdzić nie tylko na podstawie deklaracji pochodzenia, lecz również faktu „posiadania co najmniej jednego z rodziców lub dziadka albo dwoje pradiadków Polaków”⁷. Te argumenty przesądziły o obecności tych osób w niniejszej pracy.

W celu potwierdzenia słuszności obranego kryterium doboru postaci należy również wyjaśnić pojęcie tożsamości narodowej.

„Pojęcie *tożsamości* wywodzi się z języka angielskiego określenia *identity*, oznaczającego utożsamienie się (z kimś) lub identyfikowanie się, ściśle powiązanie (z czymś). Może być odnoszone do osoby, grupy osób, zbiorowości lokalnej i regionalnej, narodu (łączonego najczęściej z państwem), wspólnoty, np. Unii Europejskiej lub całego kontynentu (Europy)... Tożsamość narodowa nie istnieje w czystej postaci. Losy narodów są bardzo złożone, rozwijały się przy zmiennych granicach, narody współpracowały ze sobą, ale również toczyły spory, a nawet walki”⁸.

Zatem współczesne pojęcie tożsamości narodowej pozwala na rozszerzenie definicji słowa „Polak” i zwiększenie tolerancji i jej zrozumienia. Jest to szczególnie ważne jeśli chodzi o przetrwanie narodu, który utracił swoją niepodległość, ale nie praw do samookreślenia narodowego. Ta trwała wartość pozwoliła rodakom tworzyć i kreować dziedzictwo kulturalne, z którego przyszłe pokolenia mogą być nie tylko dumne, lecz na nim rozwijać swój potencjał intelektualny.

Istotą konstrukcji pracy są jej ramy czasowe. Obejmują okres od lat 90. XIX wieku do czasów obecnych. W tym przedziale znajduje się analiza wydarzeń historycznych potwierdzająca obecność Polski, Polaków i osób polskiego pochodzenia w Formule 1. Opisane postaci to nie tylko kierowcy, których najczęściej kojarzy się ze współczesnym zawodnikiem, Robertem Kubicą. Są to również osoby, które pracowały na zapleczu technicznym tego sportu w kraju oraz poza jego granicami. Treść pracy wzbogacona jest o

⁷ *Słownik pojęć*, Wydział Spraw Cudzoziemców. Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu; <https://migrant.poznan.uw.gov.pl/pl/procedury/posiadam-polskie-pochodzenie> [dostęp: 01.12.2023]

⁸ K. Łastawski, *Historyczne i współczesne wartości polskiej tożsamości narodowej*, „Słupskie Studia Historyczne”, 2007, nr 13, s. 279.

historię sportu motorowego i wyścigów samochodowych, a szczególnie wydarzeń Grand Prix, z których wywodzi się Formuła 1. Epizodycznie pojawiają się opisy postaci innych narodowości, których losy powiązane są z tym sportem, a historycznie są niezbędnym ogniwem narracji. Niezbędną część pracy stanowi analiza tła politycznego, gospodarczego i społecznego, które determinują rozwój Formuły 1.

Z punktu widzenia ważności tematu istotnym etapem pracy będzie analiza okresu od dwudziestolecia międzywojennego, kiedy to Polacy i osoby polskiego pochodzenia zaznaczały swoją obecność w wyścigach Grand Prix. Już wtedy zyskiwały szacunek zawodników o ogólnoeuropejskiej sławie. Dobrym tego przykładem jest historia Jana Rippera Sr. i Hansa Stucka, który osobiście rekomendował Polaka koncernowi Auto-Union. W drugiej połowie XX wieku Polacy działali również jako mechanicy i inżynierowie, dzięki którym najlepsi kierowcy potwierdzali status potencjalnych mistrzów, a Formuła 1 wchodziła w nowy etap rozwoju technologicznego. Symbolami tych działań są Alfons Kowalewski i Leon Kuźmicki, którzy z przyczyn politycznych mieszkali za granicą jako Alf Francis i Leo Kuzmicki. Ich dziedzictwo intelektualne wzbogacali również ludzie o polskim pochodzeniu, czego sztandarowymi przykładami są Emerson Fittipaldi i Divina Galica.

W Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej popularyzacja dyscypliny zależała od panującej atmosfery politycznej i wynikających z niej nastrojów społecznych. Fundamentem rodzimego sportu motorowego były rajdy samochodowe. Ich rozwój rozpoczął się już od turystycznych wycieczek pierwszych właścicieli automobili w XIX wieku. Warunki gospodarcze II RP i wynikająca z nich słaba infrastruktura drogowa⁹ sprawiły, że dyscyplina ta stała się fundamentem rodzimego sportu motorowego. Wyścigi samochodowe były natomiast dziedziną faworyzowaną przez wąską grupę entuzjastów automobilizmu. W związku z tym polskie tradycje wyścigowe charakteryzował wolniejszy rozwój niż rajdowe, ograniczając się w okresie międzywojnia do organizacji Grand Prix Lwowa. Sytuacja ta nie uległa zmianie w okresie PRL, w którym Polski Związek Motorowy i władze państwowe świadomie wstrzymywały popularyzację sportu odzwierciedlającego zachodnioeuropejskie wartości. Przełomem na tym tle były jedynie lata 70. XX wieku.

Narodowa kultura wyścigowa weszła wówczas w największą dla siebie fazę rozwoju za sprawą aktywności Longina Bielaka. Utytułowany kierowca i reformator działał w czasach polityczno-gospodarczej i mentalnej liberalizacji Edwarda Gierka i Piotra Jaroszewicza. Otworzyła ona państwo na wzorce ustrojowe spoza bloku wschodniego. Wtedy właśnie

⁹ R. Kuzak, *Drogi*, [w:] *Przedwojenna Polska w liczbach*, red. M. Miłaszewska, Warszawa 2020, s. 227-230.

przypada największa aktywność Polski i Polaków w Formule 1 w czasach PRL. Automobilklub Wielkopolski podjął się nieudanej próby organizacji Grand Prix, a polska firma Wyborowa jako pierwsza w krajowej historii podjęła się sponsoringu wyścigu. Aktywność na tym polu ustała wraz z końcem tej liberalnej dekady, natrafiając na dogodniejszy okres w czasach III Rzeczypospolitej. Zaczęła się ona w latach 90. XX wieku za sprawą współpracy firmy PZL-Świdnik z zespołem Formuły 1 Forti Corse oraz projektu Krzysztofa Woźniaka mającego wprowadzić polskiego kierowcę na szczyt sportów motorowych. Natomiast XXI wiek jest zwieńczeniem wszystkich działań poprzedniego stulecia, czego potwierdzeniem jest kariera Roberta Kubicy i inwestycje polskich firm jak NGine, Grupa Lotos czy PKN Orlen.

Pionierski temat pracy wpływa na trudności związane z bazą źródłową. Historia polskich wyścigów samochodowych nie została dotychczas opisana przez środowiska akademickie. Dziennikarze poruszają ten temat tylko w kontekście ciekawostki lub krótkiego artykułu o osobie bądź wydarzeniu. Żadna aktywność publicystyczna poświęcona zagadnieniu obecności Polski, Polaków i osób polskiego pochodzenia nie ma jednak charakteru kompleksowej narracji. Jako że wyścigi Grand Prix od początku swojego istnienia są domeną dziennikarzy i literatury popularnej, informacje potrzebne do rozprawy doktorskiej mają charakter rozproszony. W związku z tym podstawą badań jest analiza niezbędnych źródeł pisanych w postaci polskiej i zagranicznej prasy motoryzacyjnej, sportowej oraz codziennej, monografii poświęconych historii Formuły 1, dokumentów archiwalnych, zasobów firm gospodarczych i prywatnych archiwów reprezentantów polskiego sportu motorowego oraz zapleczy bibliotecznych i muzealnych. Dla okresu międzywojennego jest to przede wszystkim prasa w postaci miesięczników, dzienników i tygodników, takich jak „Auto”, „Kurier Codzienny”, „Lotnik i Automobilista”, „Przegląd Sportowy”, „Gazeta Lwowska” czy magazyn „MotorSport”. Dla czasów PRL i III RP podstawą jest natomiast magazyn „Motor”, wspomniany „MotorSport”, „F1 Racing” i „GP Racing”, dokumenty Archiwum Państwowe w Poznaniu i Archiwum Akt Nowych, zasobów muzealnych oraz zbiory prywatne. Równie pomocne stały się instytucje w postaci Polskiego Związku Motorowego, Automobilklubu Polski oraz regionalnych automobilklubów, które oferowały wydawane przez siebie cenne merytorycznie monografie i kroniki historyczne.

W świetle badań bardzo istotnym materiałem źródłowym są dokumenty archiwalne zakładów oraz informacje o działalności sponsorskiej koncernu PKN Orlen. Jednak ze względu na ich poufny i zastrzeżony charakter źródła te nie zostały udostępnione, a tym samym objęte procesem badań naukowych. W związku z tym dane o ich aktywności zostały

pozyskane z powszechnie dostępnych informacji, które przedsiębiorstwa zamieszczają na swoich domenach internetowych.

Kolejnym problemem, który przełożył się na deficyt materiału źródłowego jest mała popularność i uboga tradycja wyścigów samochodowych w Polsce w porównaniu do rajdów. Z tego powodu nie istnieje rozbudowana literatura na temat tych wydarzeń sportowych. W tej sytuacji alternatywą okazały się obcojęzyczne monografie napisane przez światowej sławy specjalistów od Formuły1 i dziennikarzy. Do grona pierwszych należą zagraniczni znawcy jak Mark Gallagher, Russell Hotten, Stuart Coddling czy David Tremayne. Natomiast autorami materiałów prasowych są Mikołaj Sokół, Nina Lengyel, Tadeusz Szczerbicki oraz Grzegorz Chyłą. Podstawą w tym przypadku są ich artykuły i publikacje w postaci monografii. Bazę źródłową wzbogacają również filmy, jednak ze względu na ich komercyjny charakter mają one niską wartość naukową. Najważniejszą ich funkcją jest widowiskowość, która ma zwiększyć oglądalność tego sportu. Przytoczona analiza bazy źródłowej argumentuje braki materiałów pisanych szczególnie dla okresu końca XIX wieku oraz okresu międzywojennego. W tej sytuacji etap gromadzenia materiału opierał się głównie na wywiadach z osobami będącymi świadkami poruszanych wydarzeń. Najczęściej byli to kierowcy lub potomkowie zawodników okresu międzywojennego. Swoją wiedzę opierali głównie na rodzinnej dokumentacji oraz przekazach ustnych.

Trudności w poszukiwaniu materiału źródłowego sprawiły, że praca ma charakter teoretyczny. Zgromadzone źródła są jednak wartościową bazą do dalszych badań naukowych. W chwili obecnej praca jest jedyną rozprawą doktorską poświęconą zagadnieniu obecności Polaki, Polaków i osób polskiego pochodzenia w Formule 1. Podstawa materiałowa zostanie poddana analizie w celu identyfikacji potrzebnych faktów i jednostek. Następstwem tego procesu będzie selekcja pod kątem poprawności merytorycznej, historycznej i estetycznej. Ostatnim etapem badań będzie synteza pozyskanych informacji, która umożliwiła połączenie wszystkich faktów za pomocą dedukcyjnego myślenia i połączenie ich w jedną treść.

Nie ulega wątpliwości, że główną cechą skompletowanego zasobu jest jego różnorodność. Stanowi zbiór informacji o ludziach, instytucjach gospodarczych, obiektach w postaci samochodów czy silników oraz wydarzeń w formie wyścigów, kwalifikacji oraz treningów. Mnogość obiektów badawczych przełożyła się na zastosowanie dodatkowego narzędzia badawczego, którego celem było wyjaśnienie specyfiki rozprawy i zachowanie jej w obrębie dyscypliny naukowej. Z tego powodu w narracji pojawił się nurt filozoficzny będący dodatkowym tłem dla opisywanych postaci i wydarzeń. Jest nim ideologia

egzystencjalizmu, w atmosferze którego w XIX wieku narodziła się motoryzacja i jej wypadkowa w postaci sportu motorowego.

Analiza historii motoryzacji pozwala stwierdzić, że automobilizm zrzeszał jednostki uosabiające jego podstawowe wartości jak wolność osobista, wolna wola, indywidualizm, swoboda decyzji, potrzeba kreacji i afirmacji życia oraz odpowiedzialność za swoje czyny. Samochód i technika pozwalały na ekspresję wymienionych cnót. Prezentowały one różne profesje, począwszy od kierowcy, mechanika czy inżyniera, do szefa zespołu oraz dziennikarza. Te właśnie osoby warunkowały rozwój wyścigów Grand Prix i Formuły 1. Różnorodność ich profesji i zdolności determinowały również bogactwo dziedzictwa w postaci samochodów, silników, zwycięstw w wyścigach czy przedsięwzięciach o charakterze gospodarczym. Te zjawiska również stanowią obiekt analizy prezentowanej rozprawy doktorskiej. Jednak aby umożliwić ich pojawienie się w pracy o charakterze historycznym, niezbędne było dokonanie tego za pomocą ideologii czyniącej motoryzację i sport motorowy efektem współpracy ludzi różnych dyscyplin, zdolności oraz nauk. Podstawą tego zabiegu było wykorzystanie dorobku twórców egzystencjalizmu, ich kontynuatorów z dwudziestolecia międzywojennego oraz lat 60. XX wieku.

Wszystkie wymienione materiały źródłowe, metody oraz narzędzia procesu badawczego umożliwiły zrekonstruowanie wydarzeń potwierdzających obecność Polski i Polaków w Formule 1. Był to cykl wyścigów Grand Prix oraz zmagania zawodników w drugiej połowie XX i XXI wieku pod swoją współczesną nazwą. Praca jest również formą oceny wkładu przedstawicieli rodzimej nauki, motoryzacji i sportu w rozwój szczytów sportów motorowych. Warto jeszcze raz podkreślić, że została ona wzbogacona analizą faktów przez pryzmat filozofii egzystencjalnej i jego współczesnej formy jaką jest psychologia humanistyczna. Cechą tych nurtów jest ich antropocentryczność, a zatem umiejscowienie człowieka w centrum badań. Zakładają one, że istota ludzka jest naczelnym kreatorem świata o wielkiej potrzebie tworzenia i afirmacji życia w celu wykorzystywania swojego potencjału. Formuła 1 będąc wypadkową mentalnych przemian przełomu XIX i XX wieku odznacza się humanistycznym kultem jednostki i jej talentu. Szefowie, dyrektorzy i menadżerowie kierują się przeświadczeniem, że o ostatecznym sukcesie i zwycięstwie w wyścigach decydują zdolności psychofizyczne. Dlatego też wszechobecna megalomania na torach wyścigowych nie jest obecna w klasycznym modelu zarządzania zespołem. O sile drużyny Formuły 1 stanowi wartość intelektualna i psychofizyczna pracowników, a nie ilość zatrudnionych.

Cechą najlepszych zespołów są szefowie najsukuteczniej pozyskujący środki finansowe, utalentowani inżynierowie i projektanci oraz wydajni mechanicy, dzięki którym kierowca otrzymuje samochód gwarantujący zdobycie mistrzostwa i renomę talentu wszechczasów. Mentalność ta umożliwia obiektywną ocenę udziału oraz zasług Polski i Polaków w Formule 1, bazując na jakości ich spuścizny i wykluczając tezę o mnogości jako kluczu do sukcesu.

Praca składa się z sześciu rozdziałów podzielonych na podrozdziały. Ich obszerność uwarunkowana jest nie tylko liczbą wydarzeń, ale również dostępnością i istnieniem materiału źródłowego. Są one naukowym poświadczeniem obecności oraz dorobku Polski i Polaków w najwyższej klasie wyścigowej jaką jest Formuła 1. Mimo swojego zaawansowania technologicznego i niewątpliwej supremacji dyscyplin ścisłych oraz technicznych mogą w niej szukać także intelektualnego spełnienia ludzie różnych profesji czy zainteresowań. Sukces zespołu stanowi symbiozę pracy inżyniera, mechanika, ekonomisty, logistyka, psychologa, eksperta od marketingu oraz sportowca. Z tego powodu niniejsza rozprawa będzie uwzględniać pracę każdej jednostki. Polaków i osób pochodzenia polskiego, które włożyły swój wkład w polską drogę do wyścigów najszybszych samochodów świata na przestrzeni od końca XIX wieku do czasów obecnych. Ich dokonania zostaną przedstawione na tle politycznym, gospodarczym oraz intelektualno-kulturalnym okresu rozwoju motoryzacji i samej Formuły 1.

Pierwszy rozdział skupia się na analizie istoty i przeszłości przemysłu samochodowego i szczytu sportu motorowego. Początek stanowi polemika na temat przyczyn popularności najwyższej klasy wyścigowej i jej globalnego charakteru. Treść ukierunkowana jest na humanistyczne ujęcie tego zagadnienia, czyli antropocentryczny punkt widzenia. Jest on równoznaczny z przekonaniem o nieskrępowanym intelektualnie i twórczo człowieku jako podstawie swojego istnienia. W rozdziale podjęte zostały również rozważania o znaczeniu historii dla marketingu tego sportu i sposobie tworzenia przez jego znawców narracji o przeszłości. Funkcją użyteczność tych informacji polega na przybliżeniu zagadnień Formuły 1 na potrzeby nauk humanistycznych i uzasadnienie wyboru jej jako głównego motywu pracy. Pozostała część rozdziału poświęcona jest istocie motoryzacji i sportu motorowego pod kątem intelektualnym oraz kulturowym. Treść rozdziału pierwszego należy traktować jako próbę wyjaśnienia, dlaczego Polacy na przestrzeni XX i XXI wieku znajdowali spełnienie ambicji i zainteresowań w sporcie będącym w rzeczywistości dziedzictwem zachodnioeuropejskiej cywilizacji. Analiza tego zagadnienia została dokonana w oparciu o antropocentryczny charakter sportu motorowego i samej Formuły 1. Umożliwił on rozwiązanie tego problemu

przez pryzmat potrzeb jednostki, które stały się determinantem działań bez względu na przeszkody natury politycznej, gospodarczej i ekonomicznej.

Drugi rozdział stanowi początek historycznej narracji o Polsce i Polakach w wyścigach Grand Prix. Zaczynają go perypetie potomków szlacheckiego rodu Zborowskich w osobach Williama Eliota Morrisa Zborowskiego i jego syna, Louisa Zborowskiego. Postacie te za sprawą pochodzenia uznawane są przez środowiska dziennikarskie za pierwsze akcenty polskiej historii w Formule 1, która w pierwszej połowie XX wieku miała postać cyklu wyścigów Grand Prix. Rozdział ten skupia się przede wszystkim na rekonstrukcji życia, kariery oraz dokonań ojca i syna, nie pomijając także analizy przeszłości ich rodu.

Kolejny rozdział to opis początków rodzimej motoryzacji i sportu motorowego na ziemiach polskich w okresie rozbiorów na przełomie XIX i XX wieku. Klasyczna narracja historyczna umożliwiła sporządzenie opisowego kalendarium najważniejszych osób, wydarzeń i miejsc. Historia o prekursorach rodzimej motoryzacji kończy się na czasach II Rzeczypospolitej. Tematem przewodnim tego okresu są lata organizacji Grand Prix Lwowa, które ugruntowały polski sport motorowy i wpłynęły znacząco na rozwój kultury wyścigowej. Analiza ta została również wzbogacona o rekonstrukcje życiorysów najlepszych krajowych kierowców wyścigowych w osobie Jana Rippera Sr., Henryka Liefelda, Maurycego Potockiego, Edwarda Zawidowskiego, Roberta Szwarcsztajna i Stanisława Hołuja. Część tej pracy została rozszerzona o historię rywalizujących w wyścigach Grand Prix zawodników z polskim pochodzeniem. Ich identyfikację umożliwiła analiza rodzimej prasy sportowej z czasów dwudziestolecia międzywojennego.

Rozdział czwarty to narracja o obecności Polski i udziale Polaków w wyścigach Grand Prix w drugiej połowie XX wieku. Rolę „pomostu” pełni tutaj analiza perypetii kierowców okresu międzywojnia, czasów II wojny światowej i lat 50. XX wieku. Warto w tym miejscu wyjaśnić powody, dla których okres II wojny światowej również został ujęty w pracy, choć przebieg wyścigów został zawieszony. Otóż szczyt sportów motorowych ze względów symbolicznych i komercyjnych widzi w losach wojennych kierowców kontynuację ich perypetii od czasach międzywojennych. Historia odtwarza ich dokonania jako tajnych agentów, uczestników ruchu oporu czy pilotów myśliwców. Z tego względu również w prezentowanej rozprawie uwzględniona została działalność Maurycego Potockiego, Stanisława Hołuja i Jana Rippera, który jako jedyny został w kraju i żył w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Dalszą część rozdziału tworzą rekonstrukcje życiorysów i dokonań pierwszych poświadczonych na podstawie analizy źródłowej Polaków w Formule 1. Podmiotami procesu badawczego są w tym wypadku reprezentanci techniki i nauki. Narrację

otwiera mechanik, Alfons Francis Kowalewski, natomiast naukę reprezentuje inżynier Leon Kuźmicki. Losy obu postaci są przykładem emigracji Polaków za granicę z powodu złożonej i trudnej historii państwa.

Biografie wspomnianych postaci stanowią zapowiedź chronologicznego następstwa czasu, czyli lat 60. i 70. XX wieku. Rozdział piąty ilustruje aktywność Polski i Polaków w Formule 1 w okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Doszło wówczas do odrodzenia narodowego sportu motorowego i motoryzacji. Jednak poczyniona analiza historyczna wydarzeń podkreśla fakt trudnej sytuacji politycznej tamtych czasów i ich oceny. Historia tego okresu zdominowana jest przez działalność utytułowanego kierowcy i działacza społecznego w osobie Longina Bielaka. Za jego sprawą narodowa kultura wyścigowa weszła w fazę progresu w czasach Edwarda Gierka. Jest to bowiem okres największej popularności Formuły 1 w PRL której odzwierciedleniem było pojawienie się idei Grand Prix Polski. Narracja o latach 70. XX wieku uwzględniła także ich otwartość na zachodnioeuropejskie wpływy cywilizacyjne. Ostatnią częścią opisywanego rozdziału są perypetie postaci polskiego pochodzenia, Emersona Fittipaldiego, którego matka była urodzoną w Galicji Polką, oraz Diviny Galicy pochodzącej z terenów Podkarpacia. Galica również była zawodnikiem Formuły 1, stając się jednocześnie jedną z pięciu kobiet rywalizujących na szczycie sportu motorowego.

Tłem opisywanych wydarzeń jest bieżąca analiza sytuacji politycznej w państwie, która na początku umożliwiła rozwój idei Formuły 1 w Polsce, ale wraz z zakończeniem dekady Edwarda Gierka nastąpił jej koniec. Lata 80. XX wieku były okresem zamknięcia i regresu polskiej kultury wyścigowej.

Pracę badawczą kończy rozdział szósty poświęcony czasom III Rzeczypospolitej w okresie lat 90. XX i początku XXI wieku. Czas ten jest naznaczony aktywnością człowieka będącego twórcą pierwszego w polskiej historii programu, którego celem było wprowadzenie do Formuły 1 krajowego kierowcy. Był nim Krzysztof Woźniak, który dzięki utworzonej fundacji i osobistym koneksjom prowadził karierę podopiecznego kierowcy w osobie Jarosława Wierczuka. Postać młodego Polaka jest również ważną częścią pracy, ponieważ stanowi pierwszą w historii III Rzeczypospolitej próbę osobistego awansu na szczyt sportu motorowego.

Analiza lat 90. XX wieku kończy się opisem działalności podmiotów gospodarczych, które podjęły ryzyko inwestycji finansowej w Formułę 1. Szczególne miejsce w pracy zajmuje działalność przedsiębiorstwa PZL-Świdnik i jego współpracy z zespołem Formuły 1, Forti Corse. Wiek XXI jest zapowiedzą końca rozdziału. Część ta jest poświęcona

rekonstrukcji kariery Roberta Kubicy, uznając go za źródło aktywności Polski i Polaków w Formule 1. Jego sukcesy determinowały uczestnictwo rodzimych przedsiębiorstw, pogłębiając również zainteresowanie wyścigami Grand Prix wśród polskiego społeczeństwa. Dzięki jego osobie publika i dziennikarze zaczęli proces eksploracji Formuły 1. Zmierzały one do poszukiwania w międzynarodowych wyścigach samochodowych narodowych akcentów. Rodacy i osoby polskiego pochodzenia stali się głównym motywem narracji publicystów. Weryfikacja postaci nie ograniczyła się jednak do kierowców, ale również do ludzi pracujących poza torem wyścigowym. Najlepszym przykładem są postaci Toto Wolffa, dyrektora generalnego i szefa zespołu Formuły 1 Mercedes, oraz Marcina Budkowskiego, polskiego inżyniera w Formule 1.

Podsumowując zatem wstępną część pracy, można stwierdzić, że jest ona kolejnym etapem pracy dziennikarzy. Są to bowiem dążenia zmierzające do zgłębienia istoty tego sportu, jego natury, ale tym razem z udziałem Polski, Polaków oraz osób polskiego pochodzenia. Realizacja tego celu jest bardzo trudna. Wymaga obiektywnej rekonstrukcji, która odrzuci trend współczesnej kultury masowej nasyconej produktami „szybkiej konsumpcji”¹⁰, czyli ulotnymi wrażeniami i emocjami wywołanymi wizualnym obrazem zmagania torowych. Praca musi opierać się o rzetelną i wiarygodną faktografię. Zgromadzić rozproszone informacje, poddać naukowej krytyce i stworzyć jej ostateczną wersję w myśl słów... „Żadna historia ani wizualna ani werbalna nie stanowi ostatecznego odbicia całości”¹¹. W ten sposób powstanie źródło wiedzy naukowej rekonstruujące historię obecności Polski, Polaków oraz osób polskiego pochodzenia w Formule 1. Staraniem autora niniejszej pracy jest realizacja tego odpowiedzialnego zadania, którego szlachetnym celem jest wzbogacenia dziedzictwa kulturowego narodu.

¹⁰ P. Witek, *Andrzej Wajda jako historyk. Metodologiczne studium z historii wizualnej*, Lublin 2016, s. 30.

¹¹ Ibidem.

Rozdział 1. Istota Formuły 1

Podrozdział 1.1. Fenomen popularności Formuły 1 jako sportu, rozrywki i biznesu

W wydanej w 2019 r. przez firmę Chicane publikacji pt. *The Fastest Show on Earth. The Mammoth Book of Formula One*¹, Christopher Joseph określił Formułę 1 mianem oglądanego przez pół miliarda entuzjastów „globalnego cyrku”, którego istnienie warunkują ludzie, technologia i finanse². Słowa te można uznać za najprostszą i prawdopodobnie najpopularniejszą definicję najwyższej klasy sportów motorowych. Imponująca liczba osób śledzących osiągnięcia ulubionych zespołów i kierowców jest dowodem globalnej popularności, którą szczególnie lubią podkreślać dziennikarze specjalizujący się w tematyce motorsportu. Za przykład niech posłuży wypowiedź Petera Windsora, którego rzadko pozbawione krytyki komentarze wzbogacały wydawany w latach 1996-2020 oficjalny magazyn Formuły 1 „F1 Racing”. W jednym ze swoich krótkich esejów z 2007 r. były menadżer Ferrari i Williamsa podkreślił supremację uwielbianego przez siebie sportu, pisząc:

„Dziś pieniędzy i popularności zazdroszczą F1 nie tylko zespoły, startujące w innych sportach motorowych. Również w zupełnie innych dyscyplinach marzą o tym, by odnieść taki sukces jak F1. Czy w jakimkolwiek innym sporcie każdego roku organizuje się ujednolicone mistrzostwa świata? Mistrzostwa o porównywalnym znaczeniu? Nic takiego nie ma, ani w piłce nożnej, ani w tenisie, ani w golfie. Takim powodzeniem nie cieszy się ani olimpiada, ani puchar świata.”³

Pomijając oczywiście determinowaną osiągnięciami Brytyjczyków w sportach motorowych megalomanię Petera Windsora, należy mu przyznać rację co do powodów kulturowej supremacji Formuły 1. Finanse są w tym przypadku istotnym czynnikiem międzynarodowej popularności. Fakt posiadania przez tę klasę wyścigową w swoich szeregach inżynierów, których zatrudnieniem nie pogardziłoby NASA lub amerykańskie siły specjalne, czyni z niej centrum cywilizacyjnego rozwoju. Bolidy wykorzystujące

¹ C. Joseph, *Introduction. The insiders' guide to the fastest show on earth*, [w:] *The Fastest Show on Earth. The Mammoth Book of Formula One*, red. Chicane, Londyn 2019.

² Ibidem, s. XVIII.

³ P. Windsor, *Starter INFO. Kręgi tarcia*, „F1 Racing”, październik 2007, nr 39, s. 33.

niezrozumiałe dla przeciętnego człowieka systemy elektroniczne, układy mechaniczne i patenty aerodynamiczne są kuszącą platformą promocyjną dla przedsiębiorstw chcących wybić się na rynku najnowszych technologii lub przyciągnąć większą rzeszę klientów. Schemat ten dobrze wytłumaczył w 2007 r. pracujący dla International Marketing Reports Simon Rines, komentując zyski Formuły 1 ze sponsoringu słowami:

„To sport o globalnym zasięgu, niepowtarzalny, więc niezmiernie atrakcyjny dla międzynarodowych koncernów. Firmy telekomunikacyjne i z branży IT chcą być kojarzone z F1, gdyż takie połączenie daje wiele możliwości biznesowych. Mogą prezentować swoje produkty w wyszukany i nowoczesny sposób. Jeśli więc w roku jest 17 wyścigów Grand Prix, to tak, jakby mieć wejściówki dla VIP-ów na 17 finałów Pucharu Świata w roku organizowanych w krajach, będących najważniejszymi rynkami świat”⁴.

Oczywiście, firmy telekomunikacyjne i informatyczne nie są jedynymi jednostkami, które wyrażają gotowość przyjęcia na siebie roli inwestora. Fundamentem prestiżu Formuły 1 są również koncerny samochodowe, instytucje finansowe w postaci banków i firm inwestycyjnych oraz potentaci przemysłu. Zaangażowanie w jej rozwój technologiczny i ekonomiczny takich hegemonów, jak Dorilton Ventures, Microsoft Corporation, Garret Advancing Motion czy Siemens AG sprawia, że wyścig Grand Prix staje się pożądanym widowiskiem w państwach szukających ekonomicznej nobilitacji lub kulturowej akceptacji na arenie międzynarodowej. W zamian za przywilej goszczenia rundy Mistrzostw Świata Formuły 1 kraje te inwestują przekraczające możliwości budżetowe sumy pieniędzy, co trafnie ujął w jednym ze swoich esejów wspomniany już Peter Windsor:

„(...) chcą być częścią mistrzostw świata Formuły 1, które wydają miliardy dolarów na budowanie pięciogwiazdkowych torów F1 na pustkowiach, bo bez wglądu na koszty są zafascynowani samym prestiżem, który przynosi F1”⁵.

Klasycznym wzorem takiej strategii są państwa Dalekiego Wschodu. Postrzegają one Formułę 1 jako dowód „przemysłowej męskości”⁶. Za przykład może posłużyć polityka malezyjskiego premiera Mahathira Mohammada, który po niezadowolającej współpracy z

⁴ b.a., *Starter. Biznes*, „F1 Racing”, grudzień 2007, nr 41, s. 21.

⁵ P. Windsor, *Starter. Kręgi tarcia*, „F1 Racing”, styczeń 2008, nr 42, s. 17.

⁶ R. Hotten, *Formula 1. The Business of Winning. The People, Money and Profits that Power the World's Richest Sport*, Londyn 1998, s. 231.

Mitsubishi uznał wyścigi Grand Prix za coś bardziej rozwojowego i perspektywicznego⁷. Samo zainteresowanie potencjalnym sponsoringiem któregoś z zespołów nie było jednak wystarczającym poświadczeniem ekonomicznej rzetelności, która dla Bernarda Ecclestone'a⁸ była decydującym warunkiem uczestnictwa państwa w Formule 1. W związku z tym mający na celu wypromować przemysł i turystykę Malezji premier zwrócił się do Sir Johna Younga Stewart⁹, który z polecenia Ford Motor Company założył w 1996 r. zespół wyścigowy, Stewart Grand Prix. Trzy lata wcześniej syn trzykrotnego mistrza świata zabiegał o umowę sponsorską dla swojego zespołu Formuły 3 w malezyjskim rządzie, co nadawało planom polityka solidne podstawy. Ostatecznie skończyły się one umieszczeniem na spojlerach bolidów Rubensa Barrichello i Jana Magnusena nazwy firmy „Visit Malaysia” i przyjęciem przez drużynę emerytowanego mistrza świata oficjalnej nazwy HSBC Malaysia Stewart Ford¹⁰. Obecność Malezji w Formule 1 nie skończyła się jednak na tej współpracy. W okresie lat 1997-1999 inna państwowa firma, koncern naftowy Petronas, podpisała umowę sponsorską ze szwajcarskim zespołem Sauber. W ten sposób Malezja udowodniła swoją rzetelność ekonomiczną, stając się w 1999 r. organizatorem azjatyckiej rundy Mistrzostw Świata Formuły 1, Grand Prix Malezji.

⁷ Ibidem, s. 231.

⁸ Urodzony 28 października 1930 r. brytyjski przedsiębiorca i były prezes Formuły 1. Aktywność w sporcie motorowym zaczął jako kierowca wyścigowy, startując w pierwszej połowie lat 50. w Formule 3. Od 1958 r. działał jako właściciel zespołu Formuły 1, Connaught, oraz menadżer kierowców wyścigowych, Stuarta Lewisa-Evansa i Jochena Rindta. W latach 1971-1989 był właścicielem zespołu Brabham, sprawując również od 1972 r. funkcję prezesa Stowarzyszenia Konstruktorów Formuły 1 zwanego FOCA (Formula One Constructors Association). W 1978 r. stał się nieoficjalnym zarządcą Formuły 1, przejmując prawa do transmisji telewizyjnych wyścigów Grand Prix. Jako właściciel praw komercyjnych decydował o strategii rozwoju sportu. W 1997 r. przekazał je swojemu prywatnemu holdingowi, Formula One Holdings, chcąc wystawić Formułę 1 na giełdę międzynarodową. W drugiej połowie lat 90. stał się też oficjalnym właścicielem Formuły 1, otrzymując od Międzynarodowej Federacji Samochodowej prawa własności do niej w ramach 15-letniej dzierżawy. Po nieudanym debiucie sportu na giełdzie przekazał je rodzinnemu funduszowi powierniczemu zarejestrowanemu za granicą. W jego ramach od 1997 r. sprzedawał dyscypliny firmom z branży medialnej i finansowej, czyniąc je nowymi właścicielami. W 2006 r. na 10 lat sprzedał prawa do Formuły 1 inwestycyjnemu przedsiębiorstwu, CVC Capital Partners. Sam ograniczył się do etatu zwykłego pracownika, sprawując umowną kontrolę nad sportem za nowego właściciela. Strategia inwestycyjna luksemburskiego przedsiębiorstwa nie przynosiła jednak wysokich dochodów, doprowadzając Formułę 1 jako firmę do zadłużenia. Nieskuteczny stał się również styl zarządzania Ecclestone'a, który nie chciał popularyzować sportu poprzez nowoczesne narzędzia promocji jak media społecznościowe. Słaba kondycja finansowa sportu spowodowała sprzedaż jej w 2017 r. amerykańskiemu koncernowi medialnemu o nazwie Liberty Media Corporation. Firma nie podzielała metod Brytyjczyka, sprzeciwiając się również sprawowaniu przez niego funkcji jednego zarządcy. W związku z tym Ecclestone został oficjalnie zdegradowany na niewpływowe stanowisko honorowego prezesa Formula One Administration. Jego obowiązki przejął trzyosobowy komitet odpowiadający za sprawy sportu, polityki i finansów. Sam Ecclestone odszedł ostatecznie z Formuły 1 z końcem roku 2017.; S. Codling, *Wiedza w pigulce F1. Kluczowe zasady, historia i pojęcia*, przekł. A. Banaszkiewicz, Warszawa 2019, s. 110, 144, 146, 148, 150.

⁹ Urodzony 11 czerwca 1939 r. brytyjski kierowca i trzykrotny mistrz świata Formuły 1 z lat 1969, 1971, 1973. Częściej nazywany Jackie Stewart lub Flying Scot. Prekursor i propagator ruchu „savety movement” głoszącego ideę bezpiecznej i humanitarnej rywalizacji na szczycie sportu motorowego. W latach 1996-1999 był właścicielem startującego w mistrzostwach Stewart Grand Prix. Obecnie ambasador Formuły 1. B. Jones, *Formuła 1*, przekł. M. Sokół, Warszawa 2007, s. 185.

¹⁰ R. Hotten, *op. cit.*, s. 141.

Niewątpliwie politykę Mahathira Mohammada można uznać za klasyczny przykład wykorzystania międzynarodowej natury motorsportu do poprawy ekonomicznego statusu. Warto jednak zaznaczyć, że malezyjski schemat nie jest jedynym sposobem zaistnienia w Formule 1. Na uwzględnienie zasługuje również strategia państw Bliskiego Wschodu, które oprócz budowy torów i infrastruktury spełniającej wymogi Międzynarodowej Federacji Samochodowej, czynią również gesty o znaczeniu czysto symbolicznym. Idealnym tego przykładem jest Dubaj, gdzie na cześć Andreasa Nicolasa Laudy i Michaela Schumachera w dzielnicy Business Bay powstały w 2008 r. dwa drapacze chmur¹¹. Mówiąc o rejonie Zatoki Perskiej, nie sposób również nie wspomnieć o znajdującym się w stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich parku rozrywki Ferrari World Abu Dhabi, którego istnienie jest dopełnieniem organizowanego od 2009 r. Grand Prix na słynnej wyspie Yas.

Przykład Malezji i państw Bliskiego Wschodu można uznać zatem za aprobatę twierdzeń Petera Windsora co do roli finansów w kulturowej ekspansji Formuły 1. Splendor napędzany przez właściciela praw komercyjnych, promotorów wyścigów i gości ze świata showbiznesu sprawia, że potencjalni sponsorzy są w stanie zmierzyć się z ryzykiem jakim jest zainwestowanie pieniędzy w nierokujący zespół. Pomimo tego perspektywa niezwróconych inwestycji traci znaczenie w obliczu możliwości nawiązania w padoku¹² obiecujących znajomości i umieszczenia logo swojej firmy na maszynie wykorzystującej najnowsze technologie. Wszystko to jednak sprawia, że priorytetową dla FIA klasę wyścigową chce się momentami bardziej określić mianem globalnego biznesu niż sportu. Dbalność o wywiady z dziennikarzami, aktorsko wyreżyserowane spotkania kierowców ze sponsorami i poboczne przedsięwzięcia (jak np. filmy promocyjne) wpisują Formułę 1 w ramy typowego Public Relations. Na fakt ten nierzadko uskarżały się jednostki odpowiedzialne za techniczną i psychofizyczną stronę przedsięwzięcia, czego przykładem jest ironiczna opinia współzałożyciela zespołu McLaren, Taylera Alexandra:

„Myślę, że to coś jest jak przerośnięty cocker spaniel, a większość tego jest kreowana przez media, bo nie jest to nic innego niż było do tej pory. [...] Ludzie tutaj mają być gwiazdami, ale wszyscy [...] zataczają się jak szaleńcy [...] Niektórzy »puryści« mówią, że wszystkie te pieniądze w dzisiejszych czasach zepsuły Formułę 1 jako »sport«. Nazywanie czegoś sportem, kiedy jest to naprawdę biznes, to fałszywe bzdury [...] Dawno, dawno temu był to sport, tak, ale to było okropnie dawno temu. Był to biznes dla nas, kiedy zaczęliśmy.

¹¹ b.a., *Starter. INFO. Schumacher ma swój własny drapacz chmur*, „F1 Racing”, czerwiec 2008, nr 47, s. 12.

¹² Zaplecze toru wyścigowego.

To znaczy, to było to, co robiliśmy dla życia. To było wszystko, co wtedy robiliśmy, i to jest wszystko, co robimy teraz”¹³.

Powyższą refleksję nad ewolucją Formuły 1 należy przeanalizować. Warte uwagi są ostatnie zdania, w których Tayler Alexander nawiązał do pionierskich lat 50. i 60. XX wieku. Sugerują one tendencję do stawiania ludzi w roli głównych kreatorów wyścigów Grand Prix. Pieniądze i technologia są natomiast wypadkową ludzkiego wysiłku i prowodyrem pojawiania się wzorców zachowań charakterystycznych dla świata biznesu i Hollywood. Jest to potwierdzenie tezy, według której mimo rozwoju technologii potencjał ludzki stanowi fundament szczytu sportu motorowego. Najlepszym tego dowodem są wnioski Dericka Allsopa, który w publikacji poświęconej wydarzeniom sezonu 1998 r. napisał:

„Wiem, że jest to sport napędzany przez technologię i pieniądze, więc w tym sensie to nie jest sport, to biznes, ale to wciąż ludzie mnie fascynują. Te rzeczy nie działają same. Wszyscy mówimy jak świetnie spisują się McLareny, i czy się podobają, czy nie wykonują fantastyczną robotę. Ale o ile wiem, to ludzie tacy jak Mario Illien i Adrian Newey sprawiają, że to działa, chociaż są absolutnie genialni w tym co robią”¹⁴.

Wypowiedź brytyjskiego publicysty jest równie trafna co refleksje Taylera Alexandra, który pomimo wzrastającej od drugiej połowy lat 60. XX wieku roli finansów wciąż widział w ludzkich możliwościach główny filar wyścigów Grand Prix. Zestawienie tych dwóch cytatów może zrodzić ideologiczny konflikt odnośnie fundamentów Formuły 1. Warto zauważyć, że w przeciwieństwie do współpracownika Bruce’a McLarena, Derick Allsop uzależnia bardziej jej istnienie od swobody intelektualnej ponadprzeciętnie utalentowanej jednostki niż od grupy. Najlepszym tego dowodem jest wspomnienie o Mario Illienie¹⁵ czy pracującym wówczas dla zespołu West McLaren Mercedes Adrianie Newey’u, który w 2006 r. opuścił stajnię z miasta Woking m.in. z powodu warunków ograniczających indywidualną twórczość w procesie projektowania¹⁶. Widoczne różnice światopoglądowe w obydwu wypowiedziach przedstawiają w tym wypadku priorytetową klasę wyścigową jako sport, który równie łatwo wpisać w ramy indywidualizmu, jak i kolektywizmu. Powodów ku temu

¹³ G. Donaldson, *Formula 1. The Autobiography*, Haydock 2002, s. 7.

¹⁴ D. Allsop, *Formula One. Uncovered. The Rother side of the track*, Londyn 1998, s. 79.

¹⁵ R. Williams, *70 najbardziej wpływowych osób w historii Formuły 1*, „GP Racing”, październik 2020, nr 195, s. 49.

¹⁶ A. Newey, *How to Build a Car*, Londyn 2017, s. 278-279.

dostarcza również Regulamin Sportowy Formuły 1, który Mistrzostwa Świata Formuły 1 definiuje jako zmagania kierowców o tytuł Mistrza Świata Formuły 1 (The Formula One World Championship) oraz rywalizację zespołów o tytuł Mistrza Świata Konstruktorów Formuły 1 (The title of Formula One World Champion Constructor).

W pierwszym przypadku definicja spadkobiercy laurów Emillio Giuseppe Fariny jest oczywista, gdyż według regulaminu zasługuje na nie zawodnik, „który zdobył największą liczbę punktów, biorąc pod uwagę wszystkie wyniki uzyskane podczas wydarzeń które faktycznie miały miejsce”¹⁷. Niestety, trudno jest tę samą oczywistość znaleźć w części mówiącej, że tytuł Mistrza Świata Konstruktorów Formuły 1 przyznawany jest „konkurentowi/rywalowi/współzawodnikowi, który uzyskał największą liczbę punktów, biorąc pod uwagę wyniki uzyskane przez oba samochody”¹⁸. Pod słowami „Competitor” i „Constructor” kryją się oczywiście drużyny, purystycznie nazywane czasem stajniami, które składają się z zespołów wyścigowych, medialnych i fabrycznych. Niemniej jednak warty uwagi jest sposób określenia tego podmiotu przez Międzynarodową Federację Samochodową, dla której:

„6.3 Konstruktor to osoba (włączając w to wszelkie osoby prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej), która projektuje Wymienione Części Zespołowe (LTCs), jak określono w Artykule 22.3 Regulaminu Technicznego 2021. Marka silnika lub podwozia jest nazwą nadaną mu przez jego konstruktora”¹⁹.

Przedstawiony fragment regulaminu można uznać za przykład personifikacji przedstawiającej zespoły, które w zależności od budżetu zatrudniają współcześnie nawet do 1000 pracowników w roli jednostki. Drużyny opierające swe funkcjonowanie na pracy zespołowej wydziałów w fabryce i kierowców z inżynierami są niezaprzeczalnym dowodem istnienia w Formule 1 kolektywizmu. Warto jednak mieć na uwadze wypowiedzi sztandarowych dla historii tej klasy wyścigowej osób jak były inżynier główny zespołu Williams, Patrick Head. Według słynącego z doniosłego głosu Brytyjczyka kluczem do osiągnięcia harmonii w Formule 1 jest oparte na poszanowaniu swobody twórczej

¹⁷ 2021 FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS, s.4.;
https://www.fia.com/sites/default/files/2021_formula_1_sporting_regulations_-_iss_11-_2021-07-12.pdf
[dostęp: 17.01.2021]

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem.

pracowników i perfekcyjne kierowanie zespołem²⁰. Nie umniejszając oczywiście geniuszu współtwórcy legendarnych bolidów jak FW07, FW08, FW14 czy FW14B, warto zaznaczyć, że refleksja ta była lekcją wyciągniętą od przedsiębiorstwa doradczego Arthur Andersen. W 1995 r. zespół Rothmans Williams Renault zwrócił się do departamentu firmy, Andersen Consulting, który w sześć miesięcy przeprowadził restrukturyzację stajni i przeniósł ją do symbolicznego dla entuzjastów Grove. Współodpowiedzialny za przedsięwzięcie Robert Baldock wysnuł wówczas teorię świetnie opisującą istotę indywidualnego kolektywizmu w Formule 1:

„Klejnotem dobrego zespołu Formuły 1 są ludzie i praca zespołowa utalentowanych części tłumu. Tylko harmonia społeczna szanująca indywidualność sprawi, że zdobycze techniki jak CAD[Projektowanie wspomagane komputerowo] i CFD [Obliczeniowa mechanika płynów] staną się użyteczne”²¹.

Warto też wzbogacić tezy osób występujących w historii spuścizny Sir Franka Williamsa innymi wartościowymi wnioskami. Na obowiązkową wzmiankę zasługuje Jean Todt, pod którego kierownictwem zespół Scuderia Ferrari Marlboro w okresie lat 1999-2004 zdobył sześć tytułów Mistrza Świata Konstruktorów Formuły 1 oraz pięć Mistrza Świata Kierowców Formuły 1. Wartości wyznawane przez obecnego prezydenta Międzynarodowej Federacji Samochodowej cechuje pewne podobieństwo do przytoczonych wcześniej cytatów i fragmentów prawnych, czego dowodem są słowa:

„Pracujemy na niesamowitym poziomie zaawansowania technologicznego. Jednak te ogromne sukcesy są zasługą ludzi. Najważniejszą, najbardziej złożoną, najbardziej fascynującą maszyną jest człowiek”²².

Słowa Jeana Todta sugerują zatem istnienie w Formule 1 kultury ograniczonego kolektywizmu tolerującego problem indywidualności jednostki. Niemniej, warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt celowo zamieszczanych cytatów. Osoby, dla których sporty motorowe są środowiskiem pracy lub sposobem na życie nie mają trudności z pogodzeniem potrzeby zachowania oryginalności swojej osoby z koniecznością pracy w grupie. Ciekawy

²⁰ R. Hotten, *op. cit.*, s. 126.

²¹ Ibidem.

²² T. Collings, *Team Schumacher. The Man who Painted F1 Red Again*, Compton 2005, s. 147.

zwyczaj zachęca do zastanowienia się nad poruszoną na początku rozdziału kwestią popularności. Co sprawia, że Pat Saymonds w wyścigowych analizach lubił podkreślać „globalną moc”²³ Formuły 1, a Frank Williams humorystycznie określił ją jako coś, co można głosić niemalże jak ewangelię²⁴.

Źródłem odpowiedzi ponownie mogą być opinie osób trudniących się zawodowo sportami motorowymi. Pracujący dla telewizji Sky były kierowca wyścigowy i komentator, Martin Brundle, podczas analizy wyników sezonu 2012 stwierdził: „Nie ma znaczenia jak jest naprawdę. Świat opiera się na percepcji”²⁵. Słowa te można potraktować jako zachętę do przyjrzenia się materialnym elementom rzeczywistości, które podnoszą komercyjną, sportową i kulturową wartość Formuły 1. Pierwszą składową popularności jest literatura, która ze względu na bardzo zróżnicowaną na tle zainteresowań i predyspozycji zawodowych grupę odbiorców obejmuje publikacje naukowe, popularno-naukowe, reportaże dziennikarskie oraz specjalistyczne magazyny. Analiza tytułów pozycji, które otrzymały miano bestsellerów, pozwala wysnuć bardzo ważny wniosek. Podstawowym członem nazw są imiona i nazwiska lub rzeczowniki żywotne, które zdobią okładki publikacji niebędących biografiami lub autobiografiami. Przykładem jest choćby książka Kevina Evansona pt. „Driven. The Men Who Made Formula One”²⁶, „Mark Webber. Aussie Grit: My Formula One Journey”²⁷ Marka Webbera czy „F1 Mavericks”²⁸ Pete’a Biro i George’a Levy’iego.

Oczywiście, przywołane bestsellery są tylko małym procentem literatury poświęconej Formule 1. Niemniej, potwierdzeniem wysuniętej teorii mogą być również publikacje, których tematyka nie skupia się tylko na życiorysie konkretnej postaci. Przykładem niech będzie wydana przez wydawnictwo AMPHORA pozycja²⁹ opowiadająca historię zespołu Alpine F1 Team w sezonie 2021 od strony technologicznej, sportowej, ekonomicznej i psychologicznej. Grafikę okładki tomu tworzą trzy zasadnicze elementy. Pierwszym jest system ochronny Halo i wnętrze kokpitu A521, z którego widać mechaników czekających na zjazd kierowcy do alei serwisowej. Drugim równie ważnym członem jest widniejący nad bolidem tytuł, którego białe-czerwone litery w połączeniu z lazurową barwą samochodu

²³ P. Saymonds, *Końcowa prosta. Analiza wyścigu Pata Saymondsa. Grand Prix Singapuru*, „F1 Racing”, listopad 2012, s. 84.

²⁴ T. Clarkson, *Ma się dobrze*, „F1 Racing” styczeń 2011, nr 78, s. 82.

²⁵ M. Brundle, *Rusza F1 2013. Zapowiedź sezonu. Na żywo (bardzo) bezpośrednio*, „F1 Racing”, marzec 2013, s. 25.

²⁶ K. Eason, *Driven. The Man Who Made Formula One*, Londyn 2018.

²⁷ M. Webber, *Mark Webber. Aussie Grit: My Formula One Journey*, przekł. B. Sałbut, Londyn 2016.

²⁸ P. Biro, G. Levy, *F1 Mavericks. The Men and Machines that Revolutionized Formula One Racing*, Beverly 2019.

²⁹ J.S. Fernandes, *Alpine F1 Team Inside. Saison 1. La genèse*, Paryż 2021.

symbolizują francuskie pochodzenie zespołu. Widocznymi elementami są grafiki umieszczone po bokach górnej części okładki. Są nimi spowite szafirowymi i pruskimi odcieniami niebieskiego twarze etatowych kierowców, których spojrzenia sugerują jakby zamysł nawiązania kontaktu wzrokowego z odbiorcą. Obie podobizny zdobią typowo komercyjną publikację, której celem jest popularyzacja reaktywowanej w 2017 r. przez Grupę Renault marki Alpine. Intencjonalna i tajemnicza mimika twarzy Fernando Alonso i Estebana Ocona jest w tym wypadku elementem, który najbardziej przyciąga uwagę i pomaga jednocześnie ustalić, co bądź kto najbardziej determinuje globalną popularność Formuły 1.

Owym motorem napędowym są kierowcy, których nazwiska dla przeciętnych widzów mogłyby w zależności od dostępności etatów i upodobań pełnić rolę synonimów tej klasy wyścigowej. Według wspomnianego już Pata Saymondsa to właśnie mężczyźni prowadzący zawodowo samochody osiągające na prostych prędkość ponad 330 km/h znajdują się w centrum zainteresowania, usuwając w cień wkład osób z pit-lane'u³⁰ i fabryk. Fakt ten nie powinien dziwić, zważywszy na to, że sobotnie kwalifikacje i niedzielny wyścig są esencją weekendu Grand Prix. Ich priorytetowość jest efektem emocji generowanych przez potyczki torowe, manewry wyprzedzania lub wypadki. Widowiskowość tychże momentów sprawia, że współcześni dziennikarze sportowi od lat 50. XX wieku nie wzbraniają się nazywać kierowców Formuły 1 „współczesnymi gladiatorami”³¹. Określenie to stało się niemalże uniwersalną frazą środowiska tej klasy wyścigowej, czego potwierdzeniem jest peryfrazą Geralda Donaldsona:

„[...] Formuła 1 stanowi forum dla najlepszych kierowców, którzy uosabiają starożytną definicję bohatera: człowieka o nadludzkiej sile, męstwie i umiejętnościach, znakomitego wojownika o niezwykłej odwadze, męstwie i wielkości duszy”³².

W rzeczywistości, słowa kanadyjskiego pisarza kryją intrygujący portret psychofizyczny. Wymienione przez Donaldsona cechy ukazują charakterystyczny dla wyścigów samochodów z otwartym kokpitem pakiet umiejętności. Kierowcy potrafią prowadzić samochód w warunkach skrajnego przeciążenia. Zawdzięczają to cechom przynależnym trzem profesjom: skupienia, inteligencji i refleksu pilota myśliwca, wytrzymałości i wydolności maratończyka klasy olimpijskiej oraz przynależnej bokserom siły

³⁰ Aleja serwisowa będąca drogą między boksami a torem.

³¹ P. Biro, G. Levy, *op. cit.*, s. 123.

³² G. Donaldson, *op. cit.*, s. 9.

i odporności górnych partii ciała³³. Są to uniwersalne dla zawodowego kierowcy predyspozycje umożliwiające osiągnięcie kluczowej dla widowiskowości torowych zmaganiań szybkości. Podstawy fizyki definiują ją jako wielkość skalarną określającą stosunek przebytej przez ciało drogi do czasu, w którym została ona pokonana³⁴. Oczywiście, z typowo ścisłego punktu widzenia wspomnianą drogą będzie tor wyścigowy, a ciałem bolid, który wprawia w ruch praca centralnie umieszczonej jednostki napędowej. Nie ulega jednak wątpliwości, że w klasycznym ujęciu pożądanego w sportach motorowych skalaru kierowca jawi się jako dodatkowe ciało mogące co najwyżej zwiększyć masę obiektu.

Niekiedy zwolennicy tej tezy pojawiają się nawet wśród doświadczonych analityków, czego dobrym przykładem jest Mark Gallagher. W publikacji pt. *The business of winning. Strategic success from the Formula One track to the boardroom*³⁵ dyrektor wykonawczy Formuły 1 uznał kierowców jedynie za drugoplanowych aktorów nakierowujących na właściwy tor jazdy „gwiazdy” jakimi są samochody³⁶. Teza ta bez wątpienia idealnie wkomponowuje się w klasyczną definicję szybkości. Oczywiście, nie należy pozbawiać jej słuszności, zważając na specyfikę prowadzenia współczesnego bolidu. Warto jednak wczytać się w słowa osób przebywających bliżej technologicznego świata Formuły 1, które mimo ścisłego wykształcenia mają większe tendencje do uwzględniania czynnika ludzkiego niż jednostki zajmujące się stroną literacką. Największymi zwolennikami tego nurtu są inżynierowie wyścigowi. Przykładem jest Gianluca Pisanello, który poza nazwaniem Formuły 1 najbardziej skomplikowanym sportem na świecie uznał za jej podstawę istnienia konieczność łączenia ze sobą umiejętności³⁷ mogących wywodzić się z zupełnie innych nauk i dyscyplin wiedzy. Zapytany podczas jednego z wywiadów o specyfikę koordynowania działań kierowcy na torze określił ją jako fuzję techniki, organizacji i psychologii³⁸. Zdominowanie świata Formuły 1 przez technologię spuentował natomiast słowami:

„Jedną z rzeczy, które tak uwielbiam w tej pracy jest to, że spotykasz bardzo wielu przeróżnych ludzi. [...] Musisz zrozumieć, co ich motywuje, jak myślą i czego chcą. Moim

³³ J. Wieniewski, *Formuła 1: Przygotowanie fizyczne kierowców do wyścigów*, Red Bull; <https://www.redbull.com/pl-pl/kierowcy-f1-trening> [dostęp: 18.09.2023], Idem, *Jak cios boksera. Przeciążenia w Formule 1*, Red Bull; <https://www.redbull.com/pl-pl/przeciazenien-w-f1-ciekawostki-informacje> [dostęp: 18.09.2023].

³⁴ b.a., *Czy prędkość i szybkość to synonimy*, Zintegrowana Platforma Edukacyjna; [file:///C:/Users/legion/Downloads/Czy_prędkość_i_szybkość_to_synonimy%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/legion/Downloads/Czy_pr%C4%99dko%C5%9B%C4%87_i_szybko%C5%9B%C4%87_to_synonimy%20(2).pdf) [dostęp: 18.09.2023]

³⁵ M. Gallagher, *The business of winning. Strategic success from the Formula One track to the boardroom*, Londyn 2014, s. 4.

³⁶ Ibidem, s. 4.

³⁷ H. Seeberg, *Weekend inżyniera*, „F1 Racing”, lipiec 2009, nr 60, s. 61.

³⁸ Ibidem.

zadaniem jest optymalizacja pracy człowieka i maszyny. [...] Ulepszając samochód można zyskać jedną dziesiątą, ulepszając człowieka-całą sekundę”³⁹.

Zważywszy na fakt, że Włoch będący z wykształcenia inżynierem, uznał potencjał ludzki za fundament dobrego występu, nie powinna zatem dziwić humanizacja definicji szybkości przez jednostki odpowiadające za strategie wyścigowe i aspekty technologiczne. Według ekspertów publikujących teksty w magazynach „MotorSport”, „F1 Racing” czy „GP Racing”⁴⁰ wspomniana wartość jest umiejętnością wczucia się i zjednoczenia kierowcy z nawierzchnią drogi⁴¹. Tezę tę można odczytać jako peryfrazę odpowiedniej reakcji na czynniki utrudniające jazdę w postaci oporów aerodynamicznych, oporów toczenia, przeciążeń czy słabej wydajności aerodynamicznej lub mechanicznej samochodu. Trudno jednak pominąć tendencje specjalistów do łączenia ponadprzeciętnej percepcji dotykowej kierowców z wyścigowym instynktem i intuicją, które pozwalają przewidywać zachowanie bolidu, zaplanować przejazd odcinka toru lub reagować na bodźce w czasie rzeczywistym. Kwestie tego zjawiska porusza m.in. zajmujący się psychologiczną stroną sportów motorowych Christopher Hamilton. W jednej ze swych publikacji⁴² angielski dziennikarz przytoczył wywiad z Johnem Youngiem Stewartem, który w swoim przypadku uznał szybkość za przewidywanie reakcji bolidu poprzez wzrokowe spowalnianie obrazu przed sobą⁴³. Nazywane zwyczajowo „byciem w strefie”⁴⁴ momenty maksymalnego skupienia dla każdego kierowcy mogą być zupełnie innym doświadczeniem. W zależności od preferowanego stylu jazdy i balansu samochodu mogą oznaczać mentalne spowolnienie widoku za kokpitem, ulokowanie co do milimetra samochodu w danym miejscu lub zaplanowanie przejazdu przed dotarciem do punktu hamowania⁴⁵.

Umiejętności te od pierwszej dekady XX wieku budzą podziw i ekscytację wśród ludzi widzących w wyścigach Grand Prix źródło pozytywnej adrenaliny. Tendencje do postrzegania kierowców Formuły 1 jako jednostki nadprzeciętnie uzdolnionej pojawiają się również wśród menadżerów i właścicieli zespołów, którzy poszukiwanie perspektywicznych, młodych zawodników w juniorskich seriach wyścigowych traktują prawie jak życiową misję. Przykładem jest były menadżer Kimiego Räikkönena, Steve Robertson. Poproszony o opinie

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ „GP Racing” jest kontynuacją „F1 Racing”, którego ostatni numer ukazał się 21 lutego 2020 r.

⁴¹ P. Windsor, *Co to znaczy „szybki”?*, „F1 Racing”, styczeń 2007, nr 30, s. 29-30.

⁴² C. Hamilton, *Wewnątrz umysłu kierowcy Grand Prix. Psychologia najszybszych zawodowców na świecie: sex, niebezpieczeństwo i cała reszta*, przekł. P. Żak, Warszawa 2007.

⁴³ C. Hamilton, *op. cit.*, s. 8-12.

⁴⁴ P. Windsor, *op. cit.*, s. 30.

⁴⁵ Ibidem.

odnośnie umiejętności wykorzystywania przez Fina potencjału opon i przewyższania niedoskonałości samochodu, Brytyjczyk odpowiedział: „Ten talent to dar od Boga”⁴⁶. Sam Patrick Bruce Reith Saymonds, którego CV zdobią posady inżyniera wyścigowego takich sław jak Michael Schumacher czy Fernando Alonso, również nie unika tego typu sformułowań. Podsumowując występy Hiszpana za kierownicą odstającego od RB8 Ferrari F2012 w sezonie 2012 r., stwierdził: „Trudno jest oddzielić czynnik ludzki od techniki, ale nie mam wątpliwości [...] że w tym przypadku to człowiek zdominował maszynę”⁴⁷.

Podziw, zauważalny nawet wśród profesji wymagających chłodnego profesjonalizmu, nie jest bynajmniej wytłumaczeniem ekscytacji ludzi traktujących Formułę 1 jako wizualną rozrywkę. Nawet sam Flavio Briatore podczas rozmowy o „zielonej rewolucji” w Formule 1 z Maurice’em Hamiltonem wykluczył zagadnienia technologiczne jako czynnik gwarantujący zainteresowanie posiadaczy odbiorników satelitarnych. Znając wpływ osobowości kierowcy na motywację i pracę zespołów, kontrowersyjny biznesmen stwierdził: „Kibiców nie obchodzą samochody drogowe. Interesują ich kierowcy i walka między nimi”⁴⁸. Wypowiedzi tej nie należy skreślać, zważywszy na fakt, że Włoch przed objęciem posady szefa zespołu zajmował się promocją odzieży marki Benetton. Jego słowa są odzwierciedleniem czasów współczesnych, w których życie i pozasportowa aktywność kierowców są tyle samo warte co rywalizacja na torze.

Niewątpliwie, przedstawiony wcześniej profil psychofizyczny jest czynnikiem podnoszącym jakość popołudniowego widowiska w niedzielę. Warto jednak wspomnieć że trend odkrywania swojego życia osobistego przez kierowców jest stosunkowo młodym zjawiskiem. Jego początki przypadają na okres popularyzacji serwisów społecznościowych, które pozwoliły przewyżżyć potrzebę izolacji od publiki. Początek nawiązywania bliższych kontaktów z fanami wyznacza rok 2008, kiedy Nelson Piquet Jr. jako pierwszy kierowca Formuły 1 postanowił założyć konto w serwisie społecznościowym twitter i upubliczniać informacje związane z aktywnościami pozawyścigowymi. Pomijając oczywiście fakt pokazywania wydarzeń teoretycznie zabronionych, Formuła 1 zaczęła wówczas dołączać do grona sportów używających platformy twitter do celów promocyjnych⁴⁹.

Serwisy społecznościowe z pewnością podnoszą oglądalność Formuły 1 w czasie tygodniowych, letnich i zimowych przerw. Dzięki nim kibice śledzą życie codzienne i zawodowe kierowców. Wchodząc w to zagadnienie warto jednak zastanowić się, co uzupełnia

⁴⁶ L. Bellanca, *Kimi: pelen obraz*, „F1 Racing”, marzec 2013, nr 104, s. 57.

⁴⁷ P. Saymonds, 2012. *Człowiek Roku-Fernando Alonso*, „F1 Racing”, styczeń 2013, nr 102, s.63.

⁴⁸ M. Hamilton, *Wywiad Maurice’a Hamiltona. Flavio Briatore*, „F1 Racing”, maj 2013, nr 106, s. 63.

⁴⁹ b.a., *Sport i Twitter: nielatte relacje*, „F1 Racing”, październik 2012, nr 99, s. 9.

umiejętności gwarantujące ciekawe występy w czasie rund Grand Prix. Popularność kierowców w świecie mediów jest swego rodzaju wypadkową talentów powiązanych z jazdą najszybszym na świecie samochodem na zakrętach. Analiza filmów promocyjnych z udziałem zawodników pozwala dostrzec nacisk sponsorów na eksponowanie wartości marki poprzez umiejętności różnego rodzaju. Przykładem komercji kładącej nacisk na zręczność wzrokową i manualną niech będzie nagranie promocyjne zespołu Scuderia Ferrari Mission Winnow z udziałem Charlesa Leclerca i Carlosa Sainza, w którym kierowcy grają w szachy⁵⁰. W tym przypadku warto zwrócić uwagę na nieodbiegającą od refleksu wprawionych graczy szybkość reakcji na ruch przeciwnika przy jednoczesnym utrzymaniu aktorskiego komizmu i komunikacji w języku obcym. Oczywiście, dedykowana fanom partia szachów nie jest wyjątkiem w Formule 1, gdyż analiza sylwetek intelektualnych współczesnych zawodników pozwala dostrzec wśród nich tendencje do postrzegania gier logicznych jako rozrywki pożytecznej dla jazdy samochodem. Klasycznymi przykładami są Mick Schumacher⁵¹ i Nico Erik Rosberg, który oprócz szachów podkreślał także sympatię do tryktraka⁵².

Gry wykorzystujące myślenie przestrzenne nie są zresztą jedyną formą intelektualnej rozrywki wśród kierowców. Dla zapobieżenia generalizacji wyjątkami warto przywołać utworzony w 2008 r. przez zawodników klub pokerowy. Niewinne stowarzyszenie, w którego skład wszedł Fernando Alonso, Robert Kubica, Giancarlo Fisichella, Tanio Liuzzi i sam Bernard Ecclestone, miało bogatą symbolikę⁵³. Na płaszczyźnie obyczajowej było manifestem znużonych zobowiązaniami wobec sponsorów kierowców, którzy z racji zaczynającej się dopiero mody na aplikacje internetowe subtelnie próbowali wyjść poza sztywne ramy komercji narzuconej przez CVC Capital Partners. Dla priorytetowych tutaj rozważań zasadniczy jest jednak fakt wyboru przez zawodników gry, która oprócz predyspozycji do logicznego myślenia pokazywała również zamiłowanie do ryzyka i niepewności towarzyszącej prowadzeniu bolidu.

Motyw gier intelektualnych jest wstępem do analizy następnej formy umiejętności jakimi są predyspozycje językowe. Ambicje znajomości różnych języków są wypadkową międzynarodowej natury Formuły 1, która zrzesza ludzi różnych kultur⁵⁴ i przykładowo doprowadza do sytuacji zatrudniania przez włoski zespół człowieka z Europy Północnej. Umiejętność płynnej komunikacji w języku angielskim, będącym podstawą komunikacji w

⁵⁰ C² Challenge- Chess Challenge; <https://www.youtube.com/watch?v=aN56CZsI8GY> [dostęp:18.09.2023]

⁵¹ O. Karpow, *Gambit Schumachera*, „GP Racing”, lipiec 2022, nr 216, s. 34.

⁵² S. Codling, *Następny ruch, Nico*, „F1 Racing”, marzec 2013, nr 104, s. 64-65.

⁵³ Wywiad Jacka Danaielsa z Robertem Kubicą z dnia 13.11.2008 ; PokerTexas.net. Zmieniamy oblicze pokera; <https://pokertexas.net/poker-w-paddocku-formuly-1-wywiad-z-robertem-kubica/> [dostęp:18.09.2023]

⁵⁴ M. Gallagher, *op. cit.*, s. 6-14.

tym sporcie. Świadczą o tym wspomnienia Petera Saubera, który po obiecujących jazdach testowych Kimiego Raikkonena Sauberem C19 uznał jego początkowo słabe podstawy języka angielskiego za czynnik zagrażający karierze. Obawy Szwajcara nie były bezpodstawne, biorąc pod uwagę renomę pierwszej po Enzo Ferrari osoby kompletnie nieznającej angielszczyzny⁵⁵. Il commendatore i Sauber są jednak niezagrażającymi teorii o predyspozycjach lingwistycznych wyjątkami, które w publikacjach o znanych personach Formuły 1 pełnią jedynie rolę ciekawostek.

Kierowca wyścigowy jest współczesnym przykładem kosmopolitycznego człowieka, który z racji wpisanych w jego zawód międzypaństwowych i międzykontynentalnych podróży szybko uczy się języków obcych. Analiza wywiadów i filmów promocyjnych pozwala jednak dostrzec zjawisko znajomości wśród zawodników więcej niż dwóch języków. Pomijając przypadki Brytyjczyków i Australijczyków, którzy z racji brytyjskocentrycznej natury współczesnej Formuły 1 ograniczają się do swoich odmian angielskiego, należy podkreślić wielojęzykowość zawodników wywodzących się z innych systemów kulturowych. Do 2016 r. uosobieniem multijęzykowości był wspomniany już Nico Rosberg, którego zdolności płynnej komunikacji objęły pięć języków⁵⁶. Niemniej najlepszym źródłem potwierdzającym tezę o predyspozycjach lingwistycznych jest znowu komercja, która w tym wypadku ograniczy się do stworzonego dla kibiców filmu promocyjnego z 2020 r. zespołu Renault DP World F1 Team. Głównym bohaterem nagrania jest Esteban Ocon, który bierze udział w humorystycznym wyzwaniu o nazwie „Frenglish”⁵⁷. Zadaniem słynącego ze znajomości pięciu języków Francuz jest translacja angielskich słów na rodzimy język. Elementem przyciągającym uwagę jest w szczególności umiejętność przybierania przez zawodnika obcego akcentu⁵⁸. Sympatia Normandczyka do nauki języków obcych przysporzyła mu również opinię poligloty wśród kierowców⁵⁹, o czym świadczy współpraca z nim francuskiego medium informacyjnego „Deux Sept”⁶⁰. Sama Formuła 1 również wykorzystuje predyspozycje lingwistyczne kierowcy w celu edukacyjnego oddziaływania na młodych widzów. Dowodem tego jest przeprowadzony przez media sportu wywiad w ramach tzw. „Official F1 Podcast”⁶¹. Podczas przerwy w dialogu pojawia się promocja nauki języków

⁵⁵ B. Jones, *Formula...*, s. 214.

⁵⁶ S. Codling, *Następny ruch*, ..., s.63-65.

⁵⁷ Frenglish with Esteban Ocon; <https://www.youtube.com/watch?v=ACFvuPHCxJY> [dostęp: 18.09.2023]

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ b.a., *En exclusivité avec Esteban Ocon*, Deux Sept, <https://www.deux-sept.media/videos/sport/esteban-ocon-toujours-a-fond/> [dostęp: 18.09.2023]

⁶⁰ Deux Sept, <https://www.deux-sept.media/>, [18.09.2023].

⁶¹ Esteban Ocon On The Tears and Triumphs of F1 | Beyond The Grid | Official F1 Podcast; https://www.youtube.com/watch?v=NHsm6-iy_YE [dostęp: 18.09.2023]

obcych za pomocą aplikacji. Sednem przekazu jest właśnie osoba kierowcy z Évreux, którego imienia i nazwiska narrator używa w celu zachęty: „[...] Chcesz być jak Esteban Ocon i znać kilka języków? [...]”⁶².

Oczywiście, przywołane nagranie nie jest jedynym, w którym Normandczyk dzielił się znajomością języków obcych poprzez gry lub monolog w języku włoskim bądź hiszpańskim. W globalną naturę Formuły 1 i teorię o predyspozycjach lingwistycznych świetnie wpisują się również przedwyścigowe parady kierowców. Fundamentem popularności tych wydarzeń są krótkie wywiady, podczas których przewożeni w zabytkowych samochodach, bądź niekrytej ciężarówce, kierowcy opowiadają po angielsku o strategii wyścigu i na prośbę dziennikarza pozdrawiają kilkoma zdaniem publiczność w swoim ojczystym języku. Nie ulega wątpliwości, że tego typu wydarzenia można uznać za efekt globalizacji, która zmusza środowisko Formuły 1 do tego typu gestów. Niemniej warto jednak podkreślić, że często spotykana wśród kierowców lekkość w posługiwaniu się kilkoma językami nie jest tylko efektem trendu nowoczesności, ale i osobistych ambicji. Początek tego typu aspiracji przypada na lata 50., w których starty kierowców dla zespołów o innym pochodzeniu niż ich własne zaczęły przybierać formę uniwersalnej praktyki. Przykładem tego typu postawy są deklaracje belgijskiego kierowcy, Oliviera Grandebiena, który podczas wywiadu z Robertem Daley’em wyjawiał pragnienie płynnej komunikacji w więcej niż trzech językach⁶³. Ambicja ta ułatwia oczywiście zrozumienie zawodnikom etyki pracy zespołów i duchowe wkomponowanie się w ich spuściznę historyczną. Niemniej względy czysto praktyczne uzupełnia również potrzeba mentalnego scalenia się z globalną naturą Formuły 1. Potwierdzeniem tych aspiracji są choćby słowa Daniela Josepha Ricciardo, który chęć mówienia po włosku w 2013 r. argumentował pochodzeniem przodków oraz pragnieniem stania się bardziej międzynarodowym⁶⁴.

Nie ulega zatem wątpliwości, że biegła znajomość wśród ludzi motorsportu języków obcych jest narzędziem umacniającym status Formuły 1 jako sportu i rozrywki. Kierowcy są natomiast głównymi determinantami jej popularności. Przyciągają uwagę widzów jako ludzie wykonujący ryzykowny i emocjonalny zawód. Ekspresją swoich osobowości czynią również ten sport przystępniejszym dla widzów. Upubliczniając swoje życie prywatne w mediach społecznościowych w postaci postów dotyczących zainteresowań czy aktywności

⁶² Ibidem.

⁶³ R. Daly, *Okrutny sport. Wyścigi Grand Prix 1959-1967*, przekł. M. Gumowski, Warszawa 2007, s. 8.

⁶⁴ PIRELLI.COM/WORLD, *Daniel Ricciardo-it's all about the Power and control*, Pirelli, <https://www.pirelli.com/global/en-ww/life/people/daniel-ricciardo-it-s-all-about-the-power-and-control-52244/>, [14.09.2023].

pozasportowych, nieuchronnie zwiększają jego zasięg. Szczególnie popularne jest udostępnianie treści związanych z hobby, które nie zawsze wpisują się w zagadnienia nauk ścisłych czy technicznych. Współcześni kierowcy nierzadko poświęcają wolny czas zagadnieniom związanym ze sztuką, modą czy szeroko pojętą kulturą popularną. Przykładem jest praktykujący grę na pianinie Charles Leclerc⁶⁵, Lewis Hamilton współpracujący z amerykańskim projektantem odzieży, Tommy’em Hilfigerem⁶⁶, czy Esteban Ocon recenzujący filmy o tematyce motoryzacji⁶⁷. Aktywności te zwiększają grupę odbiorców Formuły 1 o osoby z zainteresowaniami humanistycznymi, czyniąc dla nich ten sport bliższym. Opisaną zależność dobrze rozpoznał już w latach 80. XX wieku Ayrton Senna, mówiąc:

„W końcu publiczność jest zainteresowana ludźmi. OK, śledzą wyścig i walkę na torze, ale wyścig i walka są wykonywane przez prawdziwych ludzi. Są tacy, którzy ze względu na swoją osobowość, charakter, instynkt, sprawiają, że show jest nudne lub ekscytujące. To jest to, co nadaje pokazowi blasku lub mroku. Ludzie, którzy oglądają są zainteresowani kierowcą w samochodzie. Jak wygląda, nie tylko fizycznie, ale sposób w jaki patrzy oczami, jak mówi, jego głos jest miękki, ostry. Sposób, w jaki udziela odpowiedzi, treść jego odpowiedzi, entuzjizm, który przekazuje, instynkt walki, wszystkie te rzeczy. A my jesteśmy różni. Dlatego to, co trzyma ludzi, to ci ich przyciąga i sprawia, że cię podziwiają, jest tym, kim jesteś”⁶⁸.

⁶⁵ Charles Leclerc reveals passion for playing the piano!;
<https://www.skysports.com/watch/video/sports/f1/12867473/charles-leclerc-i-love-playing-the-piano> [dostęp: 14.09.2023]

⁶⁶ Lewis Hamilton talks about his successful collaboration with Tommy Hilfiger;
<https://www.youtube.com/watch?v=KiVcqOg6my8> [dostęp: 14.09.2023]

⁶⁷ F1 Driver Esteban Ocon Breaks Down Racing Movies! GQ Sports;
<https://www.youtube.com/watch?v=ohndb3QZGRc> [dostęp: 14.09.2023]

⁶⁸ G. Donaldson, *op. cit.*, s. 5-6.

Podrozdział 1.2. Historia jako narzędzie marketingu w Formule 1

W poprzednim podrozdziale Formuła 1 została przedstawiona jako międzynarodowy sport zrzeszający ludzi różnych nacji, zarówno wśród jej pracowników jak i entuzjastów. Przyciąga ich natura tego sportu, którego fundamentem jest możliwość psychofizycznego rozwoju w ramach zespołów respektujących ideę indywidualności i niepowtarzalności każdego człowieka. Obraz ten wzbogaca również charakter rywalizacji wewnątrz sportu. Jest ona synkretyzmem współzawodnictwa inżynierów w fabrykach oraz kierowców prowadzących szybkie i zaawansowane technologicznie samochody⁶⁹. Rywalizacji tej nie brakuje emocjonalności i widowiskowości nadających Formule 1 status interesującej rozrywki. Uwzględniając przy tym jej kosmopolityczną naturę, ułatwia to międzynarodową ekspansję i zjednuje ludzi różnych języków i kultur. Umiejętne wykorzystanie mediów społecznościowych przyciąga dodatkowo zainteresowanie osób, których profesje nie należą do obrębu nauk ścisłych czy technicznych. Dzięki kierowcom sport ten jest również kulturowo przystępny dyscyplinom humanistycznym skupiającym się na historii i działalności człowieka. Przykładem społeczności, która na skutek opisanej w poprzednim podrozdziale natury zainteresowała się Formułą 1, są właśnie polscy entuzjaści motorsportu. Wzrastająca popularność tej klasy wyścigowej w Polsce jest głównie wynikiem widowiskowości wyścigów Grand Prix oraz wzrastającego poziomu zatrudnienia w Polaków na szczycie sportu motorowego.

Nie ulega jednak wątpliwości, że Formuła 1 nie osiągnęłaby tego celu bez odpowiedniej komercji i strategii marketingowej. Kreacja siebie jako wielokulturowego środowiska i międzynarodowego dobra sportowego jest wynikiem dobrego wykorzystania historii jako narzędzia promocji. Przedstawianie swoich osiągnięć i dziedzictwa jako efekt pracy ludzi reprezentujących różne narodowości oraz kultury można postrzegać jako otwartość na pozyskiwanie entuzjastów z każdej strony świata. Dbłość Formuły 1 o historię jako czynnik jej globalnej popularyzacji stawia ją zatem w pozycji dyscypliny, który respektuje humanistyczne dziedziny wiedzy i umiejętnie wykorzystuje je do stabilizacji swojego istnienia jako sportu, firmy i rozrywki. Prezentowany podrozdział ma w związku z tym przedstawić sposób wykorzystywania przez Formułę 1 narracji o swojej przeszłości jako

⁶⁹A.D. Wojtaszczyk, Esteban Ocon, del anonimato a la élite de la Fórmula 1: "Nací en un garaje", Car and Driver; <https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a46119112/entrevista-esteban-ocon-fl/> [dostęp: 13.12.2023]

czynnika sprzyjającego jej międzynarodowej ekspansji i umożliwiającego pozyskanie entuzjastów różnych nacji i kultur.

Poruszając zatem temat samej historii szczytu motorsportu i jej znaczenia, można zacząć zastanawiać się nad jej definicją. Tradycyjnie Formułę 1 określa się jako usankcjonowaną przez Międzynarodową Federację Samochodową najwyższą klasę międzynarodowych wyścigów Grand Prix dla jednomiejscowych samochodów wyścigowych o otwartym nadwoziu⁷⁰. Słowo formuła odnosi się natomiast do ujętych w regulaminie przepisów sportowych i technicznych, których przestrzeganie jest obowiązkiem każdego uczestnika⁷¹. Przegląd literatury pozwala jednak stwierdzić, że treść definicji tego sportu jest ściśle zależna od profesji i zainteresowań piszącego. Przykładowo we wspomnianej już publikacji *The business of winning*, Mark Gallagher przedstawił współczesną Formułę 1 jako *mikrokosmos globalnych biznesów*⁷², którego istotą są nastawione na zysk finansowy przedsiębiorstwa o charakterze inżynierskim⁷³. Firmami tymi są zespoły działające w sektorze produkcji prototypów na małą skalę (bolidów)⁷⁴, których wysoka jakość wykonania ma przynieść pozytywne wyniki na torze i przyciągnąć inwestorów. Inna definicja pojawia się natomiast w publikacjach, które wyszły spod ręki specjalistów od zagadnień natury inżynierskiej. Przykładem tego są opinie Marka Hughesa, który woli określać Formułę 1 jako priorytetową rywalizację jednomiejscowych samochodów wyścigowych o ściśle określonych właściwościach mechanicznych i aerodynamicznych⁷⁵. Cechy te umieszcza natomiast na końcu definicji, wymieniając brak osłon kół⁷⁶, centralny kokpit, brak zderzaków, skrzydła aerodynamiczne, zrywność i lekkość⁷⁷.

Warto jednak wspomnieć, że ujęcia sportowo-prawne, ekonomiczne i technologiczne nie są jedynymi definicjami, na które można natknąć się przy analizie literatury. Ciekawy punkt widzenia prezentują również osoby popularyzujące historię Formuły 1 poprzez

⁷⁰ Media, *What is Formula 1*, F1 Chronicle, <https://f1chronicle.com/what-is-formula-1/#What-is-Formula-1> [dostęp: 20.02.2021]

⁷¹ 2023 FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS; https://www.fia.com/sites/default/files/fia_2023_formula_1_sporting_regulations_-_issue_2_-_2022-09-30.pdf [dostęp: 20.02.2021]

⁷² M. Gallagher, *op. cit.*, s. 14.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Ibidem, s. 4.

⁷⁵ M. Hughes, J. Noble, *Formuła 1 dla bystrzaków*, Gliwice 2006, s. 32-33.

⁷⁶ Od 2022 r. cecha ta zniknie, gdyż pojawią nadkola zwane winglet'ami nadkołowymi. Ich zadaniem będzie kontrola opływu powietrza z przednich opon i kierowanie go z daleka od tylnego skrzydła. Mają one zastąpić wiry generowane przez przednie skrzydło i zwiększyć wydajność aerodynamiczną. G. Stuart, *10 things you need to know about the all-new 2022 F1 car*, F1-The Official Home of Formula 1®Racing, <https://www.formula1.com/en/latest/article.10-things-you-need-to-know-about-the-all-new-2022-f1-car.4OLg8DrXyzHzdoGrbqp6ye.html> [dostęp: 20.02.2021]

⁷⁷ M. Hughes, J. Noble, *Formuła 1 dla...*, s. 32-33.

biografii i autobiografii, albumy, yearbooki (komercyjne roczniki) i encyklopedie. Autorzy tego typu publikacji mają tendencje do humanizacji definicji Formuły 1, czego przykładem jest Richard Craig. Autor książki pt. *Ayrton Senna. The Messiah of Motor Racing*⁷⁸ określił ją mianem z natury samolubnego sportu, który prowadzi jednostki do osobistego sukcesu⁷⁹. Craig nie jest oczywiście jedyną osobą, która odeszła od przytoczonych wcześniej ujęć i uważa człowieka za podstawę terminologii. Podobny zabieg można również zobaczyć u Jamesa Allena, Christophera Hiltona czy Teda Macauley'a, którzy swoje definicje przedstawiają poprzez cytaty podkreślające wartość psychofizycznego potencjału jednostki lub w postaci monografii zawierających życiorysy ważnych postaci. Kurs ten można nazwać opcją humanistyczną, która według propozycji autorki pracy doktorskiej mogłaby brzmieć następująco:

Sankcjonowana przez Międzynarodową Federację Samochodową najwyższa międzynarodowa klasa wyścigów samochodowych jednomiejscowych pojazdów prototypicznych, w której potencjał psychofizyczny i intelektualny jednostki determinuje wysokość zysku.

Przytoczone bogactwo definicyjne najlepiej obrazuje oficjalna strona internetowa Formuły 1 o nazwie F1-The Official Home of Formula 1® Racing⁸⁰. Celem witryny jest dostarczanie informacji, dzięki którym widz może zapoznać się z bieżącymi faktami i statystykami. Warto jednak zwrócić uwagę na różnorodność wiadomości.

Dla osoby kształtującej opinię o Formule 1 tylko na podstawie percepcji wizualnej istnienie na stronie tytułowej strefy dla historyka czy artysty może się wydawać zbędnym akcentem lub chybionym pomysłem. W zrozumieniu tendencji Formula One Group do pozyskiwania widzów o zainteresowaniach innych niż nauki ścisłe i techniczne może pomóc wydana przez The Daily Telegraph publikacja pt. *The Formula One Years*⁸¹. Na pierwszych stronach Timothy Collings i Sarah Edworthy wysunęli wniosek, jakoby już po pierwszym doświadczeniu wyścigu Grand Prix może pojawić się ryzyko zostania entuzjastą Formuły 1⁸². Zdaniem autorów ich atrakcyjność sprawia, że zaintrygowany widz stosunkowo szybko zacznie zagłębiać się w statystyki, tradycję i historię najwyższej klasy sportów

⁷⁸ R. Craig, *Ayrton Senna. The Messiah of Motor Racing*, Londyn 2012.

⁷⁹ Ibidem, s. 123.

⁸⁰ F1-The Official Home of Formula 1® Racing; <https://www.formula1.com/> [dostęp: 20.02.2021]

⁸¹ T. Collings, S. Edworthy, *The Formula One Years*, Londyn 2002.

⁸² Ibidem, s. 8

samochodowych⁸³. Idea jej popularyzacji wśród reprezentantów profesji humanistycznych bądź artystycznych była wynikiem ekonomicznej kalkulacji, której sens najlepiej oddaje fraza: „Świat F1 szczeni się szybkim postępow, ale nawiązania do historycznego dziedzictwa nadal są w cenie”⁸⁴.

Nie ulega wątpliwości, że zróżnicowana grupa entuzjastów umacnia globalny status Formuły 1, zwiększając tym samym zysk ze sprzedaży praw komercyjnych, biletów oraz licencjonowanych produktów. Sport, który mimo zaawansowania technologicznego zawsze okazuje się walką psychologiczną⁸⁵ i pokazem talentu, ma w tym wypadku historię przesiąkniętą każdym rodzajem emocji. Są one tak silne, że w 2013 r. Formula One Group chciała do transmisji telewizyjnych dodać opcję pokazującą liczbę uderzeń serca kierowcy podczas wyścigu w celu zilustrowania poziomu adrenaliny i napięcia emocjonalnego. Pomysł ten dobrze oddaje twierdzenie Russella Hottena, według którego Formuła 1 jest pożądana ze względu na to co można w niej zobaczyć⁸⁶. To co można w niej ujrzeć zarówno w czasie rzeczywistym jak i przeszłości, najlepiej przedstawia literatura promocyjna. Encyklopedie, yearbooki, numery magazynu „F1 Racing” i jego następcy „GP Racing” oprócz raportów, artykułów i danych statystycznych opatrzone są starannie dobraną ikonografią, która świetnie oddaje specyfikę historii Formuły 1. Zdjęcia przedstawiają zazwyczaj rywalizację tzw. koło w koło na torze, sceny niepohamowanej radości na podiach, impresjonistyczne uchwycone samochody, momenty porażki czy widoki największych kraks. Fotografie te dają czytelnikowi do zrozumienia, że przeszłość Formuły 1 opiera się głównie na emocjonalnej rywalizacji, którą w 2012 r. Monisha Kaltenborn⁸⁷ uznała za najlepszy aspekt tego sportu⁸⁸. Pragnienie sukcesu kierowców i pracowników zespołów czyni sport bardziej widowiskowym, gdyż uczestnicy za cenę zwycięstwa są gotowi podejmować podczas rywalizacji większe ryzyko. Dzięki temu kierowcy Formuły 1 od ponad stulecia są nazywani *nowoczesnymi gladiatorami*, a wyścigi Grand Prix dobrym widowiskiem. Wszystko to sprawia, że pamięć o przeszłości dyscypliny warta jest kultywowania i adaptowania na potrzeby promocji.

To jak pragmatyczne dla komercji Formuły 1 może się okazać spektrum dat, nazwisk czy nazw samochodów najlepiej pokazują zamieszczane na F1-The Official Home of Formula

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ P. Innes, *500 i nadal w grze*, F1 „Racing”, czerwiec 2012, nr 95, s. 40.

⁸⁵ A. Kalinauckas, *Drugi raz Albon*, „GP Racing”, Grudzień 2021, nr 209, s. 41.

⁸⁶ R. Hotten, *Formula 1. The Business of Winning. The People, Money and Profits that Power the World's Richest Sport*, Londyn 1998, s. 3-13.

⁸⁷ Austriaczka prawniczka i menadżerka. W latach 2012-2017 szef zespołu Formuły 1, Sauber.

⁸⁸ b.a., *Pytanie: kim jest najbardziej wpływowa kobieta w F1?*, „F1 Racing”, czerwiec 2012, nr 95, s. 49.

1® Racing⁸⁹ i kanale FORMULA 1⁹⁰ filmy z humorystycznym tytułem głównym „Grill the grid”⁹¹. Sensem tych nagrań jest poddawanie kierowców quizom, które mają sprawdzić ich wiedzę o przeszłości sportu. Za przykład niech posłuży film z podtytułem „Name Every F1 World Champion”⁹², w którym każdy zawodnik ze stawki musi wymienić od końca nazwiska mistrzów świata Formuły 1 w latach 1950-2020. Zwycięzca, którym okazał się Sebastian Vettel, otrzymał czerwoną statuetkę z napisem „Sebastian Vettel F1® Grill the Grid Champion 2021”⁹³. Warto jednak przyjrzeć się przebiegowi gry oraz reakcji słynącego z dużej wiedzy o historii sportów motorowych Niemca. Film twarzą różnorodne sceny, w których kierowcy nierzadko maskują swoją niewiedzę komizmem. Sens historycznej gry najtrafniej podkreślił jednak Sebastian Vettel. Czterokrotny mistrz świata krótko ocenił wyzwanie mianem „good fun”⁹⁴, co potwierdza rolę historii jako narzędzia mającego przyciągnąć uwagę kibiców podczas przerw między weekendami Grand Prix.

Obrana przez zarząd strategia posiadania zróżnicowanej grupy docelowej stała się uniwersalnym modelem promocji. Kursem tym kierują się również działy marketingowe zespołów, które starają się podkreślać znaczenie fanów różnych profesji i zawodów. Za przykład może posłużyć post zamieszczony 30 listopada 2021 r. na profilu twitterowym drużyny Aston Martin Cognizant F1 Team⁹⁵. Przedstawia on kierującego działem integracji systemów przytorowych Marka Gray’a i jego sentencję: „Wyścigi samochodowe są otwarte dla każdego, jeśli włożysz w nie pracę i jesteś ich pasjonatem”⁹⁶. W cytacie tym można znaleźć prawdziwą istotę historii Formuły 1. Zróżnicowana grupa jej entuzjastów świadczy o tym, że pomimo wysokiego stopnia zaawansowania technologicznego, ma ona charakter wieloaspektowy i interdyscyplinarny. Poparciem tej tezy niech będzie rok 1997 r., który w bogatym kalendarium tej klasy wyścigowej zapisał się jako nieudany debiut na giełdzie międzynarodowej. Celem nadzorowanej przez bank Salomon Brothers flotacji było podniesienie statusu Formuły 1 jako platformy reklamowej i opłacalnej inwestycji⁹⁷. Realizację tej wizji utrudniał jednak jej wizerunek, który po tragicznej śmierci Ayrtona Senny

⁸⁹ F1-The Official Home of Formula 1®Racing; <https://www.formula1.com/> [dostęp: 21.02.2021]

⁹⁰ FORMULA 1; <https://www.youtube.com/@Formula1> [dostęp: 21.02.2021]

⁹¹ Grill the grid; <https://www.formula1.com/en/latest/tags.grill-the-grid.3Gdbo9GkbuEgAMECSAg0YK.html> [dostęp: 21.02.2021]

⁹² Grill The Grid 2021 Finale: Name Every F1 World Champion; https://www.youtube.com/watch?v=StAi_V99uxw [dostęp: 22.02.2021]

⁹³ Ibidem.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Aston Martin Cognizant F1 Team; <https://twitter.com/AstonMartinF1> [dostęp: 22.02.2021]

⁹⁶ A drink with Mark Gray Presented by Peroni Libera 0.0%; <https://www.youtube.com/watch?v=GbpqNeS43x8> [dostęp: 22.02.2022]

⁹⁷ R. Hotten, *op. cit.*, s. 36.

wciąż był naznaczony wypadkami, motywem śmierci, rozpustą i zakulisowymi intrygami politycznymi. W celu wybielenia opinii Formula One Holdings zdecydowała się przedstawić swój sport jako użyteczne dla ludzkości „międzynarodowe dobro intelektualne”⁹⁸.

Sposób zatuszowania drażliwej kwestii sponsoringu koncernów tytoniowych nie był jednak kłamem nieumyślnie zadany przeszłości i teraźniejszości. W sformułowaniu tym kryje się swego rodzaju dziedzictwo kulturowo-społeczne, które można uznać za wypadkową technologii oferującej emocjonalną rywalizację. Można zatem przeszłość Formuły 1 zdefiniować, jako istotę obejmującą sport, technologię, politykę, gospodarkę, psychologię i kulturę. Pomocne w tym są bogato ilustrowane yearbooki, które oprócz faktów i statystyk zawierają także teksty poświęcone poprzednim dekadom Grand Prix. W roczniku poświęconemu sezonowi 1999 roku autor tekstu pt. *The birth of Formula 1*⁹⁹ przedstawił ciekawą definicję przeszłości Formuły 1. Określił ją jako zbiorową historię konstruktorów, inżynierów, mechaników, kierowców oraz partnerów technicznych jak producenci olejów, paliw i opon¹⁰⁰. Opis ten wpisuje się w zaproponowane wcześniej ujęcie humanistyczne, zważywszy na fakt, że Jacques Vassal nie jest jedynym autorem posługującym się rzeczownikami żywotnymi. To samo zrobił Pascal Dro w powierzchownej analizie sezonu, pisząc:

„[...] Ale w Formule 1, opowieść o jej historii jest zbiorowa i zapobiega wkradaniu się rutyny. Każdego roku jest dwudziestu jeden sfrustrowanych kierowców i jeden mistrz. Zwykle to sfrustrowani piszą kolejny rozdział [...]”¹⁰¹.

Niezależnie od profesji i zainteresowań publiczności zajmujący się tematyką Formuły 1 starają się nie pomijać składowych jej historii w postaci technologii, pieniądza czy właśnie człowieka. Nacisk na określony element jest wynikiem osobistych zainteresowań, którym holistyczna natura tej klasy wyścigowej pozwala wyjść naprzeciw. Przegląd dostępnej literatury przedmiotu pozwala stwierdzić, że najbliższe obiektywnej ocenie są poglądy Ivana Rendalla, według którego:

„[...] Grand Prix jest ostatecznym testem w wyścigach samochodowych od prawie wieku. Mistrzostwo Świata Formuły 1, które jest przyznawane kierowcy z najlepszym ogólnym

⁹⁸ Ibidem, s. 36.

⁹⁹ J. Vassal, *History. The birth of Formula One*, Londyn 2000, s.66-71.

¹⁰⁰ Ibidem, s. 67.

¹⁰¹ Ibidem, s. 10.

wynikiem w wyścigach Grand Prix każdego roku od 1950, jest ostateczną nagrodą w światowym sporcie motorowym przez szeroką gamę. Każdy wyścig to spektakl, zderzenie zaawansowanych technologii, które ewoluowały za zamkniętymi drzwiami, dosłownie z wyścigu na wyścig. Każdy wyścig jest testem najwyższych umiejętności jazdy i silnych nerwów, co sprawia, że Formuła 1 jest najdroższym sportem na świecie, również z dużym marginesem. [...]”¹⁰².

Przytoczone słowa, chociaż pochodzą z publikacji wydanej w 1999 r., nadal świetnie oddaje prawdziwą tożsamość Formuły 1. Pomimo upływu 22 lat jej status najbardziej wymagającej formy sportu samochodowego, jest tak samo aktualny jak zwyczaj określania kierowcy wyścigowego mianem współczesnego „gladiatora”¹⁰³. Prawdziwość tej tezy pokazał w listopadzie 2021 r. Michael Andretti, który po nieudanym zakupie zespołu Sauber (Alfa Romeo Racing Orlen) określił Formułę 1 jako „the ultimate racing experience”¹⁰⁴, czyli najwyższe doświadczenie wyścigowe. W poglądzie tym kryje się zaawansowana technologia, ogromne sumy pieniędzy, ponadprzeciętnie uzdolnione jednostki i towarzyszące każdemu Grand Prix emocje. Wszystko to sprawia, że pomimo rażącej perfekcjonistów komercjalizacji Formuła 1 jest czymś, w czym udział chciałby mieć każdy naród szukający nobilitacji na arenie międzynarodowej. Analiza naczelnego medium literackiego Formuły 1 jakim jest magazyn „F1 Racing” (od marca 2020 r. „GP Racing”) pozwala dostrzec w nim ciche tendencje do robienia z niej typowo brytyjskiego wynalazku i przyznawaniu Brytyjczykom największych zasług w jej rozwoju. Magazyn nie jest zresztą jedynym przykładem, gdyż podobne skłonności można dostrzec również w publikacjach wychodzących spod ręki angielskojęzycznych dziennikarzy i analityków. Wymowna jest w tym przypadku książka Clive’a Couldwella¹⁰⁵, której tytuł i podtytuł wyraźnie sugeruje priorytetowy charakter brytyjskich wpływów w rozwój tego sportu. Istotą pierwszego jest fraza *Made in Britain*¹⁰⁶, która podobnie jak *nowoczesny gladiator*¹⁰⁷ czy *wielki cyrk*¹⁰⁸ na dobre zakorzeniła się w języku obyczajowym Formuły 1. Rzecz w tym, że dla osoby nieznającej historii Formuły 1

¹⁰² I. Rendall, *The Power Game. The History of Formula 1 and The World Championship*, Londyn 1999, s. 21.

¹⁰³ M. Youson, *Romain Gladiator*, „F1 Racing”, kwiecień 2013, nr 105, s. 49.

¹⁰⁴ K. Collantine, *F1 team entry „would do wonders for our brand”* - Andretti, RaceFans, Independent Motorsport Coverage, <https://www.racefans.net/2021/11/30/f1-team-entry-would-do-wonders-for-our-brand-andretti/> [14.12.2021].

¹⁰⁵ C. Couldwell, *Formula One: Made in Britain. The British Influence in Formula One*, Londyn 2010.

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ M. Youson, *op. cit.*, s. 49.

¹⁰⁸ Broadcasting Center: The Grand Circus of Formula 1®, <https://www.youtube.com/watch?v=IWnl60FFP9g> [dostęp: 23.02.2023]

wyrażenie to czyni z Brytyjczyków bezkonkurencyjnych i jedynych twórców tego sportu w ujęciu technicznym, politycznym i ekonomicznym.

Fraza ta pojawia się również u Russella Hottena, który w przeciwieństwie do zauroczonych Jimem Clarkiem czy Nigelem Mansellem dziennikarzy dał tej frazie solidne podstawy. Według autora nie wskazuje ona na bezpośredniego kreatora Formuły 1 ani w ogóle motorsportu. W rzeczywistości odnoszą się one do wyspecjalizowanego sektora przemysłowego w postaci słynnej Grand Prix Valley, która na tle zasobów, zaplecza edukacyjnego i infrastruktury faktycznie czyni z Wielkiej Brytanii światowe centrum technologiczne sportów motorowych¹⁰⁹. Oczywiście, typowy entuzjasta sportów motorowych w pierwszej kolejności skojarzy to miejsce z legendarnymi firmami jak Cosworth¹¹⁰, Ilmor Engineering Ltd¹¹¹ czy Hewland¹¹². Potencjał Grand Prix Valley jest niekiedy tak duży, że nawet japoński koncern przemysłowy Yamaha wołał zlecić produkcję swoich silników dla zespołu Arrows firmie Judd Engine Developments, a Subaru powierzyć swój oddział sportowy przedsiębiorstwu Prodrive Dave’a Richardsa¹¹³. Tą samą drogą idą również producenci Formuły 1, lokalizując bazy operacyjne w Wielkiej Brytanii. Trend ten nie ominął nawet prawdziwie włoskiej chluby Scuderia Ferrari, która w ramach planu Johna Barnarda „Ferrari Design and Development”¹¹⁴ w latach 1991-1997 posiadała dział projektowy w Shalford w Surrey¹¹⁵. Najlepszym zwieńczeniem dla brytyjskiego potencjału wyścigowego są słowa Johna Younga Stewarta, według którego:

„Jeśli jesteś projektantem najwyższej klasy, przyjeżdżasz do Wielkiej Brytanii. Jeśli chcesz zbudować samochód wyścigowy, przyjeżdżasz do Wielkiej Brytanii. Umiejętności i

¹⁰⁹ R. Hotten, *op. cit.*, s. 246.

¹¹⁰ Obecnie Cosworth Engineering Future Technologies. Przedsiębiorstwo produkuje silniki założone w 1958 r. przez Mike’a Costina i Keitha Duckowortha. Ukierunkowane na projektowanie i dostarczanie jednostek napędowych dla różnych kategorii sportów motorowych. Najbardziej znane z projektu słynnego silnika Formuły 1 Ford-Cosworth DNF V8, który odniósł 155 zwycięstw, zdobył 12 Mistrzostw Świata Kierowców oraz 10 Mistrzostw Świata Konstruktorów. Cosworth; <https://www.cosworth.com/about-us/60-years/> [dostęp: 23.02.2021]

¹¹¹ Firma produkująca silniki założona w 1984 r. w Brixworth przez Paula Morgana i Mario Illiena. W latach 1995-2001 była odpowiedzialna za produkcję jednostek napędowych Formuły 1 z logiem Mercedes-Benz. W 2002 r. przemianowana na Mercedes-Ilmor Ltd. Od 2005 r. całkowicie zależna od Daimler AG pod nazwą Mercedes-Benz High Performance Engines Ltd.; AMG Petronas Formula One Team; <https://www.mercedesamgf1.com/en/team/locations/brixworth/> [dostęp: 31.02.2021]

¹¹² Obecnie Hewland Transsimions. Założone w 1957 r. przez Mike’a Hewlanda przedsiębiorstwo produkujące skrzynie biegów. Ukierunkowana na dostarczanie przekładni producentom samochodów wyścigowych, począwszy do Formuły 1, rajdy, GT po wyścigi długodystansowe. b.a., Hewland History, Hewland, <https://www.hewland.com/who-we-are/hewland-history/> [dostęp: 31.02.2021]

¹¹³ R. Hotten, *op. cit.*, s.247-248.

¹¹⁴ S. Arron, *Lunch with... John Barnard*, „MotorSport”, wrzesień 2018, nr 9, s. 115-118.

¹¹⁵ Ibidem.

technologia rozprzestrzeniają się na cały przemysł motoryzacyjny i inne gałęzie przemysłu. Jeśli udasz się do Porsche lub Mercedes-Benz, lub do firm we Francji i Stanach Zjednoczonych, znajdziesz tam projektantów z brytyjskim wykształceniem. Wielka Brytania to kapitał, ostry koniec [...] ¹¹⁶.

Oczywiście, na tle zasobów Brytyjczycy mają prawo czuć dumę i uważać wyścigi samochodowe za narodowe dziedzictwo. Słynna Grand Prix Valley i determinowane przez nią sukcesy McLarena czy Williamsa nie oznaczają jednak, że Formuła 1 jest typowo brytyjskim sportem jak golf lub krykiet. Potwierdza to strategia marketingowa wpływowego inwestora jakim jest właściciel marki Marlboro, Philip Morris International. Po stworzeniu w 1955 r. za radą Leo Brunetta papierosów dla mężczyzn gigant tytoniowy zaczął poszukiwać platformy reklamowej, która pomogłaby wypromować nowy produkt w Europie ¹¹⁷. Do tego potrzebne było coś wzbudzającego emocje, potrzebującego pieniędzy, przesiąkniętego kosmopolityzmem i wpisującego się w symbol marketingowy Marlboro jakim był odważny, męski oraz rządzony przygód kowboj. Znalezienie środowiska pełnego indywidualistów i samotników stawiających czoło światu powierzono Ronnie'emu Tomphsonowi, który w tym celu udał się do Genewy ¹¹⁸. Tam ówczesny dyrektor generalny Philip Morris szybko zdał sobie sprawę, że najlepszą metaforą kowboja są wywodzący się z różnych stron świata kierowcy wyścigowi. Formuła 1 z racji kalendarza uwzględniającego rundy w najsilniejszych ekonomicznie państwach Starego Kontynentu jawiła się natomiast jako międzykulturowe zjawisko i dziedzictwo sportowe Europy ¹¹⁹. Decyzję o zainwestowaniu pieniędzy w 1972 r. w British Racing Motors i McLarena w 1974 r. pomogła również podjąć obserwacja konkurencji, gdyż już od 1968 r. Colin Chapman udostępniał nadwozia swoich Lotusów koncernowi Imperial Tobacco i należącym do niego marek Gold Leaf (1968-1971) oraz John Player Special (1972-1977, 1980-1986) ¹²⁰. Dodając do tego obecność w kalendarzu pozaeuropejskich Grand Prix Argentyny, Afryki Południowej, Brazylii, Kanady i Stanów Zjednoczonych, wybór przez Thompsona Formuły 1 jako platformy reklamowej był logicznym wyborem.

Pogląd Philipa Morrisa o Formule 1 jako europejskim dobru intelektualnym przetrwał do XXI wieku pomimo dominacji Anglików w sferze Public Relations. Można go nazwać

¹¹⁶ Ibidem, s. 246-247.

¹¹⁷ R. Hotten, *op. cit.*, s. 184.

¹¹⁸ Ibidem.

¹¹⁹ Ibidem.

¹²⁰ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 252-329.

wytyczną, która ze względów choćby ekonomicznych musi i powinna być bliższa idei przenikania się kultur niż brytyjskiej uniwersalizacji wartości. Tendencje przeciwstawiania tego poglądu supremacji brytyjskim wpływom kulturowym można dostrzec w wypowiedziach wysoko postawionych osób. Przykładem takiej postawy był min. Eric Boullier, który funkcję szefowania francusko-angielskiemu zespołowi Lotus F1 Team opisał jako konieczność kulturowej zmiany i dopasowania do innej obyczajowości¹²¹ :

„Oczywiście, była to kulturowa zmiana... Są pewne różnice historyczne między Francją a Anglią... Jednak podoba mi się tutaj. Z jednej strony wyścigi to sprawa międzynarodowa, wspólny grunt dla różnych kultur, co ułatwia zbliżenie i zrozumienie pomiędzy ludźmi. Z drugiej strony Estone jest bardzo brytyjskie. Jako osoba spoza Wielkiej Brytanii musisz się dostosować do tutejszego stylu. To ja musiałem się dopasować do brytyjskiej kultury”¹²².

Tego typu refleksje wyraźnie świadczą o tym, że nie tylko wkład angielskich kierowców i inżynierów w rozwój Formuły 1 zasługuje na rozpatrywanie w kategoriach wielkiego bądź dominującego. W stawianiu przez anglojęzyczne media i dziennikarzy osiągnięć brytyjskich na przysłowiowym piedestale można dostrzec pewnej celowości ukierunkowanej na umniejszanie osiągnięć innych państw oraz narodowości. Przykładem niech będzie doskonale znana fanom encyklopedia Bruce’a Jonesa „The Encyclopedia of Formula One. The Bible of Motorsport”¹²³, która pod względem faktograficznym, jest obowiązkową pozycją dla każdego szanującego się entuzjasty. Warto jednak bliżej przyjrzeć się rozdziałowi „The Constructors”¹²⁴, który jak sama nazwa sugeruje poświęcony jest najważniejszemu zespołowi tego sportu. Pochlebne i pełne wyrozumiałości opisy Tyrrella, BRM czy nawet Loli nie powinny oczywiście dziwić zważywszy na pochodzenie autora. Mniej litości widać natomiast w przypadku zespołu Prost czy Renault, których niepochlebne okresy poddane są o wiele większej krytyce i surowszej ocenie.

To samo zjawisko można znaleźć w magazynie „F1 Racing”. Oprócz dostarczania przez nie merytorycznej wiedzy pełni również rolę typowo krytycznego źródła. Obiektem pochlebnej lub bezlitosnej oceny są oczywiście członkowie zespołów i kierowcy, których wartość nierzadko jest określana zgodnie z zasadą: „Jesteś tak dobry jak twój poprzedni

¹²¹ A. Rowlinson, *Francuz za granicą*, „F1 Racing”, listopad 2012, nr 100, s. 48.

¹²² Ibidem.

¹²³ B. Jones, *The Encyclopedia of Formula One. The Bible of Motorsport*, Godalming 1998.

¹²⁴ Ibidem, s. 168-227.

wyścig”¹²⁵. Chronologiczny przegląd numerów pozwala jednak zauważyć subiektywną ocenę względem zawodników pochodzących z Wielkiej Brytanii, Szkocji, Irlandii i Australii. Wyróżnia się ich za styl jazdy i preferowany balans samochodu. Niemniej nawet pomimo tendencji do brytyjskiej dominacji w tym sporcie, twórcy tekstów nie zaprzeczają historycznej prawdzie o początkach Formuły 1. Niezależnie od narodowości publicyści trudniący się jej historią, widzą narodziny najwyższej klasy wyścigowej we Francji. W tym kraju w 1906 r. został zorganizowany pierwszy wyścig Grand Prix¹²⁶, który w XX wieku stał się upływem obowiązkowym wydarzeniem sezonu. Świadczą o tym fragment artykułu czasopisma F1 Racing z 2013 r.:

„Bywały czasy, w których utrata GP Francji była nie do pomyślenia. Ten wyścig był tak głęboko zakorzeniony w tradycji sportu, że jego nieobecność porównywano do rozgrywania zawodów bez paliwa [...] Francja to ojczyzna wyścigów, bo tutaj mieści się siedziba władz sportu i przez wiele lat Grand Prix była stałym elementem kalendarza. Zawody o nazwie Grand Prix Francji organizowano w tym kraju od 1906 roku, przerywając tylko na czas wojny i po tragedii z Le Mans w 1955 roku [...]”¹²⁷.

Rzadkością jest jednak, aby w anglojęzycznej publicystyce znaczenie głównego kreatora motorsportu opisywano tak dokładnie jak rodzime. Przykład tego dał m.in. Ben Collins, którego środowisko kibiców zna przede wszystkim z roli tajemniczego Stiga w brytyjskiej edycji programu Top Gear. Rozprawiając w bestsellerze o tytule „Aston Martin. Made in Britain”¹²⁸ o początkach motorsportu, kierowca ograniczył się tylko do krótkiego wspomnienia „Pole position zajmowała Francja”¹²⁹ i wspomnienia o organizowanych przez Automobil Club de France międzypaństwowych wyścigach na przełomie XIX i XX wieku¹³⁰. Postawa ta nie powinna wzbudzić zdziwienia, gdyby nie fakt nadawania przez Brytyjczyków swoim wyspom miana światowego centra motoryzacji i sportów motorowych¹³¹. W przeświadczeniu tym nie należy oczywiście dopatrywać się przerostu megalomanii nad rzeczywistością choćby ze względu na potencjał technologiczny Grand Prix Valley, infrastrukturę wyścigową i motorsportowe tradycje. Status ten wymaga jednak oceny

¹²⁵ D. Allsop, *op. cit.*, s. 48.

¹²⁶ M. Cutler, *Koniec z nowościami, wraca stare*, „F1 Racing”, październik 2013, nr 111, s. 50.

¹²⁷ Ibidem, s. 50.

¹²⁸ B. Collins, *Aston Martin. Made in Britain*, przekł. M. Józwiak, Kraków 2021.

¹²⁹ Ibidem, s. 30.

¹³⁰ Ibidem, s. 30-33.

¹³¹ J. Y. Stewart, *op. cit.*, s. 74.

na podstawie dogłębnej analizy faktów historycznych. Ma to na celu uniknięcie generalizacji stawiającej wszystkich anglojęzycznych publicystów i przedstawicieli profesji humanistycznych w świetle uprzedzeń. Dlatego warto na koniec odnieść się do myśli Ivana Rendalla, który na tle faktograficznej poprawności enigmatycznie podchodzi do tematu. W pierwszym rozdziale publikacji „The Power Game. The History of Formula 1 and The World Championship” warty cytowania Brytyjczyk otwarcie przyznał: „Wyścigi samochodowe zaczęły się na drogach publicznych we Francji w 1984 roku”¹³². Warto jednak wspomnieć słowa, które poprzedziły tę tezę. Wcześniej Rendall napisał: „ale później, jednak już w XX wieku”, co sugeruje jakoby Formuła 1 była produktem fundamentalnych idei. W jego opinii to właśnie one w „rozpoznawalnej formie przetrwały od przełomu ubiegłego wieku”¹³³. Proces ich rozpoznania będzie jedną z myśli przewodnich podrozdziału 1.3, którego priorytetem będzie przedstawienie kompleksowej historii wyścigów. Kreacja jej obrazu w oparciu o podstawy pomoże natomiast wprowadzić istotne dla tej pracy elementy, które na tle narracji o brytyjskich zasługach zostały zmarginalizowane. Tymczasem analiza historyczna pozwoli przyznać im sprawiedliwszy status sił współtworzących Formułę 1 jako sport, markę oraz swoiste lustro przemian cywilizacyjnych.

¹³² I. Rendall, *The Power Game...*, s. 21.

¹³³ Ibidem.

Podrozdział 1.3. Narodziny motoryzacji i sportu motorowego

„F1 to jak pistolet z jednym nabojem. Jeżeli spudłujesz, już po tobie. Trzeba zrobić to dobrze [...]”¹³⁴. W styczniu 2022 r. słowa te ubarwiły przeprowadzony przez Autosport wywiad z szefem zespołu Alfa Romeo F1 Team Orlen, Frédérikiem Vasseurem. Pierwotnie tłumaczyły one brak etatu na nadchodzący sezon obiecującego Theo Pourchaire’a, który według inżyniera był za młody na debiut w najwyższej klasie sportów samochodowych. Pomijając oczywiście intencję zatuszowania korzyści finansowych w postaci sponsorów zatrudnionego Guanyu Zhou, wyrażenie to trafnie opisuje naturę Formuły 1 jako bezlitosnej rywalizacji psychofizycznej, technologicznej i ekonomicznej. Najczęściej podkreślają ją właśnie szefowie zespołów, co świetnie pokazuje oportunizm Christiana Hornera wobec idei limitów budżetowych w 2014. Zapytany na konferencji w Monako o opinię odpowiedział: „jest to brutalna rywalizacja i przetrwa najsilniejszy”¹³⁵. Tłumaczy również dodające dramaturgii niepowodzenia, jak nieszczęśliwie utracone zwycięstwa, zwolnienia niespełniających oczekiwań osób, likwidacje zespołów czy usuwanie z kalendarza niedochodowych wyścigów. Ostatni przypadek świetnie wkomponowuje się w historię kulturowego fundamentu jakim jest Grand Prix Francji. Z sentymentalnego punktu widzenia trudno pojąć, że runda od której wszystko się zaczęło w 2009 r. zniknęła z kalendarza i trafiła na smutną listę minionych wyścigów. Historyczny zamach stanu dobrze podsumował Marc Culter, według którego poza Monako żaden wyścig Formuły 1 „nie jest bezpieczny”¹³⁶.

Można zadać sobie pytanie o przyczyny powstania idei zmotoryzowanej rywalizacji sportowej w kontynentalnej części Europy. Przegląd encyklopedii i pozycji poświęconych historii F1 pozwala zauważyć tendencje autorów do podawania bezpośrednich powodów w postaci skonstruowania pierwszego silnika spalinowego, lub pierwszego samochodu. Druga opcja jest raczej mylnym tropem, gdyż poważne jej potraktowanie może przyznać miano twórcy motorsportu komuś żyjącemu ponad 2000 lat temu, a konkretnie Homerowi opowiadającemu o trójkołowcach Hefajstosa lub Hero z Aleksandrii, który już w 215 r. p.n.e. myślał o zbudowaniu pojazdu poruszanego siłą powietrza i energią mechaniczną¹³⁷. Trzeba jednak przyznać, że na tle czystej komercji opcja druga nie byłaby pozbawiona sensu. Poza

¹³⁴ L. Smith, *The „single bullet” mentality behind Pourchaire’s F1 hopes*, <https://www.autosport.com/f1/news/the-single-bullet-mentality-behind-pourchaire-f1-hopes/7241872/> [dostęp: 04.03.2022].

¹³⁵ D. Rencken, *Wielka nierówność, która dzieli F1*, „F1 Racing”, lipiec 2014, nr 112, s. 47.

¹³⁶ M. Culter, *Koniec z...*, s. 51.

¹³⁷ W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1987, s. 19-20.

bezlitosnym biznesem i sportem, Formuła 1 jest również technologiczną rozrywką wzbudzającą skrajne emocje. Wystarczy choćby przypomnieć sobie słynną „erę turbo”¹³⁸, w której turbodoładowane silniki potrzebowały dodatkowego chłodzenia ze względu na wydobywający się z układu wydechowego ogień¹³⁹. W tym wypadku zawarte w Starym Testamencie wizje Ezechiela i Nahuma aż proszą się o stosowne porównanie. Według proroków w przyszłości miały pojawić się buchające i szybkie „jak błyskawice”¹⁴⁰ pojazdy kołowe, których cechą charakterystyczną miały być ludzkie głowy, skrzydła i postaci zwierząt¹⁴¹. Opis ten po prostu narzuca obrazy z lat 1977-1988, kiedy wystający z kokpitów kierowcy jeździli bolidami wyposażonymi w turbosprężarki, skrzydła aerodynamiczne i loga producentów wykorzystujących motywy animalistyczne.

Nie ulega zatem wątpliwości, że koncepty osadzania początków sportu motorowego w pierwszych pomysłach samojedźnych maszyn wpisują się bardziej w kreatywny marketing niż naukową dedukcję. Dla dobra pracy lepiej skupić się na opcji z silnikiem choćby ze względu na częstotliwość wyboru jej przez autorów trudniących się historią sportu motorowego. Istnieje przekonanie, że „Historia sportów motorowych jest prawie tak stara jak konstrukcja pierwszego silnika”¹⁴². Dalej autor twierdzi, że pierwszy w historii wyścig Grand Prix był konsekwencją uprzedniego pojawienia się jednocylinrowego motoru Gottlieba Daimlera w 1883 r. oraz jego odpowiednika z poziomym kołem zamachowym konstrukcji Karla Benza w 1885 r. Teza ta nie kłóciłaby się z prawdą ze względu na fakt, że silniki Daimlera były bardzo pożądane w środowisku pionierów europejskiej motoryzacji. Problem jedynie w tym, że zarówno Benz jak i Daimler nie byli twórcami pierwszych motorów spalinowych ani ich idei. Poprzednikami Niemców byli ci, którzy konstruowali motory pozyskujące energię ze spalania mieszanki powietrza i gazu świetlnego. Mowa tu o pochodzących z Florencji Włochach w osobach Felice Matteuccie’go i Eugenio Barsantie’go, którzy w 1854 r. uzyskali patent na produkcję takich jednostek napędowych. Drugi skonstruował nawet dwa lata później prototyp, (choć według Witolda Rychtera) bazował on na spalaniu benzenu lub nafty¹⁴³. Dwucylindrowy model oparty na gazie

¹³⁸ N. Roebuck, *F1's new turbo era*, MotorSport, <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/f1s-new-turbo-era/> [dostęp: 04.03.2022].

¹³⁹ J. Reynolds, „*Te maszyny były jak dzikie bestie!*”, „F1 Racing”, sierpień 2009, nr 61, s. 82-83.

¹⁴⁰ W. Rychter, *op. cit.*, s. 20.

¹⁴¹ Ibidem.

¹⁴² M. Hughes, *Formuła . Encyklopedia*, przekł., Warszawa 2007, s. 7.

¹⁴³ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 55.

światłym pojawił się w 1858 r., dając początek założonej w 1860 r. spółce Società Anonima del Nuovo Barsanti e Matteucci¹⁴⁴.

O żywotności przedsiębiorstwa, pomimo zainteresowania jej produktami firmy Escher i Wyss¹⁴⁵, przesądziła śmierć Barsantiego i zły stan zdrowia Matteucci'ego. Obydwaj jednak byli pionierami w dziedzinie konstruowania silników atmosferycznych, spośród których na wspomnienie zasługuje również projekt autorstwa Etienne Lenoira. Darując sobie techniczne spory nad podobieństwem do florenckich motorów¹⁴⁶, nie należy jednak dyskwalifikować Lenoira. Udało mu się rozwinąć produkcję na zamówienie i zainstalować swoje dzieło w samodzielnie skonstruowanym w 1862 r. samojeździe¹⁴⁷. Silniki jego autorstwa miały jednak poważną wadę. Był nią deficyt mocy, który wymagał dużego zużycia gazu i częstego oliwienia w celu uniknięcia negatywnym skutkom tarcia. Defekt ten wyeliminował Nicholas August Otto. W przeciwieństwie do swoich poprzedników Niemiec nie zastosował filozofii natychmiastowego zapalenia mieszanki gazowej w cylindrze, postanawiając o kilka sekund dłużej pozostawić zamknięty zawór wydechowy¹⁴⁸. Opóźnienie zapłonu wywołało oczywiście gwałtowny wybuch. To wystarczyło jednak do zrozumienia przez Otto zjawiska sprężania, która w motoryzacyjnej terminologii widnieje pod nazwą drugiego suwu. Dzięki wsparciu finansowemu Eugena Langenai Franza Reuleaux odkrycie przyniosło to zysk w postaci uzyskanego w 1874 r. patentu i firmy N.A Otto & Co, która produkowała niskoobrotowe motory przemysłowe. Twórczą harmonię popsuły pretensje sponsora odnośnie wspólnych praw co do przyszłych wynalazków i celowe obniżanie udziału Otto w zyskach¹⁴⁹. Czarę goryczy przelał jednak zatrudniony przez Langena Daimler, który z racji uniwersyteckiego wykształcenia otrzymał pełnię praw do decyzji w kwestii konstrukcji silników, personelu i organizacji produkcji¹⁵⁰.

W przeciwieństwie do Bawarczyka Otto nie posiadał dyplomu ukończenia studiów wyższych, co czyniło z niego pragmatyka polegającego na instynkcie, obserwacji środowiska i eksperymentowaniu. Dzielenie fabryki z wykształconym specjalistą ograniczyło się zatem do rywalizacji, która nie zaowocowała ulepszoną wersją silnika cieplnego. Ten jednak pojawił się już w 1876 r. właśnie za sprawą wzgardzonego *dyletanta*¹⁵¹, który wyeliminował swój wcześniejszy błąd w postaci rozdzielania cyklu pracy na dwa cylindry. W drugim podejściu

¹⁴⁴ A.M. Rostocki, *Poczet twórców motoryzacji*, Warszawa 2009, s. 29.

¹⁴⁵ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 55.

¹⁴⁶ Ibidem, s. 56.

¹⁴⁷ A.M. Rostocki, *op. cit.*, s. 30-31.

¹⁴⁸ W. Rychter, *Dzieje samochodu* ...s.61.

¹⁴⁹ A. Kuba, J. Hausman, *Dzieje samochodu*, przekł. W. Nawrocki, Katowice 1989, s. 110.

¹⁵⁰ Ibidem.

¹⁵¹ Ibidem, s. 113.

ograniczył ruch posuwisto-zwrotny do jednego, odrzucając ideę całkowitego opróżniania przestrzeni ze spalin. Zwiększył tym samym oznaczoną współcześnie skrótem OI (Oxygen Index) wartość palności ogniwa i wydłużył czas jego spalania. Ulepszony silnik dysponował dzięki temu większą mocą niż model z 1862 r. Problem jedynie w tym, że tzw. cykl Otta nie był postrzegany przez jego twórcę jako rewolucja, którą biuro patentowe uznało za projekt kończący pionierski okres światowej motoryzacji¹⁵². Jako pierwszy podważył teorię niejaki Christian Reithmann, który w 1883 r. przed sądem udowodnił jej zastosowanie już w 1873 r. w zegarze wieżowym. Dla tezy stawiającej Francuzów w roli pionierów sportów motorowych ważniejsza jest jednak druga rozprawa, która ostatecznie doprowadziła Otto do ruiny finansowej. Rok później sprzeciw podniosła rodzina Beau de Rochas, według której sukces Niemca był wynikiem kradzieży intelektualnej. Mianowicie już w 1862 r. patent na produkcję silników czterosuwowych otrzymał od Urzędu Patentowego Francji Alphonse Beau de Rochas, który wynalezienie złotego środka zawdzięczał intensywniej lekturze publikacji naukowych. Niezmienione do czasów współczesnych wnioski zawarł w pięćdziesięciostronicowej broszurze pt. „Badania nad praktycznymi i użytecznymi warunkami zamiany ciepła w siłę motoryczną”¹⁵³.

Publikacja była wystarczającym dowodem, aby samouk z Taunusu popadł w ruinę finansową, a zapomniany Francuz otrzymał tytuł prawdziwego twórcy obiegu czterosuwowego silnika spalinowego. Nie należy się jednak dziwić finałowi historii, która zwiastowała prymat pieniądza w motoryzacji i motorsporcie. Nieświadomość Otto wynikała z nieuiszczenia przez Beau de Rochasa opłat koniecznych do realizacji otrzymanego w 1862 r. patentu¹⁵⁴. Nawet we Francji znajomość pozbawionego jakiegokolwiek rysunku dzieła ograniczała się do fascynatów takich jak Edouard Delamarre-Deboutteville, który w 1880 r. zbudował trójkołowiec z silnikiem opartym na gazie świetlnym lub paliwie płynnym¹⁵⁵. W związku z tym logika każe przyznać miano twórcy motoryzacji i motorsportu komuś, kto jako pierwszy zbudował samochód z czterosuwowym silnikiem spalinowym własnego autorstwa. Według tego rozumowania *ojcem chrzestnym* powinien być urodzony w Meklemburgii ślusarz żydowskiego pochodzenia, Siegfried Marcus opracował czterosuwowy silnik, który bazował na energii pozyskanej z zapłonu mieszanki paliwowo-powietrznej za pomocą iskry

¹⁵² Ibidem, s. 115.

¹⁵³ A.M. Rostocki, *op. cit.*, s. 27.

¹⁵⁴ Idem, *Historia starych samochodów*, Warszawa 1988, s. 59.

¹⁵⁵ Ibidem, s. 60.

elektrycznej. Jednostka ta w 1875 r. trafiła na podwozie wyposażone w zespoły zbliżone konstrukcyjnie do tych z drugiej połowy XX wieku¹⁵⁶.

Nie ulega zatem wątpliwości, że Marcus wyprzedził Daimlera i Benza o dobre 11 lat, o czym świadczyła tablica stojąca obok jego pojazdu we wiedeńskim Muzeum Techniki: „Benzynowy samochód Siegfrieda Marcusa skonstruowany w 1877 r. w Wiedniu (10 lat przed francuskim i niemieckim samochodem benzynowym)”¹⁵⁷. Obydwu Niemców można bardziej uznać za solidnych kontynuatorów osiągnięć przywołanych wcześniej konstruktorów niż za prekursorów. Nie sposób jednak pominąć ich dokonań ze względu na faktograficzną naturę historii. Podobnie jak poprzednicy Benz był typowym indywidualistą, który chciał wyprzedzać obowiązujące trendy i nie ograniczać się do budowy silników. Oddalił się od założonych przez siebie spółek Mannheimer Gasmotorenfabrik A.G. i Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik¹⁵⁸, kiedy poczuł, że ograniczają jego swobodę twórczą. Jej podstawą była oczywiście idea skonstruowania pojazdu napędzanego czterosuwowym silnikiem spalinowym własnej produkcji. Po spędzeniu dwóch lat w prywatnym, skromnym garażu jednocylindrowiec z poziomym kołem zamachowym trafił w 1885 r. na samodzielnie wykonane podwozie z rur stalowych. W chwili pojawienia się na drodze nowy pojazd nie wywołał jednak entuzjazmu za sprawą spalin kojarzących się z „odorem piekła”¹⁵⁹. Mimo to diabelny wytwór otrzymał 26 stycznia 1886 r. patent. Konstrukcją zainteresował się Emil Roger, który zawodowo pełnił funkcję przedstawiciela promującego silniki Benz na terenie Francji.

Jednak mimo komercyjnych wysiłków debiut pojazdu z Mannheim Benz przyplacił depresją, z której wyratowała go żona, Berta. Francuzi nie wykazali zainteresowania topornym Motor-Wagen, ponieważ w latach 70. XIX wieku zachwycili się kunsztem inżynierskim *nemesis* Nicholasa Otto w postaci Gottlieba Daimlera. Podobnie jak wcześniej wspomniani pionierzy nie potrafił on funkcjonować w środowisku technicznego uniwersalizmu, którym w tym wypadku było przyzwyczajenie Langena do produkcji silników gazowych. Daimler zdążył wówczas przeorganizować fabrykę N.A Otto & Co w Gasmotoren-Fabrik Deutz AG, w której wraz z Wilhelmem Maybachem próbował zastosować koncepcję Beau de Rochasa w fabryce. Zaczęli od udoskonalenia motoru Otto-Langen poprzez zwiększenie ilości cykli pracy do 60 na minutę i podwojenie mocy¹⁶⁰.

¹⁵⁶ A.M. Rostocki, *Historia starych samochodów...*, s. 59.

¹⁵⁷ Ibidem, s. 59.

¹⁵⁸ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 65.

¹⁵⁹ Ibidem, s. 67.

¹⁶⁰ A. Kuba, J. Hausman, *op. cit.*, s. 112.

Dalsze eksperymenty wprowadziły do ofert fabryki Deutz nowe produkty. Były to czterosuwowe silniki gazowe, które szybko zdobyły popularność poza granicami II Rzeszy. Chałupniczy system pracy Benza musiał zatem przegrać z sposobem pracy Daimlera, który na każdy nowy wynalazek otrzymywał patent. Jednak nawet antagonistą Nicholasa Otto nie potrafił wytrzymać konserwatyzmu Langena, przez który w 1882 r. wraz z Maybachem opuścił firmę i udał się do położonego blisko Stuttgartu Bad Canstatt. Tam w 1883 r. opracowali silnik napędzany benzyną, który wyróżniał się większą niż skok tłoka średnicą cylindra¹⁶¹. Był to motor, który zapoczątkował uniwersalny typ szybkoobrotowej jednostki w świecie sportu motorowego. Odróżniał się również rewolucyjną konstrukcją, w której popularne wówczas koło zamachowe ustąpiło miejsca zintegrowanej z cylindrem i wałem korbowym skrzyni korbowej¹⁶². Nowy element pełnił funkcję przestrzeni sprężającej mieszkankę paliwowo-powietrzną, która poprzez zawór trafiała do komory spalania i ulegała zapłonowi¹⁶³. To wystarczyło, aby opatentowany silnik w 1885 r. stał się konkurencją pierwszego motocykla i skonstruowanego rok później wozu motorowego. Drugi pojazd wyjechał jednak na ulice dopiero w 1888 r., o czym świadczy złożony przez Daimlera wniosek o pozwolenie na przejazd „lekkiej czteromiejscowej karoserii wyposażonej w mały silnik”¹⁶⁴.

Powracając zatem do stwierdzenia Marka Hughsa jakoby to dokonania inżynierskie Benza i Daimlera były bezpośrednimi fundamentami szeroko pojętego motorsportu, należy zwrócić uwagę na kilka kwestii. Niemcy oczywiście zasługują na większą uwagę ze względu na innowacyjność i oryginalność swoich konstrukcji. Trudno jednak uznać ich za twórców motoryzacji ze względu na samo znaczenie tego słowa. Przykładem jest definicja przytoczona przez Cezarego Szczepaniaka:

„[...] zastępowanie (albo zastąpienie) siły ludzkiej i zwierzęcej siłą mechaniczną (zwłaszcza siłą silników spalinowych); zaopatrywanie w silnik; w znaczeniu węższym: wprowadzenie dużej liczby pojazdów mechanicznych (samochodów, motocykli itp.); mechanizowanie; motoryzowanie; zmotoryzowanie; dziedzina techniki zajmująca się tymi sprawami [...]”¹⁶⁵.

¹⁶¹ *Automobil narodził się w Niemczech*, [hasło w:] *Pojazdy zabytkowe z lat 1886-1975. 333 automobile. Fascynująca technika*, red. K. Jezierski, przekł. M. Latecka, K. Ostas, Warszawa 2015, s. 7.

¹⁶² A. Kuba, J. Hausman, *op. cit.*, s. 119.

¹⁶³ *Ibidem*.

¹⁶⁴ *Automobil narodził się w Niemczech*, *op. cit.*, s. 7.

¹⁶⁵ C. Szczepaniak, *Motoryzacja na przełomie epok*, Warszawa 2000, s. 13.

Można zatem wywnioskować, że miano pioniera motoryzacji należy się komuś, kto jako pierwszy postanowił zastąpić wysiłek organizmów żywych siłą mechaniczną i zainstalować jej źródło do samojezdnej konstrukcji. Próby takie pojawiły się przed Benzem i Daimlerem, czego przykładem były inicjatywy Nicolasa Josepha Cugnota, Charlesa Dietza czy Johna Scotta Russelaz montowania pojazdów napędzanych parą wodną. Eksperymenty Etienne’a Leniora, Edouarda Delamarre-Deboutteville’a czy Siegfrieda Marcusa są natomiast fundamentem, który zrealizował geniusz inżynieryjny Benza, Daimlera i Maybacha. Sam również Cezary Szczepaniak, który mimo technicznego wykształcenia, nie stronił od rozważań nad istotą słowa „motoryzacja”. W jednej ze swoich publikacji¹⁶⁶ za jej źródło uznał aktywność człowieka, pisząc:

„- działanie na rzecz rozpowszechnienia pojazdów do użytkowania przez całe społeczeństwo lub część określoną wspólnotą interesów, np. rolników, wojska itp. [...]
- działanie polegające na umieszczaniu czy zastosowaniu jakiegoś silnika w jakimś pojeździe; działanie to można jednakże rozumieć znacznie szerzej, a mianowicie jako pewną działalność podejmowaną w stosunku do pojazdu”¹⁶⁷.

Pierwszy wniosek mógłby wybronić niemieckich konstruktorów, którzy założyli własne przedsiębiorstwa i uruchomili produkcję samochodów. Stahlradwagen Daimlera został nawet w 1889 r. najbardziej pożądaną konstrukcją na Międzynarodowej Wystawie Motoryzacyjnej w Paryżu. Problem jedynie w tym, że produkcja nowości technicznych jak Benz-Velo czy Benz Victoria była krótkoseryjna¹⁶⁸ ze względu na brak dużego zainteresowania społeczeństwa. Większość zleceń przychodziła z Francji, gdzie w 1889 r. Daimler pokazał szerszej publiczności efekty współpracy z Maybachem. Tam też Daimler-Stahlradwagen z widlastym silnikiem przyciągnął uwagę człowieka, który już w czasach wizjonerskiej wojny między Daimlerem i Otto rysował plany stworzenia solidnego przemysłu motoryzacyjnego w swoim kraju. Był to Emile Levassor, którego nazwisko można uznać za jeden z fundamentów francuskiej motoryzacji. Aktywność zawodową rozpoczął on w założonej w 1845 r. paryskiej spółce Perin, Panhard et Cieprodukującej maszyny do obróbki drewna¹⁶⁹. Po Jeana Louisa Perina wraz z Rene Panhardem zorganizował produkcję, tworząc w 1872 r. zakłady wytwórcze Panhard-Levassor. Sens ich istnieniu nadał Panhard,

¹⁶⁶ Ibidem.

¹⁶⁷ Ibidem.

¹⁶⁸ A.M. Rostocki, *Historia starych samochodów...*, s. 70.

¹⁶⁹ Idem, *Poczet twórców motoryzacji...*, s. 50.

który postanowił przestawić ją na produkcję pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Jednak mimo znaczącego wkładu Beau de Rochasa w powstanie takiego motoru, obu inżynierów postawiło na zakup licencji. W latach 70. XIX wieku najlepszą opcją były silniki Otto, które przez niski moment obrotowy i masę nie nadawały się jako źródło napędu czegoś samojezdnego¹⁷⁰.

Ratunkiem okazał się Daimler, który przed zatrudnieniem w N.A Otto & Co odbywał na d'lvry praktyki. Levassor jednak wątpił w zakładowy potencjał umożliwiający wyprodukowanie solidnego podwozia. Realizatora tego zadania widział w zaprzyjaźnionym na Armandzie Peugeot, który zdążył już przestawić istniejący od 1810 r. rodzinny biznes młynków do kawy na produkcję rowerów i trójkółowców. Zdobyty w Paryżu tytuł inżyniera czynił go odpowiednim kandydatem do realizacji celu w postaci skonstruowania samojazdu napędzanego silnikiem spalinowym. O pojawieniu się widlastego motoru Daimlera Levassor dowiedział się natomiast od Gustava Sarazina, który jako przedstawiciel firm niemieckich na Francję posiadał już licencję na ten model i nalegał na jego zakup¹⁷¹. Według przekazów Witolda Rychtera istniała jednak przeszkoda natury psychologicznej, która mogła znacznie opóźnić realizację ambitnych planów Rene Panharda i Gustava Sarazina. Levassor cierpiał na typową przypadłość sławnych konstruktorów-indywidualistów w postaci introwertyzmu uniemożliwiającego działalność na polu biznesowym¹⁷². W związku z tym rola pośrednika przypadła Sarazinowi, którego na skutek śmierci zastąpiła małżonka Luiza. Zrealizowała ona cel jakim było pozyskanie licencji na produkcję silników Daimlera dla Levassora, który ostatecznie został jej mężem.

W ten sposób trzydzieści wersji widlastego silnika Daimlera na początku lat 90. XIX wieku zaczęło napędzać automobile przodowników francuskiej motoryzacji. Producentami tych pojazdów były zakłady Panhard-Lecassor i Peugeot. Obie firmy stosunkowo szybko przeszły do fazy technicznej rywalizacji, która sprzyjała jakości produkowanych dystrybuowanych motorów i pojazdów. Mimo pierwszeństwa Peugeota odnośnie instalacji silnika na autorskie podwozie, twórcą przełomu został Emile Levassor. W 1891 r. w pierwszym automobilu Francuz zastosował uniwersalny typ układu napędowego w postaci silnika umieszczonego centralnie lub z tyłu¹⁷³. Celem firmy był produkt, który zwiększyłby ludzką mobilność. W związku z tym Levassor nie powstrzymywał się od eksperymentów mających ulepszyć prowadzenie samochodu i komfort jazdy. Pomogła mu w tym rywalizacja

¹⁷⁰ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 79.

¹⁷¹ Ibidem.

¹⁷² Ibidem.

¹⁷³ J. Porázik, *Stare samochody*, Warszawa 1984, s. 52.

z Peugeotem. Innowacyjność oparł na odejściu od tradycyjnej wówczas technologii łańcuchowego układu napędowego, polegającej na umieszczaniu silnika z tyłu i przenoszeniu momentu obrotowego na tylne koła. Levassor w imię eksperymentalnej innowacji umieścił źródło mocy między przednimi kołami, zachowując przy tym kierunek przesyłu momentu obrotowego za pomocą sprzęgła stożkowego, czterostopniowej skrzyni biegów i łańcuchów¹⁷⁴. Rozwiązanie to przeszło do historii jako klasyczny układ napędowy, który ochoczo wykorzystują producenci klasy Premium.

Przełomowość tej konstrukcji oddają słowa Adolfa Kuby i Jaroslava Husmana, według których Panhard-Levassor z 1891 r. był „pierwszym homogenicznym automobilem godnym tej nazwy i posiadającym jego kwalifikacje”¹⁷⁵. Pojazd ten osiągał prędkość 30 km/h przy 400 obr/min, co na tle rodzącej się konkurencji w postaci Benz Victoria, Peugeota Type 4 czy Daimlera Vis-À-Vis było satysfakcjonującym debiutem. Wspomnienie o tym automobile ma ścisły związek z twierdzeniem co do prawdziwych twórców europejskiej motoryzacji. Sprawność mechaniczna wynikała oczywiście z solidności wykonywanych w Valentigney podzespołów, platformy oraz dwucylindrowych silników Daimlera. O wartości technicznej świadczy m.in. fakt, że przy odrobieniu szczęścia można było spotkać pojedyncze egzemplarze nawet w latach 30. XX wieku¹⁷⁶. Układ napędowy uczynił z niego jednak prototyp samochodu XX wieku¹⁷⁷, który następcy francuskich pionierów udoskonalali. Synkretyczność konstrukcji pozwala natomiast zgodzić się z tezą Mariana A. Rostockiego, że twórcami fundamentów europejskiej motoryzacji byli Francuzi i Niemcy w osobach Beau de Rochasa, Lenoira, Marcusa, Benza i Daimlera¹⁷⁸.

Sprawność mechaniczna ówczesnych automobili nie była jednak argumentem, który pozwoliłby wyjść poza granice produkcji krótkoseryjnej. Społeczeństwo lat 90. XIX wieku pomimo przeżywania II rewolucji przemysłowej nie darzyło sympatią indywidualistów i eksperymentatorów, którzy fascynacje do samojezdnych maszyn położyli nad zaufanie do kolei i pary. Sporadycznie pojawiające się automobile budziły przerażenie ze względu na wydobywające się z silników spaliny, co wśród mieszkańców miasta wywoływało estetyczną odrazę¹⁷⁹. Pogląd ten towarzyszył nawet warstwom wyższym, czego przykładem jest reakcja francuskiego prezydenta Feliksa Faure na Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Paryżu z 1898 r. Według przekazów Witolda Rychtera podczas pokazu najnowszych

¹⁷⁴ Ibidem.

¹⁷⁵ A. Kuba, J. Hausman, *op. cit.*, s. 125.

¹⁷⁶ J.J. Porázik, *op. cit.*, s. 52.

¹⁷⁷ A. Kuba, J. Hausman, *op. cit.*, s. 125.

¹⁷⁸ A.M. Rostocki, *Historia starych samochodów...*, s. 74.

¹⁷⁹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 68.

osiągnięć techniki, stwierdził: „Jak brzydkie są te maszyny i jak one okropnie śmierdzą!”¹⁸⁰. Nic zatem dziwnego, że nabywcami nowych środków mobilności byli co bardziej zamożni ludzie. Rozwijający się przemysł samochodowy potrzebował promocji, aby przetrwać i stać się pogromcą mentalnego konserwatyzmu.

Na początek należy jednak wyjaśnić kwestię natury językowej. Nie ulega wątpliwości, że celowo przywołana współpraca Daimler-Motoren-Gesellschaft z Panhard-Levassor i Peugeot'em doprowadziły do powstania automobilizmu. Najprościej rzecz ujmując, oznaczało ono sport samochodowy albo motoryzację w znaczeniu ogólnym.¹⁸¹ Termin „automobilizm” jest już jednak przestarzały ze względu na dynamiczny rozwój motoryzacji w XXI wieku. Jego użycie przypada na czasy XIX i XX wieku. Pochodzi od francuskiego słowa „automobile”, które stworzono z greckiego „autos – sam”¹⁸² i łacińskiego „mobili – ruchomy”¹⁸³. Jego treść oznacza zatem samodzielnie skonstruowany ruchomy pojazd, który wkrótce miał stać się trwałym motywem ludzkiej egzystencji¹⁸⁴. Określenie jego użytkownika odnosi się natomiast do człowieka jeżdżącego automobilem w celach turystycznych, bądź sportowych¹⁸⁵.

Na podstawie dziewiętnastowiecznej definicji można zatem wysnuć wniosek. Auta drogowe i wszystkie klasy sportu samochodowego są wypadkową motoryzacji, która pierwotnie miała zwiększyć mobilność człowieka i ułatwić mu życie¹⁸⁶. Pierwsze samochody, zwane wtedy automobilami, nie wzbudzały jednak fascynacji jakiej oczekiwali ich konstruktorzy. Wspomniany wcześniej konserwatyzm doprowadzał nawet do depresji największych innowatorów, czego przykładem jest słynna choroba Benza. Jedynym sposobem na przezwycięzenie oportunistów było przekonanie społeczeństwa do nowych osiągnięć techniki. Potrzebne było widowisko, które ukaże prędkość jako sposób na łatwiejsze życie. Jako pierwsze podjęły się tego dziewiętnastowieczne środki masowego przekazu, dla których pręźnie rozwijający się świat motoryzacji był inspiracyjną do napisania nowych artykułów. Według Jana A. Litwina pionierską tego typu inicjatywą w Europie były zorganizowane w 1887 r. przez francuskie czasopismo „Le Vélocipède Illustré” zawody

¹⁸⁰ Ibidem, s. 103.

¹⁸¹ *automobilizm* [hasło w:] Słownik języka polskiego PWN; <https://sjp.pwn.pl/szukaj/automobilizm.html> [dostęp: 05.03.2022]

¹⁸² K. Burska, *automobilista*, Poradnia językowa; <https://poradnia-jezykowa.uni.lodz.pl/faq/automobilista/> [dostęp: 05.03.2022].

¹⁸³ Ibidem.

¹⁸⁴ C. Szczepaniak, *op. cit.*, s. 16.

¹⁸⁵ K. Burska, *op. cit.*

¹⁸⁶ Z. Melosik, *Samochód. Tożsamość, wolność, przestrzeń*, Poznań 2020, s. 11.

samojezdnych pojazdów na paryskich drogach publicznych¹⁸⁷. Na starcie stanął tylko parowy pojazd de Dion-Bouton, którego kierowca Georges Bouton z racji braku konkurentów został zwycięzcą bez startu. Nikłe zainteresowanie nie zniechęciło jednak czasopisma do organizacji następnego wyścigu rok później, który skończył się triumfem wspomnianego Boutona nad parowym samojazdem Leona Serpolleta.

Osamotnieni na starcie konstruktorzy są w zasadzie kluczem do zrozumienia mentalności, na gruncie której powstały sporty motorowe. Zwycięska maszyna była dziełem Georges'a Boutona i ekscentrycznego hrabiego Alberta de Diona, któremu warto przyrzeć się bliżej. Pochodził on z arystokratycznego rodu, którego fortuna pozwalała na zakup najnowszych osiągnięć techniki. Fascynacja Alberta ruchem i mechaniką pogłębiła się za sprawą parowych lokomotywek Georges'a Boutona i Charlesa Armanda Trépardoux, w których hrabia widział idealnych współpracowników do realizacji celu jakim było skonstruowanie samojazdnego pojazdu. Założenie w 1882 r. spółki pod nazwą de Dion, Bouton&Trépardoux z ludźmi klasy średniej nie przyniosło jednak pochwał tkwiących w salonowej mentalności krewnych. Zainteresowanie „wszystkim co się rusza”¹⁸⁸ doprowadziło go do wydziedziczenia i poświęcenia reszty środków na rozwój przedsięwzięcia, którego parowe wozy zyskały sympatię młodych paryżan oraz i marynarki wojennej.

Współpracę de Diona i Boutona można porównać do relacji Daimlera i Maybacha z racji wykonywanych profesji. Aleksander M. Rostocki trafnie nazwał hrabiego typowym mechanikiem – arystokratą¹⁸⁹, który wykorzystał pozycję, finanse i nabytą wiedzę do realizacji własnych ambicji, nawet za cenę krytyki starszego pokolenia. Bouton był natomiast typowym technikiem i mechanikiem, któremu brakowało rozeznania w ewoluujących trendach. W latach 80. i 90. XIX wieku. Francja była państwem, w którym zakładanie przedsiębiorstw produkujących samojazdne trójkołowce, bądź czterokołowce było swego rodzaju modą. Pod koniec stulecia rodzimy rynek obfitował w firmy automobilowe, spośród których warto wymienić Darracq, Decauville, De Dietrich, Leon Bolleé, Delahaye czy Mors. Albert de Dion doskonale wiedział, że kluczem do przetrwania jest odpowiednia promocja swoich automobili.

Okazja ku temu pojawiła się wiosną 1894 r. za sprawą popularnego dziennika „Le Petit Journal”. Rok wcześniej jej redaktor Pierre Giffardogłosił, że na linii Paryż – Rouen

¹⁸⁷ J.A. Litwin, *Zarys historii sportu samochodowego*, Warszawa 1980, s. 12.

¹⁸⁸ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 59.

¹⁸⁹ A.M. Rostocki, *Poczet twórców...*, s. 57.

zorganizuje „vitures Sans chevaux”¹⁹⁰ (konkurs dla powozów bezkonnych) dla pojazdów o każdym rodzaju napędu. Zawody te zaczynają zazwyczaj każdą dobrą książkę o historii sportów motorowych, niezależnie czy dotyczy ona Formuły 1, rajdów czy wyścigów długodystansowych. Badacze dziejów motorsportu lubią w nich widzieć fundament wszystkich klas, co może potwierdzać obecność na starcie tradycyjnych czterokołowych pojazdów i co bardziej wymyślnych konstrukcji. Zdaniem Jana. A Litwina ich jedynym celem była demonstracja niezawodności i użyteczności nowych osiągnięć techniki w celach czysto komercyjnych¹⁹¹. Ivan Rendall zaprezentował natomiast tezę jakoby przedsięwzięcie Giffardanie niebyło pierwszym w historii wyścigiem, a rajdem¹⁹². Potwierdza ją regulamin, według którego zwycięzcą zostawał ten, kto najbezpieczniej i najszybciej przejechał dystans 80 mil¹⁹³. Teoria ta nie pozwala jednak usunąć tego wydarzenia z klas wyścigowych ze względów kulturowych. Zapoczątkowało ono narodziny dyscypliny o naturze sportu i biznesu, który zrzeszał kierowców, sponsorów oraz reklamodawców¹⁹⁴ będących stałym elementem współczesnego motorsportu.

W historycznym wyścigu fizycznie wygrał Albert de Dion, który przejechał swoim wozem parowym 120 km w czasie 6 godzin 48 minut¹⁹⁵. Problem w tym, że hrabia nie dostosował się do regulaminu. Przepisy dopuszczały samodzielnie skonstruowane samojazdy. Tymczasem pojazd de Diona zapewnił mu tylko nagrodę w postaci 2000 franków przez fakt „bycia interesującym ciągnikiem z przyczepą, który szczególnie dobre prędkości rozwijał na podjazdach”¹⁹⁶. Pierwsze i drugie miejsce należało zatem do wyposażonych w silniki Daimlera Peugeotów Lémaitre’a i Doriota. Na trzecie miejsce przesunął się natomiast Emile Levassor, który za kilka lat stanie się protoplastą kierowcy wyścigowego.

Tymczasem, zgodnie z naturą współczesnych konstruktorów przegrany Comte Sportif¹⁹⁷ wysnuł kilka wniosków. Pierwszym było przedstawienie De Dion, Bouton & Trépardoux na produkcję automobili o napędzie spalinowym. W przeciwieństwie do Panharda i Levassora nie zakupił jednak niemieckich silników, decydując się na produkcję prawdziwie własnych jednostek. Drugim była realizacja marzenia o zwycięstwie. Jak trafnie stwierdził Ivan Rendall, wydarzenia Paryż–Rouen wzbudziły zainteresowanie automobilizmem, ale nie miały w sobie przepychu emocji i surowej rywalizacji między kierowcami a i ich

¹⁹⁰ I. Rendall, *The Power and The Glory. A Century of Motor Racing*, BCA, 1991, s. 43.

¹⁹¹ J.A. Litwin, *Zarys historii...*, s. 12.

¹⁹² I. Rendall, *The Chequered Flag. 100 Years Motor Racing*, Londyn 1993, s. 13.

¹⁹³ Ibidem, s. 12.

¹⁹⁴ Z. Kluczowski, *Historia motoryzacji*, Warszawa 2021, s. 81.

¹⁹⁵ J.A. Litwin, *Zarys historii...*, s. 12.

¹⁹⁶ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 13.

¹⁹⁷ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 59.

maszynami¹⁹⁸. Niekosyt wrażeń stał się motywacją do planowania kolejnych zmagani wyścigowych. Zatem już 2 listopada 1894 r. de Dion z hrabią Castonem de Chasseloup-Laubatem, Emilem Levassorem, Armandem Peugeot'em i Leonem Serpolletem zaczął myśleć nad nowymi zawodami. Projekt zakładał organizację zmagani automobilowych na trasie Paryż – Bordeaux – Paryż liczącej 1178 km. Nie znalazł się jednak w orbicie zainteresowań „Le Petit Journal”, dlatego grupa entuzjastów musiała znaleźć innego promotora. Został nim amerykański wydawca William K. Vanderbilt i Gordon Bennett, który w 1894 r. specjalnie wysłał swojego dziennikarza do Francji w celu śledzenia wydarzeń między Paryżem a Rouen¹⁹⁹.

Pomysł de Diona łatwiej już uznać za pierwszy w historii wyścig samochodowy ze względu na regulamin, którego analiza pozwoli zobaczyć załączki współczesnych klas sportów motorowych. Tym razem wygrywał ten, kto niekoniecznie najbezpieczniej, a najszybciej przejechał cały dystans. Co najmniej czteroosobowy automobil²⁰⁰ mogło prowadzić na zmianę dwóch kierowców i w razie awarii naprawiać defekty w towarzystwie kontrolerów własnymi narzędziami²⁰¹. Ponadto wyścig podlegał ograniczeniom czasowym i nie mógł trwać dłużej niż 100 godzin²⁰². Honoraria dla najlepszych zwiastowały natomiast pojawienie się w 1906 r. tytułu Grand Prix. Wprawdzie nie punktowemu, a pieniężnemu wynagrodzeniu podlegało siedmiu pierwszych zawodników. Najlepszy otrzymywał 50% z 70000 franków nagrody. Drugi i trzeci 20% i 10%. Pozostała czwórka uzyskiwała jedynie 5%²⁰³.

Mniejszy nacisk na bezpieczeństwo zagwarantował epickość i emocje jakich oczekiwali pomysłodawcy. Na starcie pojawiły się oczywiście pojazdy bazujące na uniwersalnych i eksperymentalnych rozwiązaniach, czego dobrym przykładem jest obecność André Michelina. Przyjechał on solidnym Peugeotem, którego wyróżniało jednak innowacyjne ogumienie. Były nim opony pneumatyczne, które pośród kół z żelaza, drewna, lub litej gumy spotkały się z szyderstwem²⁰⁴. Wprawdzie nie przysporzyły one uznania ze względu na konieczność wymiany aż 22 razy, jednak doskonale pokazują charakter automobilowych przedsięwzięć jako poligonu testowego dla dziewiętnastowiecznej myśli technicznej. W centrum zainteresowania nie znalazł się jednak hrabia de Dion, który nie ukończył wyścigu przez awarię mechaniczną. Najbardziej emocjonującym dla widowni

¹⁹⁸ I. Rendall, *The Power...*, s. 45.

¹⁹⁹ Ibidem, s. 44.

²⁰⁰ I. Rendal, *The Chequered...*, s. 14.

²⁰¹ J.A. Litwin, *Zarys sportu...*, s. 13.

²⁰² I. Rendall, *The Chequered...*, s. 14.

²⁰³ J.A. Litwin, *Zarys sportu...*, s. 13.

²⁰⁴ T. Collings, S. Edworthy, *The Formula One Years...*, s. 11.

zawodnikiem został Emille Levassor na swoim słynnym Panhard-Levassor nr 5 z klasycznym układem napędowym. Oczekiwano, że przewidywany czas wyścigu wyniesie cztery dni ze względu na potrzebę snu i zmiany kierowcy. Jednak Levassor pokonał samodzielnie 1178 km w 48 godzin i 48 min ze średnią prędkością 15 mil/h (24,14 km/h)²⁰⁵. Wynik ten zawdzięczał świadomej rezygnacji ze snu w Bordeaux i nocnej jeździe, która pozwoliła mu 13 czerwca szybciej ujrzeć w paryskim Porte Maillot burzliwe przyjęcie rozentuzjasmowanych tłumów. Osiągnięcie to z pewnością zagwarantowało mu tytuł „bohatera dnia”²⁰⁶, lecz nie zwycięzcy. Podobnie jak de Dion, Levassor otrzymał jedynie 12 600 franków nagrody za złamanie regulaminu. Jego pojazd miał dwa siedzenia, więc triumfátorem znowu został zawodnik Peugeot’a, Paul Koechlin.

Niemniej wydarzenia z lat 1894-1895 potwierdziły motoryzacyjne pionierstwo Francji, która stała się światowym centrum jego sportowej formy. Jej supremacja doprowadziła jednak do pojawienia się nowej dyscypliny czynnika politycznego, co najlepiej oddaje stwierdzenie Ivana Rendalla: *Wyścigi samochodowe zawsze są polityczne*²⁰⁷. Sportowo-biznesowy fenomen w postaci międzymiastowych wyścigów potrzebował regulacji i instytucjonalnego nadzoru, którego z oczywistych względów jako pierwsi podjęli się Francuzi. Nie ulega wątpliwości, że spośród wszystkich narodów Starego Kontynentu to właśnie oni najszybciej zaakceptowali motoryzację jako integralną część ludzkiej egzystencji i nowy styl życia. Automobilizm stał się nową sferą kultury duchowej i materialnej, których wartość podnosiły romańskie tendencje do projektowania eleganckich i wyrafinowanych pojazdów. Maszyny w ruchu i pojedynki wyścigowe okazały się dobrym motywem dla impresjonistów. Kierowcy startujący w wyścigach stali się natomiast nowymi typami bohaterów narodowych, o których wielkości nie przesądzało pochodzenie, majątek czy zabicie wrogiego żołnierza na wojnie. Pierwszym człowiekiem, który zdobył tego typu nobilitację był właśnie Emil Levassor. Urodzony na wsi Francuz z dnia na dzień stał się symbolem psychofizycznej wytrzymałości i niezłomności, co najlepiej oddaje pomnik w Porte Maillot upamiętniający jego zwycięstwo z 1895 r.

Nic zatem dziwnego, że w tym samym roku to właśnie we Francji została zrealizowana idea zrzeszenia członków sportu motorowego, którą Zbigniew Kluczkowski prześmiewczo nazwał *federacją francuskich snobów*²⁰⁸. Dnia 12 listopada w pałacu hrabiego de Diona na Quaid’Orsay odbyło się zebranie osób z nowej gałęzi przemysłu, sfer naukowych

²⁰⁵ I. Rendall, *The Power...*, s. 45.

²⁰⁶ Idem, *The Chequered...*, s. 15.

²⁰⁷ Idem, *The Power...*, s. 21.

²⁰⁸ Z. Kluczkowski, *op. cit.*, s. 90.

i medialnych. Najważniejszymi uczestnikami spotkania byli markiz de Chasseloup-Lubat, Paul Meyan, baron van Zuylen de Nyevelt de Haar i Marcel Depres, którzy finalnie podzielili wizję gospodarza do powołania stałego komitetu sportowego²⁰⁹. W ten sposób powstał Automobli Club de France, którego celem był nadzór techniczny i sportowy nad organizowanymi corocznie wyścigami międzymiastowymi. Prezesem urzędującym został von Zuylen, a posadę honorową objął zafascynowany automobilizmem Depres. De Dion zadowolili się natomiast funkcją wiceprezesa. Najciekawsze wydaje się natomiast stanowisko Paula Meyana, który został sekretarzem generalnym. Według przekazów Witolda Rychtera był on reprezentantem magazynu w „Le Figaro” i „Le Matin”²¹⁰, które do czasów współczesnych są wpływowymi środkami masowego przekazu we francuskim motorsporcie. Założona przez grupę entuzjastów organizacja była ogólnoeuropejskim centrum automobilizmu, którego regulacjom podlegali wszyscy uczestnicy wyścigów. Zapoczątkowała ona tym samym nowy rozdział w historii motorsportu, czyli narodziny międzynarodowych cykli wyścigowych.

²⁰⁹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s 88.

²¹⁰ Ibidem.

Podrozdział 1.4. Historia Formuły 1

Rekonstrukcja przeszłości będzie funkcjonalną prezentacją najistotniejszych cezur i procesów, które stworzyły przestrzeń dla postaci, instytucji oraz wydarzeń z następnych rozdziałów. Będą one stopniowo wzbogacać przedstawioną syntezę, ukazując Formułę 1 jako międzynarodowe zjawisko sportowe. Historia najwyższej klasy wyścigowej zaczyna się w drugiej połowie XIX wieku. Fundamentem jej powstania były wyścigi uliczne we Francji, których początek organizacji przypada na lata 1894-1895. Z nich też wyłonił się sport motorowy współcześnie zwany również „motorsportem”. W klasycznej definicji definiuje się go jako sport polegający na prowadzeniu samochodów lub motocykli na torach wyścigowych, specjalnie wydzielonych drogach publicznych lub trasach terenowych²¹¹. Rozwój technologiczny motoryzacji wprowadził jednak konieczność głębszej kategoryzacji, dzieląc go na cztery dyscypliny: sport samochodowy, sport kartingowy, sport motocyklowy i sport żużlowy. Współcześnie jest to uniwersalny i powszechnie stosowany podział, który obowiązuje również w Polsce na mocy wydanego w 2001 r. Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej²¹². Istnieją wprawdzie sprzeczności co do stosowanej klasyfikacji, którego dowodem jest istnienie tendencji do określania dyscyplin przeznaczonych dla motocykli oddzielnym terminem „motosportu”²¹³.

W prezentowanej pracy stosowane będą jednak określenia sport motorowy lub motorsport, gdyż Formuła 1 jest klasą sportu samochodowego. Należy jednak podkreślić, że wraz z postępem motoryzacji dyscyplina przeznaczona dla aut również uległa większej kategoryzacji. Już na przełomie XIX i XX wyodrębniły się w niej dwie formy jazdy sportowej: rajdy samochodowe i wyścigi samochodowe²¹⁴. Formuła 1 zalicza się oczywiście do drugiej klasy, której podstawową cechą jest rywalizacja na specjalnie wybudowanych torach lub przystosowanych do tego drogach publicznych²¹⁵. Same wyścigi również podlegają podziałowi. Ze względu na użytkowość i charakterystykę techniczną samochodów wyróżnia się trzy kategorie zawodów: samochodów turystycznych, samochodów sportowych oraz

²¹¹ *motorsport* [hasło w:] Cambridge Dictionary;

<https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/motorsport> [dostęp: 26.09.2023]

²¹² ROZPORZĄDZENIE MINISTRA EDUKACJI NARODOWEJ z dnia 18 stycznia 2001 r. w sprawie wykazu dyscyplin i dziedzin sportu, w których mogą działać polskie związki sportowe, oraz szczegółowych warunków i trybu udzielania zezwoleń na tworzenie polskich związków sportowych, (Dz.U. 2001 nr 8 poz. 67).

²¹³ J. Jaworska, *motosport czy motorsport, jako określenie Formuły 1?*, Poradnia językowa UŁ, <https://poradnia-jezykowa.uni.lodz.pl/faq/motosport-czy-motorsport-jako-okreslenie-formuly-1/> [dostęp: 26.09.2023].

²¹⁴ *AUTOMOBILIZM, sport samochodowy*, [hasło w:] *Mała Encyklopedia Sport A-K*, red. K. Hądzelek, Warszawa 1984, s. 52.

²¹⁵ *SAMOCHODOWE WYŚCIGI*, [hasło w:] *Mała Encyklopedia Sportu L-Ż*, red. K. Hądzelek, Warszawa 1987, s. 376.

samochodów wyścigowych²¹⁶. Formuła 1 należy do ostatniej, stając się w XX wieku najdroższą i najbardziej zaawansowaną technologicznie klasą wyścigową. Z tego też powodu nazywana jest również szczytem sportu motorowego²¹⁷, którego status ma podkreślać również prawo do określania swoich zawodów mianem wyścigów Grand Prix.

Zanim jednak doszło do ostatecznego zhierarchizowania sportu samochodowego i powstania samej Formuły 1, musiało dojść do opisanej poniżej ewolucji. Jak zostało wspomniane w poprzednim podrozdziale, kultura zmotoryzowanej rywalizacji narodziła się w drugiej połowie XIX wieku. Warto przy tym również wspomnieć, że do drugiej połowy XX wieku określano ją terminem „automobilizm”, który obejmował rajdy i wyścigi²¹⁸. Słowa *motorsport* i *sport motorowy* zaczęły natomiast zdobywać popularność w drugiej połowie poprzedniego stulecia, całkowicie wypierając poprzedni XXI wiek.

Z chronologicznego punktu widzenia do 1900 r. organizacyjnym monopolistą był Automobilklub Francji (Automobile Club de France) zwany w skrócie ACF. W latach 1896-1897 zainicjował on trzy międzymiastowe rundy na trasie Paryż – Marsylia – Paryż (1896), Marsylia – Nicea (1897) i Paryż – Dieppe – Paryż (1897). Miały one charakter rywalizacji producentów samochodowych reprezentowanych przez specjalnie zatrudnionych kierowców lub indywidualistów posiadających środki na zakup maszyny. Analiza pierwszych zawodów dla pojazdów silnikowych pozwala zidentyfikować w nich zjawiska i sytuacje będące charakterystyczną cechą współczesnych wyścigów samochodowych, a zwłaszcza Formuły 1. Już w ostatniej dekadzie XIX wieku pojawiały się motywy, które stały się nieodzowną elementem wyścigów. Dobrym tego przykładem jest runda Marsylia – Nicea. Uznaje się ją za moment narodzin samochodu wyścigowego²¹⁹. Kierowcy instynktownie zaczęli instalować silniki z większą ilością koni mechanicznych, zdejmując przy tym błotniki, lampy, siedzenia i ozdobne części karoserii²²⁰. Zwycięzcą w tych zmaganiach został jadący na parowym de Dion Gaston de Chasseloup-Laubat, który poza drogami toczył rywalizację z Camille’em Jenatzy’em o przekroczenie bariery prędkości 100 km/h na prostej drodze. Dalsze nowości konstrukcyjne polegające na odciążeniu pojazdu pojawiły się podczas wyścigu Paryż – Dieppe. Mniejsza masa pojazdu marki Amédée Bolleé przesądziła o zwycięstwie Paula Jaminowa.²²¹

²¹⁶ Ibidem.

²¹⁷ *motorsport* [hasło w:] Cambridge Dictionary;

<https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/motorsport> [dostęp: 26.09.2023]

²¹⁸ *AUTOMOBILIZM, sport samochodowy*, [hasło w:] Mała Encyklopedia Sport A-K, red. K. Hądzelek, Warszawa 1984, s. 52.

²¹⁹ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 18.

²²⁰ Z. Kluczkowski, *op. cit.*, s. 84.

²²¹ 1897 Paris-Dieppe, Database/Races; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1897-paris-dieppe/> [dostęp: 23.06.2022]

Widowiskowość przedsięwzięć ACF pomogła rozszerzyć dystans następnych wyścigów i zorganizować w 1898 r. zawody na odcinku Paryż–Amsterdam–Paryż. Śmielsze eksperymenty z masą i pojemnością doprowadziły do pierwszej w historii klasyfikacji samochodów biorących udział w rywalizacji sportowej. Kryterium podziału była waga, która wyodrębniła serie będące bezpośrednimi poprzednikami Formuły 1, Formuły 2, Formuły 3 i klas wyczynowych²²². Przodkiem F1 były wozy ciężkie, powyżej 400 kg, których cechą charakterystyczną były wielkolitrażowe, mocne silniki. Formuła 2 i Formuła 3 mają natomiast swoje korzenie w mniejszych *Voiturettes*o wadze od 200 kg do 400 kg²²³. Paradoksalnie to właśnie ta klasa odegrała kluczową rolę w technice projektowania samochodów Grand Prix, których pojemność całkowita w pewnym momencie zaczęła przekraczać 10000 cm³. Wyścig Paryż – Amsterdam – Paryż poprzedziła jednak pierwsza w historii sportu motorowego śmierć zawodnika, która podała w wątpliwość sens organizacji zawodów na otwartych drogach. Podczas wpisanego w rundę Marsylia – Nicea lokalnego wyścigu Course de Périgeux doszło do śmiertelnego wypadku. Zginął kierowca M. de Montariola i towarzyszący mu mechanik. W tym nieszczęśliwym incydencie brał również udział markiz de Montaignac²²⁴.

Po tym wydarzeniu ACF napotkał duże trudności w organizacji następnej rundy na odcinku Paryż – Amsterdam – Paryż. Władze francuskie miały wątpliwości co do pożyteczności automobilizmu, co najlepiej oddaje dyskwalifikacja przez szefa paryskiej policji, M. Bocheta, wszystkich pojazdów podczas kontroli technicznej. W związku z tym start potajemnie przeniesiono z Paryża do Villiers, gdzie rozpoczęła się rywalizacja Ferdinanda Charrona na samochodzie Panhard z Françoisem Girardotem prowadzącym automobil marki Bolleé. Pierwszy na metę w Montgeron dotarł zawodnik firmy Levassor-Panhard, który na prośbę kibiców przejechał dodatkowe kilometry do Wersalu. Tam czekał wspomniany Bochet, który mimo odgórnego nakazu zrezygnował z aresztowania ludzi uważanych już za bohaterów narodowych²²⁵. Zachowanie to pokazuje, że nie było już możliwości zatrzymać nowego stylu życia i biznesu jaki był automobilizm. Wyścigi były nowoczesną formą inwestowania pieniędzy i platformą rozwojową motoryzacji drogowej, którą co roku wzbogacali nowi producenci samochodów. Francja była w tej rzeczywistości motorsportowym hegemonem, którego pozycji poważnie zagroził amerykański magnat

²²² J.A. Litwin, *Zarys sportu...*, s. 15.

²²³ Ibidem.

²²⁴ Markiz de Montaignac zaraz powypadku obrócił się, aby zobaczyć skutki kolizji. Stracił panowanie nad samochodem i wpadł do rowu, odnosząc poważane obrażenia. Zmarł kilka dni później. B. Jones, *The Ultimate Encyclopedia of Formula One. The Definitive Illustrated Guide to Grand Prix Motor Racing*, Londyn 1999, s. 8.

²²⁵ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 22.

prasowy. Był nim wykształcony w École Polytechnique James Gordon Bennett, który prowadził paryski oddział „New York Herald”. Z fascynacją śledził przedsięwzięcia ACF, chcąc spopularyzować automobilizm wśród społeczeństwa USA. W tym celu zorganizował nawet w 1898 r. symboliczny wyścig między Ferdynandem Charronem z Alexandrem Wintonem o 20000 franków²²⁶. Stał się on kamieniem węgielnym konkurencyjnej serii o nazwie Puchar Gordona Benetta (The Gordon Bennett Trophy)²²⁷.

Wyścigi organizowane w Stanach Zjednoczonych miały charakter międzynarodowy, czego brakowało cyklom francuskim. Idea organizacji zmagania kierowców uczestniczących w Pucharze Gordona Benetta bazowała na innych zasadach. Opierała się przede wszystkim na rywalizacji trzyosobowych zespołów reprezentujących państwa²²⁸, a nie koncernów finansujących starty w zawodach. W związku z tym każdy pojazd pokrywała barwa reprezentowanego narodu. Kolor błękitny był zarezerwowany dla samochodów francuskich, czerwony dla włoskich, żółty dla belgijskich, zielony dla brytyjskich, a biały dla niemieckich. Tradycje barw narodowych przetrwały do XXI wieku, chociaż nie są już często kultywowane ze względu na obecną we współczesnym sporcie motorowym konieczność malowania samochodów w barwy partnera finansowego lub sponsora. Niemniej w czasach obowiązywania pięciu podstawowych kolorów, wyścigi samochodowe bazowały na samochodach o wadze w przedziale 400-1000 kg bez kierowcy, mechanika, paliwa, oleju i innych materiałów eksploatacyjnych²²⁹. Prawo organizacji zawodów otrzymywał natomiast klub, którego drużyna zwyciężała w poprzednich rywalizacjach.

Z oczywistych względów idea ta nie została zaaprobowana przez Francuzów, których rynek był bogaty w konkurencyjnych kierowców i samochody. Bardziej szczegółowy obraz pięcioletniej historii Pucharu Gordona Benetta zostanie jednak przedstawiony w Rozdziale 2. Na tym etapie należy natomiast wspomnieć, że seria ta wprowadziła do sportu motorowego wspomniane w poprzednich podrozdziałach narodowe uprzedzenia i rywalizację zabarwioną poczuciem narodowej dumy. Świadczy o tym m.in. dalsze organizowanie przez ACF własnych, międzynarodowych rund wbrew popularności przedsięwzięcia Benetta.

W ten sposób prezentował się automobilizm do 1905 r. Jego rdzeniem był Puchar Gordona Benetta i wyścigi ACF. O istnieniu francuskich przedsięwzięć sportowych przesądził jednak niski poziom organizacji i bezpieczeństwa. W 1903 r. podczas zawodów na trasie Paryż – Madryt doszło do wypadku Marcela Renault, na skutek którego

²²⁶ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 16.

²²⁷ I. Rendall, *The Power...*, s. 50.

²²⁸ B. Jones, *The Ultimate...*, s. 10.

²²⁹ I. Rendal, *The Power...*, s. 50.

współzałożyciel marki Renault zginął²³⁰. Wysoki wskaźnik śmiertelności przedsięwzięć ACF i spadająca konkurencyjność francuskich samochodów definitywnie odebrały Francji pozycję centrum sportu samochodowego. W roli głównej siły zastąpiły ją Niemcy, Włochy i Belgia, w których również panował silny ruch zakładania firm produkujących automobile²³¹. Szybki rozwój przemysłu samochodowego tych państw spowodował jednak pojawienie się potrzeby integracji wyczynowego automobilizmu na Europie. Dla osłabionej Francji była to szansa na odzyskanie swego statusu. W związku z tym jeszcze w 1904 r. powołano pierwszą międzynarodową organizację zrzeszającą narodowe automobilkluby, Międzynarodowe Zrzeszenie Automobilklubów (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus), zwanego w skrócie AIACR²³².

Instytucja ta miała siedzibę w Paryżu, co jednoznacznie podkreślało aspiracje twórców sportu motorowego. Podstawowym zadaniem AIACR było zarządzanie europejskim sportem samochodowym, który przed I wojną światową składał się już z wyścigów, rajdów i rekordów prędkości²³³. Idea integracji europejskiego automobilizmu niosła przesłanie równouprawnienia jej uczestników. Hasło to miało jednak w sobie więcej symboliki niż praktyki. ACF potraktował nowy porządek jako szansę przywrócenia swojemu krajowy pozycji hegemonu. Korzystając z lokalizacji AIACR w Paryżu, Francuzi postanowili szybko zastąpić Puchar Gordona Benetta. Jego organizacja oficjalnie dobiegła końca w 1905 r. Zamiast niego powołano rywalizację o zupełnie innych założeniach. Były nią wyścigi Grand Prix zwane zawodami o Wielką Nagrodę²³⁴. Różniły się one od poprzedników zarówno na tle organizacyjnym, jak i symbolicznym.

Imprezy Grand Prix miały być przede wszystkim rywalizacją kierowców, a nie narodowych automobilklubów. Każdy kraj miał prawo wystawić w drużynę składającą się z trzech aut określonego producenta samochodów. Nie było jednak przepisu ograniczającego liczbę takich zespołów. Naprawa pojazdów na początku odbywała się natomiast według starych zasad. Prawo do obsługi miała tylko załoga składająca się z kierowcy i dzielącego z nim samochód mechanika. Zasada ta ewoluowała jednak wraz z rozwojem technicznym

²³⁰ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 34.

²³¹ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 40.

²³² WS, *Kto pierwszy, ten lepszy. Prze I Wojnę Światową*, [w:] *AutoRok Sport*, red. W. Sierpowski, Warszawa 2020, s. 8.

²³³ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 40.

²³⁴ T. Collings, S. Edworthy, *Formula One Years. The Ultimate Season-by-Season Celebration of Grand Prix Racing*, Londyn 2011, s. 12.

motoryzacji, doprowadzając w latach 20. XX wieku do przyznania prawa napraw wyłącznie mechanikom stacjonującym w boksie alei serwisowej²³⁵.

Z symbolicznego punktu widzenia pojawienie się nazwy Grand Prix można uznać za oficjalny początek historii Formuły 1 przynajmniej w kwestii obyczajowej. Słowa *Wielka Nagroda* sugerowała priorytetowość zawodów, których fundamentem była rywalizacja najmocniejszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie samochodów. Pierwszy opatrzony tą nazwą wyścig odbył się w 1906 r. we francuskiej miejscowości Le Mans z inicjatywy ACF, któremu zależało na podkreśleniu pozycji Francji w sporcie motorowym. Zwycięzcą imprezy został kierowca Renault, Ferdinand Szisz, który w przeszłości był mechanikiem samego Louisa Renault²³⁶. Triumf francuskiego producenta zwiastował powrót Paryża do motoryzacyjnego statusu suprematora Starego Kontynentu. Do wybuchu I wojny światowej wszystkie rundy Grand Prix odbywały się też we Francji, powtórnie czyniąc ją centrum europejskiego sportu samochodowego. Zwycięzali kierowcy Peugeot'a, przegrywając dopiero w 1914 r. z zawodnikami Mercedesa²³⁷.

Wybuch I wojny światowej przerwał oczywiście organizację Grand Prix. Oficjalnie AIACR przywróciło je dopiero w 1921 r. Tym razem jednak działania organizacji wspomagała Międzynarodowa Komisja Sportu (Commission Sportive Internationale), zwana CSI²³⁸. Okres dwudziestolecia wojennego można nazwać bezpośrednim poprzednikiem Formuły 1. Z technologicznego punktu widzenia wyścigi Grand Prix stanowiły szczyt sportu motorowego. W dwudziestoleciu międzywojennym pojawiła się jednak tendencja określania tym mianem również zawodów o charakterze lokalnym lub regionalnym, czego przykładem jest Grand Prix Prowansji, Grand Prix Comminges czy Grand Prix Rzymu. Z symbolicznego punktu widzenia podważało to ideę zawodów o *Wielką Nagrodę* jako najważniejszego politycznie wydarzenia w świecie sportu motorowego. Z tego też powodu AIACR dokonała przewartościowania kalendarza, uznając za najważniejsze wyścigi o charakterze ogólnokrajowym w typie Grand Prix Francji, Grand Prix Włoch czy Grand Prix Belgii. Te rundy otrzymały miano Grand Épreuve zwanego *Wielkim Testem*. Nazwa ta funkcjonowała jednak tylko w latach 20. XX wieku, całkowicie znikając w następnym dziesięcioleciu²³⁹.

²³⁵ WS, *Formułowanie zasad. Grand Prix-okres międzywojenny*, [w:] *AutoRok Sport*, red. W. Sierpowski, Warszawa 2020, s. 70-71.

²³⁶ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 48-49.

²³⁷ WS, *Formułowanie zasad...*, s. 14.

²³⁸ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 97.

²³⁹ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 84.

Nie ulega zatem wątpliwości, że okres lat 1921-1939 był decydującym czasem dla europejskiego sportu motorowego z organizacyjnego i kulturowego punktu widzenia. Wtedy właśnie ukształtowały się podstawy jego funkcjonowania, które po II wojnie światowej ulegały już tylko modyfikacji lub całkowitemu usunięciu. Fakt ten dobrze pokazuje sposób zarządzania przez AIACR i CSI imperami Grand Prix i Grand Épreuve. Opierał się on na częstych zmianach regulaminu technicznego. Polegały one zazwyczaj na modyfikacji parametrów silników oraz mas pojazdów. W 1925 r. zrezygnowano również z mechaników, dopuszczając na wzór amerykański rywalizację samochodów jednoosobowych. Ogólnie rzecz biorąc, wyścigi Grand Prix i Grand Épreuve do 1939 r. przeszły trzy formuły pojemnościowe, począwszy od formuły 3.0 l w 1921 r., formuły 2.0 l w latach 1922-1925 i formuły 1.5 l od 1926 r.²⁴⁰ Z historycznego punktu widzenia najważniejsza była jednak kategoryzacja corocznego cyklu wyścigowego.

W 1925 r. AIACR dokonała profesjonalizacji zawodów, nadając im miano mistrzostw konstruktorów²⁴¹. W praktyce oznaczało to zwrot narodowy, gdyż wyścigi Grand Prix i Grand Épreuve stały się oficjalną rywalizacją producentów samochodów i ich marek. Stan ten trwał do 1928 r., kiedy wielki kryzys ekonomiczny przerwał organizację wyścigów. Zastąpiła je Formuła Libre, której istotą było współzawodnictwo samochodów o zróżnicowanych parametrach odnośnie silnika, wagi czy nadwozia. Stan ten trwał do 1931 r., kiedy AIACR przywróciła organizację Grand Prix. Tym razem otrzymały one miano Mistrzostw Europy, co miało podkreślić ich priorytetowy status. Podobnie jak w latach 20. XX wieku ich przebieg stymulowały zmiany regulaminu technicznego odnośnie masy i pojemności silnika. Miało to przede wszystkim przerwać supremację niemieckich samochodów Mercedes i Auto-Union, które od 1931 r. były bezkonkurencyjne dla włoskich i francuskich samochodów. Celu tego nie udało się jednak osiągnąć ze względu na wybuch II wojny światowej²⁴².

Formuła 1 jest zatem bez wątpliwości kontynuacją międzywojennego cyklu wyścigów Grand Prix. Pragmatycznie rzecz ujmując, można ją nazwać połączeniem Mistrzostw Europy AIACR i przywróconych w 1958 r. Mistrzostw Konstruktorów. Od swojego poprzednika odróżnia ją jedynie międzynarodowy charakter, wzbogacenie o kategorię Mistrzostw Świata Kierowców oraz bogatsze tradycje sponsoringowe. Sposób funkcjonowania nie odbiegł natomiast od czasów dwudziestolecia międzywojennego. Oficjalnie Formuła 1 została powołana jeszcze w 1947 r. przez dopiero co powstałą Międzynarodową Federację

²⁴⁰ Ibidem, s. 96-107.

²⁴¹ WS, *Formułowanie zasad...*, s. 70.

²⁴² Ibidem, s. 70-71.

Samochodową zwaną w skrócie FIA²⁴³. Następczyni AIACR przewidziała jej debiut na 1950 r., co też nastąpiło. Inauguracyjna runda odbyła się 13 maja na torze Silverstone w Wielkiej Brytanii, kończąc się zwycięstwem Nino Fariny z zespołu Alfa Romeo²⁴⁴. Tak zaczęła powojenna historia najwyższej klasy wyścigowej, która z dyscypliny dla entuzjastów wyewoluowała do rangi globalnego widowiska sportowego i jednej z najbardziej dochodowych firm. Jej rozwój wyznaczyły globalne zmiany polityczne, społeczne i ekonomiczne, zmuszając do zmian regulaminu technicznego lub strategii finansowej.

Z technologicznego punktu widzenia historię Formuły 1 można opisać cyklicznymi modyfikacjami wytycznych odnośnie jednostki napędowej lub aerodynamiki samochodów. W pierwszym przypadku periodyzacja oparłaby się na wyodrębnieniu tzw. dekad silnikowych, a mianowicie okresów bazujących na silnikach wolnossących i szybkossących, szybkossących z turbodoładowaniem oraz hybrydowych²⁴⁵. Dokonywanie tego na podstawie zmian aerodynamicznych nie prezentuje już natomiast tak nieskomplikowanego modelu. Większa częstotliwość ingerencji przez FIA w architekturę samochodów zmuszałaby w tym wypadku do tworzenia dekad składających się w skrajnych przypadkach z zaledwie jednego sezonu. Z tego też powodu sami entuzjaści Formuły 1 stosują częściej klasyfikację silnikową, zaznaczając obecność zmian w aerodynamice opisem dominującego z projektowaniu patentu w typie opływowego nadwozia, charakterystyki skrzydeł, zmian w ogumieniu czy docisku przypowierzchniowego.

Tłem wszystkich tych zmian była oczywiście napięta atmosfera polityczna, ukazująca Formułę również w ramach rywalizacji ekonomicznej i technologicznej. Zmiany odnośnie regulaminu obok przyczyn zewnętrznych są też efektem nadmiernej supremacji jednego zespołu, którego kilkuletnia dominacja obniża zainteresowanie odbiorców sportem i w konsekwencji obniża dochody dyscypliny jako firmy. Przedstawiony model funkcjonowania jest fundamentem istnienia szczytu sportu motorowego, którego byt uzależniony jest od ekonomicznego zysku i odpowiedniej promocji. Odpowiednia kontrola jego natury czyni go jednym z najbardziej dochodowych dyscyplin i rozrywek na świecie, o czym świadczy zdobycie przez Formułę 1 w 2023 r. statusu światowego imperium sportowego.

²⁴³ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 164-165.

²⁴⁴ Motor Sport, *The first F1 World Championship race: the 1950 British Grand Prix*, MotorSport, <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/classic-season-opener-1950-british-gp/> [dostęp: 23.06.2022].

²⁴⁵ L. Butcher, *The best engine that will ever exist? Ultimate efficiency of F1's hybrid*, MotorSport, <https://www.motorsportmagazine.com/articles/racing-tech/the-best-engine-that-will-ever-exist-ultimate-efficiency-of-f1s-hybrid/> [dostęp: 23.06.2022].

Rozdział 2. Rodzina Zborowskich

Podrozdział 2.1. Pierwszy polski akcent w wyścigach Grand Prix. Życie i kariera Williama Elliota Morrisa Zborowskiego

Osoba Williama Elliotta Morrisa Zborowskiego nosi w sobie dziewiętnastowieczny romantyzm w postaci potrzeby ekspresji życia i jego niezależnej kreacji. Rekonstrukcję jego życiorysu poprzedzi jednak genealogiczna analiza jego korzeni, dzięki której łatwiejsze będzie zrozumienie prezentowanej w tym podrozdziale historii. W rzeczywistości William Elliott Morris Zborowski był potomkiem szesnastowiecznego rodu szlacheckiego Zborowskich wywodzących się od krakowskiego kasztelanica, Marcina Zborowskiego. Według przekazów Stanisława Załęskiego miał on ośmiu synów¹, którzy w czasach panowania Stefana Batorego popadli w niełaskę. Przyczyną problemów miał być spór piastującego urząd kasztelanica krakowskiego Samuela ze Stanisławem Zamoyskim, który zakończył się ścięciem tego pierwszego na Zamku w Krakowie². William Elliot Zborowski był bezpośrednim potomkiem tajemniczego brata, który niedługo potem „młodo zniknął”³. Przekaz ten sugeruje ucieczkę z Rzeczypospolitej Obojga Narodów, do której doszło w XVI wieku. Miejscem emigracji była Ameryka Północna, gdzie zbiegła część rodu osiedliła się pod celowo zmienionym nazwiskiem Zabrieski. Trudno jednak ustalić prawidłową datę i miejsce przyjazdu, gdyż różnią się one w zależności od źródła. Według Stanisława Osady i Józefa Watra-Przewłockiego Zborowscy zamieszkali w 1562 r. w pobliżu miasta Hackensack⁴, co kłóci się z informacjami zawartymi we wspomnianej już publikacji Bena Collinsa „Aston Martin. Made in Britain”⁵. Brytyjski kierowca wyścigowy przesuwając przyjazd o 100 lat do przodu, lokalizując nowe miejsce zamieszkania w Nowym Amsterdamzie.

Ponoć Zabriescy kultywowali pamięć o swoich korzeniach i wierzyli nawet, że byli spokrewnieni z królem Polski, Stefanem Batorem⁶. Świadomość pochodzenia nie przeszkodziła im jednak być typowymi przykładami emigrantów zaczynających od zera. Wzbogacenie się na handlu z plemieniem Lenape pozwoliło im nabyć fragment współczesnego Manhattanu i rozpocząć działalność pozahandlową. W miarę powiększania środków nabyli również własność w New Jersey, dzieląc czas między nim a Nowym

¹ S. Załęski, *Jezuici w Polsce Porozbiorowej. Z mapą. Część I. 1772-1820*, Kraków 1907, s. 286.

² S. Osada, *Historia Związku Narodowego Polskiego i rozwój ruchu narodowego Polskiego w Ameryce Północnej*, Kraków 1903, s. 9.

³ S. Załęski, *op. cit.*, s. 286.

⁴ Ibidem, J. Watra-Przewłocki, *Historia Polski ilustrowana*, Oakland 1918, s. 564.

⁵ B. Collins, *Aston Martin. Made in Britain*, przeł. M. Józefiak, Kraków 2021.

⁶ J. Tabler, *Foxhunting with Meadow Brook*, Nowy York 2016, s. 16.

Yorkiem. Wśród nich był nawet człowiek, który prawdopodobnie miał udział w pisaniu konstytucji Stanów Zjednoczonych⁷. Rodzinny majątek Zabierscy powiększali jednak poprzez typowo amerykańską aktywność w sferach finansowych i prawnych. Tego typu człowiekiem był syn Alberta, Martin Zabirski. Jako pierwszy powrócił on do pierwotnej formy nazwiska, co może świadczyć o prawdziwości tezy o świadomości własnego pochodzenia. Jako adwokat zajmujący się po godzinach spekulacjami finansowymi zgromadził imponujący majątek, który po śmierci w 1878 r. odziedziczył urodzony w 1858 r. w New Jersey syn, William Elliot Zabierski.

Poza pokaźną sumą pieniędzy o wartości oscylującej między 5 a 10 mln dolarów, młodzieniec odziedziczył również dużą posiadłość w hrabstwie Bergen⁸. Zgodnie z rodzinną tradycją pieniądze ze spadku starał się pożytecznie inwestować, przeznaczając je na rozwój teatrów w Nowym Yorku i Londynie. Czas młodości dzielił między rodowymi posiadłościami, Newportem o Europą, do której miał wielką słabość. Jednak w przeciwieństwie do ojca inwestowanie pieniędzy nie było dla niego jedynym sposobem na upust emocji. Ryzyka szukał w aktywności fizycznej, jeździe konnej i polowaniu na lisy. Dał się również poznać jako zręczny i utalentowany jeździec, który dzięki swoim umiejętnościom manualnym w przyszłości stanie się wysokiej klasy automobilistą. Zanim to się jednak stało, zdecydował się wzorem ojca, powrócić do oryginalnego nazwiska Zborowski⁹ i ograniczyć do imienia Elliot. Decyzja ta była wynikiem jego podróżniczego i kosmopolitycznego trybu życia, na skutek którego zaczął oddalać się od Ameryki. Zafascynowanie i sentyment do Europy zrodziły w końcu u niego potrzebę narodzenia się na nowo jako Elliot Zborowski, który lepiej się czuł na Starym Kontynencie niż za oceanem.

W związku z tym zaraz po odziedziczeniu rodzinnego majątku coraz więcej czasu spędzał w Europie, gdzie z upodobaniem oddawał się swojej pasji do ryzyka, szybkości i adrenaliny. Zborowski przeprowadził się do Anglii, gdzie kupił posiadłość w Melton Mowbray. Tam w 1895 r. urodził mu się syn, który otrzymał imię Louis. Stosunkowo szybko doczekał się nobilitacji w postaci brytyjskiego obywatelstwa, które umożliwiło mu całkowite poświęcenie się automobilizmowi. Konie i polowanie zaczęły jednak ustępować rozwijającemu się w kontynentalnej części Europy automobilizmowi¹⁰.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁹ R. Dick, *Auto Racing Comes of Age: A Transatlantic View of the Cars, Drivers and Speedways. 1900-1925*, Jefferson – Londyn 2013, s. 17.

¹⁰ B. Collins, *op.cit.*, s. 59-61.

W rzeczywistości William Zborowski przeprowadził się do Wielkiej Brytanii w idealnym dla swojej pasji czasie. Wyspy Brytyjskie wchodziły wówczas w fazę fascynacji ideą samojedźnych pojazdów, przystępując do rodzimej kultury motoryzacyjnej i przemysłu samochodowego. Brytyjczycy przekonywali się do automobili, obserwując wzrost ich znaczenia w sąsiedniej Francji. Jako miłośnik mobilności i prędkości Zborowski od razu dołączył do społecznego trendu, rozpoczynając poszukiwania własnego samochodu. W 1899 r. zamówił w londyńskiej firmie Motor Carriage Supply Co swój pierwszy samochód jakim był Daimler Phoenix. Na realizację zamówienia czekał jednak rok ze względu na prowadzony przez przedsiębiorstwo rzemieślniczy sposób produkcji. Niemniej tym właśnie samochodem Zborowski zaczął karierę sportową. W 1902 r. zadebiutował w wyścigu górskim z Nicei do La Turbie. Na tych zawodach odniósł też pierwszy sukces, wygrywając w kategorii czteromiejscowych samochodów turystycznych¹¹. Wyścigi górskie nie były jednak szczytem ambicji, które w przypadku hrabiego szybko zaczęły obejmować bardziej prestiżowe rywalizacje. Zdecydował się na udział w wyścigach organizowanych w ramach Pucharu Gordona Benetta i międzynarodowych rundach ACF. W związku z tym zaopatrzył się także w lepszy sprzęt, kupując Mercedesa 35/38 hp. Tym automobilem w 1902 r. wystartował w zorganizowanym przez ACF międzynarodowym wyścigu z Paryża do Wiednia, któremu ze względów sportowych i technologicznych warto przyrzeć się bliżej¹².

Kiedy Zborowski poważanie zainteresował się przedsięwzięciami Francuzów, automobilizm był już istnym poligonem doświadczalnym dla poszukujących zysków w prędkości wizjonerów. Instynkt podpowiadał, że kluczem do podniesienia osiągnięć jest silnik generujący jak największą liczbę koni mechanicznych. Niestety, na przełomie XIX/XX wieku oznaczało to wielkolitrażową, wolnoobrotową, dużą i ciężką jednostkę napędową, która trafiała na nieadekwatnie lekkie podwozie. Eksperyment zakończył się mniej pożądanym efektem, czyli wzrostem pojemności silnika. Przykładowo cenione przez entuzjastów Panhrady o mocy 40 KM osiągały 7.4 l, a najbardziej pożądane Morsy potrafiły przekraczać 10 l¹³. Oczywiście, podejście to odbijało się na masie całkowitej pojazdu, która z 1000-1200 kg wzrosła do 1400-1500 kg. Trudno było uznać tę technologię projektową za szczyt inżynierskiego geniuszu, o czym świadczą uwagi krytyków co do dużej częstotliwości zmiany opon podczas wyścigu¹⁴.

¹¹ b.a., *Early Hill-Climbs by „Baladeur”*, 4. La Turbie, 1897-1903, „MotorSport”, grudzień 1951, s. 614.

¹² b.a., *Count Elliot Zborowski*, Motorsport Memorial; <http://motorsportmemorial.org/focus.php?db=ct&n=461> [dostęp: 07.02. 2022]

¹³ I. Rendall, *The Chequered Flag. 100 Years of Motor Racing*, Londyn 1993, s.28.

¹⁴ Ibidem.

Największe obawy organizatorów dotyczyły jednak bezpieczeństwa. W związku z tym Automobile Club de France jeszcze przed zawodami Paryż – Berlin znowu podjął próbę pogodzenia koncepcyjnych skrajności za pomocą nowych przepisów. Przed wyścigiem Paryż – Bordeaux wszystkie pojazdy sklasyfikowano według masy, wyodrębniając cztery klasy pojazdów. Pierwsza obejmowała bezpośredniego praprzodka samochodów Grand Prix, tzw. *voitures légères* (samochody ciężkie) o wadze ponad 650 kg i mocy 40-60 KM¹⁵. Pozostałe trzy klasy skupiały *voiturettes* (samochody lekkie), których odmienna technika projektowania w przyszłości legnie u podstaw rozwoju samochodów Grand Prix. Pierwszą klasę *voiturettes* tworzyły maszyny dysponujące mocą 12-20 KM i masą 400-600 kg¹⁶. Druga obejmowała automobile o masie 250-400 kg i mocy 8 KM. Trzecia skupiała natomiast pojazdy jednośladowe o masie mniejszej niż 250 kg¹⁷.

Nowa formuła nie zadowoliła jednak zwolenników projektowania w oparciu o wytyczną odgórnie narzuconego limitu wagowego. Jej realizacja musiała jednak przeczekać cały sezon 1901 r., który obejmował Puchar Gordona Benetta, wyścig z Paryż – Bordeaux i rundę Paryż – Berlin. Ostatnie wydarzenie znowu skończyło się jednak katastrofą, która zrodziła jeszcze więcej zastrzeżeń co do automobilizmu. Mając na uwadze negatywny stosunek władz francuskich do sportowego ścigania, ACF postanowił zastosować środki najlepsze środki ostrożności w postaci ustawionych wzdłuż tras żołnierzy. Mundurowi nie potrafili jednak całkowicie kontrolować zachowania widzów i zapobiec wbieganiu na drogę zwierząt. Sami kierowcy również nie ułatwiali zadania, pokonując zakręty ze zbyt dużą prędkością i nieustępliwością. Pierwsze skutki wyścigowego chaosu pojawiły się w Monchenot pod Reims, gdzie jeden z zawodników śmiertelnie potrącił na środku drogi chłopca chcącego zobaczyć automobile z bliska. Największym problemem okazał się jednak kurz zmuszający zawodników do patrzenia w górę podczas wyprzedzania. Ten sposób ścigania przyniósł jednak więcej szkód niż korzyści, czego przykładem jest przeoczenie zakrętu przez Gillesa Hourgièresa i zakończenie wyścigu do góry kołami w rowie¹⁸.

Ostatecznie międzymiastowy chaos padł łupem Francuzów w osobach Henriego Fourniera, René de Knyffa i Leonce'a Girardota. Triumf Panhardów i Morsa nie złagodził jednak gniewu posłów francuskiego parlamentu, którzy domagali się odgórnego ograniczenia prędkości automobili wyścigowych. Rząd poszedł jeszcze dalej, zastanawiając się nad

¹⁵ J.A. Litwin, *Zarys historii sportu samochodowego*, Wyd. 1, Warszawa 1980, 19.

¹⁶ Wartości wagowe klasy *voiturettes* różnią się w zależności od źródła. Przykładowo, Jan. A. Liwitin podaje przedział 400-650 kg. Ivan Rendall zaniża natomiast wartości do 400-600 kg. J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 19, I. Rendall, *The Chequered...*, s. 22.

¹⁷ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 28.

¹⁸ Ibidem, s. 28-29.

całkowitym zakazem ścigania w kraju. Groźby te były jednak niewykonalne ze względu na dynamiczny rozwój przemysłu samochodowego i perspektywę supremacji Pucharu Gordona Benetta, którego format dawał szansę na złamanie francuskiej dominacji w europejskim sporcie motorowym. Tym przekonaniem kierował się Selwyn Edge, będący w 1901 r. jedynym porządnym reprezentantem Wielkiej Brytanii. Moralna porażka wyścigu Paryż – Berlin była dla takich jak on szansą na większy sukces, zwłaszcza, że ACF desperacko prosił rząd francuski o wyrażenie zgody na organizację następnego wyścigu z Paryża do Wiednia. Ostatecznie władze dały szansę tej inicjatywie, stawiając wcześniej ważny warunek. Trasa zawodów musiała uwzględniać odcinki neutralne, które każdy zawodnik musiał pokonać z prędkością bezpieczną dla miejscowej ludności¹⁹. W praktyce równało się to zakazowi ścigania w tych strefach. Żądanie to nie byłoby tak uciążliwe, gdyby nie środkowy odcinek wyścigu, który na nieszczęście kierowców przebiegał przez Szwajcarię objętą prawnym zakazem uprawiania sportowego automobilizmu. Dla dobra komercji ACF zgodził się zatem włączyć w 1902 r. do swoich zawodów Puchar Gordona Benetta²⁰, który widział w tej sytuacji szansę większej promocji.

Oczywiście większe zainteresowanie w dalszym ciągu przyciągała inicjatywa Francuzów, którzy przezornie wysłuchali prośb zawodników klasy *voiturettes* i ograniczyli masę maksymalną automobili do 1000 kg²¹. Do międzynarodowego wyścigu na dystansie 990 km²² stanęło 137 załóg, wśród których pojawił się również Elliot Zborowski na swoim Mercedesie 35/38 KM. Należał on do grona bogatych amatorów w typie Barona de Forest, George’a Heatha czy Wiliama Kissama Vanderbilta, dla których takie wydarzenia były po prostu okazją do realizacji swoich pasji. Jednak tym razem amerykański hrabianin był jedynym głównym bohaterem zmagania. Jego wyścigowe rzemiosło walczyło o uznanie z konstruktorskim geniuszem Louisa i Marcela Renault, którzy produkowali własne samochody w ramach założonej w 1899 r. *Société Renault Frères*. Na rundę Paryż – Wiedeń przywieźli nową koncepcję układu napędowego, który zamiast powszechnie stosowanych łańcuchów wykorzystywał napędowy (bez mechanizmu różnicowego)²³. Szok pogłębiła jednak mała pojemność firmowego silnika, która w porównaniu do Panhardów i Morsów wynosiła

¹⁹ Ibidem, s. 30.

²⁰ W 1902 r. Puchar Gordona Benetta przebiegał na trasie Paryż – Innsbruck, Ibidem.

²¹ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 20.

²² Trasa wyścigu obejmowała Francję, Szwajcarię i Austrię. Czas przejazdu przez Szwajcarię był jednak neutralizowany z powodu rządowego zakazu uprawiania wyścigów w tym kraju. W związku z tym kierowcy pokonywali ten etap zwykłym drogowym tempem, a uzyskany czas nie był wliczany do ogólnego. I. Rendall, *The Chequered...*, s. 30-31.

²³ I. Rendall, *The Power and Game. The History of Formula 1 and The World Championship*, Londyn 2000, s. 52.

zaledwie 3758 cm³. Ten projekt zwiastował kłopoty, których właściciele *voitures légères* nie byli jeszcze świadomi.

Elliot Zborowski należał do grona megalomanów pragnących osiągnąć sukces w zawodach Paryż – Wiedeń. Drugą opcję wybrał natomiast Selwyn Edgde, który znowu został oficjalnym reprezentantem Wielkiej Brytanii w Pucharze Gordona Benetta. Wystartował trzydziestokonnym Napierem, który w tym czasie był uznawany za esencję angielskiej myśli wyścigowej²⁴. Zawody z 1902 r. nie zapisały się jednak tak tragicznie jak zeszłoroczna rywalizacja z Paryża do Berlin. Tym razem głodni wrażeń widzowie śledzili zawodników w specjalnie przygotowanym pociągu do Belfort, którego trasa pokrywała się z pierwszymi kilometrami obu serii. Zgodnie z oczekiwaniami w początkowym etapie walki o trofeum Benetta na czoło wysunął się ciężki Mors Henri’ego Fourniera oraz Panhardy Léonce’a Girardota i René de Knyffa²⁵. Opony francuskich samochodów nie wytrzymały jednak obciążenia, które finalnie wyeliminowało Fourniera i Girardota z wyścigu. To samo stało się Wolseley’ami Montague Grahama-White’a i Arthura Callana. Walka ograniczyła się do pojedynku uwielbianego we Francji de Knyffa i Edge’a, którego Napier Light w pewnym momencie nie wytrzymał żywiołowej jazdy właściciela po wyboistych drogach. Tuż przed szwajcarską granicą z opon całkowicie zeszło powietrze, a zmuszony do postoju „morowy chłopiec”²⁶ nie mógł pozwolić sobie na naprawę przez niechybne pogubienie narzędzi w trakcie wyścigu²⁷.

Ratunkiem okazał się właśnie Elliot Zborowski, który na widok nieruchomo stojącego Napiera i bezradnego Edge’a zatrzymał swojego Mercedesa i zaoferował pomoc. Po wysłuchaniu rodaka oddał mu własną pompkę, po czym wsiadł z powrotem do samochodu i ruszył w kierunku Szwajcarii. Gest Zborowskiego okazał się zbawianiem, które umożliwiło Edge’owi powrót do rywalizacji. Tymczasem de Knyff zmagął się już z poważną awarią układu kierowniczego. Na zboczach gór Alberg w Panhardzie Francuza popsuł się dyferencjał, który ostatecznie wyeliminował go z wyścigu²⁸. Selwyn Edge został sam na drodze do Insbrucka, mierząc się jedynie z następstwami eksploatacji swojego *voiturettes* na górzystych drogach. Te dopadły go przed metą, ponownie zmuszając do zjazdu na pobocze. Pomocą okazali się jednak widzowie, którzy w swoim entuzjazmie pomogli dopchać

²⁴ Idem, *The Chequered...*, s. 30-31.

²⁵ Ibidem.

²⁶ B. Collins, *op. cit.*, s. 34.

²⁷ Ibidem.

²⁸ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 31.

wyeksplotowanego Napiera²⁹. W ten sposób Sewlyn Edge został pierwszym w historii Brytyjczykiem, który wygrał wyścig. Dobry gest organizatorzy odczytali jednak jako naruszenie regulaminu i szansę utrzymania francuskiej passy. W tych okolicznościach triumf przysługiwał de Knyffowi, który paradoksalnie nie czuł satysfakcji z takiego rozstrzygnięcia. Mając przede wszystkim na względzie sportową sprawiedliwość, odmówił przyjęcia nagrody i uznał Brytyjczyka za zwycięzcę³⁰.

W tych okolicznościach brytyjskiej załodze nie zostało nic innego jak duma z prawa do organizacji następnej edycji Pucharu Gordona Benetta, a Edgowi sprzedaż swojego Napiera Light i ciche podziękowanie Zborowskiemu za pompkę. Tymczasem owy współtwórca sukcesu toczył własną walkę, która okazała się niemniej emocjonująca niż zawody do Innsbrucka. Potężny Mercedes hrabiego zmagął się z mniejszym i zwrotniejszym *voiturettes* braci Renault, których ciężar okazał się łagodniejszy dla opon. W końcu oba automobile prześcignęły pojazdy klasy ciężkiej, zadając kłam teorii jakoby duża pojemność skokowa była kluczem do wysokich osiągnięć. Między Bregenz a Salzburgiem Louis Renault zderzył się z baronem Pierrem de Crawhez, zmuszając Francuza i jego węgierskiego mechanika François Szisza do przymusowej naprawy kół. Na prowadzenie wysunął się Baron de Forest. Za nim jechał J. Edmond w Darracq, Zborowski i Marcel Renault, który zanotował najszybszy przejazd między Bregenz a Salzburgiem. Niestety, w rzekomym roztargnieniu Francuz skrócił sobie drogę, omijając przed Wiedniem tor kłusowniczy³¹. W rezultacie dojechał do miasta pierwszy, nie wzbudzając tym sprzeciwu francuskich oficjeli. Drugim na mecie zjawiał się hrabia Zborowski, który był szybszy. Dlatego na wszelki wypadek urzędnicy zabezpieczyli zwycięstwo Marcela Renault oskarżeniem kierowcy Mercedesa o nieprzestrzeganie prawa celnego w Szwajcarii³². Decyzja ta spotkała się z oburzeniem innych zawodników, o czym świadczy komentarz Charlesa Jarrota: „Zdaniem niektórych spośród dziś tu zgromadzonych, popełniano błąd i w rzeczywistości zwycięzcą został Zborowski”³³.

Główny poszkodowany nie podważył jednak decyzji oficjeli, skupiając się na poszukiwaniu innych wyzwań. Wybór padł na górski wyścig Nicea – La Turbie, którego powstanie datuje się na 1897 r. Początkowo był on częścią wyścigu z Marsylii do Monte Carlo, który swą popularność zawdzięczał walorom turystycznym Riwieri³⁴. Zorganizowana w 1897 r. runda inauguracyjna pokazała jednak, że pomysł rywalizacji na trasie o dużej

²⁹ Ibidem.

³⁰ J.A. Liwtin, *op. cit.*, s. 20-21.

³¹ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 31.

³² B. Collins, *op. cit.*, s. 36.

³³ Ibidem.

³⁴ b.a., *Early Hill...*, s. 614.

różnicy wzniesień nie był tak spektakularny jak góry południowej Francji. Problemem były przede wszystkim ówczesne automobile, dla których stromy podjazd do miejscowości La Turbie nie był łatwym zadaniem. W zasadzie na tyle trudnym, aby z odcinka Nicea – La Turbie zrobić osobne zawody. Ostatecznym argumentem był incydent kierowcy o nazwisku Bruninghaus, którego parowy Panhard u podnóża stromego podjazdu doznał awarii hamulców i wjechał do kawiarni Café de Paris³⁵. Dlatego w 1898 r. organizatorzy usunęli trudną do zdobycia dla ówczesnych samochodów wyścigowych miejscowość, ograniczając trasę do Nicei. Od samego początku istotą sportów motorowych są jednak wyzwania, o czym świadczy refleksja Emersona Fittipaldiego jakoby wszyscy wielcy inżynierowie żywili się wyzwaniami i dążyli do technologicznej doskonałości³⁶. Tak też było z problematyczną trasą Nicea – La Turbie, która w 1899 r. otrzymała miano osobnej imprezy na dystansie 16, 17 bądź 18 km. Podobnie jednak jak międzynarodowe rudny ACF nie była ona wolna od tragedii, czego przykładem jest śmierć Barona Henriego de Rothschild na skutek uderzenia w skały w 1900 r.³⁷

Elliot Zborowski należał oczywiście do grona tych kierowców, którym satysfakcja pokonywania górskich dróg przysłała ryzyko śmiertelnego wypadku. W tym celu 18 czerwca 1902 r. zamówił wyjątkowego Mercedesa 60 hp o pojemności 9 l, którego dostawę zrealizowano 19 marca 1903 r.³⁸ O tym samochodzie warto coś więcej powiedzieć ze względów historycznych. Był on pochodną Daimlera, którym Henri Rotschild rozbił się o skały w 1900 r. Bolączką jego poprzednika niestabilność, którą generował krótki rozstaw osi i nieproporcjonalnie wysoki środek ciężkości. W Cannstatt natychmiastowo zaczęto proces przeprojektowywania, który od 1901 r. odbywał się już pod szyldem Mercedesa. Pierwsza pochodna niesforne go wyścigowca dostała nowy silnik benzynowy z cylindrami o wymiarach 116x140 mm i nowatorskimi zaworami mechanicznymi, dzięki którym był elastyczniejszy i wydajniejszy niż parowe odpowiedniki³⁹. Według przekazów dziennikarskich mimo niedomagań ze strony sprzęgła i łożysk, model ten zaliczył przykładową jazdę po francuskich wzgórzach w 1901 r.⁴⁰ Jego następca o mocy 40 KM wywołał jeszcze większą sensację swoim *cudownie cichym* czterocylindrowym silnikiem i płynnemu układowi przeniesienia napędu, dzięki którym Werner i Lamartin zawstydzili parowe Serpollety⁴¹. Największym

³⁵ Ibidem.

³⁶ E. Fittipaldi, *Ten sezon na pewno nas zaskoczy*, „F1 Racing”, luty 2015, nr 127, s. 71.

³⁷ b.a., *Early Hill...*, s. 614.

³⁸ R. Dick, *op. cit.*, s. 17.

³⁹ b.a., *Early Hill...*, s. 614.

⁴⁰ Ibidem, s. 615.

⁴¹ Ibidem.

novum okazał się jednak Mercedes 60hp z 1903 r., którego historycy motorsportu zaliczają do panteonu najbardziej udanych konstrukcji wyścigowych Mercedes-Benz Group AG. Za sukcesem szóstki stał oczywiście silnik dysponujący pierścieniowymi zaworami wlotowymi w głowicach cylindrów oraz dźwigienki i popychacze, które usprawniały pracę całej jednostki napędowej⁴².

Tym właśnie samochodem hrabia Zborowski pod numerem 37-MM wystartował 1 kwietnia 1903 r. w wyścigu Nicea – La Turbie. Mimo skromnego życiorysu wyścigowego zdołał już sobie wyrobić opinię w wyścigowym środowisku. Jawił się jako elegancki i nieskazitelnie ubrany kierowca amator, który potrafił walczyć o wysokie pozycje. Kontrowersyjny finał wyścigu Paryż – Wiedeń naturalnie polepszył te opinie, dodając atut w postaci odpowiedniego nastawienia psychicznego. Entuzjaści wyścigów postrzegali go jako energicznego człowieka o rysach twarzy zdradzających odwagę, siłę i pewność siebie⁴³. Komponenty te wzbogacała ceniona w sporcie motorowym umiejętność zachowania spokoju i wyciszenia, którą najlepiej oddaje relacja: „Podczas gdy inni zawodnicy na kontrolach między etapami zatrzymywali swoje samochody w pełnym słońcu południa i w innych niepożądanych pozycjach, Zborowski zdawał się mieć dar w postaci znajdowania drzewa i kolejnej małej oazy cienia. Zapalając papierosa, czekał spokojnie na sygnał od kontrolera, kiedy jego czas minął, a potem pędził z maksymalną prędkością przez następny etap”⁴⁴.

1 kwietnia 1903 r. amerykański hrabia nie był jednak tak opanowany jak zazwyczaj, o czym świadczy następujący przekaz: „Świadkowie startu podają, że Zborowski, jako piąty startujący, wykazywał dużą nerwowość w oczekiwaniu na swoją kolej. Przez nieuwagę założył białe dziecięce rękawiczki, co uniemożliwiło mu pewny chwyt hamulca”⁴⁵. Niecodzienny dla Zborowskiego stan był najprawdopodobniej konsekwencją wizyty u wróżki, która przepowiedziała mu, że na podczas wyścigu znajdzie śmierć. Wiadomość to wprawiła go ponoć w taki strach, że następnego ranka podpisał testament⁴⁶. Niemniej przystąpił do wyścigu wraz ze swoim przyjacielem baronem Pallange, który pełnił rolę mechanika. Start wyznaczono o 9.00 rano. Zborowski startował jako piąty za Mercedesami Wernera, Degraisa, Hieromiusa i Gasteauxa⁴⁷. Procedura ta była jednak daleka od perfekcji,

⁴² b.a., *Mercedes-Simplex 60 hp "Gordon Benett" racing car, 1903*, Mercedes-Benz; <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Mercedes-Simplex-60-hp-Gordon-Bennett-racing-car-1903.xhtml?oid=6733> [dostęp: 08.02.2022]

⁴³ H.H., *Sport. Automobilismus. Zum Tode des Grafen Zborowski*, „Sport & Salon. Illustrierte Zeitschrift für die vornehme welt”, 11 kwietnia 1903, nr 15, s. 10.

⁴⁴ R. Dick, *op. cit.*, s. 17.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ H.H., *op. cit.*, s. 11.

⁴⁷ Ibidem.

gdyż niechcący zwolnił sprzęgło i doprowadził do falstartu. Szybko ustawił swojego Mercedesa na polu startowym. Gdy flaga opadła, energicznie nacisnął pedał gazu i ruszył przed siebie. W przeciwieństwie do pozostałych zawodników Mercedesa hrabia nie znał trasy, co nie powstrzymało go od wrzucenia czwartego biegu zaledwie po minucie jazdy⁴⁸; dojechania na nim do pierwszego zakrętu. Warunki pogodowe nie były jednak tego dnia przychylne żywiołowej jeździe. Deszcz pogorszył właściwości jezdne drogi, co Zborowski szczególnie odczuwał na zakrętach. W końcu dojechał do miejsca, gdzie trzy lata wcześniej w wypadku zginął inny kierowca Daimlera, Wilhelm Bauer. Tuż przed zakrętem pedał hamulca przestał reagować na nacisk stopy, wprawiając automobil w stan bezwładności⁴⁹. Okoliczności awarii różnią się jednak w zależności od przekazu. Przykładowo Jan A. Litwin podaje za przyczynę spinkę od mankietu, która zablokowała ręczną manetkę gazu⁵⁰. Ben Collins podaje natomiast wersję, według której to spięta tą częścią galanterii koszula zaplątała się w dźwignię gazu i uniemożliwiła natychmiastowe hamowanie⁵¹. Zborowskiemu pozostało tylko gwałtownie zmienić kierunek jazdy, aby uniknąć zderzenia z górską skałą. Niestety, nie zapobiegło to poślizgowi, przez który całkowicie stracił panowanie nad kierownicą i zderzył się ze skałą. Siła uderzenia wyrzuciła go z pojazdu, przez co uderzył głową w kamień i zginął na miejscu⁵².

Baron Pallange odniósł obrażenia głowy w postaci głębokiej dziury w kości ciemieniowej. Trzy minuty po wypadku ze stromego zbocza przybiegł doktor Schmelz, który ocucił nieprzytomnego mechanika. Na trasie nie było jednak przyzwoitego zabezpieczenia medycznego, więc Pallange został przetransportowany do szpitala na wózku⁵³. W przypadku Zborowskiego Schmelzowi pozostało jedynie pilnować martwego i czekać godzinę na przyjazd karetki⁵⁴. W tym czasie na wzgórzu La Turbie wraz z żoną Pallange'a czekała Margaret, która cieszyła się urokiem francuskich gór i wyścigowego towarzystwa. Według relacji Roberta Dicka: „Rozmawiała wesoło z przyjaciółmi. Nie okazywała niepokoju z powodu opóźnionego przyjazdu męża. Baron de Cartes przekazał jej smutną wiadomość, mówiąc najpierw, że zdarzył się poważny wypadek, a potem łagodnie wyjawiając straszną prawdę”⁵⁵.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ b.a., *Early Hill...*, s. 614-615.

⁵⁰ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 21.

⁵¹ B. Collins, *op. cit.*, s. 37.

⁵² J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 18.

⁵³ b.a., *Early Hill...*, s. 615.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ R. Dick, *op. cit.*, s. 17.

Wypadek Zborowskiego nie był jednak tego dnia jedynym. Podobnego incydentu doświadczył baron Gasteaux, któremu w przeciwieństwie do hrabiego udało się przeżyć. Obraz Margaret Margaret Zborowskiej można natomiast uznać za prelude scen, w których żony kierowców dowiadywały się o śmierci męża, bądź były jej świadkami. Od samego początku są one tą częścią publiczności, która godzi się z niebezpieczną profesją swojego partnera. Dobrym porównaniem jest choćby żona Gilles'a Villeneuve'a, Joann, która fakt uprawiania przez jej męża zawodu kierowcy wyścigowego argumentowała: „Gdybym mu zabroniła, byłby najbardziej nieszczęśliwą osobą na świecie”⁵⁶. Dla współczesnej Formuły 1 najlepszym odpowiednikiem jest małżeństwo Romaina Grosjeana. Od 2020 r. kierowca ten jest kojarzony z okropnym wypadkiem, do którego doszło w 2020 r. podczas Grand Prix Bahrajnu. Prowadzony przez niego Haas VF-20 po zderzeniu z barierą stanął w płomieniach, przywołując wspomnienia o Gerardzie Bergerze na Imoli w 1989 r. lub Elio Angelisa na Paul Ricard w 1986 r. W wywiadzie udzielonym GP Racing Grosjean wspomniał, że w pewnym momencie pogodził się z widmem śmierci i przygotował na najgorsze. Pragnienie ucieczki z pojazdu przywróciła myśl o żonie i dzieciach, dzięki którym kierowca wydostał się z płonącego bolidu. Przywołanie tych dwóch postaci ma na celu ukazanie ewolucji mentalnej, w którą sport motorowy wszedł na początku XX wieku⁵⁷. Gilles Villeneuve należał do tej generacji zawodników, którzy pasję potrafili postawić nad rodziną. Romain Grosjean był już natomiast typem kierowcy współczesnego, dla którego życie i bliscy prezentują większą wartość niż nieugaszone pragnienie szybkości. Elliotowi Zborowskiemu bliżej było do Villeneuve'a z racji życia w czasach dehumanizujących sport pod względem etyki i uczuć. Podobnie jak żywiołowy Kanadyjczyk osierocił syna. Ten jednak postanowił obrać taką samą karierę jak ojciec, który stał się pierwszą osobą z polskim pochodzeniem w światowym sporcie motorowym.

⁵⁶ G. Donaldson, *Gilles Villeneuve. The life of the legendary racing driver*, Londyn 2003, s. 32.

⁵⁷ A. Cooper, *Romain Grosjean crash report: why Haas caught fire & change to come*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/romain-grosjean-crash-report-why-haas-caught-fire-changes-to-come/> [dostęp: 08.02.2022]

Podrozdział 2.2. Współtwórca Astona Martina. Życie i kariera Louisa Zborowskiego

Aston Martin zawsze był synonimem doskonałości i to tutaj w Gaydon tworzona jest doskonałość. Na samochodach tutaj możesz zobaczyć, czym jest Aston Martin. Ultraluksusowe osiągi, innowacja i wspaniałość, to wszystko, do czego dążymy. I te samochody są przykładem tego, że jesteśmy jedyną na świecie niezależną grupą samochodów ultra luksusowych i nadal celebруем nasze dziedzictwo, zmierzając w kierunku ekscytującej przyszłości [...]. Astona Martina powrócił do Formuły 1 w 2021 roku po ponad sześćdziesięcioletniej nieobecności. Ostatni sezon był pierwszym rokiem pięcioletniego planu i teraz kontynuujemy naszą podróż. Ponad sto lat temu Aston Martin rozpoczął wspinaczkę na szczyt świata motoryzacyjnego na wzgórzu Aston Clinton Hill, które znajduje się około godziny jazdy stąd. I to właśnie tam Lionel Martin wpuścił Astona Martina w szal rywalizacji, która była początkiem wspinaczki, w której nasz zespół Formuły 1 jest do dziś. Kontynuujemy naszą podróż na szczyt Formuły 1. Najbardziej konkurencyjnej i prestiżowej kategorii wyścigowej na świecie, i chcemy wygrać⁵⁸.

Te słowa wypowiedział Lawrence Stroll podczas zimowej prezentacji bolidu AM22 na sezon 2022 r. Kanadyjski biznesmen nie bez powodu podkreślał wartość Astona Martina jako marki, która obok Land Rovera, Lotusa i Jaguara największą chlubą brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego. Miała ona swoje epizody w Formule 1, a powrót w 2021 r. był wypadkową czynników natury ekonomicznej i osobistej. Kanadyjczyk od 2018 r. nosił się z wizją zainwestowania w markę, co też pokrywało się ze strategią rozwoju oficjalnego właściciela Formula One Group, Liberty Media. Dyrektor Chase Carey⁵⁹ zdradził Kanadyjczykowi plany obejmujące zwiększenie w ciągu pięciu-siedmiu lat wartości F1 z 1.5 mld \$ do 2.5 mld \$, wprowadzenie limitów budżetowych i przepisów wyrównujących rywalizację⁶⁰. Biznesmen uznał to za rychłą ewolucję zespołów w przedsiębiorstwa franczyzowe, które przyciągnęłyby producentów aut drogowych. Była to idealna okazja do powrotu Astona Martina na szczyt światowego sportu motorowego. W 2019 r. finansom firmy zaszkodziła pandemia COVID-19, który przestawił konsumpcyjne priorytety ludzkości. Astona Martina doświadczył problemów finansowych, dlatego pośpiesznie wyemitował akcje. Zakupił je sam Stroll, dla którego strategia uratowania wizerunku była prosta. Środkiem podniesienia wartości był

⁵⁸ 2022 Aston Martin Aramco Cognizant F1 Car Launch; <https://www.youtube.com/watch?v=dyAkF6I9r-I> [dostęp: 20.02.2022]

⁵⁹ Prezes Liberty Media Corporation i dyrektor generalny Formuły 1 w latach 2017-2021. Rolę dyrektora generalnego przejął po nim włoski inżynier i były szef Scuderia Ferrari F1, Stefano Domenicali. b.a., *Domenicali nowym szefem Formuły 1*, „GP Racing”, listopad 2020, nr 196, s. 9.

⁶⁰ A. Benson, *Mnóstwo zmian w środku stawki*, „GP Racing”, marzec 2021, nr 200, s. 41.

powrót marki do Formuły 1 jako zespołu mistrzowskiego kalibru. Obecność w Formule 1 zwiększyłaby oczywiście produkcję modeli aut drogowych i przywróciła renomę utytułowanego producenta światowego sportu motorowego sprzed ponad stu lat.

Takie był oczywiście cele Lawrenca’a Strolla, który dziedzictwo historyczne firmy uznał za inspirację do realizacji ambitnego projektu. Dla tej pracy ważne jest jednak to, co nie zostało wypowiedziane przez kanadyjskiego biznesmena. Wspomina wielkość nigdy by się nie narodziła, gdyby właśnie ponad sto lat temu pewien człowiek nie pomógł zrealizować założycielowi marki jego wyścigowej pasji. Twórcą brytyjskiego symbolu motoryzacji był Lionel Martin będący typowym automobilowym entuzjastą z wizją, któremu do osiągnięcia celu brakowało funduszy. W tym właśnie momencie można zacząć narrację o kolejnym polskim akcencie we wczesnej historii Formuły 1. Mowa o synu tragicznie zmarłego Elliota Zborowskiego, Louis VorowZborowskim. Urodził się w Londynie 20 lutego 1895 roku. Już od najmłodszych lat ojciec зараżał go wyścigową pasją, trzymając go na kolanach podczas przejażdżek automobilami⁶¹. Dziecięca inspiracja zniknęła jednak kiedy Louis miał niespełna 8 lat⁶². Analiza rodzin kierowców wyścigowych pokazuje jednak, że śmierć ojca zarabiającego pieniądze za kierownicą samochodu nie zawsze rodzi w dzieciach niechęć do motoryzacji i sportu motorowego. Można nawet zaryzykować stwierdzenie pojawiania się poczucia niezrealizowanej misji, bądź chęci dokończenia dzieła swojego rodzica. Przykładem jest wspomniana już rodzina GillesaVilleneuve’a, którego śmiertelny wypadek na Zolder w 1982 r. nie odstraszył jego syna od narciarstwa i wyścigów samochodowych. W dzieciństwie Jacques podświadomie wybierał aktywności generujące adrenalinę podobną do tej na torze, co trafnie skomentowała jego matka: „Cóż, nigdy tego nie powiedział, a przynajmniej nie mówił, że bardzo tego chce, ale wszystko, co robił, zmierzało właśnie w tym kierunku”⁶³.

Przywołanie sylwetki słynącego z jadowitej krytyki Villeneuve’a nie jest oczywiście kwestią przypadku, co świetnie pokaże sam życiorys Louisa. Podobnie do Kanadyjczyka, młody Zborowski wyróżniał się silnym charakterem. Pieniądze z podpisanego w emocjach testamentu Margaret inwestowała w filantropię. Siedem lat po śmierci Elliota kupiła za 17.500£ posiadłość w Higham Park, w której Louis jako dorosły podejmował się ryzykowanych wyzwań jak choćby jazda motocyklem po szczycie rusztowania⁶⁴. W trosce o przyszłość syna matka postanowiła wysłać go na studia do Eaton College, co przyniosło tylko bunt i natychmiastowy powrót do domu. Wszystko co rozmijało się z adrenaliną, sportem i

⁶¹ B. Collins, *op. cit.*, s. 61.

⁶² H.A. Laffaye, *A History. Polo in the United States*, Jefferson 2011, s. 14.

⁶³ C. Hilton, *Jacques Villeneuve. In His Own Right*, Sparkford 1996, s. 20.

⁶⁴ B. Collins, *op. cit.*, s. 61.

motoryzacją nie przyciągało jego uwagi i kończyło się znużeniem. Sytuacja ta wykazuje podobieństwo to doświadczeń wspomnianego Jacques'a, który pomimo licznych zainteresowań, w wieku szkolnym uczył się słabo⁶⁵. Podobnie jak Margaret, Joan próbowała przezwyciężyć ten oportunizm, uzależniając uprawianie kartingu od dobrych ocen z matematyki⁶⁶. Nierzadko spotykane wśród kierowców nastawienie trafnie skomentowała Yula de Meyer, mówiąc: „to był dokładnie Jacques. Za każdym razem mógł zrobić wszystko, co chciał, ale jeśli nie było to konieczne, jeśli nie było to kluczowe, mówił: »Po co się przemęczać?«”⁶⁷.

Margaret nie miała jednak dużo czasu, żeby czynić synowi uwagi i zmuszać go do nauki. Zmarła w 1911 r., zostawiając Louisowi spadek w postaci Higham Park o wartości 10 mln £, nieruchomości w Stanach Zjednoczonych i rodową posiadłość na Manhattanie w Nowym Yorku⁶⁸. W ten sposób potomek szlacheckich zbiegów i Astorów stał się w wieku piętnastu lat czwartym najbogatszym człowiekiem na świecie. Po śmierci Margaret szybko zamienił swoją posiadłość w „technologiczny poligon”, na którym realizował swoje pomysły. Fascynowała go techniczna strona automobilizmu, przez co szybko dołączył do grona arystokratów w stylu Charlesa Rollsa, którzy lubili sobie brudzić ręce pracą przy samochodzie. W międzyczasie zajmował się także kolejnictwem, czego dowodem jest instalacja w swojej posiadłości linii dla piętnastocalowej kolejki Bassett-Lowke⁶⁹. W pasji tej wtórował mu słynny kapitan Howey, z którym w pobliskim Canterbury zrealizował projekt takiej lokomotywy. Silnik napędzający ją otrzymał nawet nazwę *Count Louis* i do dziś jest integralną częścią maszyny stojącej w Evesham Vale Railway⁷⁰.

Priorytetem zawsze był jednak sport i samochody, które zdominowały egzystencję Zborowskiego. Podobnie jak ojciec nie stronił od ekscentrycznego i towarzyskiego stylu życia, kiedy akurat nie zajmował się naprawą jakiegoś pojazdu lub biciem indywidualnych rekordów prędkości. W końcu jednak i on zapragnął profesjonalnego ścigania, które umożliwiłoby mu przekroczenie własnych granic. Tak doszło do kontaktu z człowiekiem, który stworzył wychwalane przez Lawrence'a Strolla dziedzictwo o nazwie Aston Martin. Mowa o Lionelu Martinie, który w 1913 r. był kolejnym Brytyjczykiem chcącym wystawić

⁶⁵ H. A. Laffaye, *op. cit.*, s. 24.

⁶⁶ Ibidem, s. 27.

⁶⁷ Ibidem, s. 26.

⁶⁸ J. Homer, *Canterbury Pubs*, Londyn 2005, [bez paginacji stron]; [books.google.com; https://books.google.pl/books?id=dOOGCgAAQBAJ&pg=PT36&dq=louis+zborowski](https://books.google.com/books?id=dOOGCgAAQBAJ&pg=PT36&dq=louis+zborowski) [dostęp: 20.02.2022]

⁶⁹ A. Martin, *Steam Trains Today. Journeys along Britain's Heritage Railways*, Londyn 2021, [bez paginacji stron]; [books.google.com; https://books.google.pl/books?id=hii9DwAAQBAJ&pg=PT133&dq=louis+zborowski](https://books.google.com/books?id=hii9DwAAQBAJ&pg=PT133&dq=louis+zborowski) [dostęp: 20.02.2022]

⁷⁰ Ibidem.

Wielką Brytanię na polu prężnie rozwijającego się przemysłu samochodowego. Takiego właśnie człowieka potrzebował Louis Zborowski, nawiązując z nim współpracę po I wojnie światowej. Czas konfliktu hrabia spędził w Higham Park i osobistym warsztacie w Canterbury mieszającym się obok wesołej knajpy *The Dolphin*⁷¹. Powojenna rzeczywistość mimo wszechogarniającego pesymizmu i zwątpienia w istnienie Boga okazała się nader korzystna dla kogoś takiego jak on. Komisja Mienia Wojskowego rozpoczęła wyprzedaż silników niemieckich zeppelinów, co z pewnością było niepowtarzalną okazją do zrealizowania kreatywnych konceptów konstruktorskich. Na skutek sympatii do alkoholu i zabawy w klubach wyrobił sobie opinię szukającego wrażeń lekkoducha, którego znajomi ochrzcili przydomkiem Lou. Jego zamiłowanie do mechaniki przesądziło o zakupie potężnej sześciocyndrowej jednostki Maybach MbIVa o wadze 418 kg i pojemności 23 l. Jej główną zaletą był charakterystyczny dla silników lotniczych system przeciwdziałający utracie mocy. Zamiarem hrabiego było zamontowanie jej na podwoziu samochodu, aby stawał on do rywalizacji o rekord prędkości⁷². Silnik należało jednak zmodernizować na potrzeby wyścigowe. Do tego zadania Zborowski potrzebował wsparcia osoby z wiedzą i doświadczeniem.

W tym celu udał się do brytyjskiej mekki automobilowej nieopodal miasta Weybridge w hrabstwie Surrey. Był nią tor Brooklands, który dziennikarze i historycy uważają za pierwszy obiekt wyścigowy na świecie⁷³. Inicjatorem jego budowy był właściciel Hugh F. Locke-King, którego zniesmaczyły wyprawy brytyjskich kierowców i kibiców do Europy kontynentalnej. W 1906 r. zwołał podobnych sobie entuzjastów, którzy pobrali pomysł zbudowania toru zaspokajającego potrzebę ścigania i testowania⁷⁴. W ten sposób 28 czerwca 1907 r. za 150 000 tys. £⁷⁵ otwarto mierzący 4,43 km obiekt o wyjątkowo, jak na tamte czasy, gładkiej nawierzchni i pomocnych przy pokonywaniu zakrętów stromych nachyleniach⁷⁶. Po 1918 r. stał się on ulubionym miejscem spotkań brytyjskiej śmietanki wyścigowej, dla której widok kierowców i samochodów był dobrym sposobem na zapomnienie wojennego marazmu. Warto jednak wspomnieć, że Brooklands rozminął się z pierwotnym przeznaczeniem i przekształcił się w sportowo-towarzyski klub. Wyścigi jak Royal Ascot, Henley Regatta czy Wimbledon przypominały gonitwy konne, a kierowcy zamiast numerów startowych nosili kolorowe

⁷¹ Ibidem.

⁷² B. Collins, *op. cit.*, s. 61-62.

⁷³ Z tezą można polemizować, biorąc pod uwagę, że za pierwszy wyścig po obwodzie zamkniętym uznaje się zawody z 1902 r. na torze Okręg Ardeński (Circuit de Ardenness). J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 21.

⁷⁴ I. Rendall, *The Power...*, s. 29.

⁷⁵ Idem, *The Chequered...*, s. 53.

⁷⁶ N. Gross, A. Peacock, K. Raymond, T. Scott, J. Sutherland, A. von Wegner, *100 Years of Change. Speed and Power*, Londyn 1998, s. 116.

dzokejki. Widzów bardziej interesowały zakłady bookmacherskie niż rozwój techniczny, co zmieniło to miejsce w centrum spotkań wysoko urodzonych. Ceny wstępu były natomiast tak drogie, że rozwój aspektu technicznego zależał tylko od arystokratów o motoryzacyjnych zainteresowaniach⁷⁷.

Zborowski należał do owej grupy zamożnych bywalców Brooklands, które zaspokajało jego głód adrenaliny i potrzeby towarzyskie. Tutaj właśnie poznał człowieka, którego współczesny sport motorowy uznałby za najbardziej wszechstronnego inżyniera. Był nim Clive Gallop, który wiedzę o silnikach lotniczych zawdzięczał służbie w Royal Flying Corps oraz znajomości z założycielem marki Bentley, Walterem Owenem. Jego największym atutem były jednak przedwojenne nauki w firmie Peugeot'a u samego Ernesta Henry'ego, twórcy przełomowego silnika w specyfikacji DOHC ze świecami zapłonowymi w głowicy, podwójnym wałkiem rozrządu oraz podwójną liczbą zaworów wylotowych⁷⁸. U Francuzów Gallop zgłębił tajniki układów zapłonowych i komór spalania, co w połączeniu z wiedzą lotniczą przepowiadało powstanie jednego z największych samochodów w historii sportu motorowego.

Brytyjczyk stał się częstym gościem w Higham Park, gdzie razem z gospodarzem oddawał się niecodziennym formom rozrywki, jak wrzucanie bomb głębinowych do stawów lub wysadzanie specjalnie zbudowanych atrap budynków⁷⁹. Nie brakowało również zakrapianych bankietów, na które Zborowski najmował najlepszych kucharzy i spraszał entuzjastów wyścigowych. Warto jednak przytoczyć wspomnianą przez Bena Collinsa historię, która pomimo komicznego wydźwięku doskonale podkreśla uniwersalne przymioty ludzi sportu motorowego. Skłonności do osłabiania u przeciwnika pewności siebie pojawiał się również u Luisa, który według Bena Collinsa pewnego razu postanowił pozbyć się gościa w osobie niezaproszonego i nielubianego kierowcy. W tym celu razem z Gallopem skonstruował urządzenie z ciekłym azotem, które hrabia potajemnie podłożył pod krzesło rywala. Niedługo potem generowana przez ciecz ujemna temperatura zmusiła nieszczęsnego kierowcę do nagłej ucieczki do łazienki, a samego Zborowskiego wprowadziła w stan dziękującej satysfakcji⁸⁰.

W tej właśnie atmosferze składające się z hrabiego, Gallopa i braci Cooper wyścigowe towarzystwo dostosowywało MbIVa do warunków lądowych i poszukiwało odpowiedniej platformy. Lou zdecydował się pójść śladami ojca i zakupił Mercedesa, którego łatwo było

⁷⁷ I. Rendall, *The Power...*, s. 101.

⁷⁸ Idem, *The Chequered...*, s. 68.

⁷⁹ B. Collins, *op. cit.*, s. 63.

⁸⁰ Ibidem, s. 64-65.

dostać ze względu na trapiący Benza powojenny kryzys. Na to podwozie trafił skonfigurowany silnik lotniczy, którego moment obrotowy trafiał na wielkie koła za pomocą staromodnych łańcuchów napędowych i kół zębatach. Efekt końcowy zaprezentowano w 1921 r. na Spotkaniu Wielkanocnym na Brooklands, gdzie maszyna wzięła udział w dwóch wyścigach⁸¹. Wcześniej Zborowski musiał jednak spełnić wymóg regulaminu i zgłosić ją pod zastrzeżoną dla siebie nazwą. Po odrzuceniu opcji ze środkiem przeczyszczającym *Cascara Sagrada* wybór padł na równie nietuzinkową *ChittyBangBang*. Nazwa ta czasów do współczesnych budzi pewną kontrowersję i niejasność. Pierwotnie miała ona odnosić się do hałasu generowanego przez potężny silnik Maybach⁸². Kontrowersja dotyczy się natomiast słowa „chit”⁸³, które oznaczało przepustkę umożliwiającą żołnierzom spotkania z kobietami lekkich obyczajów⁸⁴. Jeszcze inne wytłumaczenie znalazło się w magazynie *Motorsport*, według którego *ChittyBangBang* była po prostu tytułem *sprośnej piosenki z czasów I wojny światowej*⁸⁵. Tam też można znaleźć polemikę odnośnie prawidłowości nazwy, gdyż Zborowskiemu zdarzało się ją skracać. Zdaniem ekspertów z Narodowego Muzeum Motoryzacji z Beaulieu *ChittyBangBang* była skróconą formą *Chitty-Chitty-Bang-Bang*, która nie zawsze mieściła w kolumnach programu Brooklands⁸⁶. Tymczasem pochodzący z 1992 r. komentarz człowieka o inicjałach W.B. zaprzecza tej teorii, powołując się na osobiste karty wyścigowe BARC z 1921 r. Pomimo dostępności dwóch wersji hrabia użył nazwy *ChittyBangBang*, którą ówczesne magazyny motoryzacyjne wzbogacały o s w trzecim słowie. Ostatecznym argumentem był natomiast tytuł *sprośnej piosenki*⁸⁷, który bądź co bądź pasował do poczucia humoru kierowcy.

Niemniej monstrualna wyścigówka zapoczątkowała rodzinę czterech bliźniaczych modeli znanych jako *Chitty 1 (ChittyBangBang)*, *Chitty 2*, *Chitty 3* i *Chitty 4*. W pierwszym krótkodystansowym wyścigu w klasie otwartej Zborowski zdeklasował konkurencję, jadąc wzorem swojego ojca na maksymalnych osiągach. Jego kontrola nad samochodem wprawiła Gallopa w podziw, gdyż maszyna z powodu masy silnika miała bardzo sztywne zawieszenie i w ogóle nie amortyzowała wstrząsów. Nie tylko zresztą praktykant Ernesta Henry’ego doznał szoku. Wśród widzów obecny był dwunastoletni Ian Fleming, który w ramach rozrywki przychodził na Brooklands szkicować. Widok mknącego po prostej samochodu wywołał w

⁸¹ M. Kornblatt, *Mercedes W 113. The Complete Story*, Rmansbury 2014 [bez paginacji stron]; books.google.com; <https://books.google.pl/books?id=FJImBAAQBAJ&pg=PT21&dq=louis+zborowski> [dostęp: 21.10.2022]

⁸² Ibidem.

⁸³ B. Collins, *op. cit.*, s. 67.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ B. Boddy, *ChittyBangBang*, „MotorSport”, wrzesień 1992, nr 9, s. 874.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Ibidem.

nim nagły przypływ weny, którą natychmiastowo zaczął przelewać na papier. Z uchwyczonego obrazu czerpał również inspirację jako pisarz powieści kryminalnych, o czym świadczy wydana w 1964 r. książka pt. „ChittyChittyBangBang. The Magical Car”⁸⁸. Sam Lou czuł wielką dumę z powodu osiągnięć swojego samochodu, którym wygrał również wyścig trwający jedną godzinę. Gallop wiedział jednak, że naturalny talent przyjaciela nadaje się do o wiele bardziej profesjonalnej rywalizacji. Oboje skierowali swoje ambicje na klasę wyścigów Grand Prix, które w 1921 r. przechodziło swój inauguracyjny sezon.

Protoplasta Formuły 1 wymagał jednak innego podejścia konstruktorskiego, czego Gallop był całkowicie świadomy. W 1921 r. w wyścigach Grand Prix startowały samochody nieprzekraczające pojemności 3.0 l oraz wagi 800 kg. Przepisy te AIACR przejęła z regulaminu amerykańskiego wyścigu Indianapolis 500, który corocznie odbywał się również podczas I wojny światowej na owalnym torze Indianapolis⁸⁹. Wprowadzenie takich samych wytycznych technicznych do europejskich Gran Prix miało na celu przyciągnąć kierowców i producentów zza oceanu, których postrzegano jako dobre wzbogacenie sceny wyścigowej Starego Kontynentu. Jednak już rok później nowy organ rządzący, Międzynarodowa Komisja Sportowa (Commision Sportive Internationale), zmienił regulamin. Wprowadził formułę 2.0 l, chcąc zmusić uczestników do projektowania silników pod kątem zdolności generowania jak największej mocy z 1l benzyny⁹⁰. *ChittyBangBang* nie wpisywał się w koncepcji wydajności, co zmusiło Zborowskiego do porzucenia osiągnięć jako naczelnej filozofii projektowania. Z pomocą przyszedł właśnie Lionel Martin, któremu nie chciało się już dostrajać Singerów. W 1920 r. po raz drugi zarejestrował swoje przedsiębiorstwo, mając na celu promocję za pomocą wyścigów. W latach 1920-1921 projektował modele turystyczne, którym bliżej było do platform rozwojowych niż produktów na sprzedaż⁹¹. Spośród pięciu podwozi trzecie o nazwie A3 stało się samochodem, który historia uznaje za najstarszego zachowanego Aston Martina⁹². Zanim jednak duma Aston Martin heritage Trust zrobiła karierę, Lionel musiał zaprojektować maszynę godną Grand Prix. *Coal Scuttle* zdecydowanie się do tego nie nadawał, dlatego Brytyjczyk przystąpił do jego modyfikacji. Razem z Jackiem Addisem usztywnili wykonaną przez Bugatti ramę, aby ta mogła przyjąć silnik Coventry-Simplex. Tak powstał AM 270, który za sprawą małżonki, Kate Martin, lepiej znany jest jak *Bunny*

⁸⁸ I. Fleming, *Chitty Chitty Bang Bang. The Magical Car*, Londyn 1964.

⁸⁹ I. Rendall, *The Power...*, s. 78.

⁹⁰ Idem, *The Chequered...*, s. 86, 90.

⁹¹ R. Loveys, *Aston Martin*, Londyn 2015, s. 7.

⁹² Ibidem.

(króliczek). Tym modelem Lionel zaciągnął się jeszcze w 1921 r. na Grand Prix des Voiturettes w Le Mans, gdzie zajął szóste miejsce⁹³.

Wyścig ten odbył się 25 lipca, przechodząc do historii jako pierwsze powojenne Grand Prix. Zborowski wystartował jako płatny kierowca fabryczny, dołączając do zespołu STD (Sunbeam-Talbot-Darracq) należącego do firmy STD Motors Limited. Prowadził go Louis Hérve Coatalen, który od 1920 r. pełnił funkcję dyrektora. W 1921 r. firma ta przygotowała siedem samochodów na Grand Prix⁹⁴, które miały pojechać do Francji. Za odpowiednią opłatą Zborowski został członkiem drużyny składającej się z Kenelema Lee Guinnessa, Henry'ego Segrave'a, Andre Boillota, René Thomasa, André Dubonneta i Dario Resty. STD przechodził jednak swoje problemy, a nowy dyrektor techniczny nie potrafił jeszcze ich opanować. Dziesięć dni przed Grand Prix dowiedział się, że firma nie zdąży wyprodukować Sunbeamów na czas. Oczywiście wywołało to gniew wśród najętych gwiazdorów z Brooklands i francuskich weteranów. Coatalen nie miał innego wyboru jak dać zawodnikom wolną rękę i pozwolić imścigać się jakimkolwiek zdobytym samochodem⁹⁵. Z tej opcji skorzystali Segrave, Guinness, Thomas i Bolliot. Zborowski wzorem ojca nie tknął się wątpliwego interesu i zadowolił się wieściami o wyniku wyścigu. Pierwszy 30 okrążeń przejechał startujący dla Deuserberga Amerykanin, James Anthony Murphy, z którym w niedalekiej przyszłości hrabia będzie miał więcej do czynienia.

Chęć wzięcia udziału w Grand Prix nie dawała mu jednak spokoju, o czym doskonale wiedział sam Gallop. Podczas zabawy na Brooklands byli świadkami zwycięstwa Lionela Martina w klasie otwartej. Jako doświadczony inżynier Gallop dostrzegł w AM 270 duży potencjał, który popchał go do nawiązania znajomości z jego konstruktorem. Martin również nie ukrywał, że szukał ludzi chętnych do rywalizacji dla Aston Martina w wyścigach długodystansowych. Clive od razu zapoznał go ze Zborowskim, który z miejsca zapalił się do tego projektu. W 1922 r. lekką ręką zainwestował kwotę 10270 £ (41080 \$)⁹⁶, zostając przy okazji kimś w rodzaju nieformalnego sponsora tytularnego. Najważniejsza była jednak posada kierowcy fabrycznego, której pragnęli wszyscy zawodnicy poważnie myślący o wyścigach samochodowych jako źródle dochodu. Drużynę dzielił z samym Lionelem oraz Bertie'm Kesingtonem Moirem. Pierwszym sprawdzianem był inauguracyjny wyścig Brooklands na 200 mil z 1922 r., który Anglicy lubią nazywać poprzednikiem Grand Prix Wielkiej Brytanii. Louis i Bertie otrzymali dwa AM 270 z nowymi silnikami Coventry-Simplex 1.5l, których

⁹³ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 93.

⁹⁴ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 95.

⁹⁵ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 92.

⁹⁶ Aston Martin (evo), *Aston Martin: Behind the Wheel of a Motoring Icon*, Londyn 2017, s. 9.

wydajność miały zwiększyć podwójne wałki rozrządu i 16 zaworów⁹⁷. Nowe jednostki napędowe nie uczyniły jednak Aston Martinów zwycięskimi samochodami, gdyż odbiegały one konkurencyjnością od najlepszych Talbot-Darracq. Lionelowi nie pozostało nic innego, jak zwrócić się do Peugeota z prośbą o zaprojektowanie jednostki o tej samej pojemności. Te trafiły do modelu, którym zespół złożony z Gallopa, Martina, Kesingtona i Sammy'ego Davisa jeszcze w tym samym roku bił rekordy prędkości. Dwa należały również do Zborowskiego, który na prostej Brooklands osiągnął 66,82 mph oraz 60,09 mph⁹⁸.

Dla Zborowskiego najważniejsze było jednak organizowane 15 lipca 1922 r. Grand Prix Francji w pobliżu Strasburga, którego promotorem był Touring Club de France i firma Dunlop. Ostatnia przyjęła również rolę sponsora, co szczególnie podkreślała tytuł zamieszczonej w programie grafiki: *Offert par la Société Anonyme des Pneumatiques Dunlop. Capital 37.500.000*⁹⁹. Tor Strasbourg utworzono natomiast na czas wyścigu z dróg publicznych, które przebiegały przez cztery małe miejscowości Duttlenheim, Duppigheim, Enzheim i Innenheim. Dystans liczący ponad 13,3 km obejmował cztery ostre zakręty, w tym dwa pod kątem 90 stopni¹⁰⁰. Do tego właśnie miejsca zjechali najlepsi kierowcy wyścigowi ówczesnego świata. Zespół Fiata reprezentował Felice Nazzaro, jego bratanek Biagio oraz obiecujący Pietro Bordino. Cała trójka zasiadła za bezkonkurencyjnym FIATEM 804-404 Gudio Fornaca. Bugatti, Ballot i Rolland-Pilains kultywowały francuskie tradycje wyścigowe. Pierwszy zespół posadził za kierownicami Bugatti Type 30 Ernesta Friedricha, Pierre'a de Vizcaya, Jacques'a Mones-Maury'ego oraz Piero Marco. Mający już za sobą czas świetności Ballot zrekrutował weterana przedwojennych The Cupe des Voiturettes, JulesaGouxa, oraz Gulio Maseti i Gulio Foresti. Do mało znaczącego Rolland-Pilains zaciągnął się Louis Wagner, Ernest Hémeri i Albert Guyot. Reprezentacji Wielkiej Brytanii podjął się Sunbeam w osobach Henry Segrave, Kenelma Lee Guinnessa i Jeana Chassagne'a oraz Aston Martin.

Lionel wystawił jednak dwa samochody, nie chcąc ryzykować kosztów naprawy trzech. Oficjalnym reprezentantem został Zborowski i Gallop. Firma wystawiła ulepszone AM 270, którymi obu zawodników osobiście przyjechało z Abingdon Road do Strasburga. Swoją model z numerem 15 hrabia nazywał Green Pea¹⁰¹, co w rzeczywistości oddawało wyjątkową cechę brytyjskich voiturettes. Z racji swojej pojemności były o wiele mniejsze od reszty pojazdów, co korzystnie wpływało na wydajność rzadko spotykanych w tej klasie

⁹⁷ R. Loveys, *op. cit.*, s. 8.

⁹⁸ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 91.

⁹⁹ Ibidem, s. 8.

¹⁰⁰ Grand Prix Francji 1922, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Francji przeprowadzonego 16 lipca 1922; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1922-french-grand-prix/> [dostęp: 21.02.2022].

¹⁰¹ R. Loveys, *op. cit.*, s. 8.

hamulców na cztery koła. Mniejszy silnik obniżał też środek ciężkości, dzięki czemu samochody utrzymywały stabilność przy wysokich prędkościach i lepiej pokonywały zakręty¹⁰². 15 lipca okazał się jednak tak deszczowy, że miejscowe drogi zniknęły pod grubą warstwą błota. Uczestnicy wystartowali na wzór amerykański, ruszając w tym samym czasie. Zborowski stylem swojego ojca wystrzelił z dziesiątej pozycji, rzucając się w pogoń za piątym Gallopem. Wyścig okazał się jednak pokazem geniuszu Fornaca, którego 804-ki raz za razem odbierały sobie prowadzenie i dystansowały drugie najlepsze Bugatti. Reszta kierowców próbowała nadążyć, co kończyło się usterkami zawieszek, przegrzewaniem silników i spadkiem wydajności. Zborowski był natomiast tak zadowolony z siły hamowania i trakcji, że w każdy zakręt wjeżdżał agresywnie, osiągając rekordową prędkość 158 km/h¹⁰³. Informację tę można jednak uznać za wątpliwą w obliczu danych „Motorsportu”¹⁰⁴, który wskazuje Pietro Bordino i jego wartość 140 km/h jako rekord. Tak czy inaczej Zborowski przesądził swoją jazdą o żywotności jednostki napędowej. Posłuszeństwa odmówił iskrownik¹⁰⁵ Bosha, który wyeliminował również samochód Gallopa¹⁰⁶. Oba autanie ukończyły Grand Prix, lecz w obliczu tego, co stało się na 51. okrążeniu, nie była to tak przygnębiająca informacja.

Wyścig zakończył się niezaprzeczalnym triumfem Felice Nazzaro, który 60 okrążeń pokonał w 6 godz. 17 min. i 17 s. Był on jednak jedynym kierowcą FIATA na podium. Drugie miejsce należało do Pierre’a de Vizcaya, a trzecie do Pierre’a Marco. Oba Bugatti zawdzięczały pozycje wypadkom kierowców „804-ek”. Na 51. okrążeniu Biagio Nazzaro agresywnie potraktował wyjście z nawrotu Entzheim, przyspieszając na prostej od razu do pełnej prędkości. Tylne osie nie wytrzymała obciążenia i pękła. Wraz z nią odpadło tylne koło, przez co smukły FIAT przewrócił się z prędkością 161 km/h i wypadł z trasy¹⁰⁷. Biagio i jego mechanik zginęli na miejscu. Pięć okrążeń później ta sama awaria doprowadziła do wypadku Pietro Bordino, który równie agresywnie wjechał w wolny zakręt. Nie odniósł jednak śmiertelnych obrażeń z uwagi na niższą wartość prędkości¹⁰⁸. Felice Nazzaro dowiedział się o

¹⁰² B. Collins, *op. cit.*, s. 81.

¹⁰³ Ibidem, s. 83.

¹⁰⁴ Grand Prix Francji 1922, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Francji przeprowadzonego w dniu 16 lipca 1922

¹⁰⁵ Urządzenie odpowiedzialne za wytwarzanie iskry zapłonowej w silniku benzynowym.

¹⁰⁶ b.a., „Grand Prix” Klubu Automobilowego Francji, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: automobilizm, lotnictwo, kolarstwo, sporty wodne, piłka nożna, sporty towarzyskie, atletyka, sporty zimowe i inne”, 5 sierpień 1922, nr 6, s. 2.

¹⁰⁷ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 97.

¹⁰⁸ Ibidem.

śmierci siostrzeńca dopiero po wyjściu z samochodu. Finalnie powrócił do Włoch z żalobą i tytułem zwycięzcy Grand Prix¹⁰⁹.

Wracając natomiast do drużyny Aston Martina, opuściła ona Francję z gorzko-słodkim poczuciem satysfakcji. Powodem do zadowolenia były osiągi, które uplasowały AM 270 w czołówce jeśli chodzi o prędkość na prostych. Oczywiście Bosh zobowiązał się do naprawy wadliwych iskrowników, upierając się, że przyczyną awarii był zły sposób instalacji. Awaria tych podzespołów pokazuje jednak, że jednostki napędowe Aston Martinów cierpiały na charakterystyczny dla pierwszych projektów problem zawodności. Ich cechą charakterystyczną był wysoki współczynnik wydajności, którego wypadkową była moc i osiągi. Parametry te jednak często nie idą w parze z niezawodnością, którą determinuje solidność konstrukcji i układów smarowania. Szesnaście zepsutych sprężyn zaworowych w samochodzie Zborowskiego¹¹⁰ dobitnie świadczy o niskiej jakości materiałów wykorzystanych do budowy podrasowanych przez Peugeota jednostek. W przypadku iskrowników o awarii mogła przesądzić ich instalacja oraz cewki, które na skutek generowanej przez MO wysokiej temperatury po prostu się spaliły. Ten sam problem dotyczy się również podzespołów układu rozrządu jakim były sprężyny zaworowe. Padły one ofiarą wyężonej pracy wałków rozrządu i zaworów, których intensywne ruchy doprowadziły do uszkodzeń w ich strukturze.

W lipcu 1922 r. był to jednak świeży problem, który Aston Martin mógł uznać za typowe problemy fazy doświadczalnej. Zaraz po remoncie firma zgłosiła się na organizowany 19 sierpnia wyścig na 200 mil na Brooklands, który w przypadku Zborowskiego okazał się powtórką Grand Prix Francji¹¹¹. Już na starcie niewydajny Coventry-Simplex zgasł, na co hrabia odpowiedział uzupełnieniem pompy paliwa i mocnym uderzeniem w rozrusznik. Kiedy jednostka została usprawniona, ruszył w pościg za dominującymi Talbot Talbot-Darracqchami¹¹². W trakcie wyścigu zajął trzecią pozycję, którą utracił z powodu kolejnej awarii silnika. Ostatecznie wycofał się z zawodów. Zwycięzcą został natomiast Henry Segrave¹¹³.

Porażka na Brooklands nie zniechęcił jednak Zborowskiego do udziału w następnych przedsięwzięciach, mimo faktu, że Coventry-Simplex nie tolerował jego stylu jazdy na maksymalnych osiąгах. Głównym problemem hrabiego był odziedziczony po Elliocie

¹⁰⁹ b.a., „Grand Prix”..., s. 2.

¹¹⁰ B. Collins, *op. cit.*, s. 85.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² Ibidem, s. 85-86.

¹¹³ Ibidem, s. 86.

sposób jazdy, który niechybnie stawia go w gronie zawodników ambicjonalnie wyciągających z samochodów więcej niż te mogą dać. Współczesnym obrazem tego typu kierowcy jest bez wątpliwości Fernando Alonso, którego talent do maksymalizowania potencjału samochodu doprowadzał do przekraczania granic konstrukcyjnych bolidów i pozbawiał szans na solidny finisz. Przywołanie postaci kontrowersyjnego Hiszpana nie jest zresztą przypadkowe, ponieważ następnym wyścigiem Zborowskiego było zamykające sezon Grand Prix PenyaRhin. Odkryło się ono 5 listopada w położonym 30 mil od Barcelony mieście Vilafranca de Penedès. Zawody te były inicjatywą prywatnego klubu Penya Rhin, który w ramach promocji katalońskiego sportu organizował również w latach 1921-1923 zawody *voiturette* drugiej kategorii¹¹⁴. Miejscowy tor Vilafranca był położony na wzgórzach. Miał kształt trójkąta i podobnie jak Strasbourg był zamkniętymi na czas wyścigu drogami publicznymi, o czym świadczą proste o nazwach N340a, BV2176 i B212¹¹⁵. Liczący ponad 14,7 km dystans obejmował natomiast 15 zakrętów, spośród których największym wyzwaniem był La Rapita i La Munia. Pomimo górzystego położenia obiekt cieszył się dużą popularnością ze względu na przyzwoity stan dróg i położoną na obrzeżach trybunę mogącą pomieścić ponad sześć tysięcy osób¹¹⁶.

Start wyścigu wyznaczono w sobotę w celu wypełnienia słynnej trybuny. Drużyna Astona wystawiła i przeprowadziła specyficzną aktualizację swoich AM 270, pozbywając się francuskich wałków rozrządu. Do łask wrócił stary Coventry-Simplex¹¹⁷, który dzięki większej masie lepiej znosił przeciąganie obrotówczy jazdę na pełnych osiągnięciach. Wystarczyło to, aby Zborowski stał się godnym rywalem Guinnessa startującego za kierownicą Talbot-Darracq 56. Trwająca ponad cztery godziny rywalizacja była pokazem wytrzymałości i refleksu między nim a znajomym z Brooklands. Talbot odnotowywał przewagę, osiągając rekordową prędkość 105,007 km/h. Hrabia odnotował 103,073 km/h. Ostatecznie pierwszy linię mety przekroczył Guinness, pokonując 35 okrążeń w czasie 4 godzin 55 minut i 46 sekund. Zborowski stracił do niego ponad 6 min, osiągając czas 5 godzin i 19 sekund¹¹⁸. Był to jego pierwszy międzynarodowy sukces, który pomógł zrealizować cel jakim była popularyzacja marki Aston Martin. Małe, lekkie i zwinne samochody znalazły się w centrum

¹¹⁴ b.a., *Vilafranca*, MotorSport, <https://www.motorsportmagazine.com/database/circuits/vilafranca/>, [dostęp: 22.02.2023].

¹¹⁵ Grand Prix Penya Rhin 1922, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Penya Rhin przeprowadzonego w dniu 5 listopada 1922; MotorSport, <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1922-penya-rhin-grand-prix/> [dostęp: 22.02.2022].

¹¹⁶ b.a., *Vilafranca*...,

¹¹⁷ B. Collins, *op. cit.*, s. 87.

¹¹⁸ Grand Prix Penya Rhin 1922, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Penya Rhin przeprowadzonego w dniu 5 listopada 1922

zainteresowania magazynów motoryzacyjnych, zachęcając znudzonych Mercedesami i Renault bogatych indywidualistów. Sam *Green Pea* (Zielony Groszek) w specyfikacji Grand Prix PenyaRhin również został wystawiony na symboliczną sprzedaż¹¹⁹.

Taki koniec sezonu mógł przynieść Zborowskiemu satysfakcję, ale nie zmniejszyć jego ambicji. W 1923 r. miał już opinię brytyjskiej sławy wyścigowej, którą chciałby zatrudnić każdy producent z wysokimi aspiracjami. W centrum zainteresowania Zborowskiego znalazł się natomiast Indianapolis 500, w którym chcą triumfować wszyscy zawodnicy dążący do zdobycia Triple Crown of Motorsport (Potrójna korona Motorsportu). Wyścig ten był inicjatywą Carla Fishera, który w 1908 r. postanowił wybudować dla lokalnych producentów tor testowy. W ciągu zaledwie dwóch miesięcy powstał owalny Indianapolis Motor Speedway o długości 4.023 km, którego nawierzchnię wyłożono około 3.5 mln cegieł¹²⁰. Fisher szybko jednak doszedł do wniosku, że potocznie zwana cegielnia może przynosić większe zyski, dlatego w 1911 r. testy producentów samochodów przekształcił się organizowany raz w roku sześciogodzinny wyścig wytrzymałościowy na dystansie 500 mil.

Indianapolis 500 był wyzwaniem, które wygrywali tylko ludzie dysponujący naprawdę silną wolą i niezawodną maszyną. Dla Zborowskiego był zatem idealny. Swoją maszynę znalazł u człowieka, który łączył inżynierię ze sztuką. Mowa o niedoścignionym wzorze i inspiracji samego Enzo Ferrari, Ettore Bugatti. Był on typem intuicyjnego inżyniera, który po opuszczeniu Mediolanu postanowił połączyć inżynierię samochodową ze sztuką. Urzeczywistnieniem wizji była założona w 1909 r. fabryka w Molsheim, która na pierwszy rzut oka przypominała arystokratyczną posiadłość niż punkt produkcji samochodów. Jednak to właśnie w otoczonej ogrodami rezydencji wielbiciela sztuki Zborowski znalazł samochód.

Otrzymał jasnoniebieskie Bugatti Type 30, które rok wcześniej sromotnie przegrało w Strasburgu. Na potrzeby Indianapolis 500 Louisa Becherau przeprojektował jednak ten model, ograniczając liczbę siedzeń do jednego. Hrabia został oficjalnym reprezentantem francuskiego producenta, dzieląc drużynę z Pierre'a de Vizcaya. Clive Gallop towarzyszył w roli kierowcy rezerwowego, a zaprzyjaźniony Dick Cooper odpowiadał za kierowanie zespołem. Europejska inżyniera nie dorównywała jednak amerykańskiej, z czego załoga szybko zdała sobie sprawę. Zborowski zdobył na treningu piąte miejsce, co absolutnie nie zapowiadało udanego wyścigu. Zdawał sobie sprawę ze słabości swojego Bugatti, o czym świadczy zachowawcza jazda podczas wyścigu: „...stale poprawiał swoją pozycję poprzez

¹¹⁹ B. Collins, *op. cit.*, s. 87.

¹²⁰ R. Noble, *op. cit.*, s. 86.

czystą jazdę na zakrętach. [...] Jego jazda w wyścigu Indianapolis, kiedy jego Bugatti spotkało nieszczęście, zostanie zapamiętana.”¹²¹.

Niecodzienny styl prowadzenia nie uchronił go jednak od awarii, do której doszło na 44. okrążeniu. Pęknięty korbowód zmusił go do wycofania z wyścigu¹²² i zakulisowej obserwacji amerykańskich wyścigówek. Uznał, że samochód zza oceanu byłby dobrym przeciwnikiem dla europejskich producentów. Dlatego jeszcze podczas pobytu w USA zamówił u czołowego amerykańskiego inżyniera maszynę wzorowaną na tej, którą TommyMillton wygrał tegoroczne Indianapolis 500. Człowiekiem tym był mieszkający w Los Angeles Harry Miller, którego firma zajmowała się projektowaniem samochodów oraz produkcją gaźników i silników. Podobnie jak Bugatti był on typowym inżynierem tamtych czasów, który stronił od obliczeń i opierał projektowanie na intuicji i ludzi w typie Freda Offenhauser czy Leo Goosen¹²³. On też zbudował silnik Miller 183, który napędzał w 1923 r. cztery zwycięskie Millery. Prośba Zborowskiego spotkała się z niemałym zaskoczeniem, co najlepiej oddaje komentarz prasowy: „Nigdy w historii sportu wyścigowego zagraniczny król prędkości nie przyjechał do Ameryki po samochód wyścigowy.”¹²⁴.

W ten sposób hrabia został zawodnikiem amerykańskiego zespołu Miller Automobiles. Dzielił go ze słynnym Jimmy Murphy, który w 1921 r. wygrał dla Deusenberga pierwsze powojenne Grand Prix i ośmieszył europejską scenę wyścigową. Oddane im do jazdy Millery 122 były pierwszymi w historii europejskich Grand Prix jednomiejscowymi samochodami, do których rodzimi producenci przekonali się kilka lat później. Zadebiutowały 9 września na Grand Prix Włoch, które odbywało się na słynnym AutodromoNazionale di Monza¹²⁵. Tor ten zaraz po Brooklands i Indianapolis jest najstarszym stałym obiektem wyścigowym na świecie, który wybudowano z inicjatywy Felice Nazzaro i Vincenzo Lanci w przeciągu 100 dni¹²⁶. Układ kultywował europejskie tradycje wyścigowe, gdyż obwód składał się z owalnego toru drogowego o długości 5.5 km i krzywego o długości 4.5 km. Oficjalne otwarcie odzwierciedlało włoską pasję do motoryzacji, ponieważ moment ten poprzedziła msza odprawiona przez arcybiskupa Mediolanu¹²⁷.

¹²¹ I. Wagstaff, *The British at Indianapolis*, Poundbury 2012, s. 28.

¹²² Ibidem.

¹²³ I. Rendall, *The Power...*, s. 81.

¹²⁴ I. Wagstaff, *op. cit.*, s. 28.

¹²⁵ b.a., *Międzynarodowe zawody w Monza*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: automobilizm, lotnictwo, kolarstwo, sporty wodne, piłka nożna, sporty towarzyskie, atletyka, sporty zimowe i inne”, 1 października 1923, nr 19, s. 3.

¹²⁶ J.A. Litwin, *op. cit.*, s. 97.

¹²⁷ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 95.

Sobota 9 września była również wyjątkowa z powodu samochodów Alfy Romeo, która pierwszy raz wystawiła samochody na Grand Prix. Pośród dwumiejscowych *europczyków* pojawił się również pionier centralnego układu napędowego jakim był Benz Tropfenwagen projektu Maxa Wagnera i Edmunda Rumplera¹²⁸. Przełomem były także Fiaty 805-408, które jako pierwsze na tego typu imprezie wykorzystywały doładowanie. Start poprzedził jednak śmiertelny wypadek Ugo Soviciego na treningu, przez który Alfa Romeo nie zdecydowała się wystawić swoich P1 do rywalizacji. Sam wyścig przyniósł rozczarowanie kierowcom Fiatów, gdyż dwa samochody doznały awarii sprzężarek z powodu drobnych kamieni na nawierzchni. Zborowski natomiast nie mógł wykorzystać takich miejsc jak Rettifilio Centrale, Curva Grand, Curva Della Roggia czy Curva del Serraglio. Problemem Millerów była ich własna specyfikacja techniczna, która idealnie dostosowywała je do amerykańskich rund szosowych¹²⁹. Wyścig na Monzie był natomiast typowo drogowy, co wymagało wyjątkowej przyczepności i solidnej skrzyni biegów. To przesądziło o zwycięstwie prowadzącego Fiata 805 Carlo Salamano. Murphy zajął trzecie miejsce, tracąc do drugiego na mecie Nazzaro ponad 4 min¹³⁰. Zborowski przejechał natomiast 14 z 80. okrążeń z powodów awarii mechanicznej¹³¹.

Następną rundą było Grand Prix Hiszpanii na specyficznym torze Autodromo de Stiges-Terramar w Sant Pere de Ribes. Obiekt był inicjatywą przedsiębiorstwa Autodromo Nacional S.A, które prawdopodobnie chciało wskrzesić rozgrywany w latach 1908-1909 Puchar Katalonii¹³². Dzieło Jaume Mestresa Fosasa i Josepa Maria Martino było lekko zakrzywionym, dwukilometrowym owalem, którego cechą charakterystyczną były strome pobocza między zakrętami 1-2 oraz 3-4. Kąt ich nachylenia wynosił 60 stopni¹³³, co dla zawieszonych bazujących na sztywnych osiach było naprawdę dużym wyzwaniem. Rekompensatą była nawierzchnia z betonowych płyt o grubości 30 cm¹³⁴, której solidność pozwalała dobrze wykorzystać sztywność podwozi na prostych. Oryginalność nie zagwarantowała jednak widowiska pokazującego Stiges-Terramar jako tor godny Gran

¹²⁸ Ibidem, s. 97.

¹²⁹ Ibidem.

¹³⁰ 1923 Italian Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Włoch przeprowadzonego w dniu 9 września 1923; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1923-italian-grand-prix/> [dostęp: 23.02.2023].

¹³¹ b.a., *Międzynarodowe zawody...*, s. 3.

¹³² R.M. Perczak, *Jak piękny, stary teatr*, „Classicauto. Magazyn prawdziwych samochodów”, maj 2021, nr 175, s. 13.

¹³³ 1923 Spanish Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Hiszpani przeprowadzonego w dniu 28 października 1923; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1923-spanish-grand-prix/> [dostęp: 23.02.2022].

¹³⁴ R.M. Perczak, *op. cit.*, s. 14.

Premio de España. Zorganizowany 28 października wyścig popsuł deszcz. Dla Zborowskiego opady nie były jednak wielkim problemem. Stiges-Terramar kształtem przypominał Indianapolis Motor Speedway, co dla dysponujących gorszą przyczepnością Millerów było wybawieniem. Hrabia zajął drugie miejsce, pokonując 200 okrążeń w 2 godz. 34 min i 46 s¹³⁵. Ścigając zwycięskiego Sunbeama Alberto Divo odnotował nawet rekord okrążenia, uzyskując 45,8 s przy średniej prędkości 157,2 km/h¹³⁶.

Grand Prix Hiszpanii było jednak ostatnim sukcesem Zborowskiego. Podobnie jak Divo i trzeci na mecie Alfonso de Carreras nie dostał nagrody pieniężnej od organizatorów, którzy przez spór z komornikiem stracili w 1925 r. prawo organizacji wydarzeń. Sam Stiges-Terramar sporadycznie pojawiał się tylko jako miejsce rozgrywek motocyklowych lub mniejszych imprez samochodowych w latach 50¹³⁷. Pierwszy przegrany na mecie chciał natomiast kontynuować dobrą passę w Miller Automobiles, decydując się na starty z nim w 1924 r. W zasadzie ograniczyły się one do wyznaczonego na sobotę 3 sierpnia Grand Prix Francji, za którego organizację odpowiadał Grand Prix de L'Automobile Club de France et Europe¹³⁸. Miejscem rozgrywek było położone w regionie Rhone-Alpes górzyste miasto Grivors, na którym w 1914 r. zespół Peugeot został brutalnie upokorzony przez Mercedesa. Tymczasowy tor drogowy o długości 23,15 km był mieszaniną prostych i zakrętów, spośród których największym wyzwaniem był Pont Rompu i Pieve de la Mort¹³⁹. Tym razem niemalże wszyscy poważni konkurenci uzbroili się w sprężarki¹⁴⁰, które w przypadku Millerów powiększały moc do 295 KM. Z owych gadżetów nie skorzystali tylko Francuzi. Delage wolał usprawnić swoją V12 i nadwozie, a zwany Le Patrone, Ettore Bugatti, nie chciał instalować w Bugatti Type 35 niczego, co nie wymyślono w Molsheim. Vittorio Jano wypuścił natomiast doładowaną Alfę Romeo P2, która wkrótce przejmie po FIATACH 805-405 ciężar reprezentowania Włoch.

Te właśnie maszyny wzięły udział w ostatnim międzywojennym Grand Prix Francji zorganizowanym na tymczasowym torze drogowym. Wyścig okazał się męczarnią dla układów hamulcowych, które okazały się słabym punktem FIATA i Sunbeama¹⁴¹. Bugatti

¹³⁵ 1923 Spanish Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Hiszpanii przeprowadzonego dnia 28 października 1923...

¹³⁶ R.M. Perczak, *op. cit.*, s. 15.

¹³⁷ Ibidem, s. 14-15.

¹³⁸ M. Krynicki, *Tegoroczne „Grand Prix” w Lyonie*, „Auto: Automobilizm-Lotnictwo-Sport”, 1 września 1924, nr 16-17, s. 243.

¹³⁹ 1924 French Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Francji przeprowadzonego dnia 3 sierpnia 1924; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1924-french-grand-prix/> [dostęp: 23.02.2022].

¹⁴⁰ I. Rendall, *The Power...*, s. 91.

¹⁴¹ Idem, *The Chequered...*, s. 109.

zostało daleko w tyle za doładowanymi przeciwnikami. Honor Francji ocalił Albert Divo i Robert Benoist, których Delage skorzystały na awarii P2 Ascari'ego. Zespół Alfa Corse odniósł jednak debiutanckie zwycięstwo za sprawą Giuseppe Campari, który ukończył wyścig w 7 godz. 5 min. i 34,8 s¹⁴². Zborowski należał natomiast do grona kierowców przymusowo oglądających końcówkę wyścigu z perspektywy kibica. W jego Millerze 122 zawiodła przednia oś, przez którą wycofał się po 16 okrążeniach¹⁴³. To w zasadzie przesądziło o jego przyszłości w Miller Automobiles, którego samochody były typowymi maszynami na Indianapolis 500. Potrzebował solidnego europejskiego przeniesienia napędu i zawieszenia dostosowanego do nieregularnych kształtów drogowego Autodromo de Monza czy powstających już L'autodrome de Linas-Montlhéry i Circuit de Spa-Francorchamps¹⁴⁴.

Aston Martin ze swoimi małymi samochodami nie wchodził w grę, a Bugatti i Delage za bardzo stroniły od najnowszych trendów. Hrabia powrócił do Higham Park, gdzie oddał się pasji konstruowania. Starty dla różnych producentów nie przeszkodziły mu powiększać rodziny Chitty-Bang-Bang, która w 1924 r. liczyła już trzy egzemplarze. Chitty 2 nie odniósł takiego sukcesu jak Chitty 1, ale jego 18.8-litrowy silnik lotniczy Benz Bz. IV pozwolił pojawić się w kilku wyścigach drogowych. Chitty 3 był natomiast zmodyfikowanym Mercedesem z fabryczną sześciocylindrową jednostką o pojemności 14.8 l. Moc 180 KM nie była w mniemaniu właściciela jakąś zawrotną wartością, dlatego ten egzemplarz służył mu do celów służbowych. Chitty 4, znany również jako Higham Special, przełamał jednak wszelkie standardy. Zborowski wyposażył go w 27-litrowy silnik lotniczy V12 Liberty, który generował 450 KM. Podobnie jak u Chitty 1 nie posiadał wału napędowego. Moment obrotowy odbierała tradycyjna skrzynia biegów i łańcuchy napędowe, które tym razem pochodziły od starego Blitzena Benz. Przednią napędową maszyną zadebiutowała na Brooklands, stając się samochodem o największej pojemności w historii tego toru¹⁴⁵.

Hrabia chciał jednak ustanowić nowy rekord prędkości, co wyraźnie było widać na treningu. Chitty 4 nie wytrzymał obciążeń, przez co przy rysowniczym łuku Iana Fleminga doznał awarii opony. Prawe przednie ogumienie wybuchło, posyłając Zborowskiego prosto do budki rejestratora czasów, gdzie siedział niejaki Taffy Chamberlain. Obecny na miejscu Lionel Martin rzucił się do pomocy, a ekipa ratunkowa rozpoczęła poszukiwania katapultowanego mechanika. Zborowski szybko natomiast doszedł do siebie, o czym

¹⁴² 1924 French Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Francji przeprowadzonego dnia 3 sierpnia 1924

¹⁴³ M. Krynicki, *Tegoroczne „Grand...”,* s. 244-245.

¹⁴⁴ Ibidem.

¹⁴⁵ WS., *Louis Zborowski*, AutoRok Sport, red. W. Sierpowski, Warszawa 2020, s. 80-83.

świadczy skierowana do Lionela prośba o papierosa¹⁴⁶. Wypadek podsumował jako niebezpieczny incydent, mówiąc:

„kręciłem kierownicą bez skutku i nagle przyszło mi do głowy [...] jeśli uderzymy w tę balustradę, nic nam nie będzie. Tak się stało, diabelna kraksa [...] wydaje mi się, że uderzyliśmy dwa razy. Odbiliśmy się i sądziłem, że to koniec kłopotów [...] ale potem huknęliśmy w budkę rejestratora czasów i zrobiło się mniej wesoło”¹⁴⁷.

Higham Specjalnie spełnił oczekiwania, więc jego konstruktora dalej męczyła ambicja zwyciężania. Popadł w przypadłość długo goniącego za sukcesem kierowcy, który za cenę mistrzostwa bez wahania zmienia producenta i zaczyna wierzyć w symbole historyczne. W przypadku Zborowskiego była to pamięć o ojcu, która natchnęła go do przyjęcia oferty startów od Mercedesa. Niewiadomo do końca, dlaczego niemiecki gigant zwrócił się do hrabiego. Mógł to być cel wypełnienia wakatu w drużynie kimś odważnym i utalentowanym lub chęć wkupienia się w łaski Brytyjczyków za pomocą kierowcy rodzinnie powiązanego z marką. Niemniej Zborowski symbolicznie pojechał do Stuttgartu swoim Chitty 2, gdzie otrzymał Mercedesa M72/94 znanego lepiej jako Mercedes Monza. Był to pierwszy samochód, który Ferdinand Porsche zaprojektował jako główny konstruktor firmy Daimler-Motoren-Gesellschaft¹⁴⁸.

Zborowski dołączył do hrabiego Giulio Masetti, Christiana Wenera oraz Alfreda Neubauera, stając się oficjalnym zawodnikiem Mercedesa w debiutanckim sezonie. Stuttgart poprosił jednak o przesunięcie daty Grand Prix Włoch z 7 września na 19 października, aby dokładnie przygotować model Monza¹⁴⁹. W międzyczasie hrabia odniósł kolejną porażkę w 200 milowym wyścigu na Brooklands w samochodzie Salmson. Najważniejsze było jednak Grand Prix, z którego szczęśliwie wycofał się Fiat, Bugatti i Delage. Zostały tylko Alfa Corsa oraz małoznaczące drużyny Rolland-Pilain Schmid oraz Chiribiri. Włochy reprezentowali Antonio Ascari, Louis Wagner, Giuseppe Campari oraz Ferdinando Minoia. 19 października Zborowski wykazywał zadziwiający spokój i ostrożność. Na elegancką koszulę i krawat założył schludny, czarny kostium wyścigowy z monogramem LZ. Ponoć przesądnie zdjął

¹⁴⁶ B. Collins, *op. cit.*, s. 89-90.

¹⁴⁷ Ibidem, s. 89.

¹⁴⁸ b.a., *Mercedes 2-1-8-Zylinder-Rennwagen "Monza" 1924*, Mercedes-Benz, https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/instance/ko.xhtml?grp=R_GESCHICHTE&oid=6749#toRelation, [dostęp: 23.02.2022].

¹⁴⁹ M. Krynicki, *Wielka Nagroda Włoch*, „Auto: Automobilizm-Lotnictwo-Sport”, 1 listopad 1924, nr 21, s. 330.

nawet spinki od mankietów, nie chcąc powtórzyć rodzinnej historii w Mercedesie¹⁵⁰. Towarzyszył mu Gallop, który standardowo pełnił rolę inżyniera. Rolę mechanika pełnił natomiast doświadczony Len Martin.

Niestety, obecność Clive'a nie uchroniła Zborowskiego od problemów. W sobotę na jaw wyszły problemy adaptacyjne Mercedesów odnośnie ogumienia Continental. Zastąpiły je opony Pirelli, które były rzekomo lepsze dla przełożeń¹⁵¹. Start należał do kierowców P2, a konkretnie Ascari'ego, który przejechał cały wyścig na prowadzeniu. Masetti jechał na drugim miejscu, dopóki nie wyprzedzili go pozostali kierowcy Alfa Corse. W tym momencie wyścig zmienił się w wyścigową procesję, czyli zawody pozbawione manewrów wyprzedzania¹⁵². W ich trakcie okazało się, że Mercedesy są w stanie przy maksymalnych 7000 obr/min wytworzyć 209,3 km/h, co niechybnie zostawiało je w tyle za Alfami generującymi przy 5.500 obr/min 223,79 km/h¹⁵³. W końcu Wernera i Neubauera spotkały awarie przewodów paliwowych, co spowodowało wycofanie jednego z samochodów. Honoru bronił tylko Masetti i zastępujący Alfreda Rudolf Carracciola.

Lious Zborowski padł natomiast ofiarą układu napędowego jeszcze przed startem. Zakleszczyło się sprzęgło, przez co samochód trzeba było wprawić w ruch „na spych”. Najbardziej oportunistyczny był jednak silnik, który pobudził dopiero gaźnik zasilony eterem ze zbiornika pod iluminatorem¹⁵⁴. W rezultacie czwarty kierowca wystartował dopiero po godzinie 10.00. W trakcie pościgu powróciły problemy z ogumieniem, przez które hrabia musiał szybko zjechać po nowe opony. Po powrocie na tor awarii uległo sprzęgło, które opóźniało zmianę przełożeń. Na 44. okrążeniu przed zakrętem Curva di Lesmo Zborowski osiągnął prędkość 161 km/h. W tym momencie zaczął jednak tracić kontrolę nad samochodem, z którego zaczął wyciekać olej. Hrabia próbował utrzymać się na jezdni, kręcąc kierownicą w przeciwnym kierunku do skrętu kół. Nie poprawiło to jednak prowadzenia, przez co zbyt szeroko wjechał w zakręt i uległ wypadkowi¹⁵⁵. Len Martin przeżył wypadek, lecz Zborowski zginął na miejscu¹⁵⁶. Władze toru zaraz po zakończeniu wyścigu wszczęły trzydniowe śledztwo, w którym brał również udział Gallop w polecenia Daimler MotorenGesellschaft. Winną wypadku miała być zatarta linka przedniego hamulca, przez

¹⁵⁰ B. Collins, *op. cit.*, s. 92.

¹⁵¹ b.a., *Mercedes 2...*

¹⁵² I. Rendall, *The Chequered...*, s. 109.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ W.B., *What killed Zborowski*, „MotorSport”, listopad 1993, nr 11, s. 1138.

¹⁵⁵ W pierwszej fazie wypadku samochód Zborowskiego uderzył w drzewo. Odbił się od niego i poślizgiem wrócił na jezdnię. Kierowca nie był już jednak w stanie kontrolować maszyny, przez co całkowicie rozbił ją o następne drzewo i zginął na miejscu. Ibidem, s. 1139.

¹⁵⁶ M. Krynicki, *Wielka Nagroda...*, s. 330.

którą hrabia nie mógł zwolnić hamulca po poślizgnięciu na oleju na łuku Lesmo. Według wspomnień samego Caraccioli do problemów z trakcją dołożyła się również opona, z której w trakcie postoju prawdopodobnie zeszło powietrze. Niemniej to wersja z hamulcami brzmiała wiarygodniej, ponieważ sam Masetti rozbił się podczas jazd próbnych na San Sebastian z tego samego powodu¹⁵⁷. Wyścig wygrał Antoni Ascari, uzyskując z czasem 5 godz. 2 min. i 5 s. Za nim kolejno uplasował się Wagner i Campari¹⁵⁸. Żaden Mercedes nie ukończył rywalizacji, co w obliczu prób powrotu na brytyjski rynek było komercyjną porażką. Gallopowi przypadł natomiast przykry obowiązek zawiezienia ciała Zborowskiego do Higham Park. Zrobił to za kierownicą ciężarówki, którą hrabia transportował swoje samochody na wyścigi.

Może się wydawać złośliwą grą symboli, że wyścig wygrany przez Ascari'ego był ostatnim dla Zborowskiego¹⁵⁹. Zarówno Włoch jak i Elliot Zborowski wpisują się tragiczny scenariusz, w którym profesję ojca przejął syn. Antoni Ascari zginął w 1925 r. podczas Grand Prix Francji na torze Autodrome de Montlhéry, osieracając siedmioletniego Alberto¹⁶⁰. Podobnie jak Louis chłopiec poszedł w ślady ojca, zdobywając w latach 1952-1953 Mistrzostwa Świata Kierowców dla Scuderia Ferrari¹⁶¹. Alberto przeszedł jednak do historii jako człowiek, który nie pozwolił już wytworzyć między sobą a dziećmi rodzicielskiej więzi¹⁶². Louis Zborowski podobnie jak Alberto pielęgnował pamięć o ojcu, chcąc nawet realizować jego projekty i ambicje. Pozostał jednak bezdzietny. Niemniej tak jak rodzina Ascari, Zborowscy są nietuzinkową częścią dziejów światowego sportu motorowego i ważnymi osobowościami wczesnej historii wyścigów Grand Prix. Świadomość swojego pochodzenia i powrót do oryginalnego nazwiska pozwala również zaliczyć ich do panteonu polskich kierowców wyścigowych. Zarówno Elliot jak i Louis znacząco wpłynęli na sztandarowe symbole współczesnej motoryzacji jak Mercedes czy Aston Martin, które nie raz zaznaczyły swą obecność w Grand Prix.

¹⁵⁷ W.B., *op. cit.*, s. 1139-1140.

¹⁵⁸ 1924 Italian Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Włoch przeprowadzonego w dniu 19 października 1924; MotorSport, <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1924-italian-grand-prix/> [dostęp: 23.02.2022].

¹⁵⁹ M. Krynicki, *Wielka Nagroda...*, s. 330.

¹⁶⁰ *Anonio Ascari, Database. Drivers/Riders*, Przebieg kariery z lat 1923-1925; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/alberto-ascari/> [dostęp: 12.12.2023]

¹⁶¹ *Alberto Ascari, Database. Drivers/Riders*, Przebieg kariery z lat 1950-1955; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/alberto-ascari/> [dostęp: 12.12.2023]

¹⁶² *Ibidem*.

Rozdział 3. Polacy w wyścigach Grand Prix od końca XIX wieku do 1939 roku

Podrozdział 3.1. Pionierzy polskiej motoryzacji i sportu motorowego

Niemalże w każdej publikacji poświęconej stosunkom polskim gospodarczym pod zaborami funkcjonuje uniwersalny model wartościujący ich poziom cywilizacyjny. W myśl tego prezentowało się Wielkie Księstwo Poznańskie, którego nazwa po Wiośnie Ludów uległa zmianie na Prowincję Poznańską. Ziemie te najskuteczniej weszły w fazę nowoczesnej produkcji rolnej i przemysłu przetwórczego¹. Tutaj też za sprawą uwłaszczenia najszybciej pojawiło się zjawisko kapitalizacji, której następstwem była mechanizacja rolnictwa i powstanie gospodarstw towarowych². Symbolem była też bogata i dobrze rozwinięta infrastruktura kolejowa, dzięki której zabór pruski pełnił rolę oficjalnego spichlerza swojego zwierzchnika³. Ten oczywiście nie widział Polaków w roli głównych eksploratorów potencjału ziem zachodnich, prowadząc w ramach reakcji na bunty polityczne osadnictwo niemieckie⁴. Niezależnie jednak od stopnia szkodliwości i słynnego kulturkampfu czy rugów pruskich, Prowincja Poznańska była najbardziej prosperującym cywilizacyjnie i gospodarczo zaborem. Za nią plasowało się Królestwo Polskie ze swoim przemysłem włókienniczym, ruchem budowania sieci kolejowej po powstaniu styczniowym i powolną kapitalizacją w drugiej połowie XIX wieku.

W najgorszej sytuacji była Galicja, złośliwie nazywana też z powodu zacofanej kultury rolniczej i mocnej pozycji folwarku⁵ Królestwem Lodomerii i Głodomerii. Dla przykładu wystarczy przytoczyć fragmenty publikacji Stefana Kieniewicza: „Zacofana pozostała Galicja w zakresie maszyn rolniczych”⁶, „Wieś galicyjska na schyłku XIX wieku zaczęła wreszcie wychodzić z długotrwałego zastoju”⁷, lub „Na przełomie XIX i XX wieku zaznaczył się wreszcie postęp w uprzemysłowieniu Galicji”⁸. Oczywiście, stygmatyzacji tej nie należy odbierać słuszności, ponieważ w przeciwnym razie mieszkańcy zaboru austro-

¹ W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2011, s. 127-128.

² J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 200, s. 153-156.

³ W. Morawski, *op. cit.*, s. 126.

⁴ J. Feldman, *Bismarck a Polska*, Katowice 1938, s. 281-316.

⁵ W. Morawski, *op. cit.*, s. 121-122.

⁶ S. Kieniewicz, *Historia Polski 1795-1918*, Warszawa 1983, s. 374.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem, s. 385.

węgierskiego nie decydowaliby się tak często emigrować do Stanów Zjednoczonych czy fałszywie idealizowanej przez władze Bośni⁹. Narracja oparta tylko na opisie największych problemów narzuca jednak krzywdzący pogląd jakoby Galicja była terenem zamieszkanym tylko przez zacofanych chłopów i ich panów niepotrafiących budować ani inwestować. Instynkt i logika mogłaby zatem podpowiadać, że to właśnie Prowincja Poznańska ze swoją infrastrukturą transportową powinna być miejscem narodzin polskiej motoryzacji i jej wypadkowej w postaci wyczynowego automobilizmu i sportu motorowego. Tymczasem w świetle faktów to właśnie Królestwu Galicji najbliższej do miana narodowego prekursora i miejsca narodzin polskiej motoryzacji oraz sportu motorowego. To właśnie tam najszybciej pojawiły się samochody i fascynacja mobilnością. Na drugim miejscu można postawić Królestwo Polskie, którego gdzie również automobilizm szybko zyskał zainteresowanie. Biorąc jednak pod uwagę status samochodu jako symbolu luksusu i zaawansowanej technologii, zacofana Galicja będzie ciekawym paradoksem. Łamie bowiem zasadę, jakoby technologiczne przełomy były tylko zjawiskiem państw wysoko rozwiniętych jak Francja, Wielka Brytania czy II Rzesza.

Warto jednak zauważyć, że pierwsze automobile powstawały w zaciszu podwórkowych warsztatów początkujących przedsiębiorców, niemających indywidualistów. Samochód był też wytworem innych potrzeb niż kolej, której powstaniu przyświecał cel transportu towarów bądź potrzeba szybkiego przemieszczenia się. Automobil był natomiast wytworem nonkonformistycznych indywidualistów, którzy w atmosferze mentalnego przełomu drugiej połowy wieku pary i elektryczności zaczęli realizować swoje wizje (Podrozdział 1.4.) Pierwszą przyczyną konstruowania przez nich samojedznych pojazdów nie był pragmatyzm, a pragnienie wolności i niezależności. Samochód był dla nich symbolem indywidualnej ekspresji, swobody i władzy, gdyż mechanizm jego działania był uzależniony od woli kierowcy. W ten sposób dawał też poczucie dominacji i chwilowej wolności od ograniczeń polityczno-gospodarczej rzeczywistości czy barier społecznych¹⁰. Ponadto pozwalał również spełnić egzystencjalną potrzebę kreacji i wykorzystywania swojego psychofizycznego potencjału. W XIX wieku tego typu kreatywne i znużone kodeksem społecznym jednostki nie zamieszkiwały tylko państw wysoko rozwiniętych. Były rozproszone, począwszy od uprzemysłowionej Wielkiej Brytanii, zacofanej Hiszpanii czy na terenie Galicji. Stąd właśnie zjawisko samojazdu mogło pojawić się w każdym miejscu oferującym przynajmniej podstawowy asortyment surowcowy. Przykładem może być

⁹ W. Morawski, *op. cit.*, s. 157-161.

¹⁰ Z. Melosik, *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*, Poznań 2020, s.16-17.

Półwysep Iberyjski, gdzie w 1904 r. z inicjatywy Emilio de la Cuadra, Damiána Mateu i Marca Birkitga powstała jedna z najbardziej luksusowych marek samochodów dla bogatych, Hispano-Suiza. Mimo niskiego poziomu gospodarczego Hiszpanii marka ta była jednym z pionierów doładowania za sprawą opracowanej w 1910 r. sprężarki w postaci dwucylindrowej pompy¹¹.

Mając zatem na uwadze specyfikę okoliczności powstawania motoryzacji, pojawienie się pierwszych automobili akurat w Galicji nie powinno już budzić zdziwienia. Królestwo Polskie w drugiej połowie XIX wieku zmagало się z popowstańczymi konsekwencjami przeprowadzonymi przez władze carskie, wybierając drogę pozytywistycznej pracy dla dobra ojczyzny lub romantyczną walkę z zaborcą. W Warszawie coraz śmielej działali zwolennicy przemysłu i przedsiębiorcy, którzy niezbędną praktykę nabywali w zachodniej Europie. Stamtąd zazwyczaj przywozili fascynację automobilizmem i mobilnością, które pomogły poczuć się wolnym i dać wrażenie władzy nad rzeczywistością. Natomiast w odniesieniu do Galicji, w tej panowały inne warunki. Realia zaboru austrowęgierskiego nie sprzyjały wytworzeniu bierności wobec ekonomicznego marazmu i zacofania. W systemie tym nie było jednak zaborczego „zamordyzmu”, którego brak stworzył fenomen galicyjskiej autonomii lub galicyjskiej działalności. Indywidualne jednostki z wizją poddały się egzystencjalnemu trendowi tworzenia i afirmacji życia za pomocą nowości jaką był automobil. Sprzyjały temu również warunki naturalne w postaci bogactwa surowców. Te dwa czynniki determinują wybór obszaru badawczego, którego celem jest poszukiwanie początków polskiej motoryzacji oraz jej wyczynowej wypadkowej w postaci sportu motorowego¹².

Następstwem znalezienia terytorialnego źródła narodzin motoryzacji jest oczywiście pytanie o pierwszy samochód i jego narodowego twórcę. Poszukiwania te warto jednak poprzedzić historią modeli powstawania sportu motorowego. Wymaga to krótkiego przestudiowania początków wyczynowego automobilizmu w ujęciu ogólnoeuropejskim. Z poprzednich podrozdziałów można wywnioskować, że istniały dwa modele tworzenia wyczynowego automobilizmu. Pierwszy można nazwać francusko-niemieckim, który opierał się na zbudowaniu profesjonalnej bazy produkcyjnej w postaci sektora aut drogowych. Konieczność promocji tych produktów zdeterminowała wytworzenie się działów ukierunkowanych na ekspozycję pobudzającą zmysły potencjalnych odbiorców. W tym wypadku producenci pierwszych samochodów zaabsorbowali pomysły prasy i uczynili wyścigi drogowe narzędziem komercji. Drugi natomiast model można nazwać opcją

¹¹ I. Rendall, *The Chequered Flag. 100 Years Motor Racing*, Londyn 1993, s. 60.

¹² W. Morawski, *op. cit.*, s. 155-161.

brytyjską, którą Mark Gallagher nazwałby wczesnym „know-how”. Na wyspach brytyjskich automobilizm i sport motorowy były efektem działalności ludzi, którzy postanowili zbudować samochód wyścigowy z dostępnej już bazy. Wykorzystywali podwozia delikatnych Renault lub masywne Mercedesy i montowali do nich części samolotu. Jednak w przeciwieństwie do Francuzów i Niemców, Brytyjczycy nie mieli w zwyczaju zgłaszać samochodów drogowych do zawodów, żeby przyciągnąć kupca. Samojazdy do celów wyścigowych już same w sobie miały mieć lepsze osiągi, więc wystawienie drogowej wersji na Brooklands nie wpisywało się w ideę sportu. Taka maszyna musiała mieć wyjątkowe parametry, stąd w Anglii najszybciej pojawiło się zjawisko specjalistów od ich uzyskiwania. Lepsze osiągi i wydajność uzyskiwali dzięki odpowiedniemu nastrojeniu silnika i podwozia. Symbolem pionierskich czasów był wówczas tuning Singerów w wykonaniu Lionela Martina. Dopiero potem brytyjski posiadacz samochodu zdecydował się wystawić swój samochód Brooklands i traktować sport jako reklamę siebie, i swojego produktu. Nierzadko też tor dawał początek wielkim koncernom samochodowym, a sportowy automobil stawał się ogniwem założycielskim wielkich firm jak McLaren, Lotus, Aston Martin, Sunbeam, Bentley czy MINI Cooper¹³.

Warto jednak wspomnieć też o trzeciej opcji, którą można ochrzcić mianem włoskiej. Wbrew pozorom szanujący się imieniodawcy współczesnych gigantów samochodowych jak Renault, Mercedes-Benz Group czy Stellantis byli wzgardzonymi lub po prostu nierozumianymi przez ogół ludźmi tworzących własne projekty motoryzacyjne¹⁴. Niezależnie od pochodzenia montowali silniki i samojazdy w brudzie, i zaciszu podwórkowych szop. Mimo całej swojej wzgardy do tego typu praktyk tak właśnie wyglądały też początki Enzo Ferrarri i jego legendarnej czerwonej marki. W 1922 r. wynajął on w Modenie garaż przy ulicy Via Emilia, gdzie założył pierwszy biznes o nazwie *Carozzerria Emilia, Enzo Ferrari & Company*. Tutaj prowadził punkt sprzedaży Alfę Romeo i części do samochodów sportowych¹⁵. Produkcję własnych aut poprzedził też założonym w 1929 r. zespołem-spółką wyścigową *Societa Anonima Scuderia Ferrari*. Była ona działem sportowym Alfę Romeo, w ramach którego udziałowcy mogli czynnie rywalizować w wyścigach lub budować własne samochody¹⁶. Po wycofaniu się Alfę Romeo w 1932 r. z Grand Prix stała się ona osobistym zespołem Enzo. Niestety po 6 lat prosperowania stracił kontrolę na rzecz mediolańskiego

¹³ MINI Cooper był efektem nawiązania w 1962 r. współpracy zespołu Formuły 1 Cooper Car Company z brytyjską firmą motoryzacyjną Britisch Motor Company. Jej pierwszymi produktami były samochody Cooper 1000, Cooper 1100 czy Cooper 1300. J. Vassal, *John Cooper (1923-2000). The man who Powered Formula 1*, [w:] *Formula 1 Yearbook. 2001-02*, red. L. Domenjoz, Bath 2001, s. 66-68.

¹⁴ R. Hotten, *Formula 1. The Business of Winning. The People, Money and Profits that Power the World's Richest Sport*, Londyn 1998, s. 64.

¹⁵ B. Yates, *Ferrari. The Man and Machine*, Milton Keynes 2019, s. 29.

¹⁶ Ibidem, s. 51.

producenta. Dopiero w 1939 r. założył bezpośredniego protoplastę współczesnej Scuderii pod nazwą *Auto Avio Costruzioni S.p.A.*, którą 6 lat później przeniósł na zakupione w Maranello grunty¹⁷. Firma przeszła jeszcze dwie metamorfozy z *Auto Costruzioni Ferrarido Società Esigianato Fabbriche Automobili e Corse*¹⁸. Jej centrum był dział Gestione Sportiva, znany bardziej jako Scuderia Ferrari. Do 1991 r. jego funkcjonowanie warunkował popyt na samochody drogowe, które za sprawą rewolucji Luci Cordero di Montezemolo stały się wypadkową dochodów generowanych przez bolidy Formuły 1. Historia Ferrari ewidentnie wskazuje na mieszany model, w którym indywidualista, handlarz samochodami i menadżer wykorzystał doświadczenie nabyte u fabrycznego producenta i założył własny zespół.

Określenie rodzaju „polskiego modelu automobilizmu” jest trudne ze względu na brak prawnego statusu polskiej państwowości w XIX wieku i rozczłonkowanie rodzimej gospodarki na trzy odmienne systemy polityczne. Analiza życiorysów pionierów polskiej motoryzacji politycznych okoliczności ich działalności pozwala wysunąć teorię modelu mieszanego z przewagą opcji brytyjskich indywidualnych konstruktorów. Brock Yates stwierdził, że włoska miłość do motoryzacji była wypadkową kultury zbudowanej na zjawisku ekspresji swojej osoby i potrzeby fizyczno-emocjonalnej afirmacji życia. Jak już wcześniej zostało wspomniane, samochody były wypadkową egzystencjalnej potrzeby niezależności, wolności, indywidualności, znużenia konformistyczną anonimowością mas lub po prostu pesymizmem rzeczywistości politycznej¹⁹. W przypadku polskiej historii nietrudno zatem wskazać obszary najbardziej podatne na tego typu zjawiska w XIX wieku. Niezaprzeczalnie była nim Galicja i Królestwo Polskie, gdzie bunt wobec agresji lub bierności zaborcy kończył się indywidualną walką z biedą. W zaborze pruskim sposobem przezwyciężenia tego stanu były idee pozytywizmu, jak praca organiczna lub praca u podstaw. W Galicji i w Warszawie jednostki, którym zbrzydła ponura rzeczywistość zaborów oraz romantyczna walka o niepodległość wprowadziły natomiast do swojego życia wspomniany właśnie włoski element. Tutaj praktykowanie pozytywistycznej pracy dla dobra ojczyzny rozwijało sympatię do technicznego eksperymentatorstwa, w którym nieuchronnie musiała się pojawić myśl o zbudowaniu czegoś samojezdnego²⁰.

W tym miejscu oczywiście nieuchronną koniecznością będzie wskazanie pierwszego w narodowej historii konstruktora protoplasty samochodu. Na hobbystycznych stronach internetowych o tematyce historycznej pojawiają się tendencje do poszukiwania polskiego

¹⁷ R. Hotten, *op. cit.*, s. 64.

¹⁸ B. Yates, *op. cit.*, s. 163.

¹⁹ Z. Melosik, *op. cit.*, s. 19.

²⁰ W. Rychter, *Dzieje Samochodu*, Warszawa 1987, s. 339.

Cugnota, którym finalnie został Józef Bożek. Urodzony w 1782 r. na Śląsku Cieszyńskim wynalazca uchodzi za środkowoeuropejskiego pioniera napędu parowego. Za jego pomocą wprowadził pojazd zwany bryczką w ruch. Udało mu się to w 1815 r., kiedy w Stromovce zaprezentował pojazd zaprzęgowy z kotłem²¹. Jego rekonstrukcja znajduje się w Narodowym Muzeum Technicznym Czech. Wynika to z faktu, że Bożek ukończył szkołę techniczną w Pradze i osiedlił się w tym mieście. Nazwisko i wyjątkowo drażliwy dla stosunków polsko-czeskich obszar zmiennej przynależności pozwala wpisać go na listę narodowych chlub z zastrzeżeniem możliwości sporu o narodową tożsamość konstruktora²².

Stanisław Barycki to kolejna postać, której należy poświęcić narrację ukierunkowaną na poszukiwanie ojców polskiego automobilizmu. Podobnie jak Benz, de Dion czy Rivaz uchodził on za aspołecznego dziwaka wymyślającego nierealne pomysły. Jednym z nich było oczywiście skonstruowanie samobieżnego pojazdu napędzanego siłą wiatru lub ludzkich mięśni²³. Podjął się tego zadania w 1883 r., montując mechaniczny wehikuł o nazwie Jaskółka²⁴. Powstał on jeszcze przed spopularyzowaniem silników spalinowych, zatem bardziej przypominał kubistyczną rzeźbę z licznymi prętami i kołami. Instalacja maszyny parowej również nie wchodziła w grę ze względu na niechęć Baryckiego do stosowania jej w jakimkolwiek samojeździe²⁵. Kwintesencją była zatem własna jezdnia w postaci szerokiej obręczy. Wewnątrz niej znajdowało się siedzenie pasażera i właściwy pojazd składający się z dwóch małych kół. On właśnie przy pomocy wiatru i ludzkich mięśni wprowadzał Jaskółkę w stan toczenia. Projekt ten nie spotkał się jednak z entuzjazmem tłumu, który we wszystkich wynalazkach Baryckiego widział odzwierciedlenie jego dziwnej osobowości. Sam wynalazca zubożał finansowo, kończąc żywot w przytułku dla biedoty²⁶.

Niechęć ogółu do samobieżnych pojazdów można oczywiście wytłumaczyć analizując kondycję gospodarczą dziewiętnastowiecznych ziem polskich. Były to obszary znajdujące się pod zaborami trzech państw o odmiennej polityce i planach na przyszłość. Zatem byt ekonomiczny Polaków należał do światłych i pragmatycznych jednostek, które walkę z zaborcą zamieniły na przedsiębiorczość. Czas romantyzmu nie zniszczył na szczęście zasobów, które mogły posłużyć się garstce entuzjastów zachodnioeuropejskiego automobilizmu. W Królestwie Polskim w dalszym ciągu istniało Zagłębie Staropolskie

²¹ A. Kuba, J. Hausman, *op. cit.*, s. 39.

²² P. Juchowski, *#Polscy wynalazcy: Józef Bożek-pechowy i zapomniany wynalazca samochodu*, Fabryki w Polsce; <https://fabrykiwpolsce.pl/polscywynalazcy-jozef-bozek/> [dostęp: 14.03.2022]

²³ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012, s. 8.

²⁴ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 339.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

będące jedynym poważnym ośrodkiem przemysłu górniczego-hutniczego. Po 1846 r. udało się nawet zmienić je w centrum metalurgii z kopalnią rudy, walcownią, pudlingarnią i trzema wielkimi piecami do wytopu surówki żelaza. W 1885 r. za sprawą doprowadzenia linii kolejowej awansował do roli kombinatu przemysłowego, który pod nazwą Zakładów Starachowickich obejmował obszar między Wąchockiem a Nietulskim²⁷. Drugim ważnym dla motoryzacji ośrodkiem były istniejące od 1818 r. Zakłady Mechaniczne Akcyjnego Towarzystwa Przemysłowego Lilpop, Rau i Lowenstein Warszawie. Początkowo budowały one narzędzia rolnicze, które po przejęciu Rządowej Fabryki Machin wzbogaciła produkcja wagonów kolejowych, pocisków artyleryjskich i sprzętu wojskowego²⁸.

Ośrodkiem działalności ekonomicznej Polaków była Warszawa. Tam przedsiębiorcy z wielkim zachwytem śledzili rozwój motoryzacji, jako nowego sektora przemysłowego w Zachodniej Europie. Tutaj powstały pierwsze ośrodki produkcji przemysłowych silników spalinowych, jak warsztat Stanisława Machczyńskiego, Towarzystwo Fabryki Motorów Perkun czy Towarzystwo Udziałowe Specjalnej Fabryki Armatur Ludwika Rossmanem Emila Schoenfelda i Kazimierza Małeckiego. Entuzjazm dla zachodnich nowinek technicznych był jednak wybiórczy, o czym świadczy fragment założonego przez Zygmunta Deklera w 1911 r. miesięcznika „Lotnik i Automobilista”. W tekście zatytułowanym „Austro-Daimler”²⁹ można przeczytać:

„Dzięki rozpowszechnieniu samochodu za granicą i większemu zainteresowaniu ogólnemu, nawet niefachowcy potrafią rozróżniać marki wozów, znając w zasadzie ich konstrukcje. U nas, niestety, zainteresowanie automobilizmem jest jeszcze ciągle nazbyt małe. Dlatego też postanowiliśmy dawać kolejno opisy najgłówniejszych dzisiaj typów samochodowych i zapoznać czytelników pisma z ich konstrukcją, i ze zmianami zaszłymi w ciągu ostatniego roku”³⁰.

Brak zainteresowania ze strony mieszkańców Warszawy automobilami można wyjaśnić ich wysokimi cenami. Ponadto ludność była przyzwyczajona do wozów i tramwajów konnych. Poważnym problemem była również infrastruktura miasta, nieprzyjazna dla np. masywnego jakna owe czasy Mercedesa, czy eleganckiego i delikatnego Peugeota i Renault. Warszawa przełomu XIX i XX wieku to miejsce, gdzie według wspomnień Witolda

²⁷ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej...*, s. 8.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Inż. J.H., *Austro-Daimler*, „Lotnik i Automobilista”, październik 1911, nr 4. s. 8.

³⁰ Ibidem.

Rychtera carscy policjanci i funkcjonariusze ochrony dopatrywali się „miateżnika”³¹ nawet w małym chłopcu w za dużych butach³². Ulice pełne były „kocich łbów”³³, przez które trudno było myśleć o jakimkolwiek komforcie jazdy pojazdem z metalowymi obręczami kół. Lepiej zadbane drogi też nie były lepsze z uwagi na wyłożenie drewnianą kostką, z której rzadko usuwano niedogodności w postaci pęknięć, kałuż czy końskich odchodów³⁴. Sporadycznie pojawiające się automobile były zatem własnością arystokratów, bankierów, ziemian i fabrykantów, dla których posiadanie takiej maszyny było podkreśleniem statusu materialnego³⁵.

Fascynaci bez pieniędzy musieli natomiast zadowolić się kolarstwem, którego popularność była zasługą Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów na terenie Dynasów przy ul. Oboźnej. Gama marek nie była skromna, gdyż na rynku działali sprzedawcy zagranicznych i polskich rowerów. Najlepsze były ponoć konstrukcje B. Wahrena, niemieckie Herculesy, rekreacyjne Ormonde Lipińskiego oraz sportowce Kamińskiego i Zawadzkiego z ul. Bagatela³⁶. Kolarstwo szybko jednak zmieniło się w tworzenie motorowerów i motocykli, których początek przypada na 1899 r.³⁷ Pierwszym motorowym jednośladem miał być rower z silnikiem francuskiej firmy Werner. Prawo do poruszania takimi pojazdami zależało jednak od zdania egzaminu na ul. Oboźnej. Polegał on na wpłaceniu 15 kopiejek i poprawnym przejeździe między oddalonymi od siebie o pół metra dwiema długimi ławkami³⁸. Potem można było brać udział w wyścigach motocyklowych, które Warszawskie Towarzystwo Cyklistów zaczęło organizować w 1903 r. na specjalnie utworzonym na Dynansach torze. Pierwsza edycja przypadła na 4 czerwca, przechodząc do historii jako pierwszy polski wyścig motocyklowy³⁹. Wymagał on przejechania 67 kilometrowego dystansu składającego się z 70. okrążeń. Wyzwanie nie należało do łatwych, gdyż zawodnicy ścigali się wokół sadzawki na ubitej ziemi i często wpadali prosto do wody⁴⁰. Zwycięzcą pierwszych edycji z 1903 r. został Julian Osiński.

Automobile cieszyły się coraz większym zainteresowaniem młodego pokolenia. Chłopcy z zachwytem obserwowali pojazdy dobrze urodzonych. Czytali również wszystkie

³¹ polski bandyta, tłum. Ewelina Więckowska

³² W. Rychter, *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1985, s. 9.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem, s. 11.

³⁵ Ibidem, s. 339.

³⁶ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 13.

³⁷ Z. Kluczkowski, *op. cit.*, 226.

³⁸ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 13.

³⁹ S. Szeliński, *Dzieje polskiej...*, s. 11.

⁴⁰ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 13.

dostępne źródła w postaci katalogów lub czasopism motoryzacyjnych. Jazdę automobilem postrzegali jako nową formę wolności, o czym świadczą wspomnienia cytowanego wcześniej inżyniera:

„Jadę! Naprawdę jadę! Wielki samochód jest posłuszny mej woli i daje się kierować zgodnie z ruchami koła kierownicy. Cudowne to uczucie, gdy taka ciężka machina ze swymi osiemdziesięcioma końmi we wnętrzu staje się posłuszna mnie, młodemu chłopakowi, który po raz pierwszy w życiu ośmielił się ją uruchomić...”⁴¹.

Ten opis wrażeń z jazdy świadczy o tym, że Królestwo Polskie było rynkiem zbytu pierwszych pojazdów z Europy Zachodniej. Ten fakt potwierdzały również rosyjskojęzyczne tablice informacyjne właścicieli małych warsztatów mechanicznych zwanych potocznie „garażami”⁴². Trudniły się one naprawą zagranicznych samochodów⁴³. Ten moment można uznać za przełomowy dla rozwoju motoryzacji i automobilizmu⁴⁴ na polskich ziemiach. Natomiast pionierem w tej dziedzinie według Automobilu Klubu Polskiego był Stanisław Grodzki.

Człowiek ten urodził się w 1866 r. w Węgrowie, w rodzinie Alfreda Grodzkiego i Wandy z Tyzler. Ojciec prowadził warszawski dom rolniczo-handlowy, Alfred Grodzki, przy ulicy Senatorskiej 33, który zajmował się produkcją maszyn rolniczych oraz dostawą zbóż, roślin pastewnych i traw⁴⁵. Stanisław odebrał wykształcenie za granicą, gdzie pogłębił ojcowską pasję do techniki i uznał ją za lekarstwo na wszystkie problemy rzeczywistości. Dlatego po przejściu rodzinnego biznesu uczynił z niego platformę własnych przekonań, pozyskując przedstawicielstwo najlepszych zagranicznych producentów maszyn rolniczych⁴⁶. W międzyczasie rozszerzył jej działalność, tworząc firmę Wasilewski, Grodzki, Bronikowski. Prowadziła ona warszawski Skład Maszyn i Narzędzi Rolniczych⁴⁷, który stał się punktem zachodnioeuropejskich nowości. Oczywiście, dystyngowanego przedsiębiorcę nie ominęła fascynacja automobilami, które szybko postanowił sprowadzić do Warszawy. Dlatego w 1896 r. udał się do Paryża i Mannheim, gdzie zdobył oficjalne przedstawicielstwo francuskiego

⁴¹ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 31.

⁴² Idem, *Dzieje samochodu...*, s. 339.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ b.a., *Początki. Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego*, [w:] *Automobilklub Polski. 1909-2009. Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 10.

⁴⁵ J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a sprawa Polska*, Wyd. I, Warszawa 2006, s. 18.

⁴⁶ b.a., *Początki. Towarzystwo...*, s. 10.

⁴⁷ H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945-1970*, Warszawa 2017, s. 21.

Peugeota i niemieckiego Benza. Automobile dotarły do Warszawy około 20 sierpnia w wagonach, skąd od razu trafiły do składu maszyn przy Senatorskiej 33. Dwa Peugeoty dumny właściciel postanowił pokazać Warszawiakom, odbywając z mechanikiem 25 sierpnia 1896 r. jazdę pokazową do placu Bankowego i Trzech Krzyży⁴⁸.

Wydarzenie to przeszło do historii jako pierwszy udokumentowany przejazd samochodu na ziemiach polskich⁴⁹, wywołując przy tym zainteresowanie cyklistów. Na tym się jednak nie skończyło, gdyż po południu Grodzki przejechał również Benzem przez Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat i Plac Trzech Krzyży. Za sprawą małego, harmonijnie pracującego silnika automobil nie wywołał dużego popłochu, nie wpływając nadto na zachowanie koni i przechodniów. Zachwyt i zaciekawienie Warszawiaków zachęciły przedsiębiorcę do częstszych eskapad, które finalnie pozwoliły mu już we wrześniu sprzedać nijakiemu Karolowi Temlerowi pierwszy samochód w celach rozrywkowych⁵⁰. Zainteresowanie przechodniów nie było jednak gwarantem przychodów, gdyż statystycznego mieszkańca nie było po prostu stać na taki luksus. Wystarczy choćby spojrzeć na komentarz „Kuriera Warszawskiego”, według którego cena 3 400 rubli za sześćoosobową karetę lendeau⁵¹ była główną przeszkodą do zakupu ekwipażu przyszłości⁵².

Niemniej Grodzki stał się czynnym automobilistą, który ochoczo organizował zmotoryzowane wycieczki do podwarszawskich miejscowości. Szybko jednak dopadło go typowe dla ówczesnego entuzjasty pragnienie wzięcia udziału w organizowanym 10 lipca 1897 r. wyścigu Paryż–Dieppe pod patronatem ACF. W tym celu zakupił specjalnego Peugeota o mocy 3,5 KM, którym wyruszył do francuskiej stolicy w towarzystwie sekretarza redakcji „Cyklisty”, Zygmunta Józefa Naimskiego, i zaprzyjaźnionego Alzatczyka, Emila Kreantlera. Podróż była jednak za długa, gdyż wiodła przez Sochaczew, Kutno, Frankfurt nad Odrą, Magdeburg, Hanower, Brukselę, Arras i Dieppe. Wymuszony serwis przedłużył ją z 13 do 17 dni, przez co Grodzki nie zdążył na start. Niemniej ACF docenił pokonane przez Polaka 2000 km i przyznał mu honorowe odznaczenie Automobilklubu Francji⁵³.

Właśnie za sprawą takich ludzi jak Stanisław Grodzki Polacy zaczęli dostrzegać potencjał samochodu. Ich pierwsze kroki w latach 90. XIX wieku można jednak śmiało nazwać pionierskimi. Entuzjaści ze skromnym portfelem starali się zrozumieć podstawy motoryzacji. Centra budowy mebli i powozów konnych zaczęły sprowadzać podwozia,

⁴⁸ J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a...*, s. 18-19.

⁴⁹ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji...*, s. 10.

⁵⁰ J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a...*, s. 19.

⁵¹ b.a., *Wiadomości bieżące*, „Kurjer Warszawski”, 7 września 1896, nr 328, s. 4.

⁵² Ibidem.

⁵³ b.a., *Początki. Towarzystwo...*, s. 11.

dokładając do nich rzemieślniczo wykonane nadwozia. *Garaże* te były w rzeczywistości pierwszymi zakładami przemysłowymi ukierunkowanymi na motoryzację⁵⁴, gdyż świadczyły również usługi naprawcze. Dobrym przykładem tej działalności był min. Jerzy Rentel, który w 1905 r. przestawił produkcję powozów na karoserie. Ten biznes wymagał jednak fachowej wiedzy, którą mogła zapewnić tylko odpowiednia edukacja. Tym początkowo zajmowały się przygarażowe szkoły jazdy, w których można było się nauczyć obsługi automobili i silników, wynająć szofera lub oddać pojazd do naprawy. Przykładem takich inicjatyw był założony w 1901 r. garaż przy ul. Polnej 36 księcia Nahaszycze czy powstały w 1913 r. Varsovie Automobile Wojciecha Górskiego i Kazimierza Ronikera. Mile widziane były również ośrodki o charakterze typowo naukowym i odpowiednim zapleczem badawczym. Tym problemem zajęli się bankierzy, filantropi i społecznicy. Przykładem ich działań jest założona w 1895 r. przez Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda Średnia Szkoła Mechaniczno-Techniczna Maurycego Mottego⁵⁵.

Motoryzacyjna praca u podstaw przynosiła efekty, gdyż na ulicach Warszawy pojawiały się rzemieślnicze projekty Polaków i nowe przedstawicielstwa. Dobrze urodzeni mogli zamówić Studbakera, Case, Charrona lub Pic-Pic w firmie Badior; Renault u Rotmila; Pipe u J. Najdicza; Opla, De Dion-Boutona czy Hispano-Suize u Geyera; Mercedesa u braci Raczyńskich, F.I.A.T.A u Hermana Majera czy Forda w Domu Handlowym Endler & Messing⁵⁶. Oczywiście nie były to jedyne marki, gdyż przy większym szczęściu można było nabyć unikaty, takie jak Germain, Puch, Laurin & Klement, Apollo czy Clément-Bayard. Na bieżąco rozwiązywano również problem dostępności benzyny i części zamiennych. Te pierwsze początkowo można było dostać w aptekach lub mydlarniach podlegających pod rafinerie Vacuum Oil Comp. Później zastąpiły je przygarażowe pompy ręczne⁵⁷. Praktyka ta mogła być zasługą wzorowania się na zagranicznych producentach. Mieli oni w zwyczaju przy swoich przedstawicielstwach stawiać punkty z oponami i częściami zamiennymi.

W ten właśnie sposób w Królestwie Polskim rodziła się motoryzacja, której wskaźnik rozwoju odzwierciedlała oczywiście liczba jeżdżących aut. Do 1914 r. pozostały one jednak dobrem, na które mogli sobie pozwolić nieliczni o odpowiednim statusie majątkowym. Samochody uznano również za użyteczne dla gospodarki i wojska, czego przykładem jest garaż i szkoła Tereszczunki przy ul. Wiejskiej 22 produkujące pojazdy do celów

⁵⁴ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 341.

⁵⁵ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej...*, s. 11.

⁵⁶ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 15.

⁵⁷ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej...*, s. 11.

przemysłowo-handlowych, platformy i karoserie⁵⁸. Przyjęły się również jako nowe środki komunikacji miejskiej a ich modernizacją zajęło się powołane w 1901 r. Warszawskie Towarzystwo Eksploatacji Samochodów. Najpopularniejszym producentem taksówek i omnibusów była Fabryka Powozów W. Romanowski Wincentego Schindlera i Henryka Brzeskiego⁵⁹. Adaptacja automobili jako użytecznych narzędzi pracy przez sektor medyczny czy pocztowy pokazywała, że motoryzacja stopniowo stawała się motywem ludzkiej egzystencji. Nic zatem dziwnego, że w końcu pojawiła się potrzeba instytucjonalizacji tej dziedziny działalności, której celem było skupienie entuzjastów przysłowiowej zmotoryzowanej mobilności.

W związku z tym w grudniu 1908 r. Antoni Borzewski, Kazimierz Olszowski i Adrian Chełmicki zaczęli opracowywać status Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego. Stworzenie własnej organizacji nie było jednak łatwym zadaniem, ponieważ dokument wymagał akceptacji opieszale działających władz carskich. Zgoda przyszła dopiero 10 maja 1909 r.⁶⁰, co znacznie opóźniło przeprowadzenie inauguracyjnego spotkania. Doszło do niego 7 grudnia 1909 r. w warszawskim hotelu Bristol, gdzie Stanisław Grodzki został wybrany sekretarzem generalnym, a Władysław ks. Drucki Lubecki prezesem. Na pierwszym zebraniu pojawiło się jednak niewiele osób. Część z nich musiała z tego powodu zasilić stworzony zarząd. Finalnie w jego skład wszedł Antoni Borzewski, hr. August Zamoyski, Kazimierz Olszowski, Adrian Chełmicki, hr. Karol Raczyński i Piotr Lubicz-Strzeszewski⁶¹. Niemniej, plany TAKP były bogate, bo obejmowały wizualną i instytucjonalną popularyzację automobilizmu, publicystykę, turystykę, budowanie infrastruktury komunikacyjnej, oznakowanie dróg, promocję nauki jazdy⁶². Trudno było jednak zrealizować je z taką liczbą osób, dlatego do września 1910 r. wszystko miało charakter tymczasowy, włącznie z zarządem, jak i siedzibą w Hotelu Europejskim⁶³. Królestwo Polskie nie było też suwerennym państwem, dlatego w tymże roku TAKP zostało polskim oddziałem oficjalnego reprezentanta Cesarstwa Rosyjskiego w AIACR, Carskiego Klubu Automobilowego. Wcześniej jednak zarząd zasiliły wpływowe osoby jak August Popławski, hr. Zygmunt Broel-Plater, Oskar Saenger, margr. Aleksander Wielopolski, Stefan Dziewulski i ks. Czesław Światopełk-Mirski.

W 1912 r. TAKP zmieniło również siedzibę, otrzymując własny budynek na ul. Ossolińskich 6. Przybywało także członków, bo po objęciu prezesury przez ks.

⁵⁸ Ibidem, s. 13.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ b.a., *Początki. Towarzystwo...*, s. 12.

⁶¹ Ibidem.

⁶² S. Brzóska, *Historia*, [w:] *70 lat PZM. Polski Związek Motorowy*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 10.

⁶³ b.a., *Początki. Towarzystwo...*, s. 13.

Lubomirskiego liczba członków wyniosła 141⁶⁴. Do 1914 r. towarzystwo skutecznie popularyzowało automobilizm, współpracując nawet z carską matrycą. Oczywiście najlepszym do tego narzędziem były sport i turystyka. Trudno było jednak myśleć o wyścigach ze względu na początkowy etap budowy dróg. W tych warunkach organizowanie rajdów było rozsądniejszym wyborem. Ich inauguracja nastąpiła w 1913 r. Tak jak na Zachodzie były one sprawdzianem sprawności samochodów i kierowców, którzy musieli przejechać określoną ilość wiorst i pokazać niezawodność swojej maszyny⁶⁵. Nie brakowało również inicjatyw naukowych, o czym świadczy współudział TAKP w takich wydarzeniach jak warszawska Wystawia Przemysłowo-Sportowa czy Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Silników Przemysłowych dla Rolnictwa i Przemysłu⁶⁶. Wojna przerwała jednak aktywizację, zmuszając warszawskich automobilistów do patriotycznego zaniechania jazdy samochodem w celach rozrywkowych. Wzorem zachodnioeuropejskich automobilistów polscy członkowie TAKP przestawili motoryzację na cele wojenne. Powołali Polskie Towarzystwo Pomocy Sanitarnej, które w przyszłości przekształciło się w Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża. Na ul. Ossińskiej działało również Towarzystwo Pomocy Jeńcom Słowianom, które prowadziło akcje na ziemiach rosyjskich. Wymiar tych inicjatyw najlepiej oddaje fragment przemówienia hr. Karola Raczyńskiego:

„Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego straciło w tym czasie grozy i przymusu podstawy i racje swego istnienia, ale jak wszystkie polskie organizacje czasie niewoli, niezależnie od celów, którym służyły, uważało (Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego), iż nie jest jedynie zrzeszeniem sportowym czy towarzyskim, ale jednocześnie placówką narodową i społeczną, i dlatego nie zlikwidowało się, nie zawiesiło nawet swej działalności, ale porzucając cele sportowe, poświęciło się całkowicie pracy samarytańskiej i obywatelskiej, oddając jednocześnie na te cele swój niedawno luksusowo urządzony lokal”⁶⁷.

Znaczenie Królestwa Polskiego w stawianiu fundamentów narodowej motoryzacji i sportu samochodowego jest zatem niepodważalne. Dalszy jednak bieg wydarzeń zmierzających do tego, aby motoryzację nazwać sportem motorowym była Galicja. Tutaj zaczęły właśnie działać pierwsze zrzeszenia entuzjastów szybkości i poczucia wolności

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a...*, s. 30.

⁶⁶ b.a., *Początki. Towarzystwo...*, s. 13.

⁶⁷ Ibidem.

powodowanej kierowaniem samochodu. Potwierdzeniem tego niech będą tezy samego Polskiego Związku Motorowego, które oficjalnie zostały zamieszczone w publikacji wydanej z okazji siedemdziesięciolecia naczelnej instytucji:

„O zrzeszeniu się pomyśleli także użytkownicy samochodów. Niemal w tym samym czasie w dwóch częściach Polski – ówczesnej Galicji i pozostającej pod zaborem rosyjskim Kongresówce zawiązały się automobilowe organizacje. Historyczne pierwszeństwo należy do Galicyjskiego Klubu Automobilowego, którego statut zatwierdzony został przez władze zaborcy 1 lutego 1908 r.”⁶⁸

Jak już zostało wspomniane, fascynacja Galicjan automobilizmem była wypadkową rzeczywistości gospodarczej i uwarunkowań systemowych zaboru austrowęgierskiego. Silny wpływ na to miała historia motoryzacji w samej spuściźnie Habsburgów, która mimo gorszej kondycji gospodarczej niż II Rzesza czy Francja, wydała właśnie pierwszego poświadczanego konstruktora samochodu spalinowego jakim był Siegfried Marcus. W Austro-Węgrzech urodził się także Ferdinand Porsche, który już w 1902 r. skonstruował on dla wojska napędzany prądnica Lohner-Porsche Mixte⁶⁹. Ponadto jeszcze przed 1914 r. w imperium Habsburgów funkcjonowały już fabryki produkujące samochody, czego przykładem są zakłady Austro-Daimler, Gräf und Stift, Puch, R.A.F czy Maja⁷⁰. Nie było zatem powodu, żeby na ulicach Krakowa czy Lwowa wcześniej czy później nie pojawił się automobil lub indywidualista- konstruktor.

W rzeczywistości Galicja, w przeciwieństwie do Królestwa Polskiego, nie mogła się pochwalić kulturą rolniczą, koleją czy włókiennictwem. Posiadała ona jednak surowiec niezbędny dla rozwoju motoryzacji, żelazo. Metal ten stał się powodem dla którego w 1831 r. dwóch uczestników powstania listopadowego postanowiło rozwinąć swoją działalność. Walenty Lipiński i Mateusz Beksiński byli kowalami, którzy uciekli do Lwowa. Po drodze zatrzymali się jednak w karczmie Murownianka, której atmosfera ponoć przekonała ich do pozostania w Sanoku⁷¹. Tutaj w 1832 r. w okolicach Potoku Połowieckiego założyli warsztat kowalsko-kotlarski, który w ciągu 59 lat z produkcji sprzętu codziennego użytku przestawił się na wagony towarowe dla Austriackich Kolei Państwowych w Krakowie. Owa Sanocka Fabryka Wagonów dobrze prosperowała, gdyż otrzymywała zamówienia z Wiednia i dorobiła

⁶⁸ S. Brzóska, *Historia...*, s. 10.

⁶⁹ K. Ludvigsen, *Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera*, przeł. G. Siwek, Warszawa 2017, s. 12.

⁷⁰ A.M. Rostocki, *Historia starych...*, s. 181.

⁷¹ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej...*, s. 9.

się nawet własnego przedstawicielstwa w rumuńskim Ploeshti. Ona też jako pierwsza po fuzji ze Spółką Akcyjną L. Zieleniewski w 1901 r. wyprodukowała pierwsze krakowskie tramwaje, stając się czołowym potentatem austro-węgierskiego rynku. Lipiński i Beksińscy nie byli zresztą jedynymi kowalami, którzy należycie wykorzystali bogactwo naturalne zacofanej Galicji. W rodzinnych stronach Bożka od XVIII wieku. ustrońscy robotnicy wytapiali żelazo, które w 1872 r. Karol Ochsner wykorzystał do założenia warsztatu metalurgicznego. On również idealnie dopasował się do austro-węgierskiego rynku, przestawiając w 1891 r. swoją Fabrykę Wyrobów Metalowych na produkcję sprzętu rolniczego, wagonów i maszyn na potrzeby kolei państwowych. Opisanie firmy odegrało ogromną rolę w rozwoju polskiego przemysłu samochodowego, stając się po 1914 r. bazą dla autobusów Polska Lancia i bielskiej Fabryki Samochodów Małolitrażowych⁷². Ich działalność zostanie opisana w następnym podrozdziale.

Żelazo nie było jedynym bogactwem naturalnym Galicji. Na tym terenie znajdowały się również pokłady ropy naftowej⁷³. Od samego początku była ona źródłem utrzymania ludzi, którzy musieli radzić sobie z powszechnym na tym terenie ubóstwem. Część z nich opuszczała rodzinne tereny w poszukiwaniu przysłowiowego chleba. Taką decyzję podjął również Stanisław Szczepanowski, jednak w 1879 r. zrezygnował z pracy w brytyjskim India Office i przyjechał do Galicji zarobić na ropie. Jednocześnie myślał, że w ten sposób przyczyni się do rozwoju tych obszarów. Z pomocą kredytów wiedeńskiego domu bankowego Biedermannów wiercił szyby, zakładając rafinerie w Słobodzie Rungurskiej i Peczyniżynie⁷⁴. Nie robił jednak tego sam, gdyż pomagał mu w tym bratanek żony, Wacław Wolski, i wielce oddany Kazimierz Odrzywolski.

Spośród wymienionych współpracowników Szczepanowskiego najbardziej wyróżnił się ten ostatni. Jego działalność można porównać do zasług Stanisława Grodzkiego z Warszawy. W latach 80. XIX wieku. zafascynowała go misja galicyjskiej odnowy gospodarczej i potencjalna perspektywa wzbogacenia się na działalności naftowej prowadzonej przez Stanisława. Wtedy miał już za sobą spore doświadczenie w postaci wyprawy wiertniczej do Argentyny, którą zorganizował z poważanym geologiem, Rudolfem Zuberem. Po powrocie z Mendozy założył z Wolskim spółkę W. Wolski i K. Odrzywolski, która przyłączyła się do akcji Szczepanowskiego na rzecz ochrony galicyjskiego przemysłu

⁷² Ibidem, s. 8-9.

⁷³ W. Morawski, *op. cit.*, s. 156.

⁷⁴ A. Plutyński, *Inżynier Wacław Wolski*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki (1865-1922)”, 1960, nr 5/3-4, s. 398.

naftowego w Wiedniu⁷⁵. Sam natomiast prowadził fabrykę maszyn wiertniczych dostarczającą sprzęt na rynek rodzimy, austro-węgierski i rosyjski. Jako współkoordynator rafinerii w Schodnicy odpowiadał za planowanie produkcji i dobór odpowiednich ludzi. Dodatkowo spełniał się również jako filantrop, organizując szkołę, kościół, sklep spółdzielczy, życie intelektualne i pomoc socjalną dla robotników⁷⁶. Cała ta aktywność zwróciła mu się finansowo, pozwalając zainteresować się w latach 90. automobilizmem. Wieści o zakupie egzotycznej dla tych stron maszyny przechwyciła „Gazeta Lwowska”, o czym świadczy fragment numeru z 18 sierpnia 1897 r.:

„-Samochód, powóz poruszający się automatycznie, za pomocą motoru benzynowego, ma się w tych dniach pojawić na ulicach Lwowa. Automatyczny ten powóz sprowadza się z Paryża p. Odrzywolski, właściciel kopalni naftowych”⁷⁷.

Warto zauważyć, że galicyjska publicystyka pokierowała się typowo semiotycznym nurtem i nie ograniczył się do spolszczenia francuskiego słowa „l’automobile” i stworzenia europeizmów⁷⁸ jak „automobil”⁷⁹, „automobilista”⁸⁰ czy „automobilizm”⁸¹. Kresowi publicyści przetłumaczyli francuskie podstawy słowotwórcze „autos”⁸² (sam) i „mobilis”⁸³ (ruchomy), obierając za fundamenty polskiego odpowiednika „samo”⁸⁴ i „jazd”⁸⁵ i „chód”⁸⁶. W ten sposób po dodaniu formantu w postaci litery „o” powstały słowa „samochód”⁸⁷ i „samojazd” oznaczające samojezdne maszyny, których źródłem ruchu był silnik spalinowy⁸⁸. Pojawienie się tych terminów zapoczątkowało również narodziny rodzimego słownictwa motoryzacyjnego, którego rozwój do 1914 r. był typowym przykładem tworzenia europeizmów lub wyrazów charakterystycznych tylko dla języka polskiego. Zjawisko lingwistycznej oryginalności nie objęło też tylko automobilu, gdyż Polacy chętni

⁷⁵ Ibidem, s. 401.

⁷⁶ Ibidem, s. 402.

⁷⁷ b.a., *Kronika, Samochów*, „Gazeta Lwowska”, 18 sierpnia 1897, nr 187, s. 3.

⁷⁸ W. Wilczek, *Automobilista, kierownik, szofer... Nazwy kierowcy jako element leksyki motoryzacyjnej XX i XXI wieku*, [w:] *Bogactwo polszczyzny w świetle jej historii*, t. 5, red. J. Przyklenk, Katowice 2014, s. 42.

⁷⁹ L. Wiśniakowska, *automobil*, [hasło w:] *Słownik wyrazów obcych PWN*, red. M. Czekaj, Warszawa 2004, s. 89.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Ibidem.

⁸² b.a., *Etymologia. Nazwy własne...*

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ b.a., *Samochód (kiedyś samojazd)*, *Obcy język polski. Blog o poprawnej polszczyźnie od roku 2002*, https://obcyjezykpolski.pl/samochod-kiedys-samojazd/#google_vignette [dostęp: 23.02. 2022].

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ S. Szober, *Samochód*, [hasło w:] *Słownik poprawnej polszczyzny*, red. S. Szober, Warszawa 1948, s. 451.

⁸⁸ S. Płużański, *Silnik spalinowe (w zastosowaniu do samochodów i lotnictwa)*, „Lotnik i Automobilista”, październik 1911, nr 4, s. 1.

byli tworzyć własne odpowiedniki dla francuskiego „garage” (garaż) czy „conducteur” (kierowca). Z politycznego punktu widzenia kreatywność ta jest zrozumiała, biorąc pod uwagę, że automobilizm był całkowicie nowym trendem kulturowym. Dlatego też nie zdążył zostać objętym germanizacją czy rusyfikacją, stając się swobodną sferą komunikacji dla użytkowników języka polskiego.

Powracając jednak do pierwszego na ziemiach polskich automobilu z sierpniowego numeru „Gazety Lwowskiej”, należy powiedzieć o niej więcej. Maszyna p. Odrzywolskiego była zakupionym przez niego w Paryżu samochodem marki Benz Victoria. Właściciel odbył nim jazdę po ulicach Lwowa w 1897 r., stając się galicyjskim pionierem motoryzacji. Jego rekreacyjne wycieczki zachęcały majątnych Polaków nowej formy mobilności, która w czasach politycznego ubezwłasnowolnienia narodu polskiego była sposobem na „poczucie wolności”⁸⁹ czy „nowym poziomem indywidualnej władzy”⁹⁰. Tą samą filozofią kierowali się również mieszkańcy Królestwa Polskiego. Oni również organizowali zmotoryzowane wycieczki, których początki przypadają na 1900 r. Wtedy właściciel „składu automobilów na Franzensring” o nazwisku Kirschjako pierwszy przejechał Galicję. W marcu wzbogacił plan o trasę Krakowa⁹¹. W październiku wyczyn ten powtórzył Polak o nazwisku Gidlewski, który pełnił rolę zastępcy dyrektora fabryki samochodów w Lesdorf w pobliżu Wiednia. Po odwiedzeniu Lwowa czasami odwiedzał również północne rubieże cesarstwa, przyjeżdżając do Krynicy czy Okocimia⁹².

Rodzimym pionierem automobilizmu okazał się natomiast ród Potockich. Trend zapoczątkował w 1901 r. hr. Roman. Jego krajoznawcze wycieczki do Łańcuta opisywano ze szczegółami relacjonując wszystkie wady i zalety podróży. Przykładem jest choćby fragment prasy:

„O wypadku automobilem, jakiemu uległ hr. Roman Potocki, piszą z okolic Łańcuta: Hr. Roman Potocki nabył niedawno od firmy Leasdorf w Baden pod Wiedniem automobil o sile 12 koni, do którego fabryka na pewien czas dała jednego z najlepszych swych maszynistów A. Bartla. [...] Pęd był tak silny, że maszyna przewracając się, zakreśliła tylnymi kołami formalny łuk w powietrzu i w tej samej chwili stanęła w płomieniach. [...] Hr. Potocki i maszynista wyszli zupełnie cało, p. Wolski natomiast oprócz silnych potłuczeń,

⁸⁹ Z. Melosik, *op. cit.*, s. 18.

⁹⁰ Ibidem, s.20.

⁹¹ A. Kurek, *Od przejażdżek automobilami do turystyki. Zarys dziejów turystyki samochodowej w Galicji do 1914*, [w:] „Folia Turistica”, 2010, nr 23, s. 138.

⁹² Ibidem.

zranił się w kilku miejscach w głowę. [...] Pożar był tak silny i tak raptowanie objął cały samochód, że tenże spalił się doszczętnie pomimo spiesznej pomocy i usiłowań ratunku.”⁹³

Oczywiście takie wypadki na drodze nie powstrzymały rzeczzonego arystokraty przed kontynuowaniem pasji. Swoją odwagą i brawurą zachęcał zamożnych do naśladowania. Nie brakowało też turystów z Warszawy, których ciągnęły górskie widoki zaboru austriackiego. Motoryzacja stała się jednym ze sposobów rekreacji, o czym świadczy utworzenie w 1906 r. Pierwszego Galicyjskiego Zjazdu Automobilistów i Sprzętu Sportowego przy ul. Dobromilskiej 12 w Przemyśle⁹⁴. Automobile wymagały jednak przyzwoitej obsługi i wiedzy. Z tego powodu już na początku XX wieku zaczęły pojawiać się pierwsze garaże i warsztaty naprawcze. Pionierem tego ruchu był absolwent frankfurckiego Instytutu Elektro-Mechanicznego, Witold Tranda. Bogate doświadczenia zdobywał w kilku miejscach, we francuskiej Postel & Vinay, wiedeńskim Czeija & Nissi, monachijskim Towarzystwie Heliosi warszawskim Towarzystwie Elektryczność⁹⁵. Zwieńczeniem jego wiedzy i marzeń było przedsiębiorstwo powstałe w 1907 pod nazwą przemyskiego Zakładu Elektro-Techniczno-Mechanicznego, sklepu z częściami samochodowymi i *Specjalnego warsztatu mechanicznego dla naprawy automobilów, motocykli i rowerów* na ul. Franciszkańskiej 7. Ostatni był pierwszą tego typu placówką w Galicji i pełnił jednocześnie rolę przedstawicielstwa marki Opel-Darracq, motocykli Laurin & Klement, rowerów Waffenrad oraz opon Michelin⁹⁶.

Zainteresowanie motoryzacją na terenie Galicji rosło. W 1907 r. odnotowano 40 automobili, z czego 12 pojazdów osobowych, 9 motocykli i 2 ciężarówki przypadało na Kraków⁹⁷. Wzrastała również liczba turystów zaintrygowanych nowymi pojazdami. Zależności te dostrzegł wiceprezes Węgierskiego Klubu Automobilowego, József Bardyi. Zamierzał wykorzystać ten fakt w celach ekonomicznych. Planowało tworzyć w Krakowie filię swojego budapeszteńskiego warsztatu automobilowego. Musiał jednak poczekać na współpracę z galicyjskimi automobilistami, gdyż tutejsza prasa wołała, aby zwracali się oni „z całym zaufaniem do krajowego przedsiębiorstwa, bowiem nie ma bynajmniej potrzeby, aby fabrykanci obcy zakładali w kraju naszym wielkie garage”⁹⁸. Oportunizm ten nie trwał jednak długo, bo w 1908 r. małopolscy entuzjaści mobilności postanowili zinstytucjonalizować swoją pasję. Dokładnie 1 lutego 1908 r. C.K. Namiestnictwo we Lwowie zatwierdziło statut

⁹³ b.a., *Kronika*, „Czas”, 17 sierpnia 1901, nr 187, s. 2-3.

⁹⁴ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji...*, s. 10.

⁹⁵ b.a., *Ogłoszenie*, „Gazeta Przemyska”, listopad 1907, nr 51, s. 4.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej...*, s. 13.

⁹⁸ Ibidem, s. 12.

Galicyjskiego Klubu Automobilowego, który oficjalnie powstał 25 marca na mocy inauguracyjnego Walnego Zebrania⁹⁹. Był on przedsięwzięciem grupy pasjonatów, spośród których na szczególną uwagę zasługują nazwiska hr. Andrzeja Potockiego, hr. Dominika Potockiego, Emila Retingera, Wilhelma Rippera i Włodzimierza Ustyanowicza. Wszystkie te postacie odegrały fundamentalną rolę w pionierskich czasach polskiej motoryzacji, dlatego narracja o nich w dalszej części pracy jest szczególnie ważna. Przykładem jest hr Andrzej, który rolę namiestnika Galicji wzbogacił o funkcję zaocznego prezesa klubu. Krótko ją jednak sprawował, bo 21 kwietnia 1908 r. został zamordowany przez ukraińskiego zamachowca i nacjonalistę, Myrosława Siczynskiego¹⁰⁰. Zastąpił go I wiceprezes, hr. Dominik, który promował rodzową pasję zmotoryzowanych wycieczek.

Tak 13 sierpnia 1908 r. doszło do I Karpackiej Wycieczki Galicyjskiego Klubu Automobilowego, do której dołączył sam Józef Bardy. Pierwotnie miała ona rozpoczynać się i zakończyć w Krakowie, skąd uczestnicy chcieli udać się do Lwowa, Rymanowa, Szemsku (Smokowca) i Zakopanego. Chęć pozyskania jak największej liczby uczestników spowodowała jednak zmianę miejsca startu na Lwów. Tam 13 sierpnia uczestnicy zaprezentowali swoje pojazdy, robiąc uroczysty przejazd do parku styryjskiego. O wydarzeniu tym rozpisywały się czołowe gazety, o czym świadczy fragment małopolskiego „Czasu”:

„Galicyjski Klub Automobilistów [...], urządza w połowie bm. pierwszą u nas w tym rodzaju, czterodniową zbiorową wycieczkę samochodami po Galicji, w której wezmą udział prócz Polaków, także członkowie samochodowych klubów wiedeńskiego i pesztańskiego. Dotąd zapowiedziano udział 22 wozów, ale ciągle jeszcze nadchodzą nowe zgłoszenia. Między innymi zapowiedzieli swój udział pp.: Dominik hr. Potocki, hr. Mycielski z Borynia, Henryk hr. Starzeński z Łowczyc, Brandys z Wielkich Dróg, wiceprezes węgierskiego klubu automobilowego Józef Bardy, Władysław Kempner z Dąbrowy, redaktor «Kuriera Warszawskiego» Stefan Löwenthal, Leon Mikucki, Bartmański, Prek i inni”¹⁰¹.

Pionierska wycieczka spełniła oczekiwania organizatorów. Była pełna atrakcji typowych dla tego typu podróży. Natomiast częste awarie pojazdów spowodowane w większości warunkami naturalnymi przesądziły o potrzebie utworzenia profesjonalnych

⁹⁹ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich automobilistów*, Warszawa 2010, s. 15.

¹⁰⁰ Ibidem, s. 161.

¹⁰¹ b.a., *Zapiski polityczne*, „Czas”, 8 sierpnia 1908, nr 181, s. 1.

warsztatów¹⁰². Oczywiście ten fakt wykorzystał Bardy. Jednak liczne usterki nie przekreśliły pozytywnych wrażeń co wynika z przytoczonej relacji:

„wszędzie była [...] zawiadomioną, to też tłumnie wybiegała na drogi i witała wycieczkę przychylnie i nieraz obrzucała wozy kwiatami. [...] Z wielu miejscowości wyjechali naprzeciw i przeprowadzili wycieczkę miejscowi automobiliści i cykliści.”¹⁰³

Ponadto GKA okazał się kompetentnym organizatorem, gdyż w 1909 r. przypadł mu zaszczyt zorganizowania galicyjskiego etapu Prinz-Heinrich-Farthenna prośbę Austriackiego Klubu Automobilowego. Wspomniany odcinek ciągnął się od Wrocławia do Tatrzańskiej Łomnicy, obejmując Oświęcim, Kęty, Andrychów, Wadowice, Suchą Beskidzką, Maków Podhalański, Osielec, Jordanów, Chabówkę, Nowy Targ i Czorsztyn¹⁰⁴. Przedsięwzięcie nie należało do małych, gdyż ten etap przejechało 108 automobili, nie wspominając o obecności takich osób jak Ettore Bugatti, Wilhelm Opel, Ferdinand Porsche, August Horch i książę Henryk Hohenzollern¹⁰⁵. Wycieczki krajoznawcze stały się zatem znakiem rozpoznawczym GKA, który tak właśnie postanowił promować automobilizm.

Niezaprzeczalnie rozwój automobilizmu był następstwem rozwoju mechaniki pojazdowej, czyli powstania miejsc naprawy aut. Z czasem przybrały one charakter profesjonalnych warsztatów. Ich historie również zasługują na miejsce w tej pracy. Zasłużoną postacią jest Wilhelm Ripper, który wraz z Emilem Rudawskim założył w 1908 r. wysokowyspecjalizowany warsztat naprawczy. Jednak zasługi rodziny Ripperów dla rozwoju polskiej motoryzacji zostaną szeroko przedstawione w podrozdziale 3.3.

Natomiast w końcowej części podrozdziału warto wspomnieć jeszcze o współpracowniku Rippera, Emilu Rudawskim. Od 1906 r. prowadził on w Krakowie warsztat samochodowy przy ul. Kossaka, z którego udało mu się zrobić przedstawicielstwo producenta Laurin i Klement. Potrzebował jednak kogoś, kto dobrze znał czeskie konstrukcje i potrafiłby je naprawiać. Tak oto w 1909 r. w Krakowie pojawił się były pracownik firmy Laurin i Klement, Bogumił Bechyne, z tajemniczym technikiem o pseudonimie *Rozum*. Współpracę z Rudawskim zaczęli od projektu samolotu wzorowanym na francuskim Blériocie IX. Czechowi zależało jednak na zbudowaniu samochodu. Plan został zwieńczony w 1912 r. w spółce akcyjnej Auto-Central Garage Star, która powstała z fuzji garażu Rudawskiego i

¹⁰² J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a...*, s. 21.

¹⁰³ A. Kurek, *op. cit.*, s. 142.

¹⁰⁴ J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a...*, s. 22.

¹⁰⁵ Ibidem, s. 22-23.

krakowskiej Spółki Omnibusów Automobilowych. Bechyne został członkiem zarządu, nadzorując projekt małego, dwuosobowego samochodu z 12-konnym silnikiem 1,4 dm³ o nazwie Star.

Słowo te oczywiście kojarzy się z pojazdami Fabryki Samochodów Ciężarowych, jednak absolutnie nie należy jej utożsamiać z kamieniem węgielnym jednego z największych osiągnięć polskiej motoryzacji. Czeski konstruktor miał w planach zintensyfikować produkcję w oficjalnym przedstawicielstwie Laurina i Klementa, krakowskim Autotechnicznym Domu Handlowym. Trudno jednak było to zrobić, gdyż krakowianie nie byli przekonani do takich inwestycji jak wykup akcji. Prawdopodobnie produkcja Starów mieszała się z Laurin i Klement, więc trudno oszacować ile faktycznie ich zmontowano. Brak kapitału finansowego nie pozwolił zintensyfikować produkcji. Sam Bechyne wycofał się z interesu, przejmując w 1918 r. warsztat na ul. Lelewela i posadę dyrektora technicznego w zakładach Labor w 1921. Była to jego ostatnia aktywność przed wyjazdem z II Rzeczypospolitej w czasach wielkiego kryzysu. Niedoszłe centrum produkcji pod nazwą AutoStar zbudowało wprowadzić jeszcze kilka egzemplarzy, jednak po 1929 r. nie było szans na podtrzymywanie niewielkiej produkcji¹⁰⁶.

¹⁰⁶ Z. Kluczkowski, *op. cit.*, s. 229-230.

Podrozdział 3.2. Motoryzacja w II Rzeczypospolitej

Ponad 200 lat temu Johann Gottfried von Herder stwierdził, że narody rodzą się z krwawych konfliktów zbrojnych. W przypadku Polski można dodać, że naród odrodził się po 123 latach polityczno-gospodarczego uzależnienia i próby wynarodowienia. Wywalczona przez obywateli niepodległość nie tylko przywróciła autonomię, ale dała im również możliwość samostanowienia i rozwoju. Z prawa tego na pewno skorzystała grupa ludzi, która torowała polską drogę do światowego sportu motorowego. Jednak na początku musieli zmierzyć się z trudnościami czasów, które przyniosła I wojna światowa. Warto wobec tego zachować chronologiczny ciąg wydarzeń i analogię przebiegu faktów. Pomoże on zrozumieć, że rozwój wyścigów samochodowych musi poprzedzić opis rozwoju motoryzacji w II Rzeczypospolitej.

Pierwsza wojna światowa zburzyła dziewiętnastowieczny porządek polityczny w Europie. Jej wybuch przywrócił jednak nadzieje i szansę podbitym narodom na niezależność. Ostateczne decyzje o ich powstaniu zapadły na mocy Traktatu Wersalskiego w 1919 r. Wśród 10 nowopowstałych państw była Polska, jako II Rzeczypospolita. Jednak jej początki były bardzo trudne. Powołany rząd musiał scalić zróżnicowany pod względem społeczno-ekonomicznym obszar, odzyskany na drodze plebiscytów, powstań śląskich i wojny z Rosją Radziecką¹⁰⁷.

Najważniejszą sprawą dla Polski była odbudowa sektorów gospodarczych. Jednakże nie można ukrywać, że częściowo żyły on własnym życiem. Chłopi i właściciele ziemscy praktycznie sami ratowali rolnictwo, korzystając z kredytów, własnych rezerw finansowych i udostępnianych przez rząd lasów państwowych¹⁰⁸. Natomiast w centrum uwagi państwa znalazł się przemysł, którego działalność umożliwiała prowadzenie wojny z bolszewikami w latach 1919-1921¹⁰⁹. W kwestiach finansowych paradoksalnie pomogła umiarkowana inflacja, ponieważ społeczeństwo w obawie przed utratą wartości swoich pieniędzy napędzało popyt na produkty przemysłowe. Natomiast państwo hojnie przelewało pieniądze na odbudowę fabryk¹¹⁰. To wystarczyło, aby po przyłączeniu Górnego Śląska próbować zintensyfikować produkcję konsumpcyjną i uporać się z inflacją. Natomiast co do transportu, wymagał on największej inwestycji. Działania wojenne zniszczyły podstawowe szlaki komunikacyjne, a

¹⁰⁷ W. Morawski, *op. cit.*, s. 177-178.

¹⁰⁸ J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, Warszawa 2003, s. 59.

¹⁰⁹ *Ibidem*, s. 65.

¹¹⁰ *Ibidem*, s. 68-69.

Niemcy i Rosjanie bez sentymentu w latach 1914-1918 demontowali infrastrukturę kolejową¹¹¹. Mimo licznych wysiłków państwa, drogi w II Rzeczypospolitej były w złym stanie¹¹². W najlepszej kondycji była sieć transportowa na terenie zaboru pruskiego i zachodniej Galicji, nie licząc sporych utrudnień wywołanych ciągłymi remontami¹¹³.

Koniunktura gospodarcza państwa zaczęła się poprawiać w latach 1926-1929. Był to okres poinflacyjny¹¹⁴. Można go również nazwać stabilizacją systemu kapitalistycznego, gdyż powołany przez Władysława Grabskiego Bank Gospodarstwa Krajowego próbował rozwinąć sektor prywatny¹¹⁵. Działały również instytucje kredytowe jak Poczta Kasa Oszczędności i Państwowy Bank Rolny. Celem było przede wszystkim wzbudzenie zainteresowania zagranicznych firm i prywatnych przedsiębiorców do inwestycji w polski rynek i wykup kapitału. W związku z tym rząd zaciągnął nawet w 1927 r. międzynarodową pożyczkę stabilizacyjną, aby zabezpieczyć walutę i uczynić Polskę wiarygodnym partnerem gospodarczym¹¹⁶. Rządowi najbardziej zależało, żeby indywidualni przedsiębiorcy i prywatne firmy podjęły się zakupu znacjonalizowanych po 1918 r. kopalń i fabryk¹¹⁷. Trudno jednak było zbudować „środkowoeuropejską Amerykę”, kiedy rodzimym biznesmenom wciąż brakowało zaufania do pożyczek i kredytów. Z tego powodu II Rzeczpospolita była swoistą hybrydą systemową. Sektor państwowy na równi egzystował z prywatnym, przez co państwo wciąż miało mocną pozycję w strukturze własnościowej. Wprawdzie nigdy nie doszło do powstania etatyzmu, ale mentalność społeczna i słabość kapitału prywatnego zmuszały rząd do prowadzenia własnych przedsiębiorstw¹¹⁸. Sami przedsiębiorcy również nie pomagali gospodarczej liberalizacji, stawiając na koncentrację i centralizację produkcji. Rozwój przemysłu charakteryzował się natomiast odważnymi inwestycjami w tzw. przemysły „nowe”, pozostawiając tradycyjne górnictwo węglowe i włókiennictwo w przestarzałej formie. Owymi nowościami było przede wszystkim zaplecze techniczne w postaci importowanych maszyn i silników elektrycznych. Problem jedynie był taki, że po 1929 r. trudno było je wykorzystać ze względu na spadek nakładów inwestycyjnych¹¹⁹.

¹¹¹ Ibidem, s. 44-45.

¹¹² M. Barbasiewicz, *Ludzie interesu w przedwojennej Polsce. Przedsiębiorcy, filantropi, kapitaliści*, Warszawa 2013, s. 100.

¹¹³ J. Żarnowski, *Polska 1918-1939. Praca-technika-społeczeństwo*, Warszawa 1992, s. 180.

¹¹⁴ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 70.

¹¹⁵ J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej polski*, Warszawa – Łódź 2000, s. 260.

¹¹⁶ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 90-91.

¹¹⁷ W. Morawski, *op. cit.*, s. 199-198.

¹¹⁸ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 81.

¹¹⁹ J. Skodlarski, *op. cit.*, s. 253-258, 267, 272.

Tak właśnie wyglądało środowisko polskich automobilistów międzywojnia na początku istnienia II Rzeczypospolitej. Przed 1914 r. posiadaczami samochodów były nieliczne osoby wysokiego statusu majątkowego. Na skutek działań wojennych niska liczba automobili na ziemiach polskich została jeszcze bardziej zredukowana¹²⁰. Spadek ten szybko zaczęto niwelować poprzez przejmowanie austriackich i niemieckich pojazdów wojskowych, jednak ich stan techniczny nie klasyfikował ich do regularnego użytkowania. Pierwsza w tej kwestii poprawa nastąpiła w 1919 r., kiedy w kraju pojawiły się auta należące do powracającej armii gen. Józefa Hallera oraz zamówione na potrzeby armii fiaty¹²¹. Skromność rynku samochodowego nie wykluczała jednak narodzin ruchu mającego na celu zmotoryzowanie polskiego społeczeństwa. Rodzimi entuzjaści automobilizmu byli już teoretycznie przygotowani do wzbogacenia narodowej kultury o zmotoryzowaną mobilność. Polszczyzna posiadała już najważniejszą terminologię, której problem rozstrzygnięto jeszcze przed wybuchem I wojny światowej. Jeszcze w 1912 r. redakcja czasopisma „Lotnik i Automobilista” rozstrzygnęła spór motoryzacyjnego nazewnictwa, ogłaszając zorganizowany przez Stow. Techników konkurs na słowa „automobil”, „szofer” i „garaż”¹²². Przysłano 235 odpowiedzi, jednak pierwszy termin nie otrzymał lepszych odpowiedników niż „samochód” czy „samojazd”. Wyparty został natomiast wyraz „szofer” za sprawą pp. Jana Stanisława Nakielskiego i Romualda Pianko, którzy przysłali propozycję „kierowca”. To samo stało się z „garażem” świadczącym usługi naprawcze. To słowo na okres dwudziestolecia międzywojennego zastąpił wyraz „zajeżdźnia” będący efektem twórczości pp. Bronisława Rudzińskiego, Ludwika Skawińskiego, Adama Łuniewskiego oraz Stanisława Strzemienia Strojnowskiego¹²³. Wszystkim zwycięzcom przyznano nagrodę pieniężną w wysokości 25 rubli za wzbogacenie sfery¹²⁴, która w przypadku II RP weszła po 1918 r. w trudny etap rozwoju.

Nie ulega jednak wątpliwości, że stworzenie solidnej kultury motoryzacyjnej w kraju mającym za sobą 123 lata polityczno-gospodarczego rozproszenia nie było łatwym zadaniem. Podstawowym problemem była niska liczba automobili, którą w pierwszych latach niepodległości zaczęto minimalizować importem pojazdów niemieckich, austriackich, włoskich, francuskich i amerykańskich. Ich posiadaczem zostawało jednak przeważnie

¹²⁰ H. Wilk, *op. cit.*, s. 22.

¹²¹ Ibidem.

¹²² b.a., *Konkurs klubu automobilistów na słowa „automobil”, „garaż” i „szofer”*, „Lotnik i Automobilista”, grudzień 1912, nr 12, s. 2.

¹²³ Ibidem.

¹²⁴ Ibidem.

polskie wojsko¹²⁵. Z tego też powodu do 1939 r. silną pozycję na polskim rynku zdobyły takie marki jak Ford, Citroën czy Fiat¹²⁶. Import zagranicznych samochodów i priorytetowe potrzeby armii w rozwoju rodzimej motoryzacji nie oznaczały jednak, że cywilni entuzjaści automobilizmu nie dysponowali na początku lat 20. XX wieku zasobami umożliwiającymi zbudowanie narodowego przemysłu samochodowego. Były nimi ośrodki miejskie i ostate w nich po wojnie zakłady przemysłowe i techniczne. Sztandarowym tego przykładem była oczywiście Warszawa, gdzie najszybciej przystąpiono do tworzenia fundamentów narodowej motoryzacji. Tam znajdowała się obiecująca fabryka armatury gazowej, pras i pomp Schaffer i Budenberg przy ul. Terespolskiej. Posiadała ona liczącą 4758 m² halę, w której polscy żołnierze znaleźli 12 uniwersalnych obrabiarek do produkcji części samochodowych¹²⁷. Pod koniec 1918 r. kompleks otrzymał nazwę Centralnych Warsztatów Samochodowych, których z polecenia rządu i armii głównym celem było zmotoryzowanie polskiego społeczeństwa¹²⁸. Na początku świadczyły one usługi remontowe i przerabiały automobile na potrzeby wojny z bolszewikami. Kiedy zniknęły potrzeby frontowe, warszawski punkt stał się najbardziej obiecującym ośrodkiem remontowym. Dziennikarze specjalizujący się w motoryzacji widzieli w nim potencjalny ośrodek ogólnopolskiej produkcji samochodów, apelując do rządu o dobre wykorzystanie zasobów¹²⁹. Jak pisano: „[...] Otóż trzeba stwierdzić raz na zawsze, że specjalistów posiadamy[...]”¹³⁰.

Niezaprzeczalnie w Polsce jednostek z potencjałem mechanicznym w rękach i umyśle nie brakowało. One właśnie były prowadzonymi zbudowania rodzimego samochodu, za czym też łobowało Ministerstwo Spraw Wojskowych. W Centralnych Warsztatach Samochodowych inicjatorem była grupa utalentowanych inżynierów w osobach kapitana Kazimierza Meyera, Tadeusza Tańskiego, Roberta Gabeau, Władysława Mrajskiego, Tadeusza Paszewskiego i Stanisława Panczkiewicza. Owocem ich pracy był samochód produkowany od 1925 r. do 1931 r. o nazwie CWS T1, z którego zamierzano zrobić polskiego Rolls-Royce’a. Ostatecznie nie odniósł sukcesu, odnotowując produkcję 500 pojazdów cywilnych i 300 półtonowych ciężarówek dla wojska, poczty czy służby zdrowia¹³¹.

CWS T1 niewątpliwie był jednym z największych i najambitniejszych polskich projektów motoryzacyjnych. Automobile Centralnych Warsztatów Samochodowych były

¹²⁵ J. Żarnowski, *op. cit.*, s. 181.

¹²⁶ *Ibidem*.

¹²⁷ Z. Kluczyński, *op. cit.*, s. 231.

¹²⁸ H. Wilk, *op. cit.*, s. 25,

¹²⁹ b.a., *O lepsze wykorzystanie Centralnych Warsztatów Samochodowych*, „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”, wrzesień 1926, nr 11, s. 1.

¹³⁰ *Ibidem*.

¹³¹ Z. Kluczyński, *op. cit.*, s. 236.

symbolem rodzimego przemysłu samochodowego, wykazując się największą jakością i trwałością¹³². Niemniej porażka CWS T1 bolała opinię publiczną, szczególnie drażniąc dziennikarzy. Dla nich niski status rodzimej motoryzacji był zamachem na polską kulturę mobilności, której podstawę widzieli w bogatych tradycjach jeździeckich. Jak pisano w czasopiśmie „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”¹³³:

„[...] Wiadomo, że Polska szlachecka słynęła z zamiłowania do konia i na tem zamiłowaniu opierała się w dużym stopniu potęga dawnej Rzeczypospolitej. [...] Czy można sobie wyobrazić, by w dawnej Polsce nie hodowano koni, a sprowadzano je wyłącznie od obcych”¹³⁴.

Ze słusznie pretensjonalnej narracji można wywnioskować, że pomimo niedogodności natury gospodarczej, Polakom nie był obojętny automobilizm ani przyjemność z prowadzenia samochodu. Obywatele ze środkami finansowymi sprowadzali zagraniczne pojazdy i użytkowali je na trudnych drogach II RP. Problem tkwił jednak w niemożności państwa co do pragmatycznego wykorzystania tej sympatii. Posiadanie w Polsce samochodu było droгим przywilejem niezależnie od wieku, pojemności i potencjału maszyny. Podatek i opłata rejestracyjna od auta luksusowego nie różniły się od użytkowego. Zniechęcało to do ich potencjalnego zakupu. Państwo nie zmieniało też w zysk pobranych pieniędzy poprzez inwestycję ich w transport samochodowy czy infrastrukturę drogową, zaprzeczając w ten sposób szansę powstania samonapędzającego się sektora gospodarczego¹³⁵. Nie był to jednak jedyny problem polskiego przemysłu samochodowego. Prasa motoryzacyjna nieustannie podkreślała potencjał surowcowy i intelektualny kraju. Głosiła tezę dostępności zasobów i modernizację zaplecza technicznego, uznając za podstawowe warunki rozwoju narodowej myśli motoryzacyjnej¹³⁶. Rząd jednak nie wykorzystywał publicystycznych rad stawiania fabryk samochodowych blisko hut, których instalacje mogłyby być solidnym wsparciem dla produkcyjnego centra i obniżyłyby koszty produkcji części¹³⁷.

Problemy infrastrukturalne niezaprzeczalnie stanowiły czynnik utrudniający postęp przemysłu samochodowego, niemniej nie zamienił się w barierę psychiczną dla prekursorów

¹³² A. Tuszyński, *Ilustrowany informator samochodowy. Ogólne wiadomości o produkcji, budowie, kupnie, obsłudze i prowadzeniu pojazdów mechanicznych*, Kraków 1946, s. 8, 19.

¹³³ „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”, wrzesień 1926, nr 11.

¹³⁴ b.a., *O lepsze...*, s. 1.

¹³⁵ C. Łozinski, *Przemysł samochodowy w Polsce*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, październik 1925, nr 19/20, s. 422.

¹³⁶ b.a., *O lepsze...*, s. 1.

¹³⁷ C. Łozinski, *op. cit.*, s. 422.

polskiej myśli inżynierskiej. Ta nie zatrzymała się na samochodach CWS, gdyż w II RP nie brakowało geniuszy – indywidualistów. Ludzie techniki i inżynierii pokazywali swój patriotyzm, głosząc potrzebę stworzenia narodowej marki samochodu. W tej kwestii na szczególne wyróżnienie zasługują Stefan Kosłowski i Antoni Frączkowski, którzy w 1921 r. założyli w Warszawie pierwszą krajową fabrykę małych samochodów S.K.A.F.¹³⁸. Z chronologicznego punktu widzenia firma ta była twórcą pierwszego polskiego samochodu, gdyż jeszcze w roku powstania wyprodukowała swój pierwszy pojazd. Był nim dwuosobowy samochód o pojemności 500 cm³ i prędkości maksymalnej 40 km/h¹³⁹. Niestety, mały S.K.A.F był pierwszym i zarazem ostatnim samochodem warszawskiej firmy. Ograniczył się do jednego egzemplarza, gdyż jego twórcy nie znaleźli finansów na rozwój swej działalności.

Wizja Frączkowskiego i Kosłowskiego nie była też jedyną, która w trudnym dla narodowej gospodarki okresie nie doczekała realizacji. Podobny scenariusz powtórzył się trzy lata później, kiedy redakcja magazynu „Auto”¹⁴⁰ ogłosiła, że 1 czerwca 1924 r. inżynier o imieniu Mikołaj Karpowski ukończył projekt swojego pierwszego samochodu¹⁴¹. Automobil otrzymał dumną nazwę „Polonja” lub „Polonia”¹⁴² oddającą aspiracje stworzenia narodowej marki. Prosta w użytkowaniu konstrukcja odzwierciedlała ducha czasów, gdyż została złożona ze wszystkich dostępnych na rynku części samochodów zagranicznych. Karpowski dostosował ją do możliwości finansowych statystycznego automobilisty, czyniąc nieskomplikowaną w naprawie i obsłudze. Dziennikarze wychwalali prostotę rozwiązań, pisząc: „Poważna choroba automobilowa dla samochodu »Polonja« nie istnieje”¹⁴³. Najważniejsze części można było wymienić indywidualnie w ciągu kilku minut lub maksymalnie do jednej godziny¹⁴⁴. Auto nie było przy tym małym samochodem typu S.K.A.F, a sześciuosobowym torpeda z oryginalnymi rozwiązaniami technicznymi jak zdejmowana miska oleju, zaślepki na kadłubie silnika czy cienkościenne wkładki łożysk w korbowodach¹⁴⁵. Wszystko to czyniło Polonię projektem z potencjałem na narodowe auto, czego też sam Karpowski nie ukrywał. Liczył, że jego produkcją zajęłoby się specjalnie powołane konsorcjum gotowe zainwestować odpowiednie środki. Posiadał nawet projekt

¹³⁸ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 341.

¹³⁹ A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 2, 163.

¹⁴⁰ K.K., *Polski samochód „Polonja”*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski: automobilizm, lotnictwo, sporty”, wrzesień 1924, nr 16-17, s. 247.

¹⁴¹ Ibidem.

¹⁴² Ibidem.

¹⁴³ Ibidem.

¹⁴⁴ Ibidem.

¹⁴⁵ S. Szelichowski, *op. cit.*, s. 19.

instytucji, nazywając ją Towarzystwem Budowy Samochodów „Polonia”¹⁴⁶. Prasa motoryzacyjna również podzielała te aspiracje, pisząc:

„[...] Przy ogólnym zainteresowaniu polskiego kapitału oraz poparciu odpowiednich sfer rządowych, w co wreszcie nie wąpimy, tak pożądana i ważna placówka, jak krajowa wytwórnia samochodów może twardo stanąć na polskim gruncie, a konstruktorzy polscy nie będą zmuszeni szukać zrealizowania swych mozolnych długoletnich trudów za marny grosz za granicą [...]”¹⁴⁷.

Sam Karpowski również stał się na krótko nadzieją rozwoju narodowej motoryzacji. Dziennikarze chwalili jego potencjał twórczy i intelektualny, zapowiadając artykuły o jego innych osiągnięciach. Inżynier okazał się twórcą kilku oryginalnych patentów jakczterotaktowy silnik typu BB bez zaworów, szybrów i wału rozrządczego¹⁴⁸ czy „oszczędzacz benzyny systemu M.K” do silnika Forda T¹⁴⁹. Niestety, dziennikarska narracja miał w sobie więcej perswazji niż prawdy jakoby Polonia Karpowskiego interesowała polskich kapitalistów. W rzeczywistości nikogo nie przekonały entuzjastyczne wizje, według których projekt mógłby stać się cenowym i technicznym konkurentem zagranicznych samochodów na krajowym rynku¹⁵⁰. Teoretycy mechaniki nie ocenili dobrze Polonii pod względem technicznym, choć ówczesny autorytet inżynieryjny w osobie Witolda Rychtera uznał ją za perspektywiczny i „dostatecznie sprawny”¹⁵¹. Niemniej Mikołaj Karpowski nie znalazł oczekiwanego inwestora, ograniczając swoją inicjatywę do pojedynczego prototypowego egzemplarza. Sam twórca nie zatrzymał też samochodu, gdyż sprzedał go jako fant na dobroczynną loterię. Ostatecznie trafił on do sklepu ze słodyczami „Franobil”, gdzie pełnił rolę ozdoby w oknie¹⁵².

W ten właśnie sposób Mikołaj Karpowski stał się kolejnym niespełnionym wizjonerem, który zrezygnował z życiowego projektu z powodu braku funduszy. Można zacząć się zastanawiać, jaka byłaby przyszłość Polonii, gdyby jej twórca realizował swoją ideę za granicą. Nie bez powodu o tym scenariuszu wspomnieli też dziennikarze piszący o Polonii, odkrywając tym samym pesymistyczną prawdę o polskich pionierach motoryzacji. Ci

¹⁴⁶ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 341.

¹⁴⁷ K.K., *op. cit.*, s. 248.

¹⁴⁸ Ibidem.

¹⁴⁹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 342.

¹⁵⁰ K.K., *op. cit.*, s. 248.

¹⁵¹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 341.

¹⁵² Ibidem, s. 341-342.

przez brak funduszy decydowali się realizować swoje projekty w państwach Europy Zachodniej. Ta część Starego Kontynentu dawała jednak nadzieję na lepsze zaplecze techniczne, gdyż na tle ekonomicznym polscy konstruktorzy działali jako emigranci za wspomniany „marny grosz”¹⁵³. Krajowi postrzegali tego typu sytuację jako uzależnienie od w narodowego automobilizmu zagranicznego potencjału produkcyjnego, nazywając to zagranicznym jarzmem¹⁵⁴. Pisząc w 1924 r. takie słowa, dziennikarze z pewnością mieli na myśli perypetie człowieka, którego również można nadać miano niespełnionego geniusza i pioniera polskiej motoryzacji. Człowiekiem tym był Stefan Eugeniusz Tyszkiewicz-Łohojski, o którym warto napisać więcej.

Kolejny w narodowej historii wizjoner urodził się 24 listopada 1894 r. w Warszawie. Po matce, księżnie Marii Lubomirskiej odziedziczył arystokratyczne pochodzenie, figurując w dokumentach jako hrabia Stefan Eugeniusz Maria Tyszkiewicz-Łohojski. Już za dziecka wykazywał zdolności techniczne i zainteresowanie mechaniką, dlatego po ukończeniu warszawskiego gimnazjum gen. Pawła Chrzanowskiego kształcił się w mediolańskiej szkole samochodowej. Młodość spędził również w wojsku, pełniąc służbę w Korpusie Paziów w Sankt Petersburgu. W trakcie I wojny światowej służył w konnej gwardii rosyjskiej, przeprowadzając w 1919 r. ewakuację ludności z Krymu do Konstantynopola¹⁵⁵. W carskiej Rosji poznał również swoją żonę, księżnę Helenę Romanow-Lauchtenberg, która była wnuczką cara Mikołaja I. W 1919 r. przyjechał do II RP, wstępując ochotniczo do Wojska Polskiego. Brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej, uczestnicząc nawet w 1921 r. w obradach Komisji Ligi Narodów dotyczącej granicy polsko-litewskiej. Po wystąpieniu z armii całkowicie oddał się inżynierii i motoryzacji, podejmując się wizji stworzenia narodowej marki samochodu. Zrealizować ją postanowił jednak we Francji, w której odebrał też wykształcenie w paryskiej uczelni Écoles des Sciences Politiques. W Boulogne założył Rolniczo-Automobilowo-Lotniczą Fabrykę Stefana Tyszkiewicza zwaną też Automobiles Ralf-Stetysz¹⁵⁶. Zadbął jednak o podstawy ekonomiczne swojej wizji, gdyż swoje przedsiębiorstwo ukierunkował również na produkcję części samochodowych dla francuskich firm. Działalność tą traktował również jako naukę, gdyż dawała mu ona możliwość poznania i pozyskania najlepszych materiałów¹⁵⁷.

¹⁵³ K.K., *op. cit.*, s. 248.

¹⁵⁴ Ibidem.

¹⁵⁵ S. Łoza, *Tyszkiewicz hr. Stefan Eugeniusz Maria*, [hasło w:] *Czy wiesz kto to jest? Uzupełnienia i sprostowania*, red. S. Łoza, Warszawa 1939, s. 324.

¹⁵⁶ Z. Kluczkowski, *op. cit.*, s. 237.

¹⁵⁷ b.a., „*Ralf-Stetysz w Warszawie*”, *Auto: Ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afilowanych*, luty 1925, nr 4, s. 60-61.

Konstruowanie pierwszego egzemplarza ukończy w 1942 r., nazywając go „Ralf-Stetysz”¹⁵⁸. Projektując, kierował się tą samą filozofią co Karpowski. Stworzył nieskomplikowane w budowie, użytkowaniu i naprawie auto. Miało być one przede wszystkim odporne na polskie drogi, o czym świadczyła prosta czterobiegowa skrzynia biegów, blokowany mechanizm różnicowy czy duży prześwit¹⁵⁹. Nie posiadał przy tym żadnych nowości technicznych, co miało umieścić go w rozsądnym pułapie cenowym. Pierwszym egzemplarzem hrabia osobiście przyjechał z Francji do II Rzeczypospolitej, sprawdzając jego solidność nawet na polach. Punktem docelowym była Warszawa, gdzie wzbudził zainteresowanie dziennikarzy i motoryzacyjnych specjalistów. Duży i wydajny układ chłodzenia słusznie zasugerował intencje stworzenia samochodu odpowiedniego dla polskiej infrastruktury, co prasa skomentowała: „[...] samochód ten przebyć może całe setki kilometrów po piachach polskich, nie zagrzewając się nigdy”¹⁶⁰.

Nie ulega wątpliwości, że „Ralf-Stetysz” nie wywołałby takiego zainteresowania, gdyby nie zasoby jego twórcy. Początek produkcji zaczął się we francuskiej fabryce Stefana Tyszkiewicza, lecz on sam zamierzał przenieść ją do Polski wraz z całym polskim personelem. Cel ten zrealizował jeszcze w pierwszej połowie lat 20. XX wieku, znajdując w kraju partnerów przemysłowych. Nawiązał współpracę z Towarzystwem Przemysłu Metalowego Rudzki i Spółka oraz zakładami lotniczymi Plage i Laśkiewicz¹⁶¹. Tam też istniało do 1928 r. centrum produkcyjne, w którym produkowano samochody konkurujące nawet z Fiatami 805 i automobilami CWS. Na Międzynarodowych Targach Poznańskich Ralf-Stetysz otrzymał miano pierwszego polskiego samochodu¹⁶², a popularyzatorzy idei narodowej motoryzacji wierzyli w jego sukces. Redakcja czasopisma „Auto” wprost oczekiwała pomocy od rządu, pisząc:

„[...] Wierzimy, iż czynniki miarodajne: Rząd nasz i Wojskowość z jednej strony, kapitał prywatny z drugiej zrozumieją doniosłość rozpoczętej przez hr. Tyszkiewicza akcji i czynnie poprą jego usiłowania, tembardziej, iż lwia część pracy został już prze niego samego dokonana [...]”¹⁶³.

Niestety, również i tym razem rząd nie odpowiedział na perswazję polskich entuzjastów motoryzacji. Ralf Stetysz nie był produkowany seryjnie, mimo że Tyszkiewicz

¹⁵⁸ Ibidem, s. 59.

¹⁵⁹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 343.

¹⁶⁰ b.a., „Ralf-Stetysz...”, s. 60.

¹⁶¹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 342.

¹⁶² Z. Kluczkowski, *op. cit.*, s. 238.

¹⁶³ b.a., „Ralf-Stetysz...”, s. 61.

sukcesywnie udowadniał jego solidność na krajowych imprezach sportowych czy Rajdzie Monte Carlo. Samochód pozostał towarem o charakterze rękodzielniczym¹⁶⁴. Wizja narodowego hegemonu polskiego rynku również upadła, gdyż 11 lutego 1929 r. pożar strawił warszawski oddział fabryki i zniszczył niezbędne do produkcji zasoby oraz gotowe do sprzedaży pojazdy. Hrabia Tyszkiewicz próbował wprawdzie reaktywować swoje przedsiębiorstwo, jednak szybko zaprzestał tych działań za radą sceptycznych akcjonariuszy i inwestorów. Oddał się motoryzacyjnej publicystyce i pracy w centrali Fiata w Turynie na stanowisku inżyniera. Do końca życia mieszkał za granicą, umierając 6 lutego 1976 r. w Londynie¹⁶⁵.

Ralf Stetysz przeszedł zatem do historii jako kolejny nieudany projekt z perspektywą stania się ikoną polskiej motoryzacji w odpowiednich warunkach. Na hrabim Tyszkiewiczzu nie skończyła się jednak lista niespełnionych inżynierów–geniuszy, którzy bez braku poparcia lub finansów porzucali projekty. Podobny los spotkał Antoniego Więckowskiego, Jana Łaskiego, Adama Glücka-Głuchowskiego czy Władysława Mrajskiego, których projekty ginęły w skomplikowanej rzeczywistości motoryzacyjnej II Rzeczypospolitej. W tej chwili można oczywiście zadać pytanie, co przesądzało o porażce planów ludzi o potencjale nie mniejszym niż zachodnich inżynierów. Najlepiej wytłumaczyć to na przykładzie historii Państwowych Zakładów Inżynieryjnych. Przedsiębiorstwo to powstało na bazie Centralnych Warsztatów Samochodowych w 1928 r. z inicjatywy samego Eugeniusza Kwiatkowskiego. Ich przeznaczeniem była kontynuacja produkcji samochodów CWS i motocykli oraz realizacja zamówień składanych przez armię. W firmie pracowali jednak ludzie, którzy realizowali wizję Kazimierza Meyera i nie zamierzali poprzestać na typowo funkcjonalistycznych projektach. W 1934 r. Stanisław Panczakiewicz, Kazimierz Studziński, Zdzisław Rydel, Zygmunt Okołów i Mieczysław Dębicki podjęli się realizacji projektu sportowej limuzyny dla elit.

Pojazdowi nadano nazwę PZInż 403, choć popularniejszy był jej handlowy odpowiednik, Lux-Sport. Zygmunt Okołów nadzorował prace trzech zespołów konstruktorskich prowadzonych przez inżynierów. Stanisław Panackiewicz nadzorował budowę nadwozia. Podwozie zaś należało do Stanisława Studzińskiego natomiast silnik do Zdzisława Rytla¹⁶⁶. Z tej współpracy w 1935 r. powstał innowacyjny samochód, który przy odrobinie szczęścia mógłby stać się polską Tatrą. Na tle aerodynamiki PZInż 403 był

¹⁶⁴ J. Żarnowski, *op. cit.*, s. 179.

¹⁶⁵ S. Łoza, *op. cit.*, s. 324.

¹⁶⁶ S. Szelichowski, *op. cit.*, s. 28.

krewniakiem Chyrlera Airflow, bo nawet duże obciążenie nie pozbawiało go dobrych właściwości jezdnych. Innowacyjny układ smarowania wydłużał żywotność silnika V8, a elektromagnetyczny system Cotal eliminował konieczność naciskania sprzęgła przy zmianie biegów¹⁶⁷. Jednak brak ulepszeń motoru przesądził o jego zamianie na sześciocyldrowy silnik Fiata 121. Ta właśnie marka uniemożliwiła rozwój rodzimego kunsztu motoryzacyjnego.

Nie tylko jednak włoska motoryzacja utrudniała poczynienie progresu. Do końca lat 20. XX wieku na polskim rynku swoje pozycje umocnili również inny zagraniczni producenci, spośród których najsilniejszy status zdobyło Renault, Citroën i Mercedes¹⁶⁸. Ich obecność była oczywiście wynikiem sprzedaży własnych samochodów i licencji, które pomagały rozwijać własną myśl techniczną. Państwowe Zakłady Inżynieryjne miały sześć fili organizacyjnych, które wykorzystywały prawa intelektualne zachodnich producentów. Przykładem jest choćby Fabryka Samochodów Ciężarowych Ursus, z której wyjeżdżały szwajcarskie ciężarówki Saurer¹⁶⁹. Fiat posiadał jednak umowy znacznie ograniczające swobodę twórczą polskich konstruktorów. W 1931 r. PZInż zawarły dziesięcioletnią umowę na produkcję słynnego Fiata 508 i ciężarowego Fiata 621, których budową zajmowała się specjalnie powołana spółka Polski Fiat S.A. Z tego połączenia powstał Polski Fiat 508¹⁷⁰, który mimo dużej popularności przesądził o żywotności Lux-Sport. Włoski producent sceptycznie patrzył na rodzimy twór, skutecznie blokując jego rozwój. W efekcie dobrze zapowiadający się Lux-Sport nigdy nie wszedł do produkcji seryjnej, bo prawo jej rozpoczęcia zaczynało się dopiero z końcem wygaśnięcia wspomnianej umowy w 1942 r. W związku z tym niedoszła duma motoryzacyjna ograniczyła się tylko do pięciu sztuk podwozia, spośród których w fabryce Ursusa przetrwało tylko jedno¹⁷¹.

Tak w jednym wielkim skrócie wyglądał rozwój polskiej myśli motoryzacyjnej, której trudno było konkurować z zagranicznymi hegemonami. To jednak wystarczyło, aby stworzyć polską kulturę motoryzacyjną zwaną jeszcze wtedy automobilizmem. Należy jednak kolejny raz podkreślić, że w pierwszych latach II Rzeczypospolitej samochody były towarem luksusowym. Pojazdami najczęściej dysponowało wojsko lub najbogatsi¹⁷². Natomiast różnorodność marek uwiecznił w swoich powstańczych wspomnieniach Witold Rychter. Były

¹⁶⁷ Ibidem.

¹⁶⁸ J. Żarnowski, *op. cit.*, s. 181.

¹⁶⁹ H. Wilk, *op. cit.*, s. 25.

¹⁷⁰ Ibidem, s. 25-26.

¹⁷¹ Z. Kluczkowski, *op. cit.*, s. 240.

¹⁷² S. Szelichowski, *op. cit.*, s. 17.

to Fordy T, Dodge, Packardy, Cadillaci, Ople, Adlery czy Dürkopy¹⁷³. Posiadaczy automobili nie było dużo co wskazują statystyki z 1922 r. Na 2000 Polaków przypadał 1 samochód¹⁷⁴. Jednak z biegiem lat liczba ta powoli urosła do 7501 pojazdów ujętych w spisie statystycznym z 1924 roku¹⁷⁵. Niekwestionowanym centrum posiadaczy pojazdów były miasta. W samej Warszawie rekordowa liczba rejestracji z całego Mazowsza wyniosła wtedy 1376¹⁷⁶. Reszta kraju była jednak w tyle. Owiane sławą popruskiego hegemonia gospodarczego województwo poznańskie odnotowało tylko 1061. Na Górnym Śląsku jeździło tylko 842 pojazdów, w województwie krakowskim 456, łódzkim 415, lwowskim 369, a pomorskim 360¹⁷⁷. Kresy Wschodnie mimo, że były miejscem narodzin największych person wyścigowych nie błyszczały pod względem liczby aut. Na Wileńszczyźnie kursowało 41 samochodów, Wołniu 27, w województwie stanisławowskim 29, a w poleskim i tarnopolskim 13, i 4¹⁷⁸.

Przyczyn małej ilości pojazdów w II Rzeczypospolitej jest wiele. Do decydujących można zaliczyć nieokreślony system ekonomiczny, centralizm gospodarczy, słabą kulturę kapitalistyczną, problem z granicami, wojnę celną z Republiką Weimarską, niestabilną scenę polityczną, inflację, sinusoidalną wartość waluty i światowy kryzys finansowy z 1929 r. Wszystkie te czynniki w większości były następstwem wojny a jeszcze wcześniej utraconą niepodległość. Innym wektorem kryzysu motoryzacyjnego w powojennej Polsce była mentalność. Rząd państwa uważał przeciętnego posiadacza samochodu za kogoś pomiędzy aferzystą, hochsztaplerem a samobójcą¹⁷⁹. Nastawienie to hiperbolizował oportunizm wobec sprowadzania małych samochodów z Anglii czy Francji, które zgodnie z regułą zachodniego kapitalizmu nie były przykładem nowoczesności. Z tego powodu delegacja rządowa przystała na układ celny, według którego największe stawki celne obejmowały automobile osobowe¹⁸⁰. Sytuacja ta poprawiła się dopiero po pojawieniu się Polskiego Fiata 508, lecz nie oznaczało to jakiegoś wielkiego zmotoryzowania obywateli. W zasadzie posiadanie samochodu było droгим interesem. Najtańszy Fiat 500 kosztował 3800 zł, Opel kadett 5300 zł, Skoda rapid 8300 zł, a krótkoseryjne BMW 326 13.500 zł¹⁸¹. Według miesięcznika „Samochód, Motocykl, Samolot” kupno i utrzymanie takiego luksusu wymagało przynajmniej 1000 zł

¹⁷³ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 64-65.

¹⁷⁴ b.a., *Rozwój i lata świetności Automobilklub Polski. 1921-1939*, [w:] *Automobilklub Polski. Monografia 1909-2009*, op. cit., s. 17.

¹⁷⁵ S. Szelichowski, op. cit., s. 17.

¹⁷⁶ R. Kuzak, *Drogi*, [w:] *Przedwojenna polska w liczbach*, red. M. Miłaszewska, Warszawa 2022, s. 215.

¹⁷⁷ Ibidem.

¹⁷⁸ Ibidem, s. 215-216.

¹⁷⁹ W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 355.

¹⁸⁰ Ibidem.

¹⁸¹ R. Kuzak, *Motoryzacja*, [w:] *Przedwojenna Polska w liczbach*, red. M. Miłaszewska, Warszawa 2022, s. 221.

miesięcznego dochodu netto. Oddzielnymi kosztami była eksploatacja sięgająca ponad 2600 zł po przejechaniu 1000 km¹⁸². Nic zatem dziwnego, że do 1939 r. w Polsce zarejestrowano około 42000 samochodów, co dawało 12,1 sztuk na 10000 mieszkańców i dół tabeli w europejskim rankingu użytkowania automobili¹⁸³.

Duże koszty związane z kupnem i utrzymaniem samochodu nie były jedynym utrapieniem dla ich posiadaczy. Wielkim problemem dla automobilistów była infrastruktura drogowa¹⁸⁴. Względny poziom komfortu zapewniało tylko dziedzictwo pruskie, jednak całościowo sieć szlaków komunikacyjnych tworzyły szutry, dziury, wyboje i *kocie łby*¹⁸⁵. Z dostępnych informacji wynika, że w przededniu II wojny światowej kierowcy mieli do wykorzystania 63169 km utwardzanych dróg, ale w rzeczywistości do użytku nadawało się około trzy tysiące kilometrów¹⁸⁶. Na domiar złego poza Warszawą i Łodzią żadne ze strategicznych miast nie miało połączenia szosowego zapewniającego odpowiedni komfort jazdy. Brakowało funduszy na budowę dróg, przez co utwardzano je wszystkimi możliwymi zamiennikami w postaci kostki brukowej czy drewnianych paneli. Te jednak szybko traciły wartość użytkową w obliczu niewystarczających funduszy na konserwację¹⁸⁷. Rząd absorbowały inne problemy, przez co większy udział w budowie infrastruktury miały samorządy. Podsumowaniem tej sprawy jest fragment artykułu czasopisma „Pionier Komunikacyjny” z 1939 r:

„Od zarania niepodległości nad budżetem drogowym wiszą stale nożyce oszczędnościowe, które tną w sposób niemiłosierny na korzyść innych wydatków, a ci, którzy je w ruch wprowadzają, wyzyskują na uzasadnienie swojej nieopatrnej polityki, wszelkie mało logiczne argumenty, rozumiejąc po swojemu, że z drogami „jakoś to będzie”¹⁸⁸.

Liczne trudności związane z rozwojem motoryzacji w II Rzeczypospolitej nie zniechęcały jednak rodaków do ich posiadania czy chęci nabycia. Świadczą o tym wspomnienia cytowanego wcześniej Witolda Rychtera w zdaniu: „W Polsce „wybuchła”

¹⁸²Ibidem, s. 222.

¹⁸³Ibidem, s. 221.

¹⁸⁴J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 89.

¹⁸⁵S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji...*, s. 17.

¹⁸⁶R. Kuzak, *Drogi...*, s. 227.

¹⁸⁷J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 89.

¹⁸⁸R. Kuzak, *Drogi...*, s. 227.

motoryzacja”¹⁸⁹. Tak inżynier określił stosunek Polaków do wszystkiego co ma dwa lub cztery koła. Nie tuszował oczywiście trudności pierwszych lat niepodległości, pisząc:

„Po pierwszej wojnie mieliśmy sytuację bardzo trudną pod względem ekonomicznym. W szczególności trudno było znieść narastającą inflację. [...] Wszystko drożało w zastraszającym tempie, trzeba było więc drukować coraz więcej papierowych pieniędzy”¹⁹⁰.

Prawdziwość słów podkreśla również polityka. Było niekiedy tak źle, że rząd słał prośby powstrzymywania się od hulastycznego stylu życia i oszczędzania pieniędzy. W grę wchodziła nawet moralna rezygnacja ze złotej biżuterii, więc co dopiero mówić o zakupie samochodu. Wybawcą według Witolda Rychtera okazał się *mąż opatrnościowy*¹⁹¹, Stanisław Grabski, który ustabilizował polską walutę na giełdach. Wtedy właśnie ludzie zaczęli poważnie myśleć o posiadaniu samochodu, aby wyróżnić od tłumu¹⁹² lub zadośćuczynić swojej sportowej pasji¹⁹³. Zaczęły pojawiać się firmy, przedstawicielstwa i aferzyści chcący zarobić na handlu zachodnimi środkami transportu. Indywidualiści marzyli o skonstruowaniu prawdziwie polskiego samochodu, a zagraniczne koncerny czekały na otwarcie rynku. Przy polityce i nastawieniu rządu trudno było jednak zrealizować wszystkie cele, więc rodzime konstrukcje zostały na papierze, a przedstawiciele nie mieli towaru. Pasjonaci musieli często zadowolić się pojazdem z poprzedniej epoki, nie traktując go jeszcze jako kolekcjonerskiego.

Dla tej pracy najważniejsze są oczywiście pasje sportowe, które na początku znajdowały ujście na słynnych szutrach. Zaprzęgnięte do furmanek konie płoszyły się, a nierozważni kierowcy powodowali wypadki. Nic zatem dziwnego, że w 1919 r. rząd ratyfikował ustalenia międzynarodowej Komisji w sprawie ujednolicenia przepisów dotyczących wyposażenia samochodów i ruchu drogowego¹⁹⁴. Polska oficjalnie dostała znak rozpoznawczy PL, jednak ową legitymizację musiały poprzeć praktyczne działania. W obiegu pojawiły się słowniki z pośpiesznie tworzoną terminologią motoryzacyjną, a w 1921 r. za sprawą Stanisława Szczygielskiego wydano pierwszy zbiór ogólnych zasad ruchu drogowego. Powstawały również specjalne szkoły kierowców oferujące naukę jazdy dla zawodowców i amatorów. Kurs kończył się w większości egzaminem upoważniającym do poruszania się po drogach publicznych.

¹⁸⁹ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 85.

¹⁹⁰ Ibidem, s. 90.

¹⁹¹ Ibidem.

¹⁹² Ibidem, s. 92.

¹⁹³ Ibidem.

¹⁹⁴ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej...*, s.17.

Potrzebny był jednak naczelny organ zarządzający, który kontrolowałby zarówno sferę publiczną, jak i sportową. Oficjalnie na mocy statutu takowy powstał w styczniu 1921 r. Był to Automobilklub Polski, który prawdopodobnie od 1920 r. był już na liście członków AICAR¹⁹⁵. Pierwszym prezesem został Zdzisław ks. Lubomirski. Podczas jego kadencji stowarzyszenie opracowało zakres swoich obowiązków. Jako najwyższy reprezentant polskiej motoryzacji na arenie międzynarodowej AP odpowiadał przede wszystkim za znakowanie i planowanie szlaków komunikacyjnych, nadzór nad przepisami drogowymi, wydawanie tzw. Polskich Tryptyków i działania typowo administracyjne. Nieskromną listę wzbogacały również akcje społeczne, jak popularyzacja bezpieczeństwa na drogach i kultury motoryzacyjnej. Środkami przekazu były przede wszystkim gazety i czasopisma, spośród których najbardziej znanym był miesięcznik „Auto” pod redakcją Stanisława Szydelskiego, Rigera Morsztyna i Tadeusza Grabowskiego. Lista zadań powiększała się wraz ze zmianami w gospodarce. Z polecenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Komunikacji AP przystąpił do egzaminowania przyszłych kierowców, nadzoru akcji budowania garaży i walki z drogową anarchią. Brawurę kierowców zarząd zwalczał za pomocą spotkań i kongresów oraz specjalnych komitetów, jak np. Liga Drogowa.

Automobilklub Polski nie był jedyną organizacją o charakterze motoryzacyjnym. Poczynania kierowców na szczeblu regionalnym podlegały również tzw. dzielnicowym klubom automobilowym. Z biegiem czasu łączyły się z AP umowami afiliacyjnymi, potwierdzając jego nadrzędną funkcję. Jednak do pierwszego Ogólnopolskiego Zjazdu Automobilklubów doszło w 1928 r., kiedy do Warszawy przyjechali delegaci zrzeszonych stowarzyszeń. Wtedy właśnie doszło do przełomowego dla rodzimego motosportu wydarzenia, gdyż na zjeździe ustanowiono tytuł Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej. Otrzymał go Henryk Liefeldt, jeden z bohaterów następnego podrozdziału. Tytuł ten przyznawała specjalna Komisja Sportowa AP, z inicjatywy której w 1928 r. powstała również Elita Polskich Jeźdźców Automobilowych. Pytanie zatem za co można było zostać uhonorowanym tytułem i członkostwem w EPJA? Odpowiedzią są sukcesy w trzech składowych ówczesnego motorsportu narodowego, a mianowicie w rajdach samochodowych, wyścigach i gymkanach. We wszystkich trzech konkurencjach kierowca musiał przede wszystkim wykazać się znajomością techniki sportowo-samochodowej oraz wysokim stopniem usportowienia. Sukces w sporcie motorowym musi jednak opierać się na statystykach, dlatego podstawą były osobiste rekordy. Mistrz musiał pięć razy zająć jedno z

¹⁹⁵ b.a., *Rozwój i...*, s. 16.

pierwszych miejsc w ogólnej klasyfikacji w krajowych zawodach, dwukrotnie w zawodach międzynarodowych i uzyskać szybkość o wartości 110km/h. Więcej informacji o tym nielicznym gronie wybrańców pojawi się jednak w następnym podrozdziale. Ich życiorysy będą podstawą narracji o narodowym automobilizmie wyczynowym epoki międzywojnia, który stał się preludium dołączenia Polski i Polaków do świata wyścigów Grand Prix.

Podrozdział 3.3. Polskie akcenty wyścigowe za granicą. Życie i kariera Jana Bychawskiego, i Stanisława Czaykowskiego

Uważa się, że oficjalny debiut Polski i Polaków w Formule 1 nastąpił dopiero w XXI wieku za sprawą Roberta Kubicy. Trudno tezie tej odebrać znaczenie ze względu na obecność przy nazwisku tego kierowcy flagi narodowej. Wraz z rozwojem jego kariery wzrosła też częstotliwość zaangażowania finansowego rodzimych przedsiębiorstw. Niemniej równie ciężko uznać ją za jedyną niepodważalną prawdę, jakoby to XXI wieku był tylko uniwersum polskich akcentów w wyścigach Grand Prix. Niezaprzeczalnie ten tok rozumowania wynika również z tendencji współczesnego społeczeństwa do definiowania rzeczywistości w oparciu o symbole bądź liczby. Im większa wartość i częstotliwość pojawiania się danego znaku, tym większe jego znaczenie w świadomości przeciętnego odbiorcy. Z tego też powodu kariera Roberta Kubicy urosła do rangi fundamentu obecności Polski i Polaków w wyścigach samochodowych i odebrała znaczenie wątkom, które ze względu na specyfikę czasów nie mogły zostać odpowiednio nagłośnione. Zjawisko to dotyczy się przede wszystkim akcentów występujących w dwudziestoleciu międzywojennym, kiedy najwyższa klasa wyścigów samochodowych występowała pod nazwą cyklu wyścigów Grand Prix i Grand Epreuve, Mistrzostw Świata Konstruktorów oraz Mistrzostw Europy¹⁹⁶. Dobrym tego typu przykładem są perypetie rodziny Zborowskich, które sympatię rodzimych koneserów historii sportów motorowych zyskały dopiero na skutek popularyzacji Formuły 1 po pojawieniu się w niej Kubicy.

Na tragicznie zmarłych potomkach polskiej szlachty nie kończy się jednak zbiór akcentów, które można byłoby ująć w ramy problemu obecności Polski i Polaków w wyścigach Grand Prix. Analiza źródeł dwudziestolecia międzywojennego pozwoliła zidentyfikować jeszcze dwie osobowości wpisujące się w problematykę prezentowanej rozprawy doktorskiej. Ich aktywność przypada na okres kształtowania się przemysłu samochodowego w II Rzeczypospolitej, a więc przełom lat 20 i 30 XX wieku. Jednostki te nie były jednak oficjalnymi reprezentantami kraju na arenie międzynarodowej. Ich polskość ogranicza się do pochodzenia i wymownie brzmiącego nazwiska. Obydwie były kierowcami, których wyniki i obecność na torze był również relacjonowane w polskiej prasie. Pierwszy zawodnik nazywał się Jan Bychawski, który ze względu na skromny zasób informacji

¹⁹⁶ WS, *Formułowanie zasad. Grand Prix-okres międzywojenny*, [w:] *AutoRok Sport. Ilustrowana Kronika Samochodowa*, red. W. Sierpowski, Warszawa 2021, s. 68-69.

źródłowych jawi się jako tajemnicza i zagadkowa postać. Drugi kierowca jest natomiast lepiej rozpoznany za sprawą większych sukcesów i naturalnie wynikającego z nich zainteresowania publiki. Był z pochodzenia arystokratą o imieniu Stanisław Czaykowski, którego występy pod francuską flagą były efektem migracji przodków na zachód Europy. Kariera obydwu kierowców trafiała na łamy polskich czasopism motoryzacyjnych, co również zachęca do rekonstrukcji ich życiorysów. Wcześniej jednak dobrze zarysować tło mentalne i obyczajowe czasów, w którym przypadło rywalizować im i ich następcom.

WII Rzeczypospolitej ludzi sportu motorowego również darzono szacunkiem godnym bohaterów narodowych, o czym świadczy powołana w 1928 r. Elita Polskich Jeźdźców Samochodowych. Zrzeszała ona zawodników z największymi sukcesami i zasługami dla rozwoju sportu samochodowego, lecz warunki nobilitacji różniły się trochę od zachodnioeuropejskich. Wymogi pokazują, że w tej części Europy kierowca wyścigowy nie zajmował największych antypodów. Kandydat do EPJS musiał zająć jedno z pierwszych miejsc w klasyfikacji ogólnej oficjalnych zawodów krajowych, dwie czołowe lokaty na arenie międzynarodowej i oficjalnie osiągnąć prędkość 110 km/h¹⁹⁷. Druga rzecz, że po 1918 r. polscy automobiliści byli zainteresowani bardziej organizacją rajdów. Pierwszy ruszył za sprawą Automobilklubu Polski 4 lipca 1921 r., choć nie wzbudził zbyt dużej sensacji ze względu na turystyczny charakter¹⁹⁸. Łącznie w II Rzeczypospolitej oficjalnie odbyło się 12 Rajdów Polski. Co warto podkreślić, miały one status międzynarodowych imprez, które Polacy postrzegali jako ostateczny egzamin i maturę sportową każdego automobilisty¹⁹⁹. Niemniejszą popularnością cieszyły się również gymkhany, podczas których kierowca musiał wykazać się zręcznością prowadzenia i pokonać w jak najkrótszym czasie przeszkody. Dumą wyścigową były natomiast wyścigi górskie, czyli najstarsza forma rywalizacji samochodowej²⁰⁰. Na próżno jednak szukać w nich narodowej sympatii do torowego ścigania, ponieważ słynnym wspinaczkom organizacyjnie było bliżej do rajdów niż rywalizacji na asfalcie. Głównym celem było w jak najkrótszym czasie przejechać z punktu A do B, nie martwiąc się o bezpośrednie wyprzedzenie innego kierowcy. Prawdziwym przeciwnikiem była wyboista trasa, maszyna i własne słabości²⁰¹. W Polsce najważniejszym tego typu

¹⁹⁷ b.a., *Rozwój i...*, s. 19.

¹⁹⁸ T.H. Jakubowski, *Samochody i rajdy w mojej Rzeczypospolitej. II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2019, s. 18.

¹⁹⁹ J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Sprawa Mercedesa...*, s. 61.

²⁰⁰ K. Kowalczyk, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Motór”, marzec 2021, nr 11, s. 81.

²⁰¹ Ibidem.

wydarzeniem był Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, który w 1931 r. przyciągnął nawet 2000 samochodów i 500 motocykli z zagranicy²⁰².

Można więc zadać sobie pytanie, dlaczego rywalizacja na torach nie była na takich piedestałach jak rajdy, gymkhany i jazda w górach? Na zachodzie Europy starty w Grand Prix, a szczególnie w tych o statusie Grand Épreuve, były szczytem automobilowych ambicji. Wystarczy sobie przypomnieć niesmak Enzo Ferrari, kiedy Alfa Romeo odsyłała go na Mille Miglia czy Targa Florio i odmawiała rywalizacji w najbardziej prestiżowych wydarzeniach. Pierwszą odpowiedzią mogłaby być polityka, bo Komisja Sportowa Automobilklubu Polski składała się głównie z entuzjastów rajdów jak Janusz Regulski, Tadeusz Heyne, Stefan Sztukowski, Włodzimierz Zejdowski czy Aleksander Seńkowski²⁰³. Druga sprawa, że naczelny organ motorsportowy do lat trzydziestych był organizacją sportowo-turystyczną, więc jazdy po błocie i wertepach lepiej wpisywały się krajoznawcze cele. Te refleksje to w rzeczywistości tylko skutki. Problemem była infrastruktura drogowa, która przez marne finansowanie nie umożliwiała rozwinięcia przemysłu wyścigowego tak jak rajdowego. Wystarczy przytoczyć idee Stefana Tyszkiewicza, który produkował swoje Ralfy-Stetysze pod kątem zapewnienia elegancji, komfortu i wytrzymałości na polskich drogach:²⁰⁴

„[...] samochody tej firmy wytrzymują najgorsze drogi i są budowane tak, że się nie boją ani błota, ani piachu, ani śniegu. Oczywiście wobec tego doskonale nadają się do naszych polskich szos [...]”²⁰⁵.

Ogólnokrajowa sympatia do rajdów nie oznaczała jednak, że Polacy mieli marginalne i ambiwalentne podejście do wyścigów. Infrastruktura drogowa i sytuacja gospodarcza nie sprzyjały inwestycjom w tego typu przedsięwzięcia, gdyż rywalizacja torowa wymagała profesjonalnego obiektu lub przyzwoitego asfaltu w mieście. Polska prasa motoryzacyjna regularnie relacjonowała jednak przebiegi Les Grandes Épreuves, podsycając chęć rywalizacji z najlepszymi kierowcami ówczesnego świata. Dla tematyki tej pracy szczególnie intrygujące jest pierwsze w historii Grand Prix Monako z 1929 r. Przedsięwzięcie Athony’ego Noghésa²⁰⁶ było igraszką dla czołowych producentów samochodów, ponieważ europejska stolica hazardu od 1896 r. przyciągała ludzi z zasobnymi portfelami. Pola startowe zdominowały Alf

²⁰² T.H. Jakubowski, *op. cit.*, s. 61.

²⁰³ b.a., *Rozwój i...*, s. 19.

²⁰⁴ K. Kowalczyk, *Narodziny Rajdu Polski*, „Motór”, marzec 2020, nr 80, s. 64.

²⁰⁵ R. Kuzak, *op. cit.*, s. 218.

²⁰⁶ Prezes Automobile Club de Monte Carlo.

Romeo, Maserati, Mercedesy i Bugatti, które za sprawą solidności rodziny modeli Type 35 i interesów ekonomicznych Ettore Bugatti stanowiły ponad połowę stawki²⁰⁷. W przeciwieństwie do czasów współczesnych wyścigobitował w manewry wyprzedzania, co dla stojących na tarasach i balustradach kibiców było najlepszym wydaniem egzystencjalnego pokazu siły, i woli życia. Zwycięzcą został William Grover-Williams, którego walkę z Luisem Chironem i Rudolfem Caracciola nazywano „crescendem brzęczących wydechów, syczących hamulców i turbosprężarek”²⁰⁸. To wystarczyło, aby wyścig w księstwie Grimaldich za dwadzieścia jeden lat stał się „perłą w koronie królowej motorsportu”²⁰⁹ i zaczął obawiać się o miejsce w kalendarzu dopiero w erze ekologicznej motoryzacji.

Jednak nie tylko dla powszechnej historii motorsportu pierwsze Grand Prix Monako ma symboliczne znaczenie. Jego przebieg znalazł się również w majowym numerze międzywojennego czasopisma „Auto”, którego fragment o uczestnikach warto przytoczyć w całości:

„[...] Organizatorzy wyścigu zapowiedzieli z góry, że do biegu dopuszczonych będzie najwyżej 15 samochodów, gdyż ze względu na krótkość toru i jego ostre wiraże zbytne stłoczenie maszyn mogłoby spowodować wypadek. Otóż lista zgłoszeń objęła 20 nazwisk, reprezentujących elitę kierowców europejskich, z których startu zgłosiło się 16, tak iż bez żadnych eliminacji wszyscy zostali dopuszczeni do udziału w zawodach.

Pomiędzy kierowcami, którzy nie zjawili się na starcie znajdował się jedyny zawodnik polski, Jan Bychawski. Zamierzał on uczestniczyć w wyścigu na samochodzie Bugatti, jednakże w drodze z Paryża do Monaco zdarzył mu się wypadek, w którym odniósł tak ciężkie obrażenia, że musiał być przywiezionym do szpitala [...]”²¹⁰.

Na tym wzmianka o zawodniku z numerem 20 kończy się, a jego dane personalne nie pojawiają się w zawodach organizowanych na terenie II Rzeczypospolitej²¹¹. Postać Jana Bychawskiego to historyczne widmo, którym większe zainteresowanie przejawiają zachodni

²⁰⁷ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 124.

²⁰⁸ N. Bascomb, *Faster. How a Jewish Driver, an American Heiress, and Legendary Car Beat Hitler's Best*, Boston-New York 2021, s. 17.

²⁰⁹ b.a., *Formuła 1: Grand Prix Monako. Perła w koronie królowej motorsportu*, Canal+, <https://www.canalplus.com/pl/articles/sport-polska/formula-1-grand-prix-monaco-perla-w-koronie-krolowej-motorsportu>, [dostęp: 15.03.2022].

²¹⁰ Mak, *Grand Prix Monaco*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, maj 1929, nr 5, s. 39.

²¹¹ P. Sheldon, *A Record of Grand Prix and Voiturette Racing. Volume 2. 1926 to 1931*, t. 2, Ludlow 1987, s. 170.

entuzjaści sportu motorowego niż rodzimi. Nie jest to jednak uwaga umożliwiająca rekonstrukcję życiorysu na poziomie rodziny Zborowskich. Przegląd zagranicznych forów o tematyce wyścigowej pokazuje, że największe zainteresowanie tym kierowcą pojawiało się w latach 2001-2007 na stronie „Autosport”²¹². Jan Bychawski jawi się jako użytkownik Bugatti T35 i T37A w latach 1929-1930. Trudno jednak określić jego państwowość, o czym świadczy sprzeczność z danymi pochodzącymi ze stron zawierających statystyki i rekordy wyścigowe. Według wpisu opatrzonego datą 6 sierpnia 2003 r. Bychawski był polskim naukowcem, którego wspierał menadżer o nazwisku Porporato²¹³. Fakt ten miał pochodzić z raportu magazynu „Autocar” dotyczącego wydarzenia Bugatti GP z 1929 r. Kłóci się to jednak z informacjami prezentowanymi na stronie „The Golden Era of Grand Prix Racing”²¹⁴, gdzie kierowca jest zawodnikiem pochodzącym z Paryża²¹⁵.

W rzeczywistości najwięcej o Janie Bychawskim mówią statystyki wyścigów, w których brał udział. Nie były to jednak najwyższej rangi Grand Épreuve, a prowincjonalne Grand Prix. Dane znalazły się w publikacjach Paula Sheldona, gdzie obrazem tajemniczego Polaka jest tylko samochód, pozycja i czas przejazdu. Wynika z nich, że drugim wyścigiem z jego udziałem było Grand Prix Dieppe z 7 lipca 1929 r.²¹⁶ Co ciekawe w rekordach „MotorSport”²¹⁷ figuruje jako Iwan Bychawski²¹⁸, co jest konsekwencją tendencji zachodnioeuropejskiej historiografii motorsportowej do mieszania imion pochodzenia słowiańskiego. Wyścig był przedsięwzięciem Automobile-Club de l’Ouset oraz lokalnych Automobile Club de Dieppe i Moto-Club de Dieppe, które przy wsparciu finansowym firm, Le Matin i l’Intransigeant-Match wynajęły drogi publiczne w gminie Saint-Aubin. Lista startowa obejmowała 34 kierowców, spośród których tylko 24 stanęło na starcie. Mimo międzynarodowego statusu zawody odbywały się na zasadach formuły libre, dopuszczającej samochody o pojemności 1100 cm³, 1500 cm³ i większej²¹⁹. Automobile nie były zresztą jedynymi pojazdami, ponieważ ich rywalizację poprzedził o godzinie 13.15 wyścig motocykli. Wypadek zawodnika o imieniu Gédéon opóźnił jednak o pół godziny start

²¹² Autosport, <https://forums.autosport.com/topic/32511-jan-bychawski-monaco-1929/>, [dostęp: 15.03.2022].

²¹³ b.a., *Jan Bychawski-Monaco 1929*, Autosport; <https://forums.autosport.com/topic/32511-jan-bychawski-monaco-1929/> [dostęp: 15.03.2022]

²¹⁴ The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/main.htm> [dostęp: 15.03.2022].

²¹⁵ L. Snellman, *Drivers (B). Jan Bychawski (F)*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/db.htm> [dostęp: 15.03.2022]

²¹⁶ P. Sheldon, *op. cit.*, s. 182.

²¹⁷ *Drivers/Riders, Database*; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/> [dostęp: 15.03.2022]

²¹⁸ 1929 Dieppe Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Dieppe przeprowadzonego w dniu 7 lipca 1929; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1929-dieppe-grand-prix/> [dostęp: 15.03.2022]

²¹⁹ L. Snellman, *I Grand Prix de Dieppe*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/gp2905.htm#38> [dostęp: 15.03.2022]

dwuśladów, przesuwając go na 16.00. Pogoda była słoneczna i bezchmurna, co spowodowało brak wolnych miejsc na trybunach²²⁰. Startujący z numerem 30. Bychawski rywalizował w klasie 1500 cm³, zajmując przyzwoite czwarte miejsce. Klasyfikacja generalna nie wyglądała już jednak tak optymistycznie. Iwan był ostatnim z piętnastu kierowców, którym udało się pokonać 25 okrążeń normandzkiego toru Dieppe-St-Aubin²²¹. Liczba finiszujących była wynikiem kilku drobnych incydentów i awarii, przez które dziewięciu kierowców nie zobaczyło linii mety. Sam Bychawski odnotował czas 2 godzin 18 minut 59,2 sekund²²², tracąc do pierwszego René Dreyfusa 32 minuty i 04,8 sekund²²³.

Następnym wyzwaniem było Grand Prix du Comminges, które odbywało się od 11 do 18 sierpnia w Saint-Gaudens. Wyścig ten od 1925 r. był inicjatywą miejscowych urzędników, którzy dla przyciągnięcia turystów organizowali motoryzacyjne imprezy. Z tego powodu Grand Prix przypominało bardziej motoryzacyjny festiwal, który ostatniego dnia wieńczyła rywalizacja na torze StGaudens czterech klas samochodów o pojemnościach 1100, 1500, 2000 i 3000 cm³. Bychawski ponownie wystartował w drugiej, zasiadając za kierownicą Bugatti T37A. Niedziela osiemnastego sierpnia była chłodna, co nie przeszkodziło kibicom po brzegi wypełnić trybuny. Na starcie stanęło 25 samochodów, spośród których tylko dziewięć dojechało do mety. Nie obyło się bez groźnych wypadków, w wyniku których szóstka widzów doznała poważnych obrażeń. Klasę 1500 cm³ wygrał Stanisław Czaykowski, o którym mowa w późniejszej części podrödziału. Bychawski z numerem 54. uplasował się na drugim miejscu, odnotowując czas 3 godzin, 14 minut i 33 sekund²²⁴. W klasyfikacji ogólnej triumfował Albert Broschek, pozostawiając Bychawskiemu siódmą lokatę.

Impreza Saint-Gaudens nie była szczytem ambicji w porównaniu do następnego Grand Prix, które odbyło się 11 listopada 1929 r. w Tunezji. Był to ostatni międzynarodowy wyścig sezonu, na który zjechały się wyścigowe sławy ówczesnej Europy jak Philippe Etancelin, Baconin Borzacchini, Achille Varzi czy René Dreyfus. Komisja Sportowa spod ramienia Automobile-Club de Tunisie ustaliła kategorie 1100 cm³, 1500 cm³ i większe niż 1500 cm³. Zgłosiło się 28 kierowców, w tym Bychawski tradycyjnie do drugiej kategorii ze swoim Bugatti T37A. Trybuny wokół toru Le Bardowy pełnili kibice z sąsiedniej Algierii, Trypolisu i Maroka. Wyścig ruszył o godzinie 13.00, przeistaczając się we francusko-włoski pojedynek między Varzim, Gastone Brilli-Peri, Etancelinem, Lehouxem, Dreyfusem i Borzacchinim.

²²¹ 1929 Dieppe Grand Prix, Klasyfikacja z wyścigu Grand Prix Dieppe przeprowadzonego w dniu 7 lipca 1929.

²²² P. Sheldon, *op. cit.*, s. 182.

²²³ L. Snellman, *I Grand Prix de Dieppe*, The Golden Era of Grand Prix Racing...

²²⁴ L. Snellman, H. Etzrodt, *Grand Prix du Comminges*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/gp2906.htm#46> [dostęp: 15.03.2022]

Bychawski nie mógł przebić się do pierwszej dziesiątki. Nie ukończył rywalizacji, zatrzymując się na 39 okrążeniu przez ślizgające się sprzęgło²²⁵. W klasyfikacji ogólnej zajął 13. miejsce, tracąc jeden objazd do pełnego finiszu. W swojej klasie zdobył natomiast czwartą lokatę²²⁶. Jego ostatnim wyścigiem było Grand Prix Oranu w algierskim Bir el Djir z 27 kwietnia 1930 r. w algierskim Bir el Djir w północno-wschodniej części Oranu. Lista startowa składała się z francuskich samochodów, na której najwięcej było oczywiście Bugatti i Amilcarów. Bychawski tradycyjnie zgłosił swoje T37A do klasy 1500 cm³, zajmując siódme miejsce w klasyfikacji ogólnej²²⁷.

Na tym wyścigu historia Jana Bychawskiego kończy się. Analiza list startowych Grand Prix, w których brał udział pokazuje jednak, że nie był on jednym polskim akcentem ówczesnego motorsportu. W tym czasie na GrandesÉpreuves pojawiał się również Stanisław Czaykowski, zwany czasem StanislasCzaykowski lub StanislausCzaykowsky. Postać ta jest już bardziej znana polskim entuzjastom międzywojennego motorsportu, o czym świadczą entuzjastyczne artykuły na szeroko dostępnych stronach internetowych. Zagraniczna społeczność również nie odbiera mu środkowoeuropejskiego pochodzenia, czego dowodem są polskie flagi przy jego nazwisku na stronach poświęconym statystykom wyścigowym. Na tym jednak rodzime akcenty się kończą, ponieważ w rubrykach dotyczących obywatelstwa Czaykowski jest instytucjonalnym Francuzem. Według danych „Motorsport Memorial”²²⁸ urodził się 10 czerwca 1899 r. w Hadze jako hrabia Stanisław Michael Frederic Marie Czaykowski²²⁹. Pochodził z arystokratycznej rodziny, która w 1914 r. przeprowadziła się do Paryża. Po odbyciu służby w piechocie francuskiej zajął się automobilizmem. W polskiej prasie przedstawiano go jako zamożnego fascynata, który początkowo traktował sport samochodowy jak rozrywkę. Zabawa szybko przerodziła się w pasję, która w miarę inwestycji zaprowadziła go do rywalizacji z takimi sławami jak Tazio Nuvolari, Achile Varzi, Philippe Etancelin czy Giuseppe Campari²³⁰. Status finansowy pozwolił mu nabywać solidne i uniwersalne maszyny wyścigowe jak Bugatti T35, T37, T51 czy T54. Dzięki nim wyróżniał się na wyścigach prowincjonalnych, czyli Grand Prix bez statusu Grand Épreuve i niezaliczanych do Samochodowych Mistrzostw Europy. Dowodem są pierwsze lokaty

²²⁵ Idem, *Grand Prix de Tunisie*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/gp2907.htm#54>[dostęp: 17.03.2022]

²²⁶ P. Sheldon, *op. cit.*, s. 191.

²²⁷ Ibidem, s. 218.

²²⁸ Motorsport Memorial;<http://www.motorsportmemorial.org/>, [dostęp: 17.03.2022].

²²⁹ b.a., Stanisław Czaykowski, Motorsport Memorial;<http://motorsportmemorial.org/focus.php?db=ct&n=803>[dostęp: 17.03.2022]

²³⁰ b.a., *Krwawe zawody na Monza*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, październik 1933, nr 10, s. 251.

wywalczone na Grand Prix Casablanki, Prowansji i Comminges z 1931 r. oraz na British Empire Trophy z 1932 r. Godne wspomnienia są też trzecie miejsca z Grand Prix la Marne z 1931 r., Grand Prix Nimes, Casablanki i Lotaryngii z 1932 r.

Nie ma jednak miejsca na opisywanie wszystkich poświadczonych aktywności wyścigowych Czaykowskiego, dlatego w centrum zainteresowania znajdują się tylko Grand Épreuve. Tych było tylko trzy, lecz nie sposób ich pominąć ze względu na skutki wydarzeń związanych bezpośrednio z Czaykowskim. W II Rzeczypospolitej nie był on anonimową sławą z zagranicy, o czym świadczy obecność jego nazwiska w raportach wyścigowych i szersze komentarze na jego temat. Przykładem jest sprawozdanie dotyczące Grand Prix Francji 1930 roku z październikowego numeru magazynu „Auto i Sport”. Według tekstu „Echa z zagranicy”²³¹ rozegrana w Pau runda była dorocznym międzynarodowym meetingiem automobilowym, który ściągnął najlepszych kierowców i udowodnił niezawodność opon marki Dunlop²³². Czaykowski ukończył to Grand Prix z czasem 2 godzin 51 minut i 27 sekund za kierownicą Bugatti. Nieco bogatszy opis można znaleźć w magazynie „Auto”, według którego Komisja Sportowa Automobilklubu Francji rozegrała wyścig według zasad formuły libre ze względu na brak zgłoszeń²³³. Finalnie w trzech klasach wystartowało 25 samochodów, w tym Czaykowski w kategorii 2000-3000 cm³²³⁴. Wyścig był pokazem niezawodności samochodów Bugatti, spośród których na czoło wysunęły się prowadzone przez Grovera Williamsa, Louisa Chirona i Philippe Etancelina. Nie brakowało również takich sław jak Jean-Pierre Wimille, Albert Divo, Marcel Lehoux czy Tim Birkin. Zwycięzcą został Etancelin, który pierwsze miejsce miał zawdzięczać defektowi mechanicznemu Bugatti T35C Chirona²³⁵.

W 1932 r. Czaykowski nie brał udziału w wyścigach zaliczanych do Mistrzostw Europy. Za kierownicami modeli Bugatti T35 i T51 wystartował w jedenastu rundach, wywalczając pierwsze lokaty na Grand Prix Prowansji i Grand Prix Comminges oraz trzecie miejsca na Grand Prix Nimes, Grand Prix Casablanki i Grand Prix Lotaryngii. Sezon mógł uznać za udany, gdyż w pozostałych ukończonych wyścigach dojeżdżał w pierwszej piątce. Problem z niezawodnością nie pozwolił mu tylko przejechać linii mety na ulicach Monako i Nicei. Zainteresowanie wyścigami Grand Prix rangi Grand Épreuve powróciło w 1933

²³¹ b.a., „Echa z zagranicy”, „Auto i Sport”, październik 1930, nr 2, s. 34.

²³² Ibidem.

²³³ b.a., *Grand Prix Francji*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, październik 1930, nr 10, s. 37.

²³⁴ L. Snellman, H. Etzrodt, *XVI Grand Prix de l'Automobile Club de France*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/gp3011.htm#66> [dostęp: 17. 03.2022]

²³⁵ b.a., *Grand Prix Francji...*, s. 37.

r. Sezon był nieszczęśliwy, ponieważ zginęło dwóch solidnych i lubianych kierowców. Na Grand Prix Trypolisu wypadkowi uległ Henry Birkin, na skutek którego rura wydechowa poparzyła mu ramię i kilka tygodni później zmarł na malarię²³⁶. Zabrakło również Otto Merza, który zginął na treningu przed wyścigiem Avusrennen²³⁷. Na tych zawodach był również obecny hrabia Czaykowski, jednak dla niego skończyły się one pomyślnie. Dnia 21 maja 1933 r. pobił na torze AVUS światowy rekord jazdy godzinnej²³⁸, zajmując drugie miejsce za Achillem Varzim. Nie był to jednak sezon tak udany jak poprzedni. Czaykowskiego prześladowały awarie mechaniczne, przez co nie ukończył sześciu wyścigów i zdobył zaledwie dwa podia na British Empire Trophy i Grand Prix Dieppe.

Największe rozczarowanie przyniosło jednak Grand Épreuve we Francji. ACF zorganizował wyścig na torze Montlhery, na którym osiem lat wcześniej zginął słynny Antonio Ascari. Tym razem aura również nie dopisywała, gdyż niedziela 11 czerwca była wyjątkowo zimna i pochmurna²³⁹. Stawkę tworzyły samochody Bugatti i Alfę Romeo, które ze względu na oficjalne wycofanie się włoskiego giganta z wyścigów Grand Prix prowadzili zawodnicy Scuderii Ferrari lub prywatni posiadacze²⁴⁰. Montlhery nie był jednak łatwym torem, biorąc pod uwagę przewagę faworyzujących wysokie prędkości prostych i wolne zakręty typu Virage de Fermes czy L'Épingle du Fey²⁴¹. Czaykowski wystartował Bugatti T54 z numerem 22 z dziesiątej pozycji²⁴². Liczący czterdzieści okrążeń wyścig faworyzował jednak kierowców ze wsparciem producentów. Początek należał do Luisa Chirona i Tazio Nuvolariego, któremu Alfa Romeo 8C Monza odmawiała posłuszeństwa. Walkę o zwycięstwo przejęli Giuseppe Campari z Officine Alfieri Maserati i Piero Taruffi ze Scuderii Ferrari. Drugi zjechał jednak do boksów na skutek problemów mechanicznych w swojej Monzie²⁴³. W ten sposób dziewiętnasty wyścig o Grand Prix A.C.F. wygrał Campari²⁴⁴. Za nim uplasowali się Philippe Etancelin i George Eyston.

Stanisław Czaykowski zaliczył natomiast występ, który statystyczny kierowca wyścigowy nazwie pechowym. Na siódmym okrążeniu zjechał w pierwszej ósemce, walcząc z takimi sławami jak Etancelin, Taruffi, Moll czy Sommer. Szanse na dobry finisz pogrzebała

²³⁶ S. Brzosko, *op. cit.*, s. 78.

²³⁷ L. Snellman, *Otto Merz (D)*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/dm.htm> [dostęp: 18.03.2022]

²³⁸ b.a., *Grand Prix Automobilklubu...*, s. 251.

²³⁹ *Ibidem*, s. 170.

²⁴⁰ *Ibidem*.

²⁴¹ 1933 French Grand Prix, Statystyka z wyścigu Grand Prix Francji przeprowadzonego w dniu 11 czerwca 1933; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/races/1933-french-grand-prix/> [dostęp: 18.03.2022].

²⁴² *Ibidem*.

²⁴³ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 134-135.

²⁴⁴ b.a., *Grand Prix Automobilklubu...*, s. 171.

jednak usterka skrzyni biegów, zmuszając do wycofania na następnym przejeździe. Nie była to zresztą jego pierwsza awaria w tym sezonie, biorąc pod uwagę problemy z tylną osią na Grand Prix Pau czy pompą oleju na Grand Prix Tunezji. Spektrum trapiących hrabiego awarii było pokłosiem startów w roli prywatnego zawodnika, który zawartością portfela próbował zneutralizować brak wsparcia wielkiego producenta. Najlepszą puentą jego występu jest fragment relacji miesięcznika „Auto”:

„[...] Nikt właściwie nie liczył na jego [Campariego] zwycięstwo, do którego przyczyniło się walenie to, że startował on na bezwzględnie doskonałym wozie, a korzystał on z opieki pomocy wytwórni. Tu się okazała wyższość jaką posiada zawsze zawodnik wytwórni nad zawodnikiem niezależnym, choćby tak przygotowanym jak „Stajnia Ferrariego”, z Nuvolarim, Borzacchinim i Taruffim. Zmęczeniem też wozów, które wszystkie brały już kilkakrotnie udział w zawodach w tym sezonie, wytłumaczyć można tak niezwykle liczne uszkodzenia. Pod tym względem dwie maserati prosto z igły stanowczo górowały nad wszystkimi współzawodniczącymi z niej Alfami. [...]”²⁴⁵.

W przypadku Czaykowskiego zawody w Montlhery można nazwać niefortunnymi. Następny wyścig okazał się jednak ostatnim w jego życiu. Było nim zorganizowane przez RACI Grand Prix Monzy, które wyjątkowo odbywało się w ten sam dzień co Grand Prix Włoch. Grand Épreuve zaplanowano na 25 lipca 1933 r., ale prace remontowe na Autodromo Nazionale di Monza spowodowały przesunięcie imprezy na niedzielę 10 września. W ten sposób po raz pierwszy w historii międzynarodowego motorsportu jednego dnia rozegrano dwa główne wyścigi²⁴⁶. Modernizacji nie ukończono jednak na czas, dlatego obie rundy odbyły się na starej 10 kilometrowej części obwodu obejmującego słynny odcinek Pista di Velicita. O 9.30 rozpoczęło się Grand Prix Włoch, które wygrał Luigi Fagioli dla Scuderia Ferrari. Czaykowski nie wziął udziału w porannej gonitwie, decydując się na Grand Prix Monzy. To zaczęło się o godzinie 14.00, jednak formatem całkowicie różniło się od klasycznego wyścigu najwyższej klasy. Było swego rodzaju próbą szybkości, którego istotę dobrze oddaje relacja polskiego miesięcznika:

²⁴⁵ Ibidem.

²⁴⁶ L. Snellman, H. Etzrodt, *VI Gran Premio di Monza*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/gp3314.htm#64> [dostęp: 19.04.2021]

„[...] Wyścig o Grand Prix Monza rozegrany został popołudniu i składał się, jak zwykle, z trzech przedbiegów i finału. W przedbiegach obowiązywało 14 okrążeń pierścienia szybkości (4 km. 500), czyli razem 63 km., w finale 22 okrążenia czyli 99 km. Do finału dopuszczeni byli 4 jeźdźcy klasyfikowani w każdym przedbiegu, czyli razem 12 jeźdźców [...]”²⁴⁷.

Czaykowski wystartował swoim wyeksploatowanym Bugatti T51. Wygrał pierwszy przedbieg, zapewniając sobie awans do finału. Włoscy kibice tworzyli karnawałową atmosferę, ciesząc się wygraną Fagioli’ego i drugim miejscem Tazio Nuvolariego w poprzednim wyścigu. Popołudniu mieli nadzieję na widowiskową walkę Alfego Romeo i Maserati z Bugatti, lecz oficjalny zespół francuskiego producenta nie wystartował z powodu opóźnienia prac nad nowym 2,8 litrowym Bugatti. To oznaczało, że obrona honoru Ettore Bugattispoczęła na prywatnych kierowcach w osobie Czaykowskiego, EarlaHowe’a, Marcela Lehouxa i Jeana Gaupillata. Pogoda była jednak szara i dżdżysta. Mżyło, a nawierzchnia toru robiła się niebezpiecznie śliska. Kwalifikacje nie zwiastowały zatem pomyślnego finału. W pierwszej rundzie kierowcy nie odmawiali sobie jednak agresywnej jazdy, szukając na wilgotnej nawierzchni granic przyczepności. Hrabia Czaykowski był w gronie szczęśliwców, którzy nie wzięli udziału w śmiertelnej rundzie i czekali na finał. Wcześniej jednak na żądanie kierownictwa wszyscy kierowcy podpisali oświadczenie o świadomości zagrożenia i nieprzymusowym udziale w wyścigu. Odcinek toru *Pistadi Velicitanie* nadawała się do rywalizacji, przez co zawodnicy zaczęli odmawiać udziału w trzecim segmencie kwalifikacji. Do rywalizacji przystąpił Ghersi, Biondetti, Cornaggia, Howe i Lehoux, lecz starali się jechać zachowawczo. Razem z Lehoux Czaykowski był jedynym reprezentantem Bugatti. Z nim też nawiązał gwałtowną walkę, ustanawiając najszybsze okrążenie. Francuz wyprzedził go jednak na 8. okrążeniu, zwyciężając ostatecznie w wyścigu. Czaykowski stracił natomiast na krzywej Vedano panowanie nad samochodem, wpadając w poślizg. Siła odśrodkowa miała zepchnąć go na płamę oleju, po czym jego Bugatti zaczęło się zataczać. Kiedy się przewróciło, stanęło w płomieniach. Hrabia zginął na miejscu, ponieważ w trakcie upadku uderzył głową o kamień²⁴⁸. Jego zwłoki wydobyto z wraku dopiero po wyścigu.

W poruszył opinię publiczną, czego dowodem była krytyka Grand Prix Monzy. Konsternacja nie ominęła również polskich środowisk dziennikarskich. Nie szczędzono

²⁴⁷ b.a., *Krwawe zawody w Monza*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, październik 1933, nr 10, s. 250.

²⁴⁸ L. Snellman, H. Etzrodt, *VI Gran Premio di Monza, The Golden Era of Grand Prix Racing...*

negatywnych komentarzy na temat wydarzeń z 10 września, a wyścigi Grand Prix porównano nawet do krwawych igrzysk dla uciechy ludu i gawiedzi²⁴⁹. Powtarzano zagraniczną opinię, według której kontynuacja wyścigu była próbą uspokojenia hałaśliwego i ogromnego tłumu²⁵⁰. Śmierć kierowców również nie pozostała bez echa. Polska prasa sportowa podkreśliła poświęciła uwagę Campariemu i Czaykowskiemu, lecz o tym drugim nie wypowiadała się pozytywnie. Narracja o jego umiejętnościach zabarwiona była kąśliwością, w wyniku czego została opisany jako młody kierowcy, który:

[...] rozpoczynał właściwie dopiero karierę sportową, ale posiadał on prawdziwy talent, który rokował mu prawdziwą przyszłość. Stanisław Czaykowski był, jak wskazuje to jego imię i nazwisko, z pochodzenia Polakiem, ale startował on zawsze w barwach francuskich i nigdy nie dał poznać, aby go cokolwiek łączyło z Polską. Nie mamy więc żadnego powodu by uważać tego francuza za naszego rodaka [...] ²⁵¹.

Ostatnie zdanie może budzić kontrowersję i poddać w wątpliwość sens umieszczania w tym podrozdziale życiorysu Czaykowskiego. Mała litera w słowie „francuza” jakby sugerowała żal i powodowaną patriotyzmem wzdargę. Warto jednak zastanowić, czy podstawy mentalne sportu motorowego pozwalają na taki tok rozumowania. Owszem, z typowo narodowego punktu widzenia zerwanie przez Czaykowskiego więzi z krajem przodków nie predestynuje go do opatrzenia przymiotnikiem „polski”. Jednak w atmosferze dwudziestolecia międzywojennego nie powinno nawet dziwić pojawienie się takiego wniosku. Dla Europy był to czas zdecydowanego podkreślania idei tożsamości narodowej. Nie bez powodu Ortega de Gasset nawoływał do porzucenia modelu państwa narodowego i stworzenia wspólnoty narodów. Motorsport był właśnie tą sferą, która najmniej uległa ówczesnej mentalności politycznej. Owszem, wyścigi Grand Prix były przysłowiowym oczkiem w głowie Hitlera i Mussoliniego. Koncerny samochodowe były dumą rządów, a samochody na torach wyścigowych jeździły w barwach zarezerwowanych dla danej nacji. Nie do pomyślenia był, żeby Bugatti nie były błękitne, Alfa Romeo czerwone, a Auto-Uniony srebrne. Kierowcy też byli bohaterami narodowymi nowej generacji. Wystarczy choćby przypomnieć sobie uwielbienie Włochów dla Tazio Nuvolari’ego czy Niemców dla Berndta Rosemeyera. Można również śmiało przytoczyć problemy René Dreyfusa, który przez

²⁴⁹ b.a., *Krwawe zawody w...*, s. 252.

²⁵⁰ L. Snellman, H. Etzrodt, *VI Gran Premio di Monza, The Golden Era of Grand Prix Racing...*

²⁵¹ b.a., *Krwawe zawody w...*, s. 251.

żydowskie pochodzenie nigdy nie mógł zasiąść za kierownicą Mercedesów czy Auto-Unionów.

W świecie sportu motorowego nie brakuje ludzi z dwoma paszportami lub mieszanym pochodzeniem. W erze globalizacji, demokracji i tolerancji entuzjaści lubią na podstawie korzeni zawodnika widzieć w nim *swojego*, wspierać go i uznawać za narodowy akcent. Gdyby w wyścigach Grand Prix kiedykolwiek nastąpiła absolutna dominacja kursu przypisującego narodowość na podstawie świadomości zawodnika, uznający siebie za Holendra Max Verstappen nigdy nie nazwałby rywalizacji na Spa-Francorchamps swoim drugim domowym wyścigiem. Noszący brytyjską flagę Lando Norris też nigdy nie zdobył by przychylności belgijskich kibiców. Wszystkie te sympatie hiperbolizuje właśnie pochodzenie, które w przypadku Formuły 1 nie zabraniają widzieć w kierowcy z mieszanym pochodzeniem akcentu mogącego wzbogacić narodową historiografię sportową. Nie ma zatem powodu, żeby Stanisławowi Czaykowskiemu odmówić w tej pracy narracji i nie uznać go za polski wkład w wyścigi Grand Prix.

Podrozdział 3.4. Kierowcy wyścigowi II Rzeczypospolitej i historia Grand Prix Lwowa

Obecność Polski w najwyższej klasie sportu motorowego rozpoczyna się w latach 20. XX wieku od udziału Polaków w cyklu wyścigów organizowanego przez AIACR zwanych Grand Prix i Grand Épreuve. Uwzględnienie tego etapu w pracy jest bardzo istotne. W rozdziale 1. zostało wspomniane, że historia Formuły 1 zaczyna się od francuskich wyścigów ulicznych pod koniec XIX wieku. Dały one początek szeroko pojętemu motorsportowi, w tym przede wszystkim wyścigom Grand Prix²⁵². Są one podstawą identyfikacyjną Formuły 1, której jako jedynej spośród wszystkich form sportu samochodowego przysługuje prawo określania swoich mistrzostw mianem *Wielkiej Nagrody*. Dlatego każdy istniejący przed 1947 r. cykl wyścigów Grand Prix dla samochodów jest uważany za jej poprzednią formę i stanowi część jej całej historii. Jest to powszechnie praktykowany pogląd odnośnie przeszłości tego sportu, czego przykładem jest narracja Ivana Rendalla czy Bruce'a Jonesa. W związku z tym międzywojenne zawody Grand Prix i Grand Épreuve lat 20. oraz Mistrzostwa Europy lat 30. XX wieku są wydarzeniami, które należy poddać bezsprzecznej analizie pod kątem identyfikacji obecności Polaków i osób polskiego pochodzenia na szczycie sportów motorowych.

Okres poprzedzający wybuch II wojny światowej jest w kontekście tematu przełomowym momentem. Dla II Rzeczypospolitej był to czas budowania podstaw ekonomicznych przemysłu samochodowego, który nie mógł równać się z zachodnioeuropejskim czy amerykańskim. Rodzimy sport motorowy odzwierciedlał tendencje rozwojowe polskiej gospodarki. Jego rozkwit był tak samo nieproporcjonalny jak sektorów gospodarczych. Największym problemem była infrastruktura drogowa, której słaby rozwój negatywnie wpłynął na wymagające asfaltowej nawierzchni tradycje wyścigowe. W związku z tym zdecydowany monopol zdobyły rajdy niewymagające wyspecjalizowanych obiektów w postaci torów czy dobrych ulic miejskich. To samo dotyczyło wyścigów górskich, które stały się znakiem rozpoznawczym polskiego sportu motorowego na arenie międzynarodowej. Problem infrastruktury nieuchronnie dał tym kategoriom większą częstotliwość organizacji, uwagę prasy oraz liczniejsze grono sympatyków. Wyścigi same w sobie były również bardziej kosztowne ze względu na potrzebę organizacji na torze i w samochodzie o innej specyfikacji niż rajdowy. Z tego też powodu stały się one dyscypliną

²⁵² Patrz podrozdział 1.3. i 1.4.

niszową odbywającą się głównie na przypadkowych odcinkach szosowych. W obliczu braku odpowiedniej nawierzchni najpopularniejszą formą były wyścigi krótkodystansowe, które odbywały się głównie w Krakowie, Łodzi i Lwowie. Rzadsze były natomiast długodystansowe wymagające dobrej nawierzchni²⁵³.

Niemniej mimo nieproporcjonalnego rozwoju dyscyplin motorsportowych w II RP, również i rodzima kultura wyścigowa weszła w fazę progresu. Symbolem tego procesu jest organizacja w latach 1930-1933 Grand Prix Lwowa, które w momencie szczytowej popularności było rundą wpisaną w międzynarodowy kalendarz sportowy AIACR. Rekonstrukcja historii tego wyścigu jest również istotna z powodu problematycznego statusu narodowych tradycji wyścigowych. Analiza polskiej prasy motoryzacyjnej pozwala jednak stwierdzić, że powolne tempo tworzenia się tej kultury było głównie wynikiem specyfiki rozwoju gospodarczego. Większa narracja dla rajdów i wyścigów górskich nie oznaczała natomiast małego zainteresowania dziennikarzy torową formą rywalizacji. Dziennikarze i popularyzatorzy wyczynowego automobilizmu dobrze orientowali się z hierarchii światowego sportu motorowego i byli świadomi wartości zawodów Grand Prix oraz Grand Épreuve. Wiedzieli, że wyścigi samochodowe były domeną państw z wysokim poziomem gospodarczym. Uwagi swoje zamieszczali na łamach krajowych czasopism motoryzacyjnych i sportowych, nierzadko ubolewając nad infrastrukturą drogową II RP oraz polityką finansową względem rodzimego automobilizmu. Dobrym przykładem są zamieszczone przez czołowego dziennikarza, Mariana Krynickiego, uwagi zamieszczone na łamach „Przeglądu Sportowego” z 1927 r.:

„Dlatego w krajach o rozwiniętym sporcie samochodowym, zwracana jest również uwaga na oba powyższe rodzaje wyścigów, gdyż oba posiadają swe odrębne znaczenie. We Francji, Anglii, Niemczech, Włoszech i innych państwach, oprócz wyścigów o rekordy szybkości i oprócz biegów górskich, urządzone są niemniej często biegunowo od nich odmiennie wyścigi długodystansowe na zamkniętych szosach i torach. Wyścigi te mają jeszcze jedną przewagę nad biegami krótkimi, a mianowicie są od nich znacznie ciekawsze i bardziej atrakcyjne. Podczas wyścigu, urządzonego na odcinku szosy, widz obserwuje tylko samochody, przebiegające tylko od czasu do czasu bez żadnego wyraźnego związku, a nie widział walki, o którą wszak głównie chodzi przeciętnemu obserwatorowi zawodów sportowych”²⁵⁴.

²⁵³ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

²⁵⁴ M. Krynicki, *Martwy punkt automobilizmu polskiego. Brak toru wyścigowego hamuje rozwój tego sportu*, „Przegląd Sportowy”, 22 października 1927, nr 42 (335), s. 6.

Dalszą część artykułu tworzą przekonywania autora o widowiskowości rywalizacji na torze i wynikającego z niego pożytku w postaci większej publiki i emocji. Na koniec dziennikarz Krynicki wytknął brak „toru specjalnego”, który w przypadku znalezienia funduszy byłby korzystnym narzędziem propagandy sportowej²⁵⁵. Słowa te były jednak wyrazem sfrustrowanego entuzjasty, który zreflektował się po analizie historii i pionierskich czasów narodowego automobilizmu. W 1930 r. popularny publicysta z większym realizmem spoglądał na problematyczny status wyścigów samochodowych w Polsce, pisząc w magazynie „Auto”: „W heroicznych czasach polskiego sportu samochodowego, to znaczy w latach od 1922 do 1925, wyścigi na obwodach szosowych były u nas urządzane, tak pod Warszawą, jak pod Poznaniem czy też na Pomorzu”²⁵⁶. Wyrozumiałość nie usunęła jednak trafności osądu, według którego to skromne nakłady finansowe na narodowy automobilizm były głównym problemem. Niewystarczająca ilość środków determinowała nie tylko brak profesjonalnego toru, ale powodowała także trudności organizacyjne. Nie pozwalała zapewnić odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i zaplecza medycznego, co negatywnie rzutowało na widowiskowość rywalizacji. W celu zminimalizowania ryzyka wypadku kierowcy startowali pojedynczo w odpowiednich odstępach czasowych, co obniżało atrakcyjność rywalizacji i nie wzbudzało zainteresowania publiki²⁵⁷.

Kluczem do rozwinięcia rodzimej kultury wyścigowej były zatem dobre finanse i tor, których zdobycie w drugiej połowie lat 20. XX wieku nie było łatwym zadaniem. Nadchodził światowy kryzys ekonomiczny, na skutek którego wyczynowy automobilizm stawał się dyscypliną dostępną dla zamożnych entuzjastów. W Europie Zachodniej wyścigi Grand Prix popadły w stagnację, odchodząc od idei rywalizacji najlepszych i najdroższych samochodów. Przybrały formę Formuły Libre dopuszczającej pojazdy o różnej pojemności. W związku z tym wizja budowy profesjonalnego obiektu wyścigowego w II RP w 1927 r. w tym czasie wydawać by się mogła projektem nie do zrealizowania. Jednak przed ogólnoswiatową depresją gospodarczą ściganie długodystansowe na torach miało już oficjalny status środka podnoszącego prestiż na arenie międzynarodowej. Pod tym właśnie wpływem w Polsce Komisje Sportowe klubów podlegających Automobilklubowi Polski wyraziły gotowość organizacji wyścigu Grand Prix pomimo niesprzyjającego czasu. Pierwszym punktem spornym dyskusji tradycyjnie były potrzebne do budowy odpowiedniego obiektu, co zmusiło

²⁵⁵ Ibidem.

²⁵⁶ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9, s. 29.

²⁵⁷ Ibidem.

krajowych działaczy do szukania kompromisu. Tym była idea wyścigu ulicznego, którego miejscem organizacji miało być większe miasto. Stan dróg pod znaczącymi aglomeracjami eliminował jednak najbardziej uznane, przekreślając nawet kandydaturę Warszawy²⁵⁸. Najbardziej odpowiednie miejsce znaleziono natomiast w kolebce rodzimego sportu motorowego jakim były tereny Galicji.

Na tymczasowy tor wyścigowy wybrano ulice Lwowa, w którego okolicach Małopolski Klub Automobilowy co roku organizował dwudziestokilometrowy wyścig płaski. Na szosie styryjskiej ścigano się, organizowano konkursy *piękności karoseryj*²⁵⁹ i bito rekordy prędkości na dystansie 1 km. Wyścig ten nie był jednak wzorem organizacji i logistyki, co doskonale pokazuje edycja z 1928 r. Mimo słonecznej bezwietrznej i słonecznej pogody oraz specjalnie odświeżonej trasy na trybunach nie brakowało wolnych miejsc. Publiczność nie dotrwała tego roku do najbardziej wyczekiwanego dwudziestokilometrowego biegu, gdyż ten na skutek komplikacji logistycznych odbył się dwie godziny po czasie. Widzowie wrócili do miasta, a organizatorzy zaczęli się obawiać o frekwencję w 1929 r.²⁶⁰ Małopolski organ naczelny stanął przed koniecznością popularyzacji zawodów na wzór Wyścigu Tatrzańskiego poprzez zgłoszenie ich do międzynarodowego kalendarza sportowego. W ten sposób chciano zachęcić do udziału zagranicznych kierowców, których obecność zapełniłaby również trybuny. W 1929 r. żaden automobilista nie przyjechał jednak 25 sierpnia spróbować swoich sił na styryjskiej szosie, zostawiając rywalizację miejscowym sławom.

Małopolski Klub Automobilowy wyciągnął jednak należyte wnioski, opatrząc w 1930 r. swój wyścig mianem Grand Prix Lwowa. Zawody te oficjalnie widniały w kalendarzu AIACR w latach 1930-1933. Czas na jego organizację nie było oczywiście dogodny ze względu na światowy kryzys ekonomiczny, który ograniczył możliwości finansowe i działalność sportową Automobilklubu Polski²⁶¹. Dla małopolskiego organu była to jednak dobra okazja do pokazania swojej prowincjonalnej niezależności, której ideę warszawska instytucja starała się ograniczać. Z tego też powodu Małopolski Klub Automobilowy powysyłał zaproszenia, na które odpowiedziało 9 państw. Udział zadeklarowała Francja, Włochy, Niemcy, Austria, Czechosłowacja, Węgry, Rumunia, Szwecja i Norwegia. Finanse klub zobligował się sam pokryć, dzięki czemu idea wyścigu Grand Prix w Polsce stała się

²⁵⁸ Ibidem.

²⁵⁹ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, wrzesień 1928, nr 9, s. 420

²⁶⁰ Ibidem.

²⁶¹ S. Brzóska, *Z kart...*, s. 12.

faktem. Urzeczywistnienie jej najlepiej oddają słowa z publikacji Stanisława Brzóska: „Niejednemu miłośnikowi sportu samochodowego żywiej zabije serce, gdy dowie się, że swego czasu rozgrywały się w Polsce wyścigi typu Grand Prix. Zwłaszcza gdy będzie to serce lwowiaka”²⁶².

Inicjatywa małopolskiego automobilklubu niewątpliwie była wynikiem politycznych ambicji, których celem było osłabienie pozycji Automobilklubu Polski jako naczelnej instytucji motoryzacyjnej i sportowej w kraju. Była również spełnieniem marzeń rodzimych entuzjastów wyczynowego automobilistów, dla których wyścig Grand Prix był interesującym i mile widzianym wydarzeniem. Korzyści wyniósł też narodowy sport motorowy, odnotowując poprawę swojego statusu na arenie międzynarodowej. Poruszając kwestię pożytku społecznego i politycznego, nie można również pominąć czynnika ludzkiego. Brak dobrej infrastruktury drogowej i sportowej nie przełożył się na niedobór talentów. II RP posiadała kierowców i entuzjastów nieustępujących umiejętnościami, inteligencją i charakterem ogólnoeuropejskim sławom. Jediną różnicą między polskimi zawodnikami i ich zagranicznymi odpowiednikami było skromniejsze krajowe zaplecze techniczne i kultura wyścigowa. Grand Prix Lwowa było zatem pod tym względem przysłowiowym ukłonem w ich kierunku, dając im możliwość dołączenia do światowego grona kierowców Grand Prix. Dlatego też przed rozpoczęciem rekonstrukcji wydarzeń z lat 1930-1933 warto wcześniej przybliżyć sylwetki ludzi, którzy stali się pierwszymi oficjalnymi reprezentantami polskiego sportu motorowego w najwyższej klasie wyścigowej.

Narrację o najlepszych kierowcach II RP rozpocznie historia trzech pasjonatów, których krajową sławę najlepiej oddają wspomnienia Witolda Rychtera. Zasłużony inżynier uznał za symbole narodowych tradycji wyścigowych pierwszych mistrzów jazdy automobilowej, mówiąc: „Pierwszym Mistrzem Polski został inż. Henryk Liefeldt, po którym tytuł ten odziedziczył Jan Ripper, a potem-hr. M. Potocki”²⁶³. W tych nazwiskach widział najlepszych kierowców II RP, którym prasa również przyznawała największe honoraria.

Henryk Liefeldt urodził się w 1894 r. w Warszawie jako syn Aleksandra Liefeldta i Emmy Finck. Z zawodu był inżynierem. Wykształcenie odebrał w technikum w Mittweidzie, wyższej szkole technicznej w Coventry oraz fabryce samochodów w Humber. Karierę sportowca zaczął 1912 r. podczas pobytu w Anglii. Startował na motocyklu Eudge-Whitworth, zwyciężając w wyścigu górskim Coupe de la Mense. Do 1914 r. sukcesywnie brał też udział w zawodach Liege – Paryż – Liege, Londou – Lands End Trial i Calmore Cup

²⁶² Idem, *Samochody na...*, s. 30.

²⁶³ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 301.

Trial²⁶⁴. Wybuch I wojny światowej przerwał jednak rozwój kariery sportowej, do której powrócił dopiero w niepodległej Polsce. Potajemnie dostał się do polskiej I Eskadry Łącznikowej, służąc w niej na etacie szefa – mechanika. W II RP był właścicielem Wytwórni Silników i Warsztatu Mechanicznego Henryk Liefeldt i Stefan Schiffne, zarabiając na produkcji silników przemysłowych i nadwozi do samochodów osobowych. Interes przynosił dobre zyski, gdyż w okresie największej prosperity Liefeldt pozyskał prawa przedstawicielskie fabryki samochodów Austro-Daimler²⁶⁵. Dochody umożliwiły mu w 1922 r. powrót do kariery sportowej i rozwój dodatkowej pasji w postaci lotnictwa. Tym razem wybrał jednak rywalizację samochodową, zdobywając 2 razy pierwsze i drugie miejsce w międzynarodowym Rajdzie Automobilklubu Polski²⁶⁶. Interesował się również wyścigami, trzykrotnie zwyciężając w krajowych zawodach we Lwowie. Kolekcja „wspaniałych pucharów, kryształowych wazonów, srebrnych i złotych plakiet, i medali”²⁶⁷ dała mu w 1927 r. tytuł pierwszego w historii Automobilowego Mistrza Polski i najpopularniejszego automobilisty IIRP. Prasa ceniła go za rzemiosło wyścigowe i naturalną szybkość, o czym świadczy fragment relacji ze lwowskiego wyścigu z 1928 r.: „Na finiszu samochód Liefeldta mknął z szybkością dochodzącą do 200 km/godz., a mimo to kierowca prowadził go jedną ręką, przesyłając drugą ukłony rozentuzjasmowanej publiczności.”²⁶⁸ Wzbudzał również sympatię swoją charyzmą i stosunkiem do niebezpieczeństwa. Zgodnie z atmosferą epoki butnie reagował na pytania o strach, mówiąc:

„[...] Proszę powiedzieć Czytelnikom „Prz. Sport.”, że jazda wyścigowa wcale nie jest specjalnie niebezpieczna, a mogę nawet powiedzieć, że jest o wiele mniej niebezpieczna, niż jazda zwykłym samochodem turystycznym.”²⁶⁹

Liefeldt nie długo cieszył się jednak tytułem mistrza. Rok później odebrał mu go młodszy kierowca o imieniu Jan Ripper. Witold Rychter zwykł nazywać go mistrzem, a dziennikarze gigantem sportu samochodowego II RP i pierwszych lat po II wojnie światowej²⁷⁰. Tytułarny następca Liefeldta urodził się 13 lipca 1903 r. w Krakowie jako syn Wilhelma Rippera i Jadwigi Talowskiej. Pradziadowieze strony ojca wywodzili się z

²⁶⁴ M. Krynicki, *Polski Mistrz kierownicy, inż. Liefeldt o swojej karierze automobilowej*, „Przegląd Sportowy”, 7 stycznia 1928, nr 1(346), s. 3.

²⁶⁵ b.a., *Rozwój i...*, s. 18.

²⁶⁶ M. Krynicki, *Polski Mistrz...*, s. 3.

²⁶⁷ Ibidem.

²⁶⁸ b.a., *Rozwój i lata świetności...*, s. 18.

²⁶⁹ Ibidem.

²⁷⁰ J. Szymanek i G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich...*, s. 163.

Cesarstwa Austriackiego, a konkretnie z Królestwa Czech. W 1811 r. przybyli do Krakowa, gdzie ich potomkowie mieszkali do 1945 r. Ojciec Jan był przede wszystkim znany jako współzałożyciel Galicyjskiego Klubu Automobilowego, w którym w latach 1911-1912 pełnił rolę sekretarza. Organ ten rozpadł się jednak na Krakowski Klub Automobilowy i Małopolski Klub Automobilowy z siedzibą we Lwowie. Wilhelm udzielał się w pierwszym jako członek zarządu i wiceprezes w latach 1930-1939. Wszystkie te posady były jednak nagrodą za zasługi na rzecz rodzimego automobilizmu. Wilhelm Ripper był właścicielem jednego z pierwszych w historii Polski warsztatów samochodowych Galicyjska Auto-Garage, który powołał w 1909 r. w Krakowie na ul. Retoryka 5. Był on głównym źródłem dochodu dla założonej z Jadwigą Talowską rodziny. Była ona córką jednego z najwybitniejszych polskich architektów przełomu XIX/XX wieku profesora Teodora Talowskiego. Z małżeństwa urodziła się trójka dzieci: Jan, Marian (ur. 8 listopada 1908 r.) i Andrzej (29 grudnia 1909 r.). Wszyscy synowie podzielali motoryzacyjną pasję ojca. Marian próbował swoich sił w motocyklowych rajdach przełajowych, żużlu i wyścigach samochodowych. Andrzej w latach 30. startował natomiast pożyczonymi od najstarszego brata samochodami w wyścigu górskim w Ojcowie. Nie zdecydował się jednak kontynuować kariery sportowca, kierując zainteresowania na sztukę.

Z trójki braci to jednak najstarszy Jan był najbliższy ojca i całkowicie oddał się motoryzacji. Od najmłodszych lat obserwował wyczyny Wilhelma na samochodach Austro-Daimler, które często pojawiały się w nowym rodzinnym warsztacie Autopalais. Chłopiec był tak zainteresowany samochodami klientów, że w wieku 10 lat tajemniczo przed ojcem usiadł za kierownicą jednego z nich. Chcąc ruszyć samochodem, pomylił biegi iniekontrolowanie uderzył tyłem w ścianę. Poważnie powyginał zderzaki Austro-Daimlera, przez co ojciec wymierzył mu karę cielesną. Bolesna reprymenda nie usunęła jednak podziwu Jana dla rodzica. Jako nastolatek uczył się przy nim podstaw mechaniki, pomagając przygotowywać samochody do rywalizacji sportowej²⁷¹. Wilhelm pozwalał mu także doskonalić rzemiosło wyścigowe, angażując syna we własne przedsięwzięcia. W 1928 r. razem wybrali się na Rajd Monte Carlo²⁷², stając się jednymi z pierwszych Polaków biorących udział w prestiżowej imprezie. W porównaniu jednak do załogi Kazimierza Weisblatta i Edwarda Sułkowskiego ich debiut nie zakończył się pomyślnie. W zgłoszonej Lanci Lambda 7 zepsuł się akumulator, którego nie było możliwości wymienić przez brak sklepu lub warsztatu w

²⁷¹ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

²⁷² J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich...*, s. 163.

okolicy²⁷³. Z tego powodu Ripperowie wycofali się z rywalizacji, dzieląc los innej polskiej załogi należącej do hr. Piotra Rostworowskiego i Michała Harkawego²⁷⁴.

Jan nie chciał jednak długo polegać na doświadczeniu ojca. Przejawiał naturalny talent do kierowania wszystkim, co zwiększało mobilność człowieka. Zaczął od jazdy konnej, w której dobrze się czuł za sprawą 160 cm wzrostu i 50 kg wagi. Jego umiejętność panowania na zwierzęciem zaintrygowała prezesa AP, Romana Sanguszko, który zaproponował mu nawet etat zawodowego dżokeja w swojej stajni. Młody Ripper był jednak z natury pasjonatem motoryzacji, której miał już zamiar się poświęcić. Samodzielne starty zaczął w wieku 18 lat, próbując najpierw swoich sił na motocyklu. Lepszą opcją okazały się jednak samochody, do których też miał większy dostęp. Jego pierwszymi automobilami były Tatura i ciężka Lancia Lambda, która po licznych modernizacjach przejechała 400 tys. km²⁷⁵. Jan sukcesywnie uczestniczył w rajdach, zajmując trzecie (1928) i czwarte (1929) miejsce w Międzynarodowym Rajdzie Automobilowym Polski. Sport motorowy wymagał jednak profesjonalnego sprzętu i nakładów finansowych. Ripper należał niestety do mniej zamożnych entuzjastów startujących na samochodach turystycznych, które były „często w śmieszny sposób przerabiane na fason wyścigowy”²⁷⁶. Bogatsi w typie Henryka Liefeldta sprowadzali natomiast specjalne maszyny z zagranicy, zapewniając sobie miano bezkonkurencyjnych. Jan Ripper znalazł jednak kompromis, kupując z dobrego źródła dwa samochody Bugatti T37. Model T37A nabył od zaprzyjaźnionego Bronisława Frühlinga, zwyciężając nim w latach 1928-1929 dwa razy w Wyścigu Tatrzańskim i tzw. na „Krzyżówkę” koło Krynicy²⁷⁷. Wersję T37C kupował natomiast na raty przy pomocy składek od kolegów z Krakowskiego Automobilklubu. Tym samochodem w 1929 r. wywalczył drugie miejsce w łódzkim wyścigu Lutomiersk – Aleksandrów i Stryj – Bliczakoło Lwowa. Sukcesy szybko pozwoliły mu awansować do wąskiej grupy najlepszych krajowych kierowców. Wyrobiły mu opinie młodego, doskonałego i doświadczonego syna wielkiego Wilhelma Rippera²⁷⁸. Sława ojca często mu towarzyszyła, gdyż sam senior też czynnie rywalizował na zawodach wybieranych przez syna. Zdarzało się, że prasa myliła obu kierowców, czego przykładem była wpadka redakcji „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” w 141 numerze

²⁷³ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

²⁷⁴ Rajd Monte Carlo, Klasyfikacja z 7. Rallye Automobile de Monte-Carlo 1928 przeprowadzonego w dniach 14.01-18.01 1928 r.; eWRC; <https://www.ewrc-results.com/final/37218-rallye-automobile-de-monte-carlo-1928/> [dostęp: 25. 03. 2022].

²⁷⁵ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

²⁷⁶ M. Krynicki, *Po zakończeniu sezonu sportowego*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych” listopad 1929, nr 9, s. 32.

²⁷⁷ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich automobilistów...*, s. 163.

²⁷⁸ W. Richter, *Moje dwa...*, s. 170.

„Ilustrowanego Kuryera Sportowego” z 1928 r.²⁷⁹. Dziennikarze udany występ w Wiesbaden przypisali starszemu Ripperowi, co szybko sprostowano następnym nakładzie:

„Ostatni sukces J. Rippera na międzynarodowym zjeździe gwiazdzistym w Weisbaden odbił się głośnym echem w prasie niemieckiej, która wyrażała się z wielkimi i pochwałami o polskim automobiliście. Zarazem prostujemy pomyłkę w podpisie do naszych zdjęć z ostatniego numeru wtorkowego, jakoby sukcesy te były dziełem p. Wilhelma Rippera. Zdjęcie nasze przedstawia p. Jana Rippera na wirażu w czasie zawodów w Wiesbaden”²⁸⁰.

Kariera u boku ojca nie odebrała jednak Janowi szansy na zbudowanie własnej tożsamości i legendy. Te zdobył w 1929 r. dzięki za sprawą przyznania tytułu Automobilowego Mistrza Polski. Walka o nobilitację trwała do końca sezonu, którego finał odbył się właśnie na międzynarodowym Płaskim Wyścig we Lwowie. Tym razem organizatorzy zadbałi o kwestie organizacyjne, dzięki czemu kierowcy mogli rywalizować po wyremontowanej szosie i na podwyższonych zakrętach. W najciekawszych miejscach stały trybuny, a o przebiegu informowały potężne megafony. Pogoda również dopisała, przyciągając tłumy widzów²⁸¹. Harmonogram składał się natomiast z odrębnej rywalizacji samochodów wyścigowych i sportowych. Ripper wystartował w pierwszej klasie, mając jeden punkt przewagi nad drugim w klasyfikacji generalnej Stanisławem Szwarcsztajnem. Odniesienie zwycięstwa nie było łatwe, gdyż w rywalizacji wciąż liczył się Henryk Liefeldt i utalentowany Edward Zawidowski. Ponadto samochód i lepsze rezultaty z Międzynarodowego Rajdu Polski oraz Wyścigu Płaskiego w Łodzi przemawiały na korzyść Szwarcsztajna w przypadku takiej samej ilości punktów²⁸². Ripper miał natomiast w dorobku zwycięstwo z Krzyżówki pod Krynica i Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego. Szwarcsztajn nie przyjechał jednak na wyścig w pełni sił. Miał zmagać się z załamaniem psychicznym po wypadku Zawidowskiego pod Krynica²⁸³. W tej sytuacji Ripper maksymalnie wykorzystał potencjał swojego Bugatti, osiągając przeciętną prędkość 146

²⁷⁹ b.a., *Sukcesy krakowskich automobilistów (Telegram własny „Il. Kuryera Codziennego”)*, „Kuryer Sportowy. Dodatek do Nr 141. «Ilustr. Kuryera Codziennego» z dnia 28 maja 1928 r.”, maj 1928, nr 141, s. II.

²⁸⁰ b.a., *Z ruchu sportowego w kraju*, „Kuryer Sportowy. Bezpłatny dodatek do Nru 154 «Ilustr. Kuryera Codziennego» z dnia 5-go czerwca 1928”, czerwiec 1928, nr 23, s. I.

²⁸¹ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Płaski we Lwowie*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, wrzesień 1929, nr 9, s. 10-12.

²⁸² Ibidem.

²⁸³ M. Krynicki, *152 km. NA GODZINĘ. Wspaniały rekord Zawidowskiego. Jan Ripper mistrzem automobilowym Polski. Przed meczem lekkoatletycznym Czechosłowacja-Polska*, „Przegląd Sportowy”, 31 sierpnia 1929, nr 54(456), s. 1.

km/h. Ostatecznie zajął drugie miejsce za Zawidowskim, co wystarczyło do przypieczętowania tytułu trzeciej lokaty Szwarcsztajna i awarii silnika u Liefeldta²⁸⁴.

Tytuł Automobilowego Mistrza Polski Jana Rippera miał jednak większą symbolikę niż w przypadku jego poprzednika. Henryk Liefeldt otrzymał go na mocy głosowania grona Komisji Sportowej AP²⁸⁵, a w przypadku młodszego rywala liczyła się tylko punktacja. Prasa nie kryła zachwyty dla nowego mistrza, podziwiając jego odwagę, brawurę i imponującą technikę jazdy w warunkach wyścigowych oraz rajdowych. Nie przeoczono również faktu, że Bugatti Rippera było o 25% wolniejsze niż maszyny Szwarcsztajna czy Liefeldta. W związku z tym nieprzesadzona była narracja, według której: „[...]tytuł mistrza dostał mu się zasłużenie, jako niewątpliwie najbardziej utalentowanemu kierowcy polskiemu pod wieloma względami stojącemu poza konkurencją i na poziomie najwybitniejszych asów zagranicznych”²⁸⁶.

Jednak Jan Ripper podobnie jak jego poprzednik również długo nie cieszył się tytułem, którym Komisja Sportowa AP oficjalnie odznaczyła go w grudniu. W 1930 r. powędrował on do hr. Murycego Potockiego, lecz w jego przypadku nobilitacja nie dostała dużego poklasku. Witold Rychter, mimo osobistego szacunku, dziwił się decyzji Komisji Sportowej, gdyż nowy mistrz w 1930 r. nie odniósł ani jednego zwycięstwa. Był konsekwentnym kierowcą gromadzącym punkty drugimi i trzecimi miejscami. Nie brakowało mu też środków, aby na każde zawody wystawiać inny samochód. Niemniej Rychter nie odmawiał mu miana doskonałego automobilisty²⁸⁷, którego życiorys również warto przytoczyć.

Maurycy Potocki urodził się 16 maja 1894 r. w Jabłonie jako Maurycy Stanisław Potocki herbu Pilawa. Po niedokończonych studiach w Anglii wstąpił do wojska. W latach 1914-1918 pełnił służbę w I Korpusie Polskim. Do 1921 r. służył natomiast w Pułku Ułanów Krechowieckich. Sympatyzował z Józefem Piłsudskim, towarzysząc mu nawet podczas zamachu majowego na Moście Poniatowskiego²⁸⁸. Zdecydował się jednak nie angażować politycznie, skupiając się na automobilizmie. Był czynnie zaangażowany w działalność Automobilklubu Polskiego, prowadząc jednocześnie Fabrykę Szkła w Jabłonie. Dochody z rodzinnego przedsiębiorstwa przeznaczył na własną karierę sportową, kupując samochody

²⁸⁴ Ibidem.

²⁸⁵ J. Szymanek i G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich automobilistów...*, s. 164.

²⁸⁶ Ibidem.

²⁸⁷ W. Rychter, *Moje dwa...*, s. 301.

²⁸⁸ b.a., *Potocki Maurycy Stanisław*, OMPiO. Dawne więzienie w Kilecach; <http://ompio.pl/wiezniowie/potocki-maurycy-stanislaw/> [dostęp: 25.03.2022]

Bugatti, rajdowe BMW i terenową Tatrę²⁸⁹. Trzymał je w prywatnej stajni dla koni, którą specjalnie przekształcił w garaż dla samochodów. Prowadził go ze swoim wujem, Euzebiuszem Dzierlińskim, którego zatrudnił jako mechanika. Nietypowe traktowanie stajni było popularnym wówczas zachowaniem zamożnych warszawiaków, dla których posiadanie samochodów nie różniło się od hodowli koni²⁹⁰. Stajnie zazwyczaj lekko przerabiano, aby pojazdy mieściły się w boksach. U Potockiego najwięcej miejsca zajmowały luksusowe i sportowe Austro-Daimlery, wśród których znajdował się także jeden Citroën iwyszukany Vosin. Jego wysoki status majątkowy odzwierciedlały nawet tablice rejestracyjne o numerze W-11-PR. Świadczył on, że hrabia był jedenastym warszawiakiem posiadającym samochód²⁹¹.

Metryka sportowa Maurycego Potockiego nie mogła być zatem skromna, aczkolwiek daleko jej było do osiągnięć Rippera czy Liefeldta. Talent i bogactwo przyniosły mu największe sukcesy właśnie w 1930 r., kiedy rywalizacja o Automobilowego Mistrza Polski składała się z Wyścigu Płaskiego pod Pabianicami (próba szybkości), Wyścigu Górskiego pod Ojcowem, Rajdu Automobilklubu Polski, Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego i Wyścigu Płaskiego pod Lwowem (próba szybkości)²⁹². Hrabia ani razu nie zdobył wprawdzie pierwszego miejsca, polegając bardziej na swojej konsekwencji i niezawodności samochodów. W ten sposób został mistrzem, gdyż tego sezonu Rippera i Liefeldta często nękały awarie. Jak donosił Przegląd Sportowy: „Kiedy jeden z nich wygrywa – drugi... w ogóle nie dochodzi do mety albo uzyskuje czas niezwykle słaby”²⁹³. Tak było m.in. na IX Międzynarodowym Rajdzie A.P. (Automobilklubu Polski), w którym Bugatti T37A Rippera zepsuło się na pierwszym etapie. Wtedy Hrabia zajął wówczas trzecie miejsce swoim Vosin, dojeżdżając za Austro-Daimlerem Liefeldta²⁹⁴. W Wyścigu Górskim pod Ojcowem wywalczył natomiast drugą lokatę w kategorii samochodów wyścigowych²⁹⁵, powtarzając wynik w Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim²⁹⁶. Rywalizacja wokół Morskiego Oka świetnie pokazała Potockiego jako kierowcę nadrabiającego braki w rzemiośle sportowym

²⁸⁹ L. Snellman, *Count Maurycy Stanisław Potocki (PL)*; The Golden Era of Grand Prix Racing, <https://www.goldenera.fi/dp.htm> [dostęp: 25.03.2022]

²⁹⁰ T. H. Jakubowski, *op. cit.*, s.18.

²⁹¹ Ibidem.

²⁹² b.a., *Bilans sezonu automobilowego. Walka Potockiego, Rippera i Liefeldta*, „Przegląd Sportowy”, 8 października 1930, nr 81(570), s. 6.

²⁹³ b.a., *Autem dookoła Polski. Wspaniałe wyniki IX międzynarodowego rajdu A.P. na trasie 3.134 km.*, „Przegląd Sportowy”, 5 lipca 1930, nr 54 (543), s. 1.

²⁹⁴ Ibidem.

²⁹⁵ M. Krynicki, *Krakowski Turniej Automobilowy*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych”, lipiec 1930, nr 9, s. 34.

²⁹⁶ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9, s.17-25.

solidnością. Nie posiadał agresji Lietfelda na zakrętach, unikając w ten sposób gwałtownego zarzucania na zakrętach. Tym razem zawiodła ona pierwszego polskiego automobilowego mistrza, gdyż podczas wyścigu uderzył w barierę w nieostrożnego widza²⁹⁷. Stylem jazdy najbliższej było hrabiemu do Jana Rippera, z tą różnicą, że preferował niższe prędkości na krzywych odcinkach trasy²⁹⁸.

Ta zapobiegawczość w 1930 r. przyniosła mu sukces. Zwycięstwo przypieczętował występem na szosie stryjskiej, osiągając w kategorii sportowej przeciętną prędkość 106 km/h²⁹⁹. Prasa odmawiała jednak uznania osiągnięciom Potockiego, wypominając o pechu jego rywali: „Może zresztą Liefeldtowi szczęście będzie bardziej dopisywać niż w roku bieżącym³⁰⁰. Przez łagodniejszy i mniej spektakularny styl jazdy otrzymywał skromniejszą narrację, czego przykładem jest relacja z Wyścigu Tatrzańskiego:

”[...] Fakt, że hrabia Maurycy Potocki jest drugim dopiero kierowcą polskim, który na trasie zakopiańskiej uzyskał oficjalnie czas poniżej sześciu minut, mówi lepiej o jego talencie i technice niż najwyszukańsze pochwały[...]”³⁰¹.

Grono Automobilowych Mistrzów Polski lat 20. z pewnością było by większe, gdyby zgodnie z tradycją sportów motorowych tytuł ten nie był zarezerwowany dla jednej osoby. Analiza bazy źródłowej pozwala stwierdzić, że niewątpliwie wzbogaciłoby ją nazwisko młodego kierowcy o pseudonimie „lwowski jeździec”. Nazywał się on Edward Zawidowski, który przydomek swój zawdzięczał miejscu urodzenia jakim była małopolska wieś Starzyska pod Lwowem. Nie należał do ubogiej klasy kierowców, gdyż środki na karierę czerpał z majątku ziemskiego w powiecie Jaworskim³⁰². Był lubianym typem kierowcy o ostrym i żywiołowym stylu jazdy, dzięki czemu zdobywał sympatię dziennikarzy i publiczności. Za kierownicą zakupionych Bugatti i Austro-Daimlerów mógł też w pełni demonstrować swój nieoszlifowany talent i walczyć o tytuł mistrza. Z tego też powodu szybko stał się konkurencją dla Rippera i Lietfeldta, co prasa podsumowywała określeniami o olśniewającym

²⁹⁷ b.a., *Stuck zdobywa nagrodę Tatr. Ripper znowu najlepszy wśród Polaków*, „Przegląd sportowy”, 27 sierpnia 1930, nr 69, s. 5.

²⁹⁸ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański...*, s. 23.

²⁹⁹ b.a., *Maurycy Potocki mistrzem Polski w jeździe automobilowej*, „Kurier Sportowy. Dodatek do Nru 243. «Ilustr. Kurjera Codziennego» z dnia 9-go września 1930”, 9 września 1930, nr 36, s. III.

³⁰⁰ b.a., *Bilans sezonu automobilowego...*, s. 6.

³⁰¹ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański...*, s. 25.

³⁰² b.a., *Komunikaty*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych” czerwiec 1925, nr 12, s. 256.

młodzieńcu z wielkim talentem³⁰³. Brakowało mu jednak doświadczenia starszych rywali. Brak doświadczenia czyniło jego rzemiosło wyścigowe niedopracowanym, przez co nie potrafił też tak jak Jan Ripper przyjąć w razie potrzeby styl rzemiosło wyścigowe zdradzał opanowanego i rutynowego rajdowca³⁰⁴. W związku z tym nie zawsze przejeżdżał linię mety, kończąc przedwcześnie wyścig kraksą lub wymuszoną awarią. Przez to bardziej obiektywni dziennikarze określali go jako nieregularnego i niesolidnego kierowcę.

Trudno było jednak odmówić talentu kierowcy, który swoją energicznością i żywiołowością wpisywał się w gust publiki. W 1929 r. perspektywiczny młodzian odnotował przysłowiowy sezon życia. W klasyfikacji generalnej zajął imponujące trzecie miejsce. Tradycyjnie nie brakowało jednak w jego występach kompromitacji, biorąc pod uwagę wypadek na wyścigu płaskim w Łodzi czy słaby występ na Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim³⁰⁵. Zdobył jednak spektakularne trzecie miejsce na rajdzie Polski i wygrał wyścig płaski na styryjskiej szosie pod Lwowem w kategorii samochodów wyścigowych. „Kurjer Lwowski” nie powstrzymał się od dwuznacznej relacji, donosząc:

„[...] to też na ogół nie spodziewano się, że czas Rippera zostanie poprawiony, a już w żadnym wypadku nie sądzono, że poprawi go Zawidowski, [...] Tymczasem Zawidowski, jadąc nadzwyczaj brawurowo i znając doskonale trasę mija metę w świetnym tempie [...]”³⁰⁶.

Nie ulega zatem wątpliwości, że lwowski jeździec był ciekawym dla publiki i prasy kierowcą. Jego jazda potrafiła ekscytować, jak i frustrować i przerażać. Z pewnością wiele na ten temat miałyby wtedy do powiedzenia Stanisław Szwarcsztajn, który również wniósł polski akcent do świata wyścigów Grand Prix. Najpierw jednak krótko o jego pochodzeniu. Szwarcsztajn urodził się 28 lutego 1899 r. jako syn Ajzyka i Chany Szwarcsztajn z domu Reuven³⁰⁷. Przynależność do Krakowskiego Automobilklubu sugeruje, że jego miejscem zamieszkania był Kraków. Podobnie jak Zawidowski finansował swoją karierę z własnych środków, a konkretnie interesu rodzinnego. Razem z trzema braćmi, Maurycym, Adamem i Ignacym, był współwłaścicielem fabryki papieru w Kluczach. W 1930 r. powiększył swój dochód, żeniąc się z Natalią Plotnikoffą, córką przedsiębiorcy tekstylnego, Mihała

³⁰³ M. Krynicki, *152 km....*, s. 1.

³⁰⁴ Idem, *VIII Rajd Międzynarodowy Automobilklubu Polski*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów”, lipiec 1929, s. 18.

³⁰⁵ b.a., *Wyścigi samochodowe*, „Gazeta Lwowska”, 27 sierpnia 1929, nr 195, s.7.

³⁰⁶ Ibidem.

³⁰⁷ Stanisław Szwarcsztajn, Geni. MyHeritage Company; <https://www.geni.com/people/Stanis%C5%82aw-Szwarcsztajn/6000000003022834054> [dostęp: 27.03.2022]

Plotnikoffa. Z biznesowego punktu widzenia mariaż był korzystny, ponieważ Szwarcztajn został również współwłaścicielem fabryki teścia. Gorzej było jednak z życiem prywatnym, gdyż Natalia nie podzielała pasji swojego męża.

Analiza prasy sportowej pozwala jednak wysnuć hipotezę, że nalegania małżonki bliższe były trosce niż kobiecemu kaprysowi. Stanisław był kierowcą liczącym się w rywalizacji zarówno na tle umiejętności, jak i finansów. Potencjał swoich Austro-Daimlerów i Bugatti potrafił zamienić w podia, o czym świadczy występ na wyścigu płaskim w Łodzi z 13-15 maja 1927 r. Według „Przeglądu Sportowego” w próbie prędkości dla wyścigówek 3000 cm³ osiągnął średnią wartość 107 km/h, zajmując drugie miejsce za Liefeldem³⁰⁸. Miesiąc później zaprezentował się jeszcze lepiej, wygrywając na Austro-Daimlerze Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski z rekordową ilością 41 pkt³⁰⁹. Zgarnął wszystkie nagrody i narrację predestynującą do miana wrodzonego talentu:

„[...] ledwo miesiąc temu dał się poznać na wyścigach w Łodzi, a dziś wygrał największe polskie zawody w konkurencji międzynarodowej, z trzema punktami przewagi nad rutynowanym Liefeldtem”³¹⁰.

Dobre zaplecze finansowe i umiejętności sprawiały, że w następnych latach Szwarcztajn liczył się w walce o mistrzostwo Polski. Najbardziej przełomowy dla kierowcy był jednak rok 1929. Sezon zaczął mocno, triumfując na wyścigu płaskim w Łodzi. Za kierownicą swojego Bugatti osiągnął czas 1 minuty 57,97 sekund³¹¹ w klasie wyścigowej, pokonując Rippera i Zawidowskiego. Prasa nie szczędziła pochwał, pisząc:

„Stanisław Szwarcztajn jechał po mistrzowsku. Warkot jego ośmio »kieliszkowego Bugattiego« -to była przepiękna muzyka. Na sekundę ukazał się tylko i pomknął jak strzała pozostawiając za sobą olbrzymi tuman kurzu”³¹².

³⁰⁸ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe w Łodzi. Bohaterem dnia-Inż. Liefeld*, „Przegląd Sportowy”, 21 maj 1927, nr 20 (313), s. 1.

³⁰⁹ b.a., *VI-ty Raid międzynarodowy Automobilklubu Polski*, „Przegląd Sportowy”, 25 czerwca 1927, nr . 25 (318), s. 3.

³¹⁰ M. Krynicki, *VI Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1929, nr 6, s. 160.

³¹¹ L., *Stanisław Szwarczstein –mistrzem Łodzi. Przebieg wczorajszych wyścigów automobilowych.*, „Ilusrowana Republika”, 13 maj 1929, nr 130, s. 5.

³¹² Ibidem.

Dobra passę przerwał jednak miesiąc później wyścig górski „na Krzyżówce”. Na treningu Zawidowski wywrócił się na zakręcie do góry kołami, doszczętnie niszcząc swojego Austro-Daimlera. Nie stanął na starcie wyścigu, wprowadzając w niepewność jadącego takim samym samochodem Szwarcsztejna. Według przekazów prasowych wypadek kierowcy z Lwowa osłabił jego pewność siebie i chęć do podejmowania ryzyka³¹³. Zajął trzecie miejsce³¹⁴, mając przed sobą jeszcze Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski i wyścig płaski pod Lwowem. W pierwszym miał go prześladować pech, który nie pozwolił mu wykorzystać potencjału swojego Bugatti pomimo najlepszego czasu osiągniętego na próbie wytrzymałości³¹⁵. Skończył na drugim miejscu za Adamem Potockim. Na finał pod Lwowem już nie przyjechał, nie mogąc ponoć zapomnieć o wypadku Zawidowskiego. Po tym właśnie sezonie postanowił ożenić się z Natalią Plotnikoff, która nakłoniła go do porzucenia wyczynowej jazdy. Szwarcsztajn postawił jednak automobilizm ponad małżeństwo, wybierając rozwód i udział w sezonie 1930 r.³¹⁶

Tak właśnie wyglądała polska elita automobilowa przed organizacją pierwszego Grand Prix Lwowa. To wąskie grono wzbogacił jeszcze Stanisław Hołuj, hrabia Franciszek Mycielski, Antoni Heller i Maria Koźmianowa. Ich osiągnięcia pozwalają wysunąć wniosek, że pomimo skromniejszej kultury motoryzacyjnej, II RP była obyczajowym odzwierciedleniem światowego sportu motorowego. Wszystkim tym sportowcom do zrobienia międzynarodowej sławy brakowało tylko sprzętu lub silnej pozycji swojego kraju w świecie ówczesnego światowego automobilizmu wyczynowego. Ich czyny zachęcały też narodowych dziennikarzy i entuzjastów do zorganizowania wydarzenia, na którym mogliby w pełni pokazać swój potencjał. W samym sporcie motorowym istnieje również przeświadczenie, że środowiskiem największych talentów powinny być wyścigi samochodowe. Ściganie na torze wymagało wysokiej klasy umiejętności i doświadczenia, które bez dobrego zaplecza finansowego i technicznego, okoliczności i pozycji kraju trudno było pokazać. Dla polskich sław sytuacja ta miała właśnie się zmienić w latach 30. XX wieku. za sprawą Grand Prix Lwowa, którego pierwsza edycja odbyła się 8 września 1930 r. Prasa uznała ten wyścig za sprawdzian mający pokazać czy stolica Małopolski Wschodniej podoła przekształcić śmiały plan w wydarzenie na międzynarodową skalę³¹⁷. „Gazeta Lwowska”

³¹³ M. Krynicki, *152 km...*, s. 1.

³¹⁴ b.a., *Kronika Sportowa*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1929, nr 6, s. 39.

³¹⁵ M. Krynicki, *VIII Rajd...*, s. 20.

³¹⁶ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 07.07.2023 [w posiadaniu autora].

³¹⁷ b.a., *Wielkie dni sportu automobilowego we Lwowie. 374 krzywizny na 50 km. Szalona pogoń na ulicach miasta*, „Przegląd Sportowy”, 6 września 1930, nr 72 (561), s. 2.

zapowiadała, „że impreza ta zakasuje wszelkie inne imprezy tego rodzaju, i że będzie ona naprawdę rewelacją w życiu sportowym automobilizmu polskiego”³¹⁸. Realizacji wizji tradycyjnie jednak nie mogły ominąć problemy natury urzędowej. Kierownictwo wyścigu w osobach Zbigniewa Orzechowskiego, Czesława Grabowskiego, Marjana Gawła, Tadeusza Niezabitowskiego, Franciszka Hulimki i Władysława Pilcera musiało zdobyć zgodę Rady Miejskiej na organizację wydarzenia. To oznaczało wydatek na poziomie 60 000 zł, czemu MKA też podołał. Za te pieniądze chciano zapewnić widowisko godne miana Grand Prix, jednak priorytetem było bezpieczeństwo widzów i kierowców³¹⁹.

Grand Prix Lwowa było jednak wyścigiem ulicznym, co przypasowywało go do kategorii niełatwych. W 1952 r. przyznał to sam Rudolf Caracciola, wymieniając najtrudniejsze jego zdaniem Grand Prix: „Bezsprzecznie Nürburgring, potem Monte Carlo, chociaż nie... „Lwof”, tak Lwów 193... To była trudna trasa, Monte Carlo to welodrom.”³²⁰. Na podstawie tych słów warto zatem więcej powiedzieć o torze, który w oczach mistrza Europy z 1935, 1937 i 1938 uczynił z Monako arenę dla kierowców. Tymczasowy obiekt leżał niedaleko od centrum Lwowa, gdyż tamtejsze ulice zapewniały najczęściej terenowych urozmaiceń. Trasa składała się z trzech części, przez co okoliczni mieszkańcy nazwali ją „trikutnikiem”³²¹. Start i meta znajdowały się na prostej i lekko spadzistej ulicy Pełczyńskiej, której szerokość umożliwiała bezpieczne wymijanie trzech samochodów³²². W pobliżu stała wspomniana trybuna i specjalnie wydzielone parki dla samochodów. Pierwsza sekcja kończyła się na placu św. Zofii, z którego wjeżdżało się w niemalże 90-stopniowy zakręt. Drugą sekcją to obfita w wiraże ulica Stryjska mająca dostarczyć pilotom wrażenia z wyścigów górskich. Trzecią tworzyła krótka, płaska prosta na ulicy Abramowiczów, spadzisty nawrót i prosta na ulicy Kadeckiej, którą kończył ostry

³¹⁸ b.a., *Przed wielkim międzynarodowym raidem samochodowym*, „Gazeta Lwowska”, 7 września 1930, nr 206, s. 6.

³¹⁹ Kibice mogli oglądać rywalizację z dwóch trybun na 3000 osób na ul. Pełczyńskiej oraz specjalnie wyznaczonych miejsc na placu św. Zofii, ulicy Stryjskiej i Kadeckiej. W ramach bezpieczeństwa nakazano osobom zamieszkującym teren obowiązkowo pozamykać bramy domostw i zdobyć legitymację uprawniającą do poruszania się na zewnątrz. Przemieszczanie się było jednak dozwolone tylko pod eskortą policjantów, żołnierzy i strażaków. Przejść przez ulice można było tylko w wyznaczonych miejscach na trzech drewnianych pomostach. Jury, kierownictwo i stoperzyści mieli swój własny obok trybuny, gdzie mogli również korzystać z chronometraża elektronicznego i centrali telefonicznej. Zainwestowano również w dodatkowe stacje telefoniczne, aby ułatwić komunikację między czterema posterunkami lekarskimi. Jednocześnie chciano zmniejszyć ryzyko ich użycia, w związku z czym przeprowadzano remont infrastruktury. Na ul. Stryjskiej i Kadeckiej wygładzono nawierzchnię i podwyższono zakręty. Stan kostki kamiennej na Pełczyńskiej uznano za odpowiedni, dlatego ograniczono się do nałożenia kalafonii na szyny tramwajowe. Mury i krawędzie chodników zakryto natomiast workami z piaskiem, aby zminimalizować siłę uderzenia przy potencjalnym wypadku. M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański...*, s. 29-30.

³²⁰ J. Brzosko, *Samochody na...*, s. 31.

³²¹ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

³²² M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig...*, s. 29.

zakręt. Stamtąd z powrotem wjeżdżało się na ulicę Pełczyńską, co łącznie dawało 3041 m dystansu³²³. Samochody wyścigowe musiały przebyć ten dystans 17 razy (50 km), sportowe 10 (30 km), a turystyczne 7 (21 km)³²⁴. Stopień trudności najlepiej jednak pokażą liczby w postaci fragmentu z „Przeglądu Sportowego”:

„[...] Pierwszy etap prowadzi po płaszczyźnie nieznacznie opadającej na przestrzeni około 500 mtr. Jeden łżejszy i silniejszy zakręt na dalszych 200 mtr. i mamy przed sobą pierwszy ostry wiraż oraz podejście ulicą Stryjską. Wzniesienie wynosi na długości 560 mtr. 6 proc., by na dalszych 180 mtr. podskoczyć nagle do 66 proc., przyczem pokonać przyjdzie znów szereg słabszych i ostrzejszych zakrętów i ostry wiraż przy przejściu na ul. Kadecką. Około 200 mtr. płaskiej drogi pozwoli jeźdźcom odpocząć po znojmym pięciu się w górę oraz przygotować do bodajże trudniejszego egzaminu jakim będzie zjazd ul. Kadecką, której spad wynosi w pierwszym odcinku nawet do 82 proc. Z gwałtownego tego zjazdu skrócić nagle prawie pod 90 stopniami na ul. Pełczyńską nie będzie rzeczą łatwą, to też jeśli gdzie najłatwiej o wypadek to przy zbiegu ul. Kadeckiej i Pełczyńskiej. Dojazd ul. Pełczyńską nie nastrocza już żadnych trudności [...]”³²⁵.

Opis techniczny trasy wyraźnie zatem pokazuje, że wyścig miał zapewnić widowisko i być dobrą inwestycją. Oficjalnie zjawiło się go obejrzeć 20000 osób. Główne wydarzenie poprzedziły przeprowadzone 7 i 8 września dwa treningi, które ze względu na ruch tramwajowy odbyły się wcześniej rano³²⁶. Zainteresowanie stracił coroczny wyścig płaski, na który zgłosił się tylko aspirujący do tytułu automobilowego mistrza Polski Maurycy Potocki, p. Hulimka i Hulewicz oraz dyr. Lanc³²⁷. Ogólnie 8 września 1930 r. odbyło się pięć rund, a konkretnie rywalizacja samochodów wyścigowych, sportowych i turystycznych oraz motocykli. Wystartowało 30 kierowców, w tym aż 12 zgłosiło się do kategorii jednoślądów. Tylko pięciu zasiadło za kierownicami wozów wyścigowych. Był to Liefeldt i Ripper na Austro-Daimleach oraz hrabia Potocki, Heller i hrabia Mycielski na samochodach Bugatti z kompresorami. Maria Koźmianowa pojechała natomiast Austro-Daimlerem w klasie turystycznej. Dla tej pracy najważniejsza jest oczywiście rywalizacja samochodów

³²³ Ibidem, s. 29.

³²⁴ b.a., *Wielkie dni...*, s. 2.

³²⁵ Ibidem.

³²⁶ b.a., *Przed wielkim...*, s. 6.

³²⁷ b.a., *Wielkie dni...*, s. 2.

wyścigowych, choć paradoksalnie okazała się ona najmniej interesująca dla widzów³²⁸. Nie poprzedziły jej też żadne kwalifikacje, gdyż o kolejności startowej przesądzał numer wylosowany przez kierowcę.

Publika była znudzona, jednak kierowcy nie podzielili tego nastroju. Jan Ripper kilka minut przed startem musiał zaradzić problemom mechanicznym swojego Bugatti, aby ustawić je w pierwszym rzędzie między Liefeldtem a Mycielskim³²⁹. Ostatecznie udało mu się to zrobić. W drugim rzędzie stał natomiast Potocki i Heller, który jechał wozem Zawidowskiego. Start należał do hrabiego Maurycego, który wysunął się na przód zwartej grupy i maksymalnie otworzył przepustnicę. Nie długo trwało jednak jego prowadzenie, gdyż już na pierwszym okrążeniu wyprzedził go Liefeldt³³⁰. Mistrz z 1928 r. na trzecim okrążeniu oddalił się na wirażu między Kadecką a Pełczyńską na 300 m i utrzymał pozycję do samego końca³³¹. Na ósmym objeździe zdublował Mycielskiego, a Potocki po zrobieniu tego samego nie starał się już dogonić lidera. Utrzymywał pozycję w „stylu zasługującym na pełne uznanie”³³², na co nie mogła sobie pozwolić reszta stawki.

W przypadku Jana Rippera wyścig nie był natomiast wymarzoną występow. We wszystkich jego edycjach startował ze zmiennym szczęściem³³³. Pierwszy raz był jednak najgorszy dla zawodowego kierowcy z ambicją. Zatrzymał się na drugim okrążeniu przez problemy z karburatorem, tracąc na awarię dwie minuty³³⁴. Szybko jednak naprawił defekt i wrócił przy aplauzie publiczności do rywalizacji. Na 14 okrążeniu pomylił drogę, wjeżdżając w ul. Kopernika³³⁵. Stracił na tym błędzie 8 sekund, co nie przeszkodziło mu finalnie zdublować Mycielskiego i zakończyć wyścigu na trzecim miejscu³³⁶. Na tle osobistego potencjału i ambicji uznał jednak ten wynik za porażkę. Gorszy bilans odnotował jedynie Heller, który na ósmym objeździe wpadł do rowu na ulicy Stryjskiej i uszkodził koło³³⁷. Nie wrócił już do rywalizacji, oddając pozycję Mycielskiemu. Ostatecznie zwyciężył Liefeldt.

³²⁸ b.a., *Lwowski wyścig uliczny*, „Auto i Sport. Miesięcznik Ilustrowany”, październik 1930, nr. 2, s. 23.

³²⁹ b.a., *Przebieg emocjonującej walki na trasie*, „Przegląd Sportowy”, 13 września 1930, nr 74 (563), s. 3.

³³⁰ Ibidem.

³³¹ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe we Lwowie*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9, s. 32.

³³² Ibidem.

³³³ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 07.07.2023 [w posiadaniu autora].

³³⁴ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe...*, s. 32.

³³⁵ b.a., *Pierwsze okrężne wyścigi samochodowe we Lwowie. Zwycięzca wyścigu inż. Liefeldt (A.P.)*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, 10 września 1930, nr 244, s. 10.

³³⁶ b.a., *Lwowski wyścig...*, s. 23.

³³⁷ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe...*, s. 32.

Wiecej emocji dostarczyć miała rywalizacja samochodów sportowych i turystycznych. Pierwszą kategorię wygrał poważany kierowca, Tadeusz Skolimowski, choć to zacięta walka o drugie miejsce Adama Potockiego z obiecującym Alfredem Liptayem była główną atrakcją³³⁸. Niemniej największą sensacją Grand Prix okazała się jednak Maria Koźmianowa i jej rywalizacja z cudzoziemcem, Leonem Kaplińskim. Podobnie jak Potocki wybrała opcję energicznego startu, aby od razu zostawić w tyle Łępkowskiego, Sroubka, Szaszkiewicza, Chrzęszcza i Reima. Pierwsze dwa okrążenia należały do niej, ustanawiając swoim Austro-Daimlerem najlepsze czasy. Po wypracowaniu sobie bezpiecznej przewagi zwolniła tempo, dopóki na drugie miejsce nie przebił się Kapliński. Lwowiak odnotował najlepszy czas na piątym okrążeniu, czym zmusił Koźmianową do zwiększenia tempa. Ustanowiła rekord na następnym objeździe, bezpiecznie odnosząc zwycięstwo³³⁹. Tym samym stała się pierwszą i jedyną kobietą, która wygrała wyścig w ramach międzynarodowego wyścigu w II Rzeczypospolitej.

Dwa dni później prasa wychwalała organizatorów i kierowców, podkreślając ich zasługi w stworzeniu satysfakcjonującego widowiska. „Gazeta Lwowska” donosiła: „Organizacja zawodów doskonała i pogoda piękna przyczyniły się do tego, że publiczność się nie nudziła i że wyścigi mimo 5 konkurencji odbyły się w przeciągu niecałych 4-godzin”³⁴⁰. Redakcja „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” przewidywała natomiast, że Grand Prix Lwowa na stałe wejdzie do programu imprez polskich automobilklubów³⁴¹. Za daleko posunięty był to entuzjazm, ponieważ nagrodę o stolicę Małopolski Wschodniej zdołano jeszcze zorganizować tylko trzy razy. W 1930 r. brakowało jednak obecności zagranicznych kierowców, przez co impreza nie zwróciła się, a podstawy finansowe MKA zostały poważnie zachwiane³⁴². Prasa szybko znalazła usprawiedliwienie, pisząc, że pierwsza edycja była jedynie próbą i tak naprawdę nie miała statusu międzynarodowego³⁴³. Nie oznaczało to jednak braku zainteresowania za granicą, biorąc pod uwagę sławnego Króla Gór³⁴⁴ w osobie Hansa Stucka von Vilieza, który poważnie zastanawiał się nad przyjazdem do Lwowa. Urodzony 27 grudnia 1900 r. w Warszawie Niemiec był bliskim przyjacielem Jana Rippera,

³³⁸ b.a., *Lwowski wyścig...*, s. 23.

³³⁹ M. Krynicki, *Wyścigi samochodowe...*, s. 32.

³⁴⁰ T.P., *Wyniki samochodowego wyścigu okrężnego*, „Gazeta Lwowska”, 10 września 1930, Nr 208, s. 6.

³⁴¹ b.a., *Pierwsze okrężne...*, s. 10.

³⁴² M. Krynicki, *Międzynarodowe wyścigi okrężne we Lwowie*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, lipiec 1931, nr 7, s. 7.

³⁴³ b.a., *Samochodem przez ulice Lwowa. Drugi wyścig okrężny-rewją automobilizmu europejskiego*, „Przegląd Sportowy”, 6 czerwiec 1931, nr 45 (638), s. 3.

³⁴⁴ R. Newman, *Motor Racing Heroes. The Stories of 100 Greats*, Poundbury 2014, s. 333.

którego poznał w 1929 r. podczas Tygodnia Sportów Samochodowych w Niemczech³⁴⁵ (więcej o nim w następnym rozdziale). W 1930 r. odrzucił perspektywę ścigania na „Trikutniku” z powodu zawodów *Ecce Homo*³⁴⁶. Rok później nie był już osamotniony w zainteresowaniu okrężnym wyścigiem lwowskim. W imię finansów, prestiżu i rozwoju polskiego automobilizmu Grand Prix otrzymało status międzynarodowych zawodów, dzięki czemu listy zgłoszeniowe wszystkich kategorii zaobfitowały w obce nazwiska. Protektorat nad imprezą objął sam prezydent.

Kategoria wyścigowa wzbudziła zainteresowanie zagranicznych kierowców takich, jak Stuck, Charly Jellen czy George Nadu. Polskę reprezentować mieli Ripper, Liefeldt i Hołuj. Niestety, nie wszyscy kierowcy przyjechali, mimo poczynionych przez MKA wysiłków. Dla prestiżu wydłużono dystans wszystkich kategorii, dla samochodów wyścigowych do 152 km. W dniu poprzedzającym odbył się również V Polski Zjazd Gwiazdzisty z metą we Lwowie, a polskie biuro podróży *Francopol* zorganizowało nawet specjalną wycieczkę na linii Warszawa–Kraków–Zakopane–Morskie Oko–Przemyśl–Lwów–Lublin–Warszawa³⁴⁷. Zabrakło Czajkowskiego, Liefeldta ks. Lichtensteinu, Weinfurtera i Nadu, który ostatecznie pojechał w autach sportowych. Obecność Stucka zrekompensowała jednak wszystko. Kiedy zaparkował swoje dwa Mercedesy pod siedzibą MKA na pl. Marjackim, otoczyło go tylu entuzjastów, że nie mógł wysiąść z samochodu. Tor uznał za „pierwszorzędny”³⁴⁸ i równy Monte Carlo, podkreślając przy okazji piękno Kresów Wschodnich³⁴⁹. Zawiodła go jedynie nieobecność Czajkowskiego, z którym miał stare porachunki³⁵⁰. To jednak nie zniechęciło go do startu w problematycznej kategorii samochodów dominujących i wyścigowych, w których zdeklasował rywali. Już na pierwszym okrążeniu wyrobił sobie przewagę pół minuty, zostawiając walkę o drugą lokatę Koźmianowej, Cieńskiemu i hrabiemu Potockiemu. Wygrał poza konkursem i w klasyfikacji ogólnej, pokonując swoim Mercedesem-Benz 24 km w czasie 39.54 sekund³⁵¹. Zwycięstwo w konkurencji przypadło natomiast Koźmianowej, która straciła do Stucka całe okrążenie.

Kibice najbardziej jednak wyczekiwali rywalizacji samochodów wyścigowych, choć robili to w strugach nasilającego się od rana deszczu. Wilgoć nie powstrzymała ich jednak od

³⁴⁵ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 07.07.2023 [w posiadaniu autora].

³⁴⁶ b.a., *Przed wielkim...*, s. 6.

³⁴⁷ b.a., *Wyścigi okrężne we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1931, nr 6, s. 20.

³⁴⁸ b.a., *Międzynarodowy Wyścig Okrężny we Lwowie*, „Gazeta Lwowska”, 6 czerwiec 1930, nr 128, s. 7.

³⁴⁹ Ibidem.

³⁵⁰ Ibidem.

³⁵¹ b.a., *Uliczny wyścig samochodowy we Lwowie. Deszcz utrudnia zawody. Zwycięstwo i rekord Stucka. Tragiczny wypadek*, „Przegląd Sportowy”, 10 czerwca 1931, nr 46 (639), s. 5.

zajęcia wszystkich miejsc stojących i siedzących, w tym dodatkowej trybuny na 500 osób na ul. św. Zofji³⁵². W przerwie publika mogła nawet obserwować zawody elektrycznych Citroënów dla dzieci do siedmiu lat. Na starcie stanęło siedmiu kierowców, a konkretnie Stuck, Hardegg, Ripper, Hołuj, Saxel, Jellen i Szczyżycki. Opady zrobiły się jeszcze bardziej intensywne, co sądząc po nazwiskach zapowiadało emocjonującą rywalizację. Skończyła się ona jednak wcześniej, ponieważ trzech kierowcy „nie dorosli do wielkości zadania, zlekceważyli sobie trudy i niebezpieczeństwa wyścigu, wywołując swym brakiem doświadczenia katastrofalne w skutkach wypadki”³⁵³. Pierwszym był Ripper, który na ul. Stryjskiej zbyt optymistycznie chciał wyprzedzić Stucka. Magazyn „Auto” podawał, że Polak uderzył przednią częścią wozu w latarnię bądź drzewo³⁵⁴. Niemniej krytyka prasy nie była jedynym zmartwieniem. Uszkodzone Bugatti pożyczył mu Zawidowski, co oznaczało odszkodowanie. Samochód ten był gestem M.K.A., który znał możliwości finansowe ulubieńca publiczności i wynajął mu samochód swojego członka. Na szczęście klub wcześniej ubezpieczył pojazd więc Ripper uchronił się od finansowych należności³⁵⁵. Trzeci objazd przyniósł natomiast walkę Jellena i Sachsela, która w warunkach deszczowych nie potrwała długo. Na 4. okrążeniu Bugatti Austriaka wpadło w poślizg przy wyprzedzaniu, uderzyło w drzewo i rozpadło się na pół. Sachsels wypadł na bruk, doznając zagrażającego życiu wstrząsu mózgu. Tył samochodu został na miejscu, a przód zatrzymał się „50 kroków dalej”³⁵⁶. Jazda Jellena zakończyła się kilkaset metrów później na workach z piaskiem.

Do grona najbardziej usatysfakcjonowanych kierowców mógł należeć Hołuj, Hardeff i Stuck. „Król Gór” przyjechał profesjonalnie przygotowany, mając do dyspozycji konkurencyjnego Mercedesa-Benz SSK. W ramach bezpieczeństwa kazał jednak założyć na koło błotnik, który miał ograniczyć wpływ wody i błota na prowadzenie samochodu. Dodatkową przewagą Austriaka był również sprzęt umożliwiający komunikację z obsługą punktu zaopatrzenia, która pomagała mu dostosowywać tempo jazdy. Mając takie zaplecze, nie musiał ryzykować na starcie i gwałtownie ruszać z miejsca. Nie zależało mu też na wysokich wartościach prędkości na zakrętach, gdyż przewagę zapewniało mu tempo na prostych³⁵⁷. W ten też sposób zabrał prowadzenie Hardeggowi na drugim okrążeniu,

³⁵² b.a., *Międzynarodowy Wyścig...*, s. 7.

³⁵³ M. Krynicki, *Międzynarodowe wyścigi okrężne we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, lipiec 1931, nr 7, s. 11.

³⁵⁴ M. Krynicki, *Międzynarodowe wyścigi...*, s. 11.

³⁵⁵ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20. 04.2021[w posiadaniu autora].

³⁵⁶ b.a., *Uliczny wyścig...*, s. 5.

³⁵⁷ M. Krynicki, *Międzynarodowe wyścigi...*, s. 11.

utrzymując pozycję do samego końca³⁵⁸. Kiedy przestał padać deszcz, pozwolił sobie w pełni wykorzystać potencjał swojego samochodu. Na finałowym okrążeniu Austriak zwiększył tempo, zostając zwycięzcą wyścigu³⁵⁹. Dla polskiego sportu motorowego jedynym pocieszeniem był wynik Hołuja, który wdrażał się dopiero w wyczynowy automobilizm. Nie był to jednak dla niego łatwy wyścig, ponieważ na 16 okrążeniu musiał dokonać wymiany świec zapłonowych. Ostatecznie zajął trzecie miejsce, oświadczając, że jego jedynym celem było ukończyć Grand Prix³⁶⁰. Ostatnim zawodnikiem na mecie był natomiast pochodzący z Czechosłowacji Szczyżycki.

Rezultaty lwowskiego wyścigu nie mogły być zatem satysfakcjonujące dla rodzimego sportu motorowego. Kategoria samochodów turystycznych również nie przyniosła dumy, gdyż jej zwycięzcą został rumuński kierowca Nadu. Za nim na metę przyjechali stylu Bogucki i Widawski. Sami dziennikarze nie ukrywali zachwyty nad umiejętnościami Stucka i niezawodnością jego maszyny. Austriak zdobył też nagrodę prezydenta Rzeczypospolitej i prezesa M.K.A. hr. Gołuchowskiego oraz wynagrodzenie w kwocie 9000 zł³⁶¹. Doświadczony Marjan Krynicki nie ograniczył się jednak tylko do podziwu dla Stucka. Żurnaliście nie podobała się organizacja, w której zabrakło obecności wprawionych komentatorów-automobilistów oraz tablicy informacyjnej ukazującej pozycje kierowców. Największe zastrzeżenia Krynicki miał jednak do bezpieczeństwa. Tor nie był ogrodzony, co stwarzało ryzyko wtargnięcia kibiców na jezdnię bądź niekontrolowane wjechanie przez zawodnika w tłum. Te same zarzuty miał wobec punktów zaopatrzenia w benzynę i opony. Ich lokalizacja była tak nieprofesjonalna, że zjeżdżający kierowcy mimo czynnie blokowali drogę swym konkurentom i stwarzali zagrożenie³⁶².

Wymienione niedociągnięcia były poważnymi zarzutami w obliczu chęci MKA do przedłużenia trasy i zmiany nazwy zawodów na Grand Prix Polski³⁶³. Niemniej ambicje były warte wysiłków, gdyż za granicą lwowski wyścig ochrzczono mianem Monako Europy Wschodniej. Organizatorzy udali się zatem na zawody do Brna i Monte Carlo, aby wyciągnąć wnioski i uniknąć błędów z 1931 r. Realizacja planów powtórnie napotkała jednak trudności w postaci finansów. M.K.A w dalszym ciągu samo wszystko przygotowywał z własnych środków, polegając jedynie na pomocy lwowskiego magistratu i miejscowych firm

³⁵⁸ b.a., *Uliczny wyścig...*, s. 5.

³⁵⁹ b.a., *Lwów pod...*, s. 10.

³⁶⁰ Ibidem.

³⁶¹ Ibidem.

³⁶² b.a., *Pochwała sportów motorowych*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1931, nr 7, s. 8.

³⁶³ Ibidem.

drogowych. Te wyasfaltowały część trasy, dzięki czemu możliwe stało się jej przedłużenie³⁶⁴. Poczynione zmiany oznaczały jednak zmiany w programie. Usunięto kategorię turystyczną, a klasę samochodów wyścigowych i sportowych połączono w jedną. Dla zachowania różnic technicznych zawodnikom nakazano jedynie startować w jednonominutowym odstępie³⁶⁵.

Modyfikacje nie wpłynęły jednak na atrakcyjność imprezy. Mimo mniejszej liczby wydarzeń sportowych, następne Grand Prix zapowiadało się emocjonującego. Gazeta Lwowska podawała, że w 1932 r. w wyścigu weźmie udział 14 zagranicznych kierowców miasta przyjedzie z 6 państw³⁶⁶. Uczestnictwo zgłosił oczywiście Stuck, który skontaktował się z M.K.A. zaraz po przyjeździe z Ameryki Południowej³⁶⁷. Zainteresowany był również Manfred von Brauchitsch, Charlly Jellen, Albert Broschek i Heinrich-Joachim von Morgen, który zginął na Nürburgring na skutek aneurysmu serca³⁶⁸. Sam Brauchitsch również nie przyjechał z powodu prac nad dyferencjałem w swoim samochodzie³⁶⁹. Chęć Niemców dzielali również reprezentanci Czechosłowacji w osobach Sojki, Kubiczka, Štasný'ego, Schmidta i Horaka. Przyszły również zgłoszenia z Francji od de Maleplane i pani Itier oraz z Węgier od hr. Zichy. Nie zabrakło również Austriaka Frankla oraz zeszłorocznego triumfatora z Rumunii, Nadu. Jedną jednak osobą szczególnie cieszyła Komisję Sportową, gdyż była sławniejsza niż Stuck. Dnia 15 czerwca 1932 r. w godzinach wieczornych do Lwowa przyjechał sam Rudolf Caracciola, który swoje przybycie awizował telegraficznie³⁷⁰.

Obecność jednego z najlepszych kierowców na kontynencie i przyszłego Mistrza Europy wprawiała w zachwyt³⁷¹. Zawodnik ten dobrze był znany również Janowi Ripperowi, choć w przeciwieństwie do Stucka cechowała go wyniosłość względem przeciwników³⁷². Polak nie zebrał jednak przychylnych opinii po wypadku z ostatniego Grand Prix. Pojawiły się typowe dziennikarskie powątpienia w jego wartość jako kierowcy. Wysuwano tezy jakoby jego sukcesy w jeździe górskiej były jedynie efektem dobrze spamiętanej trasy tatrzańskich zawodów. Podważano również zdolność krakowianina do rywalizacji w wyścigach okrężnych,

³⁶⁴ M. Krynicki, *Grand Prix Miasta Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1932, nr 6, s. 5.

³⁶⁵ Ibidem.

³⁶⁶ b.a., *Przed wyścigiem samochodowym*, „Gazeta Lwowska”, 10 czerwca 1932, nr 130, s. 4.

³⁶⁷ M. Krynicki, *Grand Prix Miasta...*, s. 6.

³⁶⁸ b.a., *Caracciola we Lwowie. Przed wyścigiem ulicznym asów automobilowych*, „Przegląd Sportowy” 11 czerwca 1932, nr 47 (744), s. 5.

³⁶⁹ Gembala, *Z wyścigu międzynarodowego we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1932, nr 7, s. 4.

³⁷⁰ b.a., *Zagraniczni kierowcy przybyli już do Lwowa. Pierwsze treningi do wyścigu okrężnego.*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny”, 17 czerwca 1932, Nr. 166, s. 16.

³⁷¹ b.a., *Caracciola we...*, s. 5.

³⁷² Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

zarzucając mu bezmózgą jazdę mięśniami lub sercem³⁷³. Były to opinie nieobiektywne, gdyż Jan Ripper przyjechał na tegoroczne Grand z udanymi debitami na wymagających wyścigach w Ecce Homo czy Schwabenbergu. Wypadek w 1931 r. był w rzeczywistości efektem braku doświadczenia warunkującego jazdę rozumem³⁷⁴.

Krajowi rywale Jana Rippera również nie otrzymywali od rodzimej prasy przychylniej narracji, stając się przedmiotem ambicjonalnej frustracji entuzjastów. Dziennikarze żalowali, że żaden z nich nigdy nie należał do zespołu fabrycznego. Nie dawali im też szansy na objęcie prowadzenia podczas wyścigu w 1932 r., słusznie przepowiadając rywalizację między Caracciolą i Stuckiem. Jellenowi i Hartmanowi wrócono trzecie miejsce, nie wykluczając reprezentantów Czechosłowacji. Finalnie w klasie sportowej II RP reprezentowało 4 zawodników. Największą nadzieję pokładano w hr. Potockim, który z własnej kieszeni ustanowił nawet nagrodę dla zdobywcy najszybszego okrążenia³⁷⁵. W celu podniesienia rangi wyścigu, zastosowano też autopromocję mającą nobilitować „trasę lwowską do rzędu jednej z pierwszych Europy”³⁷⁶. Warto wspomnieć, że to właśnie we Lwowie polscy przedsiębiorcy zaczęli robić pierwsze kroki w motorsportowym sponsoringu. Mianowicie Dyrekcja Państwowego Monopoliu Spirytusowego udostępniła polskim automobilistom i motocyklistom specjalną mieszankę spirytusową, aby podnieść wartość swoich produktów. Najlepsi użytkownicy paliwa w swojej kategorii mieli otrzymać nagrodę³⁷⁷. Oplącalne praktyki odbył też sektor turystyczny za sprawą licznej publiczności. W mieście zebrało się około 60000 tys. widzów, co zmusiło hotele do udostępniania wanny jako łóżek. Dziennikarz Aleksander Wygard nie krył zachwytu, pisząc o korzyściach dla narodowej motoryzacji, kupców i robotników³⁷⁸.

Tak właśnie wyglądało tło drugiego międzynarodowego wyścigu lwowskiego, który zaczął się 19 czerwca 1932 r. Rywalizacja motocykli nie przyniosła szczególnych wrażeń w przeciwieństwie do połączonych ze sobą kategorii samochodowych. Najpierw wystartowały wozy wyścigowe, a później sportowe. Caracciola od razu objął prowadzenie swoją białą Alfa Romeo 8C-2300 Monza, zostawiając walkę o drugie miejsce Mercedesom Stucka i Broschka. Za nimi jechał Štasný, który uderzył swoim Bugatti na 12 okrążeniu w latarnię. Wyczekiwano momentu, kiedy Stuck wykorzysta przewagę swojej maszyny na prostej i wyprzedzi Caracciolę. Niemiec nie podnosił jednak tempa, ledwo bijąc ubiegłoroczny rekord okrążenia.

³⁷³ M. Krynicki, *Międzynarodowe wyścigi okrężne...*, s. 10.

³⁷⁴ Ibidem.

³⁷⁵ b.a., *Caracciola we...*, s. 5.

³⁷⁶ b.a., *Stuck czy...*, s. 1.

³⁷⁷ Gembala, *op. cit.*, s. 4.

³⁷⁸ Ibidem.

Tego dnia jego Mercedes okazał się zawodny, gdyż na 36 objeździe zjechał do boku z przegrzanym silnikiem i wycofał się z wyścigu. Powodem defektu jednostki napędowej była awaria przewodów chłodzących, które wyeksploatowały się jeszcze w Brazylii i Argentynie³⁷⁹. Niewiele lepiej szło również Broschkowi, który pięć razy musiał zatrzymać swój samochód z powodu awarii świec zapłonowych. Caracciola jechał natomiast spokojnie po zwycięstwo, podczas gdy reszta stawki walczyła z defektami albo próbowała utrzymać pozycje.

Paradoksalnie największą atrakcją okazali się kierowcy z niesprawnymi maszynami. Broschek wytrwale bronił drugiej lokaty, odpierając ataki Hartmanna i Rippera. Polak był największym pozytywnym zaskoczeniem, ponieważ jego T37A było wysłużone i nie zapowiadało finiszu w pierwszej trójce. Z precyzją i kalkulacją minął Hartmanna, plasując się na trzecim miejscu. Kilka minut później miał nabrać „zbytniego tupetu”³⁸⁰ i na 50 okrążeniu przebił oponę³⁸¹. Stanął na ul. Kadeckiej, gdzie przy pomocy widzów zmienił ogumienie. Nie zdołał już jednak dogonić Hartmanna, który zajął trzecie miejsce za Caracciolą i Broschkiem. Ripper przyjechał czwarty, pocieszając się nagrodą Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego. Dla publiki był jednak bohaterem wyścigu, chociaż tak jak Hartmann stracił 8 okrążeń do lidera. Pod koniec stoczył walkę z Hołujem, który zajął piąte miejsce i stracił 7 s do swojego rodaka³⁸². Najgorszy rezultat odnotował Sojka w postaci ostatniej pozycji i 9 okrążeń straty do lidera.

Największym zawodem była natomiast rywalizacja samochodów sportowych. Dziennikarz Wygard żałował nieobecności Koźmianowej i Potockiego, którzy w ogóle nie wystartowali. Nadzieją byli Cieński i Bogucki, lecz ten drugi wycofał się na skutek awarii. Zwyciężyli reprezentanci Czechosłowacji. Cieński zajął trzecie miejsce. Caracciola był natomiast niekwestionowanym zwycięzcą i jeszcze tego samego dnia odebrał nagrodę Prezydenta RP. Prasa natomiast nie kryła zadowolenia, pozwalając sobie na porównania z Monte Carlo. Entuzjaści widzieli w Grand Prix Lwowa szansę na zaistnienie. W 1933 r. Grand Prix Lwowa postrzegano już jako jedną z największych tego rodzaju imprez w Europie³⁸³. Nowe kraje zainteresowały się stolicą Małopolski Wschodniej, a konkretnie Szwecja, Finlandia, Norwegia i Szwajcaria. Stamtąd przyszły zgłoszenia od Per-Viktora Widengren,

³⁷⁹ A. Wygard, *Grand Prix Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1932, nr 7, s. 5.

³⁸⁰ Ibidem, s. 6.

³⁸¹ b.a., *Caracciola i Stuck*, „Kurier Sportowy. Dodatek do Nr. 170. «Il. Kuryera Codz. » z dnia 21 czerwca 1932 r.”, 21 czerwiec 1932, nr 25, s. III.

³⁸² Ibidem.

³⁸³ b.a., *Grand Prix M. Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1933, nr 6, s. 142.

Börje'a Dahlin, Karla Ebb, Eugena Bjørnstad i Hansa Rüesch³⁸⁴. Nie zabrakło Czechosłowacji, którą reprezentowali Ernst Simons i Jan Kubiček. Chętny był również Sojka, ale choroba odmówiła mu startu. Dla III Rzeszy pojechał tylko Ernst Burgaller, a dla Austrii Walter Wustrow. Ścigania nie odmówił również Georges Nadu z Rumunii i László Hartmann z Węgier³⁸⁵. Najciekawszych przedstawicieli miały jednak Włochy i Francja. Z Półwyspu Apenińskiego przyjechał Renato Balestrero i Guido Landi, a z III Republiki Roger Morand i Pierre Veyron. Ostatni był niemalże główną atrakcją, którą prasa próbowała przedstawić jako rekompensatę nieobecności Stucka i Caraccioli.

Ten wyścig miał się jednak różnić od poprzednich. Z przyczyn komercyjnych Komisja Sportowa zmodyfikowała program, usuwając kategorię samochodów turystycznych i sportowych. Organizatorzy posłuchali rad zagranicznych automobilistów, według których kierowcy najwyższej klasy i fabryki samochodowe interesowali się przede wszystkim wyścigami długodystansowymi. W przeliczeniu na zachodnioeuropejskie standardy oznaczało to trasę liczącą minimum 300 km, którą czołowi producenci postrzegali jako dobrą do sprawdzania jakości silników i umiejętności kierowcy³⁸⁶. Mile widziane było też więcej kilometrów, co w imię prestiżu zmusiło organizatorów do wydłużenia dystansu wyścigu. Nie było zatem możliwości przeprowadzenia trzech konkurencji, więc kierowcy dostali wyzwanie w postaci ponad czterogodzinnego ścigania na dystansie 500 km i 100 okrążeń. Znikła również potrzeba łączenia kategorii, gdyż status materialny uczestników zorientowałby ich na rywalizację samochodów sportowych i zminimalizował liczbę maszyn wyścigowych. Zasady te uderzyły jednak w polskich zawodników, gdyż w sporcie motorowym jakość maszyny determinuje szansę walki o podium. Komisja Sportowa podzieliła kategorię wyścigową na rywalizację pojazdów do 1500 cm³ i ponad. Start między jej reprezentantami miał wynosić 30 sekund³⁸⁷. Tymczasem polscy kierowcy nie posiadali maszyn wyścigowych lub mieli tak wysłużony sprzęt, że tylko umiejętne zarządzanie nim, dobra strategia i ewentualna awaria przeciwnika dawały szansę na dobry wynik. Najbardziej wyeksploatowane auto miał Jan Ripper, którego rozebrane „do najdrobniejszej śrubki”³⁸⁸ Bugatti dorównywało nowym tylko za sprawą wysokiej jakości części podstawowych i zamiennych³⁸⁹. Zawidowski był natomiast

³⁸⁴ N.S., *Europa automobilowa we Lwowie. 15-stu zagranicznych kierowców startuje w wyścigu ulicznym 11-go czerwca*, „Przegląd Sportowy”, 10 czerwca 1933, nr 46 (847), s. 5.

³⁸⁵ Ibidem.

³⁸⁶ F.K., *Dlaczego automobilowy Grand Prix Lwowa odbędzie się wyłącznie w kategorii wyścigowej*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, 10 czerwca 1933, nr 159, s. 6.

³⁸⁷ N.S., *op. cit.*, s. 5.

³⁸⁸ F.K., *op. cit.*, s. 6.

³⁸⁹ Ibidem.

w lepszej sytuacji, ponieważ jego wóz miał przebieg dwóch wyścigów. Pokładano w nim zresztą nadzieje i oczekiwano, że nabyta regularność jazdy uzupełni wrodzoną brawurę³⁹⁰.

Nie ulega jednak wątpliwości, że na skutek nowych regulacji więcej krajowych kierowców nie stać było na rywalizację w domowym wyścigu. Wśród nich był min. Liefeldt, hr. Potocki, Bogucki i dobrze zapowiadający się Liptay. Podłoże ekonomiczne zostało jednak dobrze przygotowane, a polscy przedsiębiorcy mogli pokazać się z jak najlepszej strony. Wszystkie krajowe dyrekcje kolejowe zorganizowały wagony wycieczkowe do Lwowa, a nad logistyką czuwały również automobilkluby i biura podróży. Hotele na prośbę Komitetu Organizacyjnego całkowicie przyjęły na siebie obowiązek zakwaterowania przyjezdnych³⁹¹. Krajobraz bardzo się zmienił za sprawą samochodów wypełniających parkingi i zagranicznych kibiców³⁹². Entuzjaści automobilizmu zasilili też budżety kawiarni, restauracji i noclegowni, korzystając z miejscowej turystyki³⁹³. Nie obyło się jednak bez wpadek, ponieważ najbardziej umęczeni podróżą do Polski okazali się zawodnicy. Przyjeżdżali oni własnymi samochodami, więc po przekroczeniu granicy szybko zaczęli się martwić o swoje maszyny. Polskie drogi eksploatowały zgłoszone do wyścigu wozy, przez co kierowcy wydzwaniali do M.K.A i prosili o ciężarowy transport. W efekcie niektórzy zawodnicy przegapili trzy treningi i odbyli obowiązkowe jazdy w niedzielę przy zamkniętej trasie³⁹⁴.

Wyścig nie zapowiadał się jednak entuzjastycznie, ponieważ od 8 czerwca padał deszcz. Organizatorzy obawiali się strat materialnych, gdyż pogoda odstraszała kibiców. Najgorsze wydarzyło się jednak na sobotnim treningu. Na ul. Pełczyńskiej Widengreenn nie wyhamował samochodu i uderzył w Hartmana. Węgier miał już za sobą poważny wypadek na Nürburgringu, więc po kontakcie ze Szwedem trafił do szpitala z lekkim wstrząsem nerwowym³⁹⁵. Czasy przejazdów faworyzowały natomiast Skandynawów, w tym szczególnie Bjönstada. Organizatorzy chcieli jednak pokazać się z jak najlepszej strony, dlatego w sobotę zawodnicy obowiązkowo zebrali się pod lokalem M.K.A przy ul. Tańskiej i przedelfowali na plac Targów Wschodnich. Tam udali się do Pałacu Sztuki, gdzie powitał ich przewodniczący Komisji Sportowej, prezes Kapliński. Potem odbył się *briefing*, który zakończył się wspólną fotografią³⁹⁶.

³⁹⁰ N.S., *op. cit.*, s. 5.

³⁹¹ b.a., *Grand Prix...*, s.142.

³⁹² A. Wygard, *IV Grand Prix M. Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1933, nr 7, s. 162.

³⁹³ Ibidem.

³⁹⁴ Ibidem, s. 161.

³⁹⁵ b.a., *W dniu lwowskiego wyścigu. Nowi zawodnicy.-Wyniki ostatniego dnia treningu.*, „Gazeta Lwowska”, 12 czerwiec 1933, nr. 159, s. 4.

³⁹⁶ Ibidem.

Oficjalnie zgłosiło się 21 kierowców, lecz wystartowało 18. Hartmann nie zdążył wyjść ze szpitala, a Sojka w ogóle nie przyjechał z powodu choroby. Największy zawód odczuł jednak Zawidowski, ponieważ w niedzielę zachorował na grypę³⁹⁷. Kilka godzin przed wyścigiem deszcz ustał, pozwalając na suchy start. Najpierw wystartowały wozy kategorii do 1.5 l, a wśród nich Bugatti Hołuja i Rippera. Od razu prowadzenie objęły Alfy Romeo 8C-2300 Widengreena i Björnstada. Za nimi jechał Ebb, lecz jego Mercedes-Benz SSK zdradzał oznaki zawodności. Odpadł na 20 okrążeniu w głębach białego dymu, gdyż w jego samochodzie doszło do awarii chłodnicy i przegrzania silnika. „Wschodnie Monte Carlo” okazało się zbyt wymagające dla Mercedesów i Bugatti zagranicznych kierowców. Już na siódmym okrążeniu wycofała się Orsini, aczkolwiek ruch ten tłumaczyła zmęczeniem po podróży³⁹⁸. Awarie dręczyły również Nadu i Wustrowa.

Na tle zagranicznych zawodników, Polscy kierowcy mogli tylko liczyć na pojawienie się sprzyjających dla nich okoliczności podczas wyścigu. Niemniej krajowa prasa pokładała w nich nadzieje. Wszyscy Polacy wystartowali w kategorii 1.5 l na samochodach Bugatti, choć ich czterocylindrowe T37 nie dorównywały ośmiocylindrowym T51 Veyrona czy Burgallera. Hołuj jechał bardzo przykładowo, jednak na 53 okrążeniu wycofał się przez awarię hamulców. Ripper pokazał natomiast dojrzałość, wjeżdżając w każdy wiraż śmiało i spokojnie. Kilka razy stawał w boksie, w tym raz z powodu złamanej przekładni od skrzyni biegów. Nie było czasu na naprawę, dlatego przełożenia zmieniał cęgami. Osiągi jego Bugatti pozwoliły mu skończyć wyścig na czwartym miejscu. Prasa uznała wynik za wielki sukces i zapowiedź następnych, przywracając renomę odważnego, sympatycznego i upartego kierowcy. Pochwały zebrała również Koźmianowa za debiut w samochodzie wyścigowym. Wygard uznał jej występ za lepszy od Itier, która ani razu nie zjechała do boksu. Polka nie wybrała tak agresywnej strategii, a ogumienie w ciągu 10 sekund zmienili jej mechanicy pod okiem męża³⁹⁹. Dojechała do mety za francuską rywalką na szóstym miejscu. Obie zawodniczki nie zostały jednak sklasyfikowane, ponieważ nie pokonały trasy w określonym czasie. Itier odnotowała stratę jednego okrążenia do Veyrona, a Koźmianowa siedem⁴⁰⁰. Wynik ten prasa uznała za skutek za małej praktyki i szczerze wierzono w poprawę w przyszłym roku⁴⁰¹.

³⁹⁷ b.a., *Na ulicach...*, s. 2.

³⁹⁸ A. Wygard, *IV Grand...*, s. 164.

³⁹⁹ Ibidem, s. 164.

⁴⁰⁰ b.a., *Na ulicach...*, s. 2.

⁴⁰¹ A. Wygard, *IV Grand...*, s. 164.

Nigdy jednak nie było następnego razu, gdyż Grand Prix Lwowa 1933 r. był ostatnim wyścigiem ulicznym w II Rzeczypospolitej. Wyniki polskich kierowców wyrozumiale komentował tylko Wygard, natomiast redakcję magazynu *Auto* wprowadziły tylko w stan niezadowolenia. „Gazeta Lwowska” przedstawiła jedynie krótkie sprawozdanie, podając listę startową, zwycięzców i czasy wszystkich klasyfikowanych kierowców⁴⁰². „Przegląd Sportowy” pozwolił sobie na więcej, lecz skupił się raczej na tle niż przebiegu wyścigu. Organizację uznano za dobrą, lecz duże zastrzeżenia redakcja miała do wysokich cen biletów⁴⁰³. Polscy kierowcy byli tylko statystyką, a dziennikarski aplauz zdobyli Björnstadt i Veyron. Wygard napisał więcej, chwając tylko Małopolski Klub Automobilowy za wysiłek dający Polsce przynajmniej raz w roku „należne miejsce w automobilizmie europejskim”⁴⁰⁴. Wielkie zarzuty poczynił natomiast Ministerstwo Komunikacji, zwracając uwagę na jakość szlaków łączących większe ośrodki miejskie. Nie powstrzymał się też od złośliwości, prosząc, „aby przyjazd każdego zagranicznego samochodu do Polski nie stawał się czynnikiem przeciw-propagandowym?”⁴⁰⁵.

Słowa szczerego dziennikarza były w rzeczywistości zapowiedzią smutnej przyszłości. W 1933 r. europejski automobilizm ożył, a wyścigi Grand Prix powróciły do formy sprzed 1928 r. Państwa czołowych producentów samochodów budowały coraz więcej torów, nie szczędząc przy tym środków. III Rzesza traktowała przemysł samochodowy jako symbol dumy narodowej, o czym zaaranżowany przez Hitlera projekt dofinansowania programów wyścigowych Auto-Union i Mercedesa. Nie próżnował również Mussolini, chociaż przedstawiciele włoskiego przemysłu samochodowego nie byli zwolennikami jego programu gospodarczego. Na Półwyspie Apenińskim wszystko zależało od przedsiębiorczości Enzo Ferrari, który w latach 30. szykował się do opatrzenia zasobów wyścigowych Alfy Romeo swoim nazwiskiem. Francuzi skupiali się na samochodach drogowych, produkując innowacyjne Citroeny Avant. Polska natomiast odnotowała regres w sferze motoryzacyjnej. Przemysł samochodowy nie rozwijał się, dlatego w latach 30. XX wieku coraz trudniej było mówić o wyścigach i jakichkolwiek inwestycjach w automobilizm sportowy. Grand Prix Lwowa był typowym przykładem braku inwestycji państwowych, które do 1933 r. rekompensowały pieniądze entuzjastów, a konkretnie Małopolskiego Klubu Automobilowego.

⁴⁰² b.a., *Międzynarodowe wyścigi samochodowe. Björnstad i Veyron zwyciężają.*, „Gazeta Lwowska”, 13 czerwca 1933, nr 160, s. 3.

⁴⁰³ b.a., *Na ulicach...*, s. 2.

⁴⁰⁴ A. Wygard, *IV Grand...*, s. 164.

⁴⁰⁵ Ibidem.

Rozdział 4. Polacy w Formule 1 w latach 1939-1970

Podrozdział 4.1. Życie polskich kierowców wyścigowych podczas II wojny światowej i w latach 50. XX wieku

W 2006 r. Wydawnictwo Morienvall wydało książkę Joego Sawarda pt. *The Grand Prix Saboteurs*¹. Opowiada ona o trzech kierowcach Grand Prix, którzy po wybuchu drugiej wojny światowej działali we francuskim ruchu oporu jako tajni agenci. Liderem był William Grover-Williams, który z ramienia SOE tworzył w Paryżu podziemną sieć sabotażystów Chestnut i szkolił jej członków. Jego najcenniejszym agentem był emerytowany kierowca Bugatti i pracownik klubu samochodowego Bonneville, Robert Benoist. Po aresztowaniu Grovera przez SS Francuz przystąpił do tworzenia pod dowództwem Francisca Suttilla struktury Clergyman, do której zwerbował Jeana Pierre'a Wimille. Razem przygotowywali atak na Nantes w celu sparaliżowania sił niemieckich przed inwazją Aliantów. Benoist planował również powstanie zbrojne na południe od Paryża, lecz odkrycie przez SS siedziby Clergyman udaremniło wszystkie działania. Gwiazda Bugatti i Suttill trafili do obozu koncentracyjnego Sachsenhausen, gdzie obaj zginęli². Wimille zdołał natomiast uciec, aby po wojnie kontynuować ściganie i zakończyć swoje życie na argentyńskim torze ulicznym Palermo w 1949 r. Książka stała się bestsellerem zachęcającym do zgłębienia pozatorowego życia kierowców okresu międzywojnia. Nie jest tajemnicą, że współcześni zawodnicy poszukują wrażeń podobnych do tych, które dostarcza im bolid. Nie odzégnują się w czasie wolnym od adrenaliny, robiąc to co ich poprzednicy zamieniający w czasach wojny kierownicę na stery myśliwca, pistolet czy karabin. Sztandarowymi przykładami są Tony Gaze, Bartolomeo Constantini, Tony Rolt albo Raymond Sommer.

Sama Formuła 1 miewa również tendencje do opierania swojej komercji na uosobieniach odwagi jak kowboje, szpiedzy czy tajni agenci. Przykładowo Aston Martin Cgnizant F1 w 2022 r. zorganizował jazdy pokazowe na Silverstone dla Sebastiana Vettela, Lanca Strolla i Martin Brundle'a za kierownicą DB5³. Dobrze zresztą wspomnieć, że twórcą kultowej postaci agenta 007 był Ian Fleming, który napisał również inspirowaną inżynierią

¹ J. Saward, *The Grand Prix Saboteurs*, Londyn 2006.

² b.a., *Jeszcze nigdy w wyścigowym konflikcie*, „F1 Racing”, luty 2007, s. 82-84.

³ Sebastian Vettel and Lance Stroll try 007's iconic Aston Martins;
<https://www.youtube.com/watch?v=MvPGAtRdAqw> [dostęp: 30.04.2021]

Luisa Zborowskiego książkę *ChittyChittyBangBang: The Magical Car*⁴. Nie ulega jednak wątpliwości, że Formuła 1 sprawia również wrażenie dumnej z tej przeszłości. Nie trzeba jednak sięgać po biografie zagranicznych kierowców i konstruktorów, aby przekonać się o znaczeniu adrenaliny, ryzyka i indywidualności w życiu bohaterów torów wyścigowych. Opór wobec okupanta i chwytnie się niebezpiecznych profesji podczas wojny nie było tylko domeną Francuzów, Anglików, Australijczyków i Włochów. Odpowiedniki tych postaw można również znaleźć w polskim sporcie motorowym, jednak na skutek powojennego ładu politycznego nie wzbogaciły one panteonu okupowanego przez Grovera, Benoista i Wimille'ego, Enzo Ferrari czy Ettore Bugatti. Polska motoryzacja ma dla entuzjastów natomiast trzy życiorysy w postaci wojennych perypetii Muarycego Potockiego, Stanisława Hołuja i Jana Rippera. Warto te etapy życia zrekonstruować, gdyż dotychczas akademicka historia sportu nie poświęciła im należytej uwagi. Po drugie dobrze wskażą one powtarzalność określonych wzorców zachowań wśród ludzi sportu motorowego niezależnie od czasu, miejsca i narodowości.

Najpierw warto jednak przedstawić ogólne tło tej pozatorowej działalności jaką były zmiany w światowym sporcie motorowym po 1939 r. Niezaprzeczalnie dla każdego europejskiego kierowcy wyścigowego (czy rajdowego) wojna oznaczała regres bądź stagnację kariery. W 1940 r. Francja, III Rzesza, Belgia i Wielka Brytania odwołały swoje Grand Prix. Jedynie Włochy pozostały neutralne, organizując Mille Miglia w pobliżu Brescii i czternastą edycję Grand Prix Trypolisu. W końcu jednak i Włosi wstrzymali wszystkie imprezy, kiedy Mussolini ogłosił 11 czerwca 1940 r. przystąpienie do wojny⁵. Monza stała się magazynem pojazdów wojskowych i celem bombardowania Aliantów, przejęty przez Luftwaffe francuski Le Mans popadł w ruinę po alianckich atakach oraz zniszczeniach zadanych przez wycofujących się Niemców. W Wielkiej Brytanii pionierski Brooklands stał się natomiast fabryką samolotów firmy Vickers, która przy poparciu rządu kupiła obiekt za 330 000 funtów brytyjskich. Podobny los spotkał Donington, który zamieniono w wojskowy parking. Producenci samochodów, jak Bugatti przestawili się na produkcję wojenną, a sławy torów zmieniły profesje. Wyjątkiem byli kierowcy niemieccy mający w III Rzeszy statusy sportowych chlub. Caracciola był za stary na służbę w neutralnej Szwajcarii. Manfred von Brauchitsch również nie nadawał się do munduru przez powyścigowe kontuzje. Bycie bratankiem samego Walthera von Brauchitscha pomogło mu jednak przeczekać wojnę jako sekretarz niemieckiego generała i Sturmführer w Narodowo-Socjalistycznym Korpusie

⁴ I. Fleming, *Chitty Chitty Bang Bang: The Magical Car*, Nowy York 1964.

⁵ I. Rendall, *The Chequered Flag. 100 Years of Motor Racing*, Londyn 1993, s. 158.

Samochodowym. W lepszej sytuacji byli zawodnicy ze Stanów Zjednoczonych, którzy do 1941 r. mogli jeszcze rywalizować w Indianapolis 500. Jednak i rok później słynny owal został zamknięty, aby po trzech latach zaniedbania Tony Hulman odbudował go za 700 000 funtów brytyjskich⁶.

Tymczasem w okupowanej Polsce kierowcy stali przed takim samym dramatem jak *Sabotażyści Grand Prix*. Henryk Liefeldt nie dożył wojny, ponieważ zmarł 13 września 1937 r. Pochowano go na ewangelicko-augsburskim cmentarzu w Warszawie przy ul. Młynarskiej. Za zasługi na rzecz rozwoju polskiego automobilizmu odznaczono go Krzyżem Zasługi⁷, o czym świadczy tekst umieszczony na nagrobku⁸. Perypetie Stanisława Szwarcsztajna są natomiast bardziej tajemnicze. Ściągał się do wybuchu wojny, po której wyemigrował do Rio de Janeiro. Tam prowadził działalność przemysłową, po czym zmarł. Data śmierci nie jest jednak znana⁹. Podobnie niejasne są perypetie Marii Koźmianowej, która wyemigrowała do Londynu. Tam też zmarła w 1955 r. i pochowana została w zbiorowej mogile na cmentarzu w Brompton¹⁰.

Potocki, Hołuj i Ripper zmienili natomiast profesję, wybierając walkę z okupantem. Pierwszy z nich w 1939 r. został wcielony do armii, jednak tak jak w rzemiośle wyścigowym, w jego stosunku do wojny było więcej rozsądku i kalkulacji niż brawury. Nie obrał klasycznej drogi sabotażu z pistoletem w dłoni, minimalizując czynnik ryzyka. Związany niegdyś ze stronnictwem Piłsudskiego kierowca od września 1939 r. należał do warszawskiej Straży Obywatelskiej, gdzie zgodnie z profesją kierował Wydziałem Transportu i Komunikacji. Platformą patriotycznego sabotażu był jednak Polski Związek Łowiecki, w ramach którego podtrzymywał nawiązane przed wojną kontakty z niemieckimi dygnitarzami¹¹. Relacje przekuł w agitację na rzecz aresztowanych działaczy patriotycznych, którzy na skutek opozycyjnych działań trafiali do aresztu. Jedną z takich akcji ocaliła nawet życie popularnego polityka i publicysty, Stanisława Studnickiego. O działaniach Potockiego poinformowane nawet było dowództwo Armii Krajowej, które w jego warszawskiej kamienicy miało jako punkt kontaktowy bar „Za Kotarą” dla V Oddziału Komendy Głównej Armii Krajowej.

⁶ Ibidem, s. 162.

⁷ 254. ZARZĄDZENIE. Na Zasadzie art. 5 ustawy z dnia 23 czerwca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 458) o nadaniu Złotego Krzyża Zasług za zasługi na polu automobilizmu polskiego Henrykowi Liefeldtowi, członkowi Zarządu Głównego Automobil-Klubu Polski w Warszawie, (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 458), ISAP. Internetowy System Aktów Prawnych; <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP19371520254> [dostęp: 10.04.2022].

⁸ (erd.), *Śp. Henryk Liefeldt*, „Przegląd Sportowy”, 16 września 1937, nr 74 (1330), s. 4.

⁹ *Stanisław Szwarcsztajn*, Geni. A MyHeritage Company; <https://www.geni.com/people/Stanis%C5%82aw-Szwarcztajn/6000000003022834054>, [dostęp: 10.04.2022]

¹⁰ Korespondencja elektroniczna od Grzegorza Chyły z dnia 12.03.2021.

¹¹ L. Snellman, *Count Maurycy Stanisław Potocki (PL)*; The Golden Era of Grand Prix Racing...

Powstanie Warszawskie nie pozwoliło jednak pozostać automobilowemu mistrzowi Polski z 1930 r. w stolicy, zmuszając go do ucieczki do Ojcowa. Tam w 1945 r. został aresztowany przez Urząd Bezpieczeństwa i osadzony w kieleckim więzieniu. Wyroku śmierci za polityczne koneksje uniknął dzięki zajęciu miasta przez Antoniego Hedy „Szarego”¹². Jako stronnik Piłsudskiego nie mógł liczyć na spokojne życie w powojennej Polsce, dlatego jeszcze w 1945 r. przekroczył granicę i wyjechał do Londynu. Tam też zmarł 16 maja 1949 r., kończąc tym samym istnienie rodu Potockich z linii Jabłonna¹³.

Inne perypetie mieli Stanisław Hołuj i Jan Ripper, którzy przypominają bardziej bohaterów książki Joego Sawarda. Działalność pierwszego w ruchu oporu nie trwała jednak długo, ponieważ skończyła się w 1940 r. Karierę i patriotyzm Hołuja dobrze zobrazował film pt. „Mój tato kochał życie”¹⁴, który w 2012 r. został zaprezentowany na łódzkim Festiwalu Mediów „Człowiek w zagrożeniu”¹⁵. Narratorami produkcji Jacka Boronia i Klaudyny Krawiec były dzieci kierowcy z małżeństwa z Anną Konder, Jacek Hołuj i Marta Hołuj-Korowajczyk. Na przestrzeni 23 minut syn i córka przedstawili karierę sportową ojca, jego pasje oraz perypetie w obu wojnach. Bohater narracji jawi się jako patriota z Myślenic, który w wieku 15 lat uciekł do Krakowa i zaciągnął się do Pierwszej Kompanii Kadrowej Józefa Piłsudskiego. Za zasługi w Legionach otrzymał Medal Niepodległości, choć przygody z mundurem nie skończył. Do 1922 r. odbywał służbę w 12 Pułku Piechoty w Wadowicach¹⁶. Pomagał ojcu prowadzić rodzinną elektrownię w Myślenicach oraz tartak, młyn i stolarnię w Górnym Przedmieściu. Oczywiście całą jego uwagę pochłaniała motoryzacja i sport, kiedy nie zajmował się radiotelegrafią, lotnictwem, skokami narciarskimi i tenisem.

Przed 1 września 1939 r. Hołuj chciał pojechać na ogólnoswiatową wystawę do Nowego Yorku, lecz wojna zmieniła jego plany¹⁷. Dołączył do antyniemieckiej organizacji podziemnej w Myślenicach¹⁸, stając się członkiem lokalnego ruchu oporu. Żona radziła mu przyłączenie się do partyzantów, ale nie dał się przekonać. Uważał, że status i rodzinny biznes zapewniały mu nietykalność¹⁹. Naczelną zasadą okupanta była jednak eliminacja elity

¹² Wywiad z Janem Potockim z dnia 24.07.2023 [w posiadaniu autora].

¹³ Ibidem.

¹⁴ J. Boroń, K. Krawiec, *Mój tato kochał życie*, Polska, Grupa 6, 2012, B. Cwynar, *Uchonorowanie wybitnego krajana*, „gazeta Myślenicka”, [online], 2 luty 2012, Wydanie 5/2012, <https://gazeta.myslenice.pl/uchonorowanie-wybitnego-krajana>[dostęp: 12.04.2022].

¹⁵ Festiwal Mediów w Łodzi „Człowiek w zagrożeniu”, Łódź, 2012.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ A. Piątkowska-Borek, „«Czarna Niedziela» w Myślenicach. Historia we wspomnieniach”, *głos*²⁴. Historia, <https://glos24.pl/--czarna-niedziela--w-myslenicach-historia-we-wspomnieniach> [dostęp: 12.04.2022].

¹⁸ L. Snellman, *Stanisław Hołuj (PL)*, The Golden Era of Grand Prix Racing; <https://www.goldenera.fi/dp.htm>[dostęp: 12.04.2022].

¹⁹ A. Piątkowska-Borek, *op. cit.*

społecznej, co obejmowało również sportowców i aktywistów. Ponadto Niemcy byli świadomi miejscowego oportunizmu, dlatego w sobotę 22 czerwca 1940 r. zintensyfikowali patrole wojska i granatowej policji. O godz. 23.30 upozorowali nawet prowokacyjny zamach, wysadzając w myślenickiej poczcie stanowisko telefonistki²⁰. Nazajutrz gestapo zaczęło aresztowania, aby znaleźć rzekomego sprawcę i odeprzeć akty sabotażu. W lokalnej historii dzień ten zapisał się jako „Czarna Niedziela”. Formalnie 35 aresztowanych osób dostało status zakładników, którzy musieli przez dwa tygodnie meldować się w biurze burmistrza. W rzeczywistości plan wyglądał jednak inaczej. Gestapo przyjechało po Hołuję w momencie wychodzenia z żoną na niedzielą mszę²¹. Zabrano go spod domu i zawieziono pod pocztę, gdzie demonstracyjnie funkcjonariusze sfotografowali aresztantów. Potem samochody ciężarowe zabrały wszystkich do więzienia na Montelupich w Krakowie, gdzie Niemcy osadzali dywersantów i przedstawicieli inteligencji społecznej.

Hołuj spędził w areszcie tydzień, zachowując spokój. Wierzył, że wpływy rodzinne szybko wyciągną go z zamknięcia Montelupich²². Tymczasem Anna Konder dowiedziała się o możliwości uwolnienia męża. Wystarczyło przekazać odpowiednie środki sekretarce generała gubernatora Hansa Franka, który miał swoją siedzibę na Wawelu. Kobieta wzięła na Zamek Królewski rodzinną biżuterię, licząc na szybkie zwolnienie. Przyjechała jednak za późno, ponieważ 29 czerwca 1940 r. 35 aresztantów przetransportowano do Fortu w Krzesławicach. Sekretarka odmówiła przyjęcia kosztowności, gdyż Stanisława Hołuję nie było już na liście więźniów. Dalej wydarzenia potoczyły się szybko i tragicznie. Dnia 29 czerwca *skazany* razem z resztą aresztantów wykopał sobie masowy grób. W ostatnich minutach życia wszystkim zasłonięto oczy przepaską, po czym uśmiercono strzałem w tył głowy. Świadkiem zbrodni miał być miejscowy pasterz krów²³. Niemcy powysyłali natomiast bliskim zamordowanych wiadomości o zgonach powodowanych zapaleniem płuc, atakiem serca czy udarem mózgu²⁴. Konder do końca wojny nie wierzyła tym informacjom. Była przekonana, że mąż został wywieziony na roboty przymusowe do Niemiec. W oczekiwaniu na powrót kazała nawet córce nauczyć się gry na pianinie, aby powitać go utworem muzycznym²⁵. Cała rodzina poznała jednak prawdę w 1945 r. Zwłoki zamordowanych w

²⁰ M. Stoszek, *Czarna Niedziela 1940*, „Gazeta Myślenicka”, [online], 18 czerwca 2019, Wydanie 22/2019, <https://gazeta.myslenice.pl/czarna-niedziela-1940> [dostęp: 12.04.2022].

²¹ Wywiad Macieja Hołuję z Martą Korowajczyk z dnia 26.06.2020; Dziennik Polski; <https://dziennikpolski24.pl/myslenice-pamiec-o-tamtych-bohaterach-to-nasz-obowiazek/ar/c1-15047822> [dostęp: 12.04.2022].

²² A. Piątkowska-Borek, *op. cit.*

²³ Ibidem.

²⁴ M. Stoszek, *op. cit.*

²⁵ Ibidem.

Krzesławicach poddano ekshumacji, podczas której kobieta rozpoznała męża po schowanej w spodniach chusteczce z wyhaftowanym monogramem²⁶. Wojenne perypetie Stanisława Hołuja wpisują się w liczne przykłady burzliwych losów kierowców wyścigowych. Tak jak jego zagraniczni rywale żył wedle nurtu, w atmosferze którego narodziła się motoryzacja i sport motorowy. Afirmował życie intensywnie i ryzykownie. Zakończył je tak jak głosił Miguel de Unamuno, przekładając ryzyko nad własne bezpieczeństwo. Tego typu postawy nieprzerwanie również dają o sobie znać u kierowców Formuły 1 z drugiej połowy XX wieku oraz z XXI wieku, których stosunek do niebezpieczeństwa najlepiej oddają słowa Ayrtona Senny o śmierci:

„Jeśli kiedykolwiek zdarzy mi się wypadek, który ostatecznie będzie mnie kosztował życie, mam nadzieję, że za jednym zamachem. [...] Jeśli mam żyć, chcę żyć w pełni. Bardzo intensywnie, bo jestem osobą intensywną. Zrujnowałoby to moje życie, gdybym musiał żyć częściowo”²⁷.

Tego typu filozofia kierowała również Janem Ripperem. On także w trakcie wojny zastąpił profesję kierowcy wyścigowego działalnością sabotażysty. W pewnym momencie swoją decyzję przypłaciłby życiem, gdyby nie przyjaźń z uznanym kierowcą i przechowany w domu list. Człowiekiem, który nieświadomie ocalił Rippera przed losem Hołuja był Hans Stuck von Villiez²⁸. Był on niemieckim kierowcą wyścigowym i chlubą Adolfa Hitlera. Stuck był ekstrawertyczną osobowością i utytułowanym zawodnikiem Auto Union AG, dzięki czemu zagwarantował sobie pozycję nietykalnej publicznie osoby. Kontakty z wysoko postawionymi politykami i samym Hitlerem nie były jednak wynikiem inspiracji i ideologicznej aprobaty nazizmu, którymi kierowca w rzeczywistości gardził. Prezentował często spotykaną wśród sportowców postawę kosmopolity i pacyfisty obojętnego na kwestie pochodzeniowe rywali. Publicznie przyjął jednak postawę obojętną i neutralną politycznie, pozwalając sobie z racji sportowej renomy zawierać znajomości niewpisujące się w kanon

²⁶ B. Cwynar, *op. cit.*

²⁷ T. Rubythorn, *The Life of Senna*, Londyn 2006, s. IX.

²⁸ Urodzony 27 grudnia 1900 r. w Warszawie niemiecki kierowca wyścigowy i górski. Pochodził z zamożnej rodziny właścicieli ziemskich. Dzięki znajomościom z Ferdinandem Porsche i dobrej opinii u Adolfa Hitlera w latach 1935-1939 był oficjalnym reprezentantem zespołu Auto Union AG. Po II wojnie światowej w latach 1951-1953 epizodycznie startował w Formule 1 jako indywidualny kierowca.b.a., *Hans Stuck*, Motorsport Memorial; <http://www.motorsportmemorial.org/LWFWIW/focusLWFWIW.php?db2=LWF&db=ct&n=450> [dostęp: 13.04.2022]

życia towarzyskiego przykładowego obywatela III Rzeszy. Jedną z nich była właśnie przyjaźń z Janem Ripperem, z którym połączyła go pasja i sportowa rywalizacja.

Wspólna historia obu kierowców zaczęła się w 1928 r. w Republice Weimarskiej. Jan Ripper postanowił sprawdzić się w odbywających się w ramach niemieckiego Tygodnia Sportów Motorowych wyścigach na 8 km i 100 km. Na imprezie pojawił się również Stuck, którego zaintrygowały zdolności jeździeckie Polaka prowadzącego samochód o gorszych osiągnięciach i wydajności. Za jego namową Niemiec jeszcze w tym samym roku przyjechał na Gymkhanę, potwierdzając zdanie o talencie Rippera. Zapragnął zmierzyć się z krakowianinem w równych samochodach i warunkach, ku czemu szybko nadarzyła się okazja²⁹. Stuck i Ripper mieli opinię doskonałych kierowców górskich, a Niemiec uchodził już nawet wtedy za „Króla Gór”. Pierwszą okazją do rywalizacji na nierównym terenie był odbywający się w 1928 r. w Budapeszcie wyścig na Wzgórzach Gellerta³⁰. Ripper zwyciężył w pierwszym starciu, co nie popchnęło Stucka do typowej dla mistrzów toksycznej rywalizacji względem mniej sławnego kierowcy³¹. Znajomość szybko przerodziła się w sportową przyjaźń, która pomagała promować zdolności krakowianina za granicą. Za sprawą Austriaka Ripper poznał najlepszych niemieckich kierowców, a konkretnie Rudolfa Caracciola i Manaferda von Brauschitsa. W tych przypadkach nie zawiązano jednak serdecznych relacji. Caracciola nie ukrywał niechęci wobec rywali. Był typem zawodnika dumnego i odzeganego od szacunku względem mniej utytułowanych kierowców. Brauschitsh również miał tendencje do wywyższania się, lecz potrafił zachować respekt bez wglądu na status konkurentów³². Jednak to właśnie on okazał się w 1941 r. człowiekiem, który nieświadomie uratował Ripperowi życie, pomimo wstrzeźliwości w kontaktach.

Zupełnie inną postawę prezentował natomiast Stuck. W przeciwieństwie do krajowych rywali, nie odmawiał on sobie dobrych relacji z ciekawymi i utalentowanymi ludźmi. Z Ripperem ponownie spotkał się w 1929 r., na II Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim. Dla krakowianina te zawody zawsze były okazją do popisu, co udowodnił już na I Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim z 19 sierpnia 1928 r. Rok wcześniej jechał z Zakopanego do Morskiego Oka słynną Lancią, zajmując piąte miejsce w mieszanej kategorii samochodów turystycznych i wyścigowych³³. Krynicki nazwał go wtedy obiecującym, młodym wirtuozem, który w odpowiedniej maszynie mógłby rywalizować z samym

²⁹ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

³⁰ Ibidem.

³¹ Wywiad Szczepana Kolaczka z Janem Ripperem Jr. z dnia 15.07.2016; Automobilownia.pl; <https://automobilownia.pl/wywiad-krakowski-klan/> [dostęp: 13.04.2022].

³² Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

³³ Ibidem.

Liefeldtem³⁴. W 1929 r. na swoim wyścigowym Bugatti Ripper ustanowił rekord trasy w kategorii 1500 cm³, osiągając czas 5 minut 47,41 sekund³⁵. Rzeczą wartą wspomnienia jest fakt, że samochód dostał dzień przed wyścigiem z jedyną okazją do treningu. Krynicki znowu nie krył zachwyty, pisząc: „Wynik młodego mistrza kierownicy jest bez przesady fenomenalny i nie wiem czy wielu z największych asów automobilowych świata pokusiłoby się o jego powtórzenie, a tym bardziej pokonanie. Świetnym zwycięstwem w Wyścigu Tatrzańskim dowiódł Jan Ripper swego niepowszedniego talentu i utrwalił swoją pozycję, jako jeden z najlepszych, a bez wątpienia najbardziej odważny i ambitny kierowca w Polsce”³⁶.

W tym czasie Stuck był już niekwestionowanym „Królem Gór” za kierownicą Austro-daimlera i ulubieńcem politycznych sfer III Rzeszy. Znowu spotkał się z Ripperem na równych warunkach 24 sierpnia 1930 r. na II Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim. Obaj startowali w kategorii wyścigowej. Stuck na Austro-Daimlerze w klasie do 5000 cm³, a Ripper tradycyjnie na Bugatti do 1500 cm³. Zawody pokazały jednak, jak bardzo różnili się jako kierowcy. Obu przedstawiano jako atutowe asy i gigantów szosy³⁷, po których oczekiwano emocjonującego spektaklu. Stuck już na treningu wzbudził sensację najlepszymi czasami, których wartość podnosił fakt, że przyjechał późno i miał tylko jeden trening na zapoznanie się z trasą³⁸. Ripper natomiast nie wysiłał się, mając na uwadze mniejsze zaplecze techniczne. Niemniej popisał się „maestrią”³⁹, kiedy w swojej klasie pojemnościowej triumfował z wynikiem 5 min 38,855 s⁴⁰. Jednak niedługo, ponieważ Stuck stał się niekwestionowanym bohaterem wyścigu, ustanawiając rekord swojej kategorii oraz całego konkursu. Obu kierowców okazało się przy tym osobowościami o odmiennym rzemiośle wyścigowym. Austriak zachwycił publikę, zarzucając samochodem na zakrętach i prostując go na wyjściu. Podziwu nie krył Krynicki, komentując: „[...] na taki wyczyn trzeba być nie kierowcą, ale swego rodzaju artystą. Rzeczywiście Stuck posiada olśniewającą technikę jazdy ,w której nie ma rywala w całej Europie”⁴¹.

³⁴ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1928, nr 9, s. 415.

³⁵ Ibidem, s. 418.

³⁶ Ibidem, s. 415.

³⁷ b.a., *O wielką nagrodę Tatr. Przed batalią kierowców na szosie Morskie Oko-Zakopane*, „Przegląd Sportowy”, 23 sierpnia 1930, nr 68 (557), s. 1.

³⁸ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Auto: miesięcznik : organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9, s. 24.

³⁹ b.a., *Stuck zdobywa nagrodę Tatr. Ripper znowu najlepszy wśród Polaków*, „Przegląd Sportowy”, 27 sierpnia 1923, nr 69 (558), s. 5.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ M. Krynicki, *Międzynarodowy Wyścig...*, s. 24.

Ambitny Ripper tłumaczył sobie zwycięstwo zaprzyjaźnionego rywala słabszym i skromniejszym zapleczem technicznym po swojej stronie. Jego maszyna miała krótszy rozstaw osi i mniejszą długość, co zmuszało go do innej techniki jazdy. Unikał zarzucania tyłem na wejściu zakrętu, wjeżdżając w niego równo. Dopiero na wyjściu pozwalał sobie na małą nadsterowność, by wyprostować maszynę. Jej słabość i skromniejsze zaplecze techniczne pozostawiały jednak niedosyt, który w dobrze oddaje relacja Krynickiego: „Co się tyczy Rippera, to młody nasz mistrz nie ustępuje wcale Stuckowi brawurą i szybkością na wirażach [...] Przegrać do Stucka o piętnaście sekund i to na znacznie słabszym samochodzie to wynik bardzo zaszczytny, z którego Młody Mistrz Polski powinien być zupełnie zadowolony”⁴².

Stuck miał również świadomość technologicznej dysproporcji, dlatego po powrocie do domu pozytywnie wypowiadał się o zdolnościach krakowianina. Mówił: [...] nie znam nikogo, kto potrafiłby wyciągnąć więcej z 1,5 litrowej Bugatti niż Jan...”⁴³. Słowa szybko przechwyciła europejska publiczność sportowa i niemiecka prasa. Pochwały dotarły do Zwickau i Stuttgartu, gdzie zawsze szukano utalentowanych kierowców. Był to ważny moment dla historii polskiego sportu motorowego. Do odstępu nazistowskich norm w zakresie czystości rasowej w połowie lat 30. XX wieku⁴⁴. Auto-Union przygotowywał się na Mistrzostwa Europy i poszukiwał utalentowanego kierowcy. Za sprawą Stucka Ripper dostał propozycję startów dla Auto-Uniona i stania się kierowcą fabrycznym, czyli najbardziej cenionym typem zawodnika Grand Prix. Kiedy celem były zwycięstwa i postęp, zespoły reprezentujące koncerny samochodowe potrafiły zrobić wyjątek i zatrudnić zawodnika innej narodowości. Przykładami takich internacjonalistów był Richard Seaman, Tazio Nuvolari czy Louis Chiron, których talent umożliwił rywalizację niemieckimi samochodami.

Jan Ripper również miał szansę stać się tego typu zawodnikiem w połowie lat 30. XX wieku⁴⁵. Za sprawą Stucka otrzymał propozycję startów dla Auto-Uniona i stania się najbardziej cenionym typem kierowcy Grand Prix, czyli fabrycznym. Polak odmówił jednak z powodów politycznych, co jego przyjaciel uszanował⁴⁶. Jednak nie tylko on zaproponował Polakowi profesjonalną jazdę. Podobne zamiary miał Brauschitsch⁴⁷. Za jego właśnie sprawą

⁴² Ibidem, s. 25.

⁴³ T. Szczerbicki, *Niemiecko-niemiecki wyścig zbrojeń*, „Classicauto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, marzec 2007, nr 9, s. 52.

⁴⁴ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ T. Szczerbicki, *Niemiecko-niemiecki...*, s. 53.

⁴⁷ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

Ripper otrzymało fertę etatowego kierowcy Mercedesa. Dokument napisał sam Brauschitsch, jednak i tę propozycję Polak odrzucił z powodów politycznych⁴⁸.

Pierwsza odmowa Riperra nie przekreśliła dobrych relacji z Stuckiem. Pozostawali w kontakcie i urządzali spotkania rodzinne⁴⁹. Do wybuchu II wojny światowej obaj żyli wyścigami, chociaż Stuck nie odnosił już na wyścigach Grand Prix wielkich sukcesów. Popadł w niełaskę zarządu Auto-Union, chociaż w 1937 r. zdobył drugie miejsce na Grand Prix Belgii. Zespół wydał decyzję o zwolnieniu kierowcy ze względu na wiek i mający wynikać z niego spadek konkurencyjności. Kierowca miał jednak inne zdanie na ten temat, gdyż według niego pracodawca miał mu za złe wyjawienie Rosemeyerowi wysokości swojej pensji i zbuntowanie go. Bezrobocie nie trwało jednak długo, ponieważ dzięki znajomościom w rządzie Stuck wrócił w 1938 r. do niechętnego mu zespołu⁵⁰. Sezon skończył jako mistrz niemieckich kierowców i mistrz Europy w wyścigach górskich⁵¹. W międzyczasie pisał również z Ernstem Güntherem Burggallerem książkę, którą wydano w 1933 r. pt., *Das Auto Buch*⁵². Ripper również zwieńczył okres międzywojenny sukcesem. Zwycięstwa zagwarantowały przynależne miejsce w Elicie Polskich Jeźdźców Automobilowych z nr 4. Został również honorowym członkiem Automobilklubu Polski⁵³. Na koniec wygrał jeszcze w 1938 r. XI Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski, które poświęcono zmarłemu w 1937 r. Henrykowi Liefeldtowi. Krakowian zajął pierwsze miejsce w kategorii 1100 cm³ za kierownicą Fiata 1100. Był najlepszym kierowcą polskiej załogi, pokonując nawet zespół Mercedesa. Prasa nie kryła obiektywnej radości, komentując tło glorii:

„Biorąc pod uwagę wielką klasę sportową kierowców niemieckich, sukces to doprawdy wielki i nieoczekiwany. Na osłabienie naszej glorii, gwoli sprawiedliwości należy jednak podkreślić, że goście jechali w tym roku z przedziwnie złośliwym pechem, choć i maszyny zawodziły bardziej niż zazwyczaj”⁵⁴.

Wojna położyła jednak kres wyścigom, rajdom i Mistrzostwom Europy. Stuck spędził wojnę w przysłowiowym cieniu, a Ripper znalazł adrenalinę w sabotażu. Podobnie jak Enzo Ferrari wykorzystał swoje zdolności, jeżdżąc ciężarówką. Zatrudnił się jako dostawca węgla do zakopiańskiej elektrowni, jednakże pod surowcem woził również broń dla partyzantów.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ T. Szczerbicki, *Niemiecko-niemiecki...*, s. 53.

⁵⁰ b.a., *Hans Stuck, Motorsport Memorial...*

⁵¹ I. Rendal, *The Chequered...*, s. 152-153.

⁵² b.a., *Hans Stuck, Motorsport Memorial...*

⁵³ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich...*, s. 164.

⁵⁴ P. M. Lubiński, *XI-y Raid—wszechstronny sprawdzian wozu i kierowcy*, „Auto: miesięcznik : organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1938, nr 7. S. 397.

Działalność zakończyła się w 1941 r., gdy znajomy kierowcy wyścigowego złożył donos władzom niemieckim o nielegalnej pracy Riperra. Krakowianin trafił najpierw do katowni Gestapo o nazwie Wila Palac w Zakopanem. Stamtąd trafił do słynnego więzienia Montelupich, gdzie czekał go los Hołuja. W tym jednak czasie Gestapo zrobiło rewizję domu, gdzie przebywała jego żona, Stanisława Maria (Gizowska). Ripperowie nie mieli szlacheckiego pochodzenia, dlatego Niemcy zwyczajowo zwracali się do kobiety „Przekłeta polska świnią”⁵⁵. Inwektywy zniknęły, kiedy znaleziono pismo z ofertą jazdy dla Mercedesa od samego Brauschitscha. Szacunek brata stryjecznego gen. Waltera von Brauschitschazmienił zwrot na „Szanowna Pani”, który dla zamkniętego w więzieniu kierowcy oznaczał uniknięcie strzału w głowę⁵⁶. Okupant uznał Rippera za godnego zaufania i przymusowo zatrudnił jako szofera funkcjonariusza⁵⁷.

Tak najlepszy polski kierowca okresu międzywojennego przeżył wojnę w przeciwieństwie do Stanisława Hołuja. Wojna zakończyła jednak jego przyjaźń z Hansem Stuckiem, który zamieszkał w Niemczech Zachodnich i nie zdołał nawiązać kontaktu z Ripperem. Jako były reprezentant III Rzeszy musiał zmienić obywatelstwo na austriackie, aby uniknąć zakazu uczestnictwa w wyścigach dla niemieckich kierowców. Wraz z tożsamością uporządkował również życie prywatne, rozwodząc się w 1948 r. z Paulą von Reznicek. W tym również roku ożenił się z Christą Thielmann, z którą doczekał się w 1951 r. syna, Hansa Joachima Stucka. Karierę wyścigową wznowił natomiast w 1950 r., zwyciężając w Grand Prix Autodromo na torze Monza. Spróbował również rywalizacji w Formule 1, zgłaszając się w 1951 r. do Grand Prix Wielkiej Brytanii jako kierowca zespołu BRM⁵⁸. Rok później wszedł we współpracę z byłym pracownikiem BMW i założycielem drużyny AFM⁵⁹, Alexem Falkenhausenem. Razem pracowali nad bolidem AFM 6 wykorzystującym silnik V8 Küchen ze sportowego BMW 328. W maju 1952 r. wystartował nim na Grand Prix Szwajcarii, lecz nie ukończył wyścigu z powodu awarii mechanicznej pojazdu. Cztery miesiące później dołączył do Écurie Espadon⁶⁰ i bezskutecznie próbował zakwalifikować Ferrari 212 do wyścigu Grand Prix Włoch. W 1953 r. podjął ostatnią próbę rywalizacji w Formule 1, startując w Grand Prix Niemiec i Grand Prix Włoch dla AFM-Bristol⁶¹. Brak sukcesów na torze zmusił go do powrotu do wyścigów górskich. W 1957 r. w wieku 60 lat zdobył

⁵⁵ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 07.07.2023[w posiadaniu autora].

⁵⁸ British Racing Motors. Zespół i konstruktor Formuły 1 z lat 1951-1977.

⁵⁹ Alex von Falkenhausen Motorenbau. Konstruktor Formuły 1 wspierany przez BMW. Startował w latach 1952-1953.

⁶⁰ Szwajcarski zespół Formuły 1 z lat 1950-1953.

⁶¹ b.a., *Hans Stuck*, Motorsport Memorial...

mistrzostwo Niemiec za kierownicą BMW 700RS, ustanawiając osobisty rekord 17 czempionatów w jeździe górskiej⁶². Karierę zakończył w 1963 r., stając się instruktorem jazdy na torze Nürburgring. Zmarł 9 lutego 1978 r. w domu w Garmisch-Partenkirchen⁶³.

Losy Jana Ripperabyły podobne do Hansa Stucka i równie niebezpieczne pod względem politycznym. Urodziła mu się dwójka synów, Jan i Stanisław. Cała rodzina przeprowadziła się z Krakowa do Zakopanego. Z dwójki dzieci to urodzony 12 kwietnia 1945 r. Jan podzielał ojcowską pasję i bacznie obserwował jego wyścigowe rzemiosło oraz sentyment do samochodów Bugatti. Był również świadkiem tragedii ojca jako pasjonata i sportowca. Podczas wojny Niemcy przejęli jego Typ 37A. W celu pozyskania aluminium zdjęli nadwozie i kompresor. Silnik ukradł natomiast anonimowy rodak. Została tylko rama, osie, skrzynia biegów i tylny most. Ripper sukcesywnie odbudowywał jednak ulubiony samochód, szukając części indywidualnie i przy pomocy znajomych. Ze szczegółowych relacji syna, Jan Jr., wynika, że odzyskał skradziony silnik. Ponadto zdobył także dwa wolnossące zamienniki bez kompresora o pojemności 3 l i 3.3 l⁶⁴. W ówczesnych czasach było to wyjątkowo trudne ze względu na powojenny kryzys gospodarczy. Mimo pełnej gotowości powrót do sportu motorowego nie był łatwy w panującej atmosferze politycznej. Polska motoryzacja również odnotowała regres⁶⁵. W Bloku Wschodnim oprócz strat powojennych utrudnieniem okazał się system socjalistyczny. Zgodnie z ideologią władze komunistyczne niechętnie patrzyły na własność prywatną i nacjonalizowały przedsiębiorstwa, które w czasach II RP były prywatną inicjatywą gospodarczą. Podjęte przez zarządy firmi spółek próby i prośby o reprivatyzację nie powiodły się, dlatego polskim entuzjastom motoryzacji pozostały tylko samochody i motocykle z poprzedniej epoki.

Na polskim rynku dostępne były przedwojenne BMW, Fiaty, DKW, Citroëny, Renault, a nawet Chevrolety, Ople i Buicki⁶⁶. Ich obecność była wynikiem działalności w drugiej połowie lat 30. XX wieku. warszawskiej Spółki Lilpop, Rau i Loewenstein, która nawiązała współpracę z General Motors i podjęła się produkcji tych samochodów jako Koncesjonowana Wytwórnia Samochodów Lilpop, Rau i Loewenstein S.A.⁶⁷ Wprawdzie przedwojenne pojazdy rzadko nadawały się do codziennej eksploatacji, jednak dla ludzi pamiętających sporty motorowe lat 20. i 30. XX wieku. był to naturalny proces odradzania się

⁶² R. Newman, *op. cit.*, s. 336.

⁶³ b.a., *Hans Stuck*, Motorsport Memorial...

⁶⁴ Wywiad Szczepana Kolaczka z Janem Ripperem Jr. z dnia 01.02.1974...

⁶⁵ H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945-1970*, Warszawa 2017, s. 36-40.

⁶⁶ R. Mucha, S. Szelichowski, *Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych*, Warszawa 2017, s. 242.

⁶⁷ J. Franek, *Papiery wartościowe*, „Classicauto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, lipiec 2020, nr 166, s. 15.

rodzimego sportu motorowego. Zadania tego podjęli się byli działacze Automobilklubu Polski, a konkretnie Witold Rychter, Janusz Regulski i Mieczysław Grabiński. Podpisali oni akt restytucji AP, dzięki któremu już 15 maja 1946 r. z inicjatywy Mieczysława Skotnickiego w Warszawie na placu Narutowicza 5 odbyło się pierwsze posiedzenie Komitetu Organizacyjnego Automobilklubu Polski. Celem była również restauracja oddziałów tej instytucji, których role w II RP pełniły terytorialne automobilkluby. Miesiąc później, 13 czerwca 1946 r., zgromadzenie walne uchwaliło statut i wybrało Zarząd Główny Automobilklubu Polski w osobie Jana Rabanowskiego jako prezesa, Piotra Jaroszewicza, Wiktora Grosza i Mieczysława Sokotnickiego jako wiceprezesów oraz Janusza Regulskiego jako dyrektora⁶⁸.

Siedziba Automobilklubu Polski mieściła się na warszawskiej ul. Nowy Świat 35. Podlegało mu czternaście oddziałów w postaci czternastu automobilklubów. Przedwojenni działacze powołali Komisję Sportową Automobilklubu Polski, która jeszcze w czerwcu skontaktowała się z Międzynarodową Federacją Samochodową. Janusz Regulski i Leszek Krzemień pojechali do Paryża zgłosić akces organu głównego i wpisać XIII Międzynarodowy Rajd Samochodowy AP do Międzynarodowego Kalendarza Imprez. Kiedy uporządkowano kwestie organizacyjne, Centralny Zarząd Motoryzacji dał AP przyzwolenie na wydawanie samochodów i zdemobilizowanego sprzętu wojskowego z Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego⁶⁹. W ten sposób entuzjaści motoryzacji i sportów motorowych mogli przystąpić do organizowania sprzętu i zasobów samemu lub w ramach warsztatów oficjalnych automobilklubów. Pojawił się jednak problem natury ideologicznej. Działalność AP musiała być dostosowana do istniejących realiów społeczno-politycznych, o czym świadczy fragment statutu: „powstając na nowych, demokratycznych podstawach, Automobilklub Polski jednoczy już w obecnej chwili jak najszerze warstwy społeczeństwa”⁷⁰. W praktyce oznaczało to akceptację systemu socjalistycznego i jego ideologii, co kolidowało z mentalnością ludzi sportów motorowych. Jak pokazuje publikacja Sewarda środowisko to cechuje oportunizm wobec ideologii ograniczających wolność jednostki. Zgodnie z tymi założeniami polscy entuzjaści przybrali postawę politycznej obojętności lub otwartej krytyki systemu.

⁶⁸ b.a., *Restytucja i przetrwanie. Oddział warszawski AP. Okręgowa Sekcja Samochodowa. Oddział Motorowy. Automobilklub Warszawa. 1946-1957*, [w:] Automobilklub Polski. 1909-2009. Monografia, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 34.

⁶⁹ Ibidem, s. 35.

⁷⁰ Ibidem, a. 34.

Czynnie zaangażowany w odbudowę narodowego sportu Jan Ripper wybrał drugą opcję. Podobnie jak Grover, Benoist czy Wimillie nie miał w naturze konformizmu ani serwilizmu. Nie popierał władzy komunistycznej. Jawnie manifestował swoją niechęć do systemu, odmawiając współpracy z jego zwolennikami i przedstawicielami. Do funkcjonariuszy milicji pozwalał sobie nawet mówić: „won—parobki Stalina”⁷¹. Postawa ta miała jednak negatywne konsekwencje dla jego własnych ambicji. Ripper chciał kontynuować rodzinną profesję i założyć warsztat w ramach indywidualnej działalności. Plany te wymagały jednak współpracy z urzędnikami i uległości politycznej. Nabycie prywatnej własności stało się więc niemożliwe. Sam Ripper nie miał zamiaru niczego kupować, aby nie stać się dłużnikiem finansowych znienawidzonego systemu. Był również przekonany, że w panującej rzeczywistości nie można być całkowitym właścicielem gruntów. Przez to odmówił sobie nabycia szopy we wsi Chramcówki, zabraniając tego również synowi Janowi. Podobnie było również z mieszkaniem, którego też nie został właścicielem⁷².

Mimo trudności natury własnościowej były sabotażysta znalazł jednak sposób na praktykowanie motorsportu od strony technicznej i fizycznej. Zatrudnił się w warsztacie Automobilklubu Śląskiego w Katowicach, które wtedy nosiły nazwę Stalinogród⁷³. Tam spełniał się jako kierowca, mechanik i konstruktor, tworząc samochody typu SAM. Pojazdy te były właśnie efektem działań Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego. Najprościej określa się je jako budowane na potrzeby sportu amatorskie pojazdy, do których konstrukcji używano podzespoły samochodów seryjnych⁷⁴. Powołany w 1952 r. tygodnik „Motor” tłumaczył ten skrót jako „Samochód Amatorski Motoru”⁷⁵, lecz równie dobrze SAM oznaczał po prostu „samochód własnej konstrukcji” lub „samodzielnie wykonany”⁷⁶. Pierwszą tego typu maszyną w Polsce był pojazd oparty na podzespołach Lancii Aprili, którą zbudował Marian Wierzbą i jego syn Stanisław w 1946 r. Samochód ten wziął udział w pierwszej powojennej polskiej imprezie motoryzacyjnej, jaką był zorganizowany 10-11 maja 1946 r. warszawski „Wyścig uliczny dla samochodów i motocykli”⁷⁷. Wóz ten oficjalnie rozpoczął okres konstruowania SAM-ów na własną rękę lub w ramach działalności automobilklubu. Najważniejszy był jednak fakt, że moda była „poprawna ideologicznie”, gdyż autorskie

⁷¹Wywiad Szczepana Kolaczka z Janem Ripperem Jr. z dnia 15.07.2016...

⁷²Ibidem.

⁷³J. Szymanek, G. Chmielewski, *op. cit.*, s. 164.

⁷⁴R. Steć, *Polskie samochody wyścigowe*, Opole 2011, s. 11.

⁷⁵T. Szczerbicki, *Zrób to sam. Część 6*, „Classic Auto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, nr 169, s. 60.

⁷⁶Ibidem.

⁷⁷R. Steć, *op. cit.*, s. 10.

pojazdy były zazwyczaj dziełami robotników⁷⁸. Powstały w 1952 r. tygodnik „Motor” specjalnie nawet zainicjował akcję amatorskiego konstruowania, by przyspieszyć proces odradzania polskiego sportu motorowego.

Prym w budowaniu SAM-ów wiodła Warszawa i Katowice za sprawą zdolnych wizjonerów, jak Michał Nahorski, Wiesław Gawron, Jerzy Jankowski, Kazimierz Jakubowski, Antoni Weiner czy właśnie Jan Ripper. Mocna pozycja Śląska była efektem aktywności Automobilklubu Śląskiego przy ul. Matejki w Katowicach, który szybko zaczął działalność. Sam Śląski Oddział AP był jednym z najsprawniejszych 14 podmiotów Automobilklubu Polski, o czym świadczy powołanie już w 1948 r. Biura Porad Technicznych⁷⁹. Naturalne było zatem, że powstała z inicjatywy śląskiego automobilklubu Katowicka Fabryka SAM-ów obok warszawskiej była najsilniejszym punktem produkcji. Tam właśnie zatrudnił się Jan Ripper, wykorzystując nabywane przez lata doświadczenie. Pojazdy spod jego ręki były solidne i konkurencyjne, a prasa wypowiadała się o działalności ośrodka bardzo pochlebnie. „Auto Motor Sport” uznał ją za przełomową, przewidując, że Katowice będą dysponowały większą ilością pojazdów wyczynowych niż cała Polska w przeszłości⁸⁰. Wychwalano kreatywność z jaką pracownicy potrafili łączyć podwozie Syreny z silnikiem Fiata czy BMW. Źródłem innowacyjności był sam Ripper, który kierował pracami i zarządzał grupą utalentowanych ludzi w skromnym garażu. Warunki pracy najlepiej oddaje fragment artykułu:

„[...] Mały warsztacik, wyposażony jedynie w najbardziej zasadnicze narzędzia, niczym nie zdaje się usprawiedliwiać takiej nazwy. Są jednak ludzie i dzięki tym ludziom powstają wozy. Kierownikiem warsztatu jest nasz legendarny mistrz kierownicy – Jan Ripper. Głównym konstruktorem opracowującym projekty jest nie mniej znany z tras wyścigowych – inż. Langer. Wykonawstwo zaś spoczywa w rękach monterów Modlera i Zajęca. A szatą zewnętrzną zajmują się bracia Grychtałowie. Wykonane przez nich nadwozia są bez przesady ładne i z powodzeniem mogą konkurować z zagranicznymi”⁸¹.

Nie ulega zatem wątpliwości, że Jan Ripper był ważną i cenioną postacią w ogólnokrajowym trendzie budowania SAM-ów oraz odradzającym się sporcie motorowym.

⁷⁸ T. Szczerbicki, *Zrób to...*, s. 60.

⁷⁹ S. Brzóska, *Historia...*, s. 15.

⁸⁰ M.W., *Katowicka Fabryka Samochodów ratuje Mistrzostwa Samochodowe Polski. Jan Ripper wraca na trasy wyścigowe*, „Auto Moto Sport” nr 1-20, 1957; Archiwum Błażeja Krupy; <https://krupa.info.pl/artykuly-prasowe,1359.html> [dostęp: 17.04.2022].

⁸¹ T. Szczerbicki, *Zrób to...*, s. 61.

Ludzie pamiętający czasy międzywojenne nie zapomnieli o jego zdolnościach i osiągnięciach, a pochwalne teksty w prasie tylko podnosiły jego wartość. To też ściągnęło na niego uwagę uosobień ówczesnego systemu, a konkretnie osób działających zgodnie z nurtem władz komunistycznych. Człowiekiem nieprzychylnym rodzinie Ripperów był Tadeusz Tabencki, pracownik Urzędu Bezpieczeństwa. W okresie międzywojennym człowiek ten pracował w warsztacie działacza Krakowskiego Automobilklubu, Tadeusza Damskiego, który zwolnił go przez kradzież uposażenia. Po wojnie odnalazł się w nowym systemie, zostając funkcjonariuszem UB. Związki ze światem motoryzacji zapewniły mu dodatkową rolę dostawcy samochodów dla władz. Przy okazji stał się prywatnym kolekcjonerem samochodów i handlarzem części, a pozycja społeczna pozwoliła mu zemścić się na byłym pracodawcy. Odnalazł Damskiego i przejął jego warsztat, aby przehandlować go na własną siedzibę. Długo jednak nie świadczył usług naprawczych, gdyż udowodniono mu brak dokumentów poświadczających kwalifikacje⁸².

Demaskacja nie wpłynęła jednak na pasję, jaką było kolekcjonowanie samochodów. Dla koneserów z pozycją utytułowany kierowca konstruujący SAM-y był potencjalnym źródłem nowego bogactwa, o czym przekonała się rodzina Ripperów. Pod koniec lat 60. Tabencki postanowił przejąć odrestaurowany przez Rippera Bugatti, kiedy właściciel był w szpitalu. W tym celu wysłał dwóch wspólników do Stanisławy Ripper, która przyjęła oferowane pieniądze i sprzedała samochód. Innego wyboru nie było, ponieważ rekonstrukcja Typu 37A była elementem prywatnej inicjatywy właściciela. W ten sposób Tabencki wzbogacił swoją kolekcję Maybachów, wyczynowych Mercedesów, Chevroletów czy Zeppelinów, których sprawność przedłużał dzięki dokumentom na sprowadzanie części z zagranicy. Transakcja żony Rippera spotkała się z wielką negacją ze strony pozostałych członków rodziny, a szczególnie Jana Jr. Ten osobiście udał się do nowego właściciela pojazdu i siłą zmanifestował swój sprzeciw, i niezadowolenie wobec praktyk stosowanych przez zwolenników ustroju. Samochodu jednak nie odzyskał, a nowy nabywca kontynuował swoją działalność. Prowadził bezkarny styl życia do momentu upadku socjalizmu w Polsce. Kres jego czynom położyli wspólnicy szukający zemsty za poczynione wobec nich wcześniejsze oszustwa⁸³.

Przykra znajomość z Tanbeckim była oczywiście konsekwencją stosunku do władz komunistycznych, którego Ripper nigdy nie chciał się wyrzec. Kosztowało go to wprowadzić uczestnictwo w międzynarodowych wydarzeniach, takich jak Rajd Monte Carlo, jednak nie

⁸² Wywiad Szczepana Kolaczka z Janem Ripperem Jr. z dnia 15.07.2016.

⁸³ Ibidem.

usunęło z krajowej sceny sportowej. Powodów do ideologicznego buntu miał w latach 50. jeszcze więcej, ponieważ zmieniała się struktura organizacyjna i ideologiczna polskiego sportu motorowego. Pod koniec lat 40. w Polsce działało 14 oddziałów AP i 9 okręgowych Związków Motocyklowych, które skupiały ponad 200 klubów motoryzacyjnych i sekcji⁸⁴. Wtedy jednak władze państwowe niebezpiecznie zaczęły interesować się motoryzacją. Samochody i motocykle przyciągały młodzież, dla których AP utworzył nawet Sekcję Młodych AP. Motoryzacja była również świetnym hasłem propagandowym, dzięki któremu można byłoby ukazać socjalizm jako ideologię sprzyjającą postępowi cywilizacyjnemu. W związku z tym w 1948 r. Bolesław Bierut przyjął „wysoki protektorat nad Automobilklubem Polski w uznaniu ważności Klubu w zakresie rozwoju motoryzacji i upowszechnienia sportu i turystyki motorowej wśród szerokich mas społeczeństwa polskiego”⁸⁵.

W ten sposób, niby wzorem branżowych zrzeszeń bloku wschodniego i niemieckiego Niemieckiego Automobilklubu (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), zwanego ADAC, Walne Zgromadzenie Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego ogłosiły fuzję i likwidację AP. Dnia 30 stycznia 1950 r. powstał Polski Związek Motorowy, którego głównym zadaniem było kierowanie rozwojem sportów motorowych i turystyki oraz współdziałanie w pracach na rzecz progresu polskiej motoryzacji⁸⁶. Obrany zgodnie z partyjną linią prezesem został działacz klubu warszawskiego i „Związkowiec”, inż. Ryszard Gudlewski⁸⁷. Zarząd liczył 22 członków wywodzących się z Automobilklubu Polski, Polskiego Związku Motorowego bądź środowiska działaczy polskiego sportu motorowego. Główna siedziba mieściła się natomiast na ul. Nowy Świat 35 w Warszawie. Pierwsze przedsięwzięcie naczelnego organu miało oczywiście charakter centralistyczny, a konkretnie likwidację „obcych klasowo” automobilklubów i zastąpienie ich Okręgowymi Sekcjami Samochodowymi⁸⁸. Było ich 17, z czego każda bezpośrednio podlegała PZM. Pod nową egidą polski sport motorowy miał podnosić „obronność Kraju przed imperializmem amerykańskim”⁸⁹, co w praktyce oznaczało finansowe zaangażowanie w rozwój krajowego przemysłu samochodowego. Nad wykonywaniem wytycznej czuwało samo Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, z którego płynęły również dotacje finansowe. Były one jednak zbyt skromne na utrzymanie bytu ekonomicznego naczelnej organizacji, więc

⁸⁴ S. Brzóska, *Z kart...*, s. 15.

⁸⁵ b.a., *Restytucja i...*, s. 38.

⁸⁶ R. Wasiński, *Rozwój kartingu w Polsce*, Warszawa 1986, s. 15.

⁸⁷ b.a., *Restytucja i...*, s. 38.

⁸⁸ S. Brzóska, *Historia...*, s. 16.

⁸⁹ b.a., *Restytucja i...*, s. 38.

podstawą finansową stały się składki członkowskie i zyski ze szkoleń kierowców⁹⁰. Niepewność bytu potęgowało również państwo chcące zrobić z PZM narzędzie propagandowe. W związku z tym pierwsze lata istnienia upłynęły na zmianach w zarządzie i unikaniu wchłonięcia przez Ligę Przyjaciół Żołnierza. Wpływy paramilitarnej organizacji były tak silne, że determinowały wybór osób w zarządzie. Sytuacja ta trwała do lutego 1955 r., kiedy władze państwowe wycofały decyzję o przejęciu i zobligowała LPŻ do usunięcia swoich ludzi z PZM. Ten natomiast mógł zreorganizować swój zarząd, co w praktyce oznaczało dezorganizację i obniżoną skuteczność w wypełnianiu swoich powinności⁹¹.

Pierwsze lata istnienia Polskiego Związku Motorowego pokazują zatem, że dla osób ceniących sobie niezależność, Polska nie była idealnym miejscem do zawodowego uprawiania sportu motorowego. Niebezpieczeństwo wchłonięcia przez LPŻ pokazywało, że w nowej rzeczywistości nie można było być pewnym idei autonomii w ujęciu materialnym i osobistym. Oczywiście, Jan Ripper należał do grona oportunistów nieakceptujących nowej rzeczywistości. Nie wierzył w prawo własności, przez co nawet nie próbował wejść w posiadanie nieruchomości i wybierał opcję zaciągania długów⁹². Niemniej w 1957 r. postanowił wrócić do wyścigów samochodowych, gdyż mimo wspomnianych trudności PZM zdołał w 1953 r. powołać Samochodowe Wyścigowe Mistrzostwa Polski. Regulamin dopuszczał dwie klasy sportowe do i powyżej 1600 cm³ oraz dwie turystyczne do 750 cm³ i 1600 cm³. W 1954 r. pierwszą wzbogacono jeszcze o samochody do 750 cm³ i 1600 cm³. Podział ten utrzymał się do 1958 r., a o mistrzostwie rozstrzygały wyniki z rund eliminacyjnych⁹³. Ripper przystąpił zatem do organizowania sprzętu. W tym czasie w Katowickiej Fabryce stały już gotowe SAM-y. Jeden z silnikiem motocyklowym Triumph 650 cm³, drugi tylnonapędowy z motorem BMW 750 cm³ i skrzynią biegów od Fiata oraz Syrena Weinera z 1956 r.⁹⁴. Do klasy 1300 cm³ przygotowano natomiast podobny do Mercedesa W196 prototyp z jednostką Flash (Simca Aronde)⁹⁵. SAMY-y wykorzystujące francuski silnik były szczególnie chwalone, gdyż w 1956 r. wóz taki zdobył mistrzostwo⁹⁶.

⁹⁰ R. Wasiński, *op. cit.*, s. 15-16.

⁹¹ Ibidem, s. 16.

⁹² Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

⁹³ R. Steć, *op. cit.*, s. 15.

⁹⁴ M.W., *Katowicka Fabryka Samochodów ratuje Mistrzostwa Samochodowe Polski. Jan Ripper wraca na trasy wyścigowe*, „Auto Moto Sport” nr 1-20, 1957.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ M. Wachowski, *Arodne czy Syrena?*, „Auto Moto Sport” nr: 1-20, 1957; Archiwum Błażeja Krupy;<https://krupa.info.pl/artykuly-prasowe,1359.html> [dostęp: 19.04.2022].

Ripper zdecydował się jednak na wybór najmocniejszego egzemplarza, a konkretnie na samochód z jednostką Lancii 1500⁹⁷. Tylony most pochodził od Fiata 1100, jednak to nie ten komponent był źródłem potencjału. Przy SAM-Lancii pracował doświadczony w mechanice motocyklista, Rudolf Breslauer, który „podrasował” silnik⁹⁸. Mało jednak brakowało, a żaden z samochodów nie pojechałby na eliminacje do Warszawy. PZM nie miał dobrej kondycji finansowej i nie mógł sobie pozwolić na hojne kupowanie za granicą części w obcych walutach. Brakowało na rynku pożądanych silników Simci, BMW czy podatnych na strojenie Chevroletów. Z tego powodu konstruktorzy SAM-ów musieli korzystać z krajowych zasobów, wykorzystując potencjał mechaniczny Syren i zasoby Fabryki Samochodów Osobowych⁹⁹. Ripper przekonał się o niedostatku, kiedy pojawiły się trudności z zakupem kół nadających się do opon 4.00-15 i 4.50-15. Razem z pracownikami samodzielnie wykonał tarcze i powiększył rozmiar komponentów, lecz na początku autorskie części nie nadawały się do użytku¹⁰⁰.

Po modyfikacjach SAM-Lancia wyjechała jednak z warsztatu i wystartowała w mistrzostwach. Niestety, trzeba było prosić o przedłużenie czasu, gdyż rozwiązanie problemu zajęło prawie dwa miesiące¹⁰¹. Sezon składał się z czterech rund: w Warszawie, Gdyni, Bydgoszczy i Częstochowie. Ripper zabrał ze sobą mechanika i Jana Jr. Pierwsza eliminacja odbyła się w stolicy 30 czerwca 1957 r. Wyścig zaczął się dobrze, ponieważ Ripper na trzecim okrążeniu zdublował całą stawkę i uzyskał najlepszy czas na jednym objeździe. SAM-y z Katowic były szybkie i bardzo dobrze trzymały się drogi. Ripper jechał po zwycięstwo, póki defekt mechaniczny prawie nie wyeliminował go z wyścigu¹⁰². Na ostatnim okrążeniu urwał się przewód paliwowy i aluminiowe nadwozie SAM-Lancii zapaliło się. Ojciec, syn i mechanik dopchali samochód do mety, zajmując trzecie miejsce w klasie do 1300 cm³ ¹⁰³. Klasę do 1300 cm³ i 1600 cm³ wygrał natomiast biecujący polski kierowca, Longin Bielak.

Druga runda odbyła się 6 października 1957 r. w Gdyni, gdzie Ripper wystartował w klasie do 1600 cm³. Tym razem pojechał jednak prototypem SAM-Simca Flash. Ponownie

⁹⁷ M.W., *Katowicka Fabryka Samochodów ratuje Mistrzostwa Samochodowe Polski. Jan Ripper wraca na trasy wyścigowe*, „Auto Moto Sport” nr 1-20, 1957...

⁹⁸ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

⁹⁹ M. Wachowski, *Arodne czy...*

¹⁰⁰ b.a., *Koło udręczeń*, „Auto Moto Sport” nr 1-20, 1957; Archiwum Błażeja Krupy; <https://krupa.info.pl/artykuly-prasowe,1359.html>[dostęp: 19.04.2022].

¹⁰¹ b.a., *30 czerwca. Wyścigi samochodowe w Warszawie*, „Auto Moto Sport” nr: 1-20, 1957; Archiwum Błażeja Krupy; <https://krupa.info.pl/artykuly-prasowe,1359.html>[dostęp: 19.04.2022].

¹⁰² M. Wachowski, *I Eliminacja do SMP*, „Auto Moto Sport” nr 1-20, 1957; Archiwum Błażeja Krupy; <https://krupa.info.pl/artykuly-prasowe,1359.html> [dostęp: 19.04.2022].

¹⁰³ Ibidem.

zrobił najszybsze okrążenie, ale w samochodzie urwał się korbówód i stracił szansę na wygraną. Zajął trzecie miejsce¹⁰⁴, lecz nie wziął już udziału w dwóch pozostałych rundach w Bydgoszczy i Częstochowie. Na tym etapie kariera wyścigowa Jana Rippera się zakończyła. Zajął szóste miejsce w klasie do 1600 cm³ i nie interesował się już Wyścigowymi Samochodowymi Mistrzostwami Polski. Skupił się na konstruowaniu i tworzeniu, zachowując bezwzględny sprzeciw ideologiczny wobec systemu. Powrócił również do wyścigów górskich i rajdów, na których przypominał o swoich sukcesach z dwudziestolecia międzywojennego. Zwyciężył trzy razy na Rajdzie Żubrów w 1966, 1970 i 1976 r.¹⁰⁵ Na zawody zabierał również Jana Jr., który startował w oddzielnym samochodzie lub przyjmował funkcję pilota. Mimo upływu lat senior rodziny Ripperów długo nie odmawiał sobie startów. W 1962 r. wziął udział w wyścigu o Srebrną Wstęgę Ojcowa po usunięciu oka¹⁰⁶. Zmarł 24 maja 1987 r. w wieku 84 lat w Zakopanem.

Rodzinne zainteresowania sportowe i motoryzacyjne kontynuował Jan Jr., zaczynając od narciarstwa zjazdowego. Po zdobyciu trzech tytułów wicemistrza Polski skupił się na rajdach, jeździe motocyklowej i crossowej, robiąc licencję wyścigową w Poznaniu¹⁰⁷. Rozwijając rodzinną profesję, spuentował również wydarzenie, dzięki któremu życiorys jego ojca musiał znaleźć się w tej pracy. Osiemdziesiąt lat po debiucie utytułowanego rodzica na Grand Prix Lwowa, pojechał do tego miasta, aby wziąć udział tzw. próbie regularności, czyli powtarzalności wyników. Jak sam wspominał, miejscowi przywitali Polaków bardzo serdecznie, lecz krajobraz nic się nie zmienił. Jan Ripper Jr. zastał tę samą kostkę brukową, dziury, wyboje i przysłowiowe kocie łby. Nielubiane przez kierowców wyścigowych niedoskonałości drogi pozwoliły mu jednak maksymalnie przybliżyć się do doświadczeń jakie przeżywał jego ojciec. Owy wyścig był bardzo ważny, ponieważ oficjalnie wprowadził Polskę do świata Grand Prix, a samego Jana Rippera Sr. do grona Polaków będących częścią historii Formuły 1.

¹⁰⁴ Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski, Klasyfikacja z II eliminacji WSMP przeprowadzonej w dniu 06.10.1957; AutoSport Retro; http://www.scr.civ.pl/wmp1957_2el_gdynia.html[dostęp: 19.04.2022].

¹⁰⁵ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich...*, s. 164.

¹⁰⁶ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

¹⁰⁷ Wywiad Szczepana Kolaczka z Janem Ripperem Jr. z dnia 15.07.2016.

Podrozdział 4.2. Alfons Francis Kowalewski. Pierwszy Polak – mechanik w Formule 1

Kiedy w Polsce Ludowej budowano SAMY-y i reorganizowano sport motorowy zgodnie z linią partyjną, na zachodzie Europy polscy emigranci współtworzyli historię Formuły 1. Mówiąc o latach 50. i 60., pierwszym Polakiem przychodzącym na myśl jest nieżyjący już Alfons Kowalewski. Był on mechanikiem, który podczas wojny przekroczył granicę i zmienił dane personalne na Alf Francis. W oficjalnej historii Formuły 1 i sportów motorowych postać ta otrzymała więcej narracji niż w polskich źródłach. Zaslugi i osiągnięcia Alfonsa Kowalewskiego znalazły się na łamach światowej sławy magazynów jak „Motor Sport Magazine” czy „F1 Racing”. Bogactwa faktów dostarczają również wspomnienia czterokrotnego wicemistrza świata F1, Stirlinga Mossa. Wartości jego postaci dodaje również popularna wśród zachodnich entuzjastów sportów motorowych autobiografia z 1957 r. pt.: *Alf Francis, racing mechanic: his own story*¹⁰⁸. Już w roku wydania pozycja ta doczekała się wznowienia za sprawą Lewisa Petera¹⁰⁹, który jako narrator opatrzył komentarzem perypetie i myśli głównego bohatera. Na próżno jednak szukać takiego bogactwa informacji w polskich źródłach, co potwierdza analiza magazynów motoryzacyjnych z czasów PRL, takich jak „Motor” czy „Auto Moto Sport”.

Powodem, przez który zaciekawieni życiorysem Alfonsa Kowalewskiego Polacy muszą polegać na zasobach internetowych lub szczodrości informacyjnej zachodnioeuropejskich pasjonatów, mogą być polityczne skutki II wojny światowej. Alfa Francis Kowalewski należał do tego grona migrantów, którzy po 1945 t. musieli odciąć się od kraju pochodzenia i zmienić nazwisko ze względu na status poszukiwanego przez radziecką agenturę. Do lat 70. XX wieku polskie władze postrzegały też Formułę 1 i podobne jej klasy wyścigowe jako rozrywkę kapitalistów. Motoryzacja natomiast była dla nich narzędziem ukazującym socjalizm w świetle jedynego prawego systemu. Represji ideologicznych nie unikały nawet postaci automobilizmu z czasów II Rzeczypospolitej, co również nie zachęcało do eksponowania swojej prawdziwej tożsamości i rozmów z korespondentami. Dlatego ubogość informacji o Kowalewskim w polskich źródłach wydaje się naturalną konsekwencją powojennego porządku politycznego, który doprowadził do powstania luki w polskiej narracji

¹⁰⁸ A. Francis, *Alf Francis, racing mechanic: his own story*, Londyn 1957.

¹⁰⁹ P. Lewis, *Alf Francis. Racing mechanic. His own story as told to and written by Peter Lewis, etc.*, Londyn 1957.

historycznej. Nie pozostaje zatem nic innego, jak przybliżyć życiorys i dokonania postaci, od której zaczęła się polska historia w wyścigach Grand Prix po 1945 r.

Przed rozpoczęciem należy jednak przedstawić czasy w jakich przyszło Kowalewskiemu współkreować dziedzictwo Formuły1. W ujęciu mentalnym były one typowym odzwierciedleniem powojennej traumy społecznej. Międzywojenny egzystencjalizm oparty na potrzebie afirmacji życia przybrał formę jeszcze bardziej pesymistycznego światopoglądu. Tezy Kierkegaarda czy Heideggera zaczęły dzielić nurt z teoriami Jeana-Paula Sartre'a, który wprowadził do mentalnej podstawy sportu motorowego motyw ateizmu i duchowego zwątpienia. Podstawą egzystencjalizmu dalej był wolny i nieskrępowany w swych działaniach człowiek o ogromnym wewnętrznym potencjale tworzenia¹¹⁰. Jego przeznaczeniem była kreacja i asertywna postawa wobec ludzi i warunków życia. Nie był już jednak postrzegany jako istota, na której życie miała wpływ jakakolwiek siła wyższa. Bóg miał nie istnieć albo nie posiadać mocy sprawczej wobec jego losu. Oznaczało to, że człowiek był bytem egzystującym sam dla siebie i odpowiedzialnym za swoje czyny. Miał prawo do wszystkich działań, lecz za wszystkie ponosił dobre lub złe konsekwencje. Miał być typowym „self made man”, którego fenomen szczególnie był popularny w środowiskach sportów motorowych. Śmierć nie była już przedłużeniem egzystencji. Była nieuchronna i stanowiła koniec ludzkiego życia w wymiarze fizycznym i duchowym. Dlatego wszelkie aktywności podejmowane przez obdarzoną wolną wolą jednostkę musiały wprawiać ją w stan emocjonalny pobudzający do intensywnej działalności. Z racji tego, że motoryzacja i wyścigi samochodowe były wypadkową dziewiętnastowiecznego egzystencjalizmu, również i po 1945 r. stały się odbiciem jego metamorfozy. Przeobraziły się w środowisko jednostek chcących zapomnieć o wojnie i realizować się w intensywny sposób. Bolidy Formuły 1 będące dziełem osób z potrzebą niezależnej kreacji były dobrym narzędziem ku temu. Kierowcy użytkujący je przedstawiali natomiast typowy powojenny model ludzi chcących całkowicie „czuć” swoje życie¹¹¹.

W okresie powojennym trudno było jednak zdobyć dobry sprzęt, mimo że przemysł samochodowy oddzielił się od sektora zbrojeniowego i powrócił do produkcji na rynek cywilny lub sportowy. Niestety, sześciolatekni konflikt sprawił, że po 1945 r. w Europie brakowało maszyn do jazdy wyczynowej. Entuzjaści poprzedniej epoki brali to, co na przestrzeni ostatnich sześciu lat nie zostało zniszczone, przetopione na sprzęt wojskowy lub

¹¹⁰ M. Warnock, *Egzystencjalizm*, przeł. M. Michowicz, Warszawa 2005, s. 132-147.

¹¹¹ M. Derc, *O przedmiocie psychologii humanistycznej*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, 1994, nr 279, s. 37-49.

po prostu nadawało się do jeżdżenia. Dla pasjonatów i bywalców przedwojennych Grand Prix nie było to jednak problemem. Alfa Romeo wyciągnęła ukrytą na czas wojny słynną doładowaną Alfettę 158, do której prawa intelektualne w latach 30. rościł sobie Enzo Ferrari i Wilfredo Ricart. Dostępne były również modele Bugatti z serii Typ 30 i Typ 50, Talboty czy Maserati. Nie musiało zatem od 8 maja 1945 r. minąć dużo czasu, aby zgodnie z historyczną tradycją we Francji powrócono do przysłowiowego ścigania. Już 9 września tego roku Paryż umocnił swoją symboliczną pozycję w sporcie motorowym, organizując w Lasku Bulońskim wyścig Copues de Paris. Impreza zwieńczająca koniec wojny składała się z rywalizacji o Trofeum Roberta Benoista, Trofeum Wyzwolenia i Coupe des Prisonniers. W pierwszym zwyciężył Amedée Gordini w samochodzie na podzespołach Fiata i Simci. Trofeum Wyzwolenia zdobył Henry Louveau w Maserati, a Coupe des Prisonniers był sabotażystą i bohater wojenny, Jean-Pierre Wimille w Bugatti Typ 59¹¹².

W latach 1945-1947 wyścigi przypominały zawody entuzjastów tworzących własne przedsięwzięcia sportowe lub amatorów, którym udało się pozyskać jakąś przedwojenną maszynę. Przez niedostatki w sprzęcie pierwsze Grand Prix odbywały się ramach formuły dowolnej, czyli Formuły Libre opartej na rywalizacji samochodów o różnych parametrach technicznych. Zgodnie z historyczną tradycją Francuzi wszystko zaczęli, ale Włosi i Brytyjczycy również długo nie czekali. W Wielkiej Brytanii wyścigi nieoficjalnie zaczął w 1947 r. Maurice Geoghegan, który nabył nowego Frazer-Nash i szukał miejsca do jazd próbnych. Uznał, że należące do RAF lotnisko Silverstone świetnie się do tego nadawało, więc we wrześniu razem z przyjaciółmi zorganizował tam amatorskie zawody dla 12 kierowców. Dla Geoghegana nie skończyły się jednak dobrze, ponieważ zderzył się on z błąkającą się owcą i poważnie uszkodził swój samochód. Dzień wyścigu otrzymał prześmiewczą nazwę „Mutton Grand Prix” (Wyścig o Baraninę), co nie powstrzymało miejscowych entuzjastów do nocnego ścigania po Silverstone i zwracania na siebie uwagi policji¹¹³.

Potrzebny był zatem organ nadzorujący, który oficjalnie powstał w 1946 r. Przedwojenną AIACR zastąpiła Fédération Internationale de l'Automobile, czyli Międzynarodowa Federacja Samochodowa, w skrócie FIA z siedzibą w Paryżu. Prezydentem został Jehan de Rohan-Chabot, który wcześniej przewodniczył komisji turystycznej AICAR. Organem wspomagającym dalej była natomiast Commission Sportive Internationale(CSI)

¹¹² I. Rendall, *The Power and Grace. The History of Formula 1 and the World Championship*, Londyn 2000, s. 131.

¹¹³ A. Henry, *The Battle for The British Grand Prix. The Inside Story of The Fight to Save Britain's Biggest Motor Race*, Sparkford 2010, s. 13-14.

odpowiadająca za tworzenie przepisów wyścigowych. W październiku tego samego roku podczas Paryskiego Salonu Samochodowego nowe władze zakomunikowały, że od 1 stycznia 1948 r. jednomiejscowe samochody wyścigowe będą rywalizowały w ramach trzech klas. Pierwszą miała być Formuła A, w której prawo uczestnictwa miały pojazdy z wolnossącymi silnikami o pojemności do 4500 cm³ lub 1500 cm³ zespężarką mechaniczną. Formułę B oparto na przedwojennej klasie „voiturette”, czyli samochodach z niedoładowanymi jednostkami do 2000 cm³ lub doładowanymi do 500 cm³¹¹⁴. Klasa C była natomiast najbardziej uniwersalna i najtańsza, gdyż bazowała na wozach napędzanych łatwo dostępnymi silnikami motocyklowymi o pojemności 500 cm³¹¹⁵. Nazewnictwo oparte na alfabecie nie utrzymało się jednak długo. W 1949 r. Międzynarodowa Federacja Motocyklowa nadała rywalizacji jednoślądów rangę Mistrzostw Świata, co nie pozostało bez odzewu FIA i jej prezydenta, Jehana de Rohan-Chabota. Tego samego roku na Zgromadzeniu Ogólnym organu głównego hrabia Antonio Brivio zaproponował połączenie Grand Prix dla samochodów wyścigów w coroczny cykl Mistrzostw Świata¹¹⁶. Razem z organizacją zmodyfikowano również nazewnictwo. Formuła A stała się Formułą 1, a Formułę B i C zastąpiły Formuła 2 i Formuła 3.

Tak właśnie wyglądała najwyższa klasa sportów samochodowych, kiedy Alfons Kowalewski zaczął współtworzyć jej historię. Jego biografia mogłaby posłużyć za scenariusz dobrego hollywoodzkiego filmu, w którym niepewność jutra zmusza bohatera do podejmowania radykalnych decyzji i całkowitej zmiany swojego życia. Człowiek, którego Stirling Moss określił jako świetnego mechanika i improwizatora na poziomie geniusza¹¹⁷, urodził się 18 czerwca 1918 r. w Gdańsku. Według czterokrotnego wicemistrza świata pochodził on z Grudziądza, a z informacji zawartych w czerwcowym numerze magazynu „Motor Sport” z 1955 r. wynika, że mieszkał w Warszawie¹¹⁸. Tam jego ojciec prowadził warsztat samochodowy, w którym Alfons wdrażał się w świat motoryzacji. Po odbyciu trzyletniego kursu mechanicznego wrócił do rodzinnego przedsiębiorstwa, gdzie pracował w roli praktykanta. Doświadczenie nabierał jednak samodzielnie, ponieważ etap przygotowawczy skończył po śmierci ojca. Wraz z wybuchem II wojny światowej wstąpił do

¹¹⁴ S. Codling, *Historia F1. Część 1. A imię jej będzie... Formuła 1*, „F1 Racing”, styczeń 2016, nr 138, s. 62.

¹¹⁵ G. Donaldson, *Formula 1. The Autobiography*, Haydock 2002, s.40.

¹¹⁶ C. Hilton, *Grand Prix Showdown! The full drama of the races which decided the World Championship 1950-92*, Sparkford 1992, s. 11.

¹¹⁷ N. Roebuck, *Stirling's day of days*, „MotorSport”, maj 2011, nr 5, s. 44.

¹¹⁸ „A.B.C.”, *The Racing Mechanics*, „MotorSport”, czerwiec 1955, nr 6, s. 315.

Wojska Polskiego, w którym był świadkiem upadku Warszawy i wszystkiego,,co reprezentowało dom i krewnych”¹¹⁹.

Kowalewski zbiegł do Rumunii, gdzie tymczasowo znalazł zatrudnienie jako specjalista od silników olejowych następnie wyemigrował do Francji. Tam powtórnie zaciągnął się do armii polskiej, jednak po kapitulacji Paryża podjął decyzję o opuszczeniu Europy. Uciekł do Portugalii, skąd postanowił popłynąć do Ameryki. Cały czas pilnował swojej tożsamości, kreatywnie minimalizując ryzyko aresztowania przez Niemców. Wspominając perypetie wojennego zbiega, Kowalewski dumnie przyznawał, że uniknął schwytania dzięki kobiecemu przebraniu”¹²⁰. Tym sposobem dotarł do Portugalii, gdzie w jego ocenie wsiadł na statek z kursem do Ameryki. Ten w rzeczywistości popłynął jednak do Liverpoolu¹²¹. W Wielkiej Brytanii ponownie związał się z polskim rządem emigracyjnym, pracując do 1944 r. jako główny mechanik samochodowy przy Polskim Ministerstwie Przemysłu i Komisji Transportu na uchodźctwie¹²². Dowództwo dbało o adaptację Polaków, zapewniając naukę języka angielskiego. Kowalewski pracując przy samochodach, czuł się beztrąsko i bezpiecznie. Stał się tak pro-brytyjski, jak tylko mógł. Nie pozbył się jedynie „ciężkiego środkowoeuropejskiego akcentu”¹²³. Niemniej nie przeszkadzało mu to ożenić się w 1944 r. i założyć rodzinę. Jednak ani żona, ani narodziny córki, nie zmieniły jego decyzji o wyruszeniu z 1. Polską Dywizją Pancerną do Normandii. Tam doczekał końca wojny jako aliancki żołnierz.

Zamieszkał w Londynie, utrzymując całą rodzinę. Druga połowa lat 40. XX wieku była dla brytyjskiego sportu motorowego czasem reorganizacji i doskonalenia własnego modelu funkcjonowania. W Europie kontynentalnej panowała tendencja do wyciągania przedwojennych maszyn wyścigowych, tworzenia działów sportowych w firmach samochodowych lub zakładania marki budującej auta drogowe w celu finansowania rywalizacji na torach. Brytyjczycy za fundament motorsportu uznali natomiast trusty przemysłowe i zespoły–przedsiębiorstwa zorientowane tylko na sport. Niemalże podręcznikowym tego przykładem były Connaught Engineering, Cooper Car Company, British Racing Motors, Alta Car and Engineering Company, English Racing Automobiles czy Hersham and Walton Motors. Tego typu wyścigowe przedsięwzięcia były częścią ogólnonarodowego ruchu powojennej odnowy gospodarczej. Polegała ona na współpracy

¹¹⁹ Ibidem.

¹²⁰ D.S.J., *Obituary. Alf Francis*, „Motor Sport”, sierpień 1983, nr 8, s. 895.

¹²¹ Ibidem.

¹²² „A.B.C”, *The Racing...*, s. 315.

¹²³ D.S.J., *Obituary. Alf Francis*, „MotorSport”, sierpień 1983, nr 8, s. 895.

przedsiębiorstw z podobnej branży lub pobudzaniu krajowej motoryzacji poprzez zamówienia na części lub własną wytwórczość.

Ta właśnie typowo brytyjska specyfika umożliwiła Alfonsowi Kowalewskiemu pracę w środowisku, w którym nie miał doświadczenia. Sport motorowy postrzegał jednak jak typowy przedstawiciel świata przesiąkniętego pesymistycznym egzystencjalizmem czasów powojennych. W jego opinii była to sfera, gdzie sukces przeplatał się z porażką¹²⁴. Pragmatycznie widział sport jako wyzwanie odzwierciedlające potencjał jednostki i możliwości motoryzacyjne narodu¹²⁵. Osobiście natomiast pojmował go w kategoriach sprawdzianu samego siebie oraz chęci wniesienia „choć niewielkiego wkładu w historię sukcesu brytyjskich samochodów”¹²⁶. Zanim jednak podjął następną przełomową decyzję, korzystał z popytu na siłę roboczą ówczesnego rynku pracy. Pracował w Londynie jako półkwalifikowany monter w przedsiębiorstwach przemysłowych¹²⁷. Piął się po stanowiskach, dopóki w 1948 r. nie natknął się w magazynie „The Autocar” na ciekawą propozycję. W dziale drobnych ogłoszeń znalazł krótką ofertę pracy w HWM, która jak sam powiedział, „miała zmienić jego życie”¹²⁸. Brzmiała ona:

„Wyścigowy gentelman potrzebuje mechanika do utrzymania swojego samochodu Grand Prix. Znajomość kontynentu i języków jest atutem”¹²⁹.

Brak pewności przyjęcia oferty pracy przez Kowalewskiego rozwiązała jego żona, Sylvia, mówiąc: „Oczywiście, że masz szansę”¹³⁰. Potem kobieta dodała, że brak wiedzy o samochodach wyścigowych mąż szybko nadrobi własnymi umiejętnościami. Dnia 10 kwietnia 1948 r. Kowalewski pojechał zatem do siedziby HWM na Walton-on-Thames, aby stawić się na rozmowę kwalifikacyjną¹³¹. Zastał tam typową brytyjską inicjatywę sportowo-przemysłową czasów powojennych¹³². Zasoby były skromne, a finanse niewystarczające. System pracy przypominał chałupnictwo, którego jakość zależała od wprawy i talentu

¹²⁴ P. Lewis, *Alf Francis...*, s. 12.

¹²⁵ Ibidem.

¹²⁶ Ibidem.

¹²⁷ „A.B.C.”, *The Racing...*, s. 315.

¹²⁸ P. Lewis, *Alf Francis...*, s. 13.

¹²⁹ Ibidem.

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ Ibidem.

¹³² W angielskiej historii motorsportowej jej znaczenie było jednak powszechnie pomijane na rzecz BRM, któremu ze względu na większe sukcesy przypisywano zasługę przywrócenia narodowej wytwórczości wyścigowej na scenę międzynarodową. Tymczasem na miano brytyjskiego powojennego pioniera zasługuje właśnie pierwszy pracodawca Alfonsa Kowalewskiego, który jako pierwszy przywrócił Wielką Brytanię na szczyt sportów motorowych. A. Knowles, *Two from FormulaTwo*, „MotorSport”, lipiec 1980, nr 7, s. 1042.

mechanika. Taki Hersham and Walton Motors był jednak dla Polaka idealnym miejscem rozwoju ze względu na przeszłość założycieli.

Kowalewski zdał egzamin, stając się oficjalnym mechanikiem Hersham and Walton Motors¹³³. Pracował dla Heatha i Abbecassisa do 1952 r., dzieląc posadę z Johnem Powellem. Początki jednak nie były łatwe. Nowy pracownik nie posiadał podstawowej wiedzy merytorycznej niezbędnej w tej pracy¹³⁴. Miał skromne pojęcie o inżynierii i zawieszeniach. Ubogie doświadczenie z technologią wyścigową nadrabiał jednak zdolnościami manualnymi i skłonnością do improwizowania¹³⁵. Nabyta podczas wojny umiejętność szybkiej adaptacji, pomogła mu szybko wdrożyć się w podróżny styl życia środowiska Formuły 1. W międzyczasie stał się naturalizowanym obywatelem brytyjskim, przyjmując imię Alf Francis¹³⁶. Nie wszyscy jednak od razu zaufali jego zdolnościom, a największym sceptykiem był Geoffrey Tylor. Nie wierzył on, by mechanik Heatha był w stanie naprawić samochód wyścigowy bez odpowiedniej wiedzy teoretycznej.

Polak udowodnił dostawcy silników swoją wartość już w 1948 r. na wyścigu British Empire Trophy na Isle of Man. Podjął się naprawy części koła napędowego w bolidzie Abecassisa, która została uszkodzona przez poluzowaną przednią oś w czasie treningu. Determinacja w dążeniu do startu skłoniła Kowalewskiego do ryzykownego zobowiązania naprawy pojazdu w ciągu jednej nocy. Zwątpienie Taylora jeszcze bardziej zachęciło go do działania, co podkreślił słowami: „W porządku. Założę się z tobą. Jeśli zostawisz mnie tu samego i wrócisz jutro rano, samochód będzie gotowy, a piasta będzie działać prawidłowo”¹³⁷. Nocna praca zaowocowała gotowością Alty do wyścigu. Mimo braku pozytywnego zakończenia zmagania kierowców dla zespołu, mechanik HWM zaczął poważnie myśleć o współpracy z utalentowanym kierowcą pokroju Parnella.

¹³³ Zespół potrzebował pracownika z technicznym instynktem oraz biegłą znajomością języków obcych i Europy. Alfons Kowalewski okazał się odpowiednim człowiekiem. Przyjechał do siedziby HWM w sobotnie popołudnie na rozmowę kwalifikacyjną. Heath i Abecassis przeprowadzili z nim krótki wywiad. Zapytali się czy miał wcześniej doświadczenia z maszynami wyścigowymi. Kowalewski zaprzeczył. Potem otrzymał pytanie czy kiedykolwiek był na wyścigu samochodowym. Na to również odpowiedział przecząco. Na koniec właścicieleniemałże desperacko zapytali: „Widziałeś kiedyś samochód wyścigowy?”¹³³. W tym momencie Kowalewski wspomniął o udziałach ojca w zlotach sportowych, broniąc się znajomością Europy i kilku języków. Wziął kapelusz, chcąc opuścić zakład, kiedy Heath powiedział: „Szukamy człowieka bystrego, sumiennego i chętnego do nauki”¹³³. Następnie zwrócił się do Abbecassisa i zaproponował poddanie mechanika próbie. Zaprowadził niepewnego mężczyznę na zewnątrz, pokazując samochód E.R.A i Maserati. Przekonywał, że ówczesne wozy wyścigowe nie są trudne w obsłudze, po czym kazał je obsłużyć i uruchomić w jak najszybszym czasie. P. Lewis, *Alf Francis...*, s. 13.

¹³⁴ „A.B.C.”, *The Racing...*, s. 315.

¹³⁵ Alfons Kowalewski miał opinię „pierwszorzędnego wojownika, który potrafił naprawić samochód za pomocą drutu ogrodzeniowego i spawarki”. D.S.J., *Obituary. Alf...*, s. 895.

¹³⁶ A. Knowles, *op. cit.*, s. 1044.

¹³⁷ R. Edwards, *op. cit.*, s. 18.

Okazja ku temu miała przyjść już w 1950 r. Do tego czasu Kowalewski awansował już na głównego mechanika i kierownika zespołu. Praca była bardzo intensywna, co najlepiej oddaje fragment wspomnień: „Nigdy nie myśleliśmy ani nie rozmawialiśmy o niczym innym, nawet przy tych rzadkich okazjach, kiedy był czas, aby usiąść i napić się herbaty”¹³⁸. Tempo pracy miało jednak jeszcze bardziej wzrosnąć, ponieważ w 1949 r. postanowił nie polegać już na usługach Alta i zaprojektować własny samochód na wyścigi Formuły 2. To były pierwsze kroki Francisca jako projektanta bez wykształcenia inżynierskiego, gdyż koncepcja Heatha stworzenia firmowego bolidu obudziła w nim skonstruowanie własnej maszyny. Mimo że HW-Alta stworzono z najłatwiej dostępnych części, była udanym projektem. Heath zwyciężył nią w 70-milowym wyścigu BRDC Isle of Man i zajął drugie miejsce w Grand Prix de l'ACF dla samochodów sportowych w Comminges¹³⁹. Sezon był udany, co zachęcało do większych przedsięwzięć w 1950 r. Ambitne projekty wymagają jednak solidnych i utalentowanych kierowców, a taki pojawił się 26 maja 1946 r. na Manx Cup. Był nim Starling Moss, który zaskoczył wszystkich zajęciem pierwszego miejsca mimo bardzo młodego wieku. Niedoceniony Brytyjczyk ¹⁴⁰ znalazł się w centrum zainteresowania Francisca, który werbował również obiecujących i młodych kierowców jak Peter Collins, Duncan Hamilton, Lance Macklin, Hary Shell i Paul Frère. To jednak z Mossem nawiązał przyjaźń, będąc jego mechanikiem pokładowym na podstawie skromnego kontraktu zawartego w 1950 r.

Intensywna praca dla HWM potwierdzała profesjonalizm i zaangażowanie Polaka. Z wielką cierpliwością znosił trudy pracy, które przypominały mu lata pracy spędzone w wojsku. Dzięki służbie w armii Francis potrafił pracować w bardzo niesprzyjających warunkach i sprawnie funkcjonować w Formule 1 i towarzyszące jej seriom. Nie przeszkadzało mu to spać na plandekach podczas Grand Prix, ani też nocować na przednim siedzeniu trzytonowego Bedforda lub siedmiotonowego Commera¹⁴¹. Do końca lat czterdziestych w pełni zaadaptował się w świecie sportów motorowych, co pokazały lata 50. XX wieku. Po sezonie 1950 r. Alf Francis zaczął jednak odczuwać wrażenie, że HWM „gdzieś dociera”¹⁴² i nie będzie już potrzebowało jego pomocy. Była to decyzja Heatha o udziale zespołu w Formule 1, które nie zakończyła się oczekiwanym sukcesem debiutanckiej pary kierowców zespołu.

¹³⁸ Classic Motorbooks, *Alf Francis--Racing Mechanic*****; https://www.velocetoday.com/lifestyle/lifestyle-_36.php [dostęp: 29.04.2022]

¹³⁹ A. Knowles, *op. cit.*, s. 1044.

¹⁴⁰ R. Edwards, *op. cit.*, s. 45.

¹⁴¹ „A.B.C.”, *The Racing...*, s. 315.

¹⁴² Ibidem.

Po nieudanym debiucie zespołu na szczycie sportu motorowego Alf Francis zaczął szukać innych opcji rozwoju kariery. W HWM spędził jeszcze sezon 1952 r., który przyniósł zwycięstwa Paula Frére w Grand Prix des Frontières w Chimay i Lance'a Macklina na Silverstone's International Trophy¹⁴³. Pojawił się również progres w Formule 1, ponieważ Frére zajął piąte miejsce na Grand Prix Belgii i zdobył dwa punkty. Drużyna z Walton-on-Thames pod kierownictwem Francisa okazała się zorganizowaną grupą pasjonatów, która nadrabiała skromne zaplecze dobrymi pit-stopami (postój serwisowy) obsługą samochodów i utalentowanymi kierowcami. Francis stał się natomiast na tyle pewny swoich zdolności, że zaczął szukać nowych wyzwań. Chciał czegoś więcej niż prac mechanika we współpracy z Mossem. Myślał o samodzielnym projekcie maszyny wyścigowej. Dlatego już w 1951 r. skorzystał z oferty Petera Whiteheada, który poprosił go o zbudowanie samochodu na następny sezon. Alta F2 nie była jednak udanym projektem, gdyż Brytyjczyk nie skończył za jej kierownicą żadnego wyścigu.

W 1952 r. Francis zakończył współpracę z HWM. Nowym wyzwaniem dla Polaka stała się praca u Raya Martina. Był on właścicielem firmy Ray Martin Motors Ltd¹⁴⁴ zajmującej się produkcją samochodów Cooper na zamówienie. Przedsiębiorca chciał jednak w ramach projektu Kieft Norton podnieść jakość swoich produktów, do czego potrzebował utalentowanych mechaników i techników. Takim właśnie człowiekiem był Francis, który w środowisku brytyjskiego sportu motorowego posiadał już opinię pracownika potrafiącego kontynuować pracę nawet w obliczu zniechęconego personelu¹⁴⁵. Miał już nawet osobistego asystenta w osobie Tony'ego Robinsona¹⁴⁶. Do Ray Martin Motors Ltd. przyjechał jednak w celu odnotowania zawodowego progresu, chcąc sprawdzić się jako projektant. Problem jedynie w tym, że jako specjalista od silników widział w dobrej jednostce napędowej rozwiązanie wszystkich problemów. W związku z tym już na początku pracy u Martina zasugerował zastąpienie w jego Cooperach motorów Bristol produktami Alta. Miał o nich dobre zdanie ze względu na dobre wspomnienia współpracy Taylorem.

Początek kariery w Ray Martin Motors Ltd. zapowiadał satysfakcjonującą pracę, gdyż z usług firmy korzystał Stirling Moss. Francis ponownie nawiązał z nim współpracę, lecz na tym pozytywy się skończyły. Polak był typem człowieka o niezależnej osobowości, co kolidowało z ekspansywną i ekscentryczną osobowością Raya Martina. Niemniej zobowiązał się dostarczać niezbędne części od Alty i samemu modyfikować podwozia samochodów.

¹⁴³ B. Jones, *The Complete Encyclopedia of Formula One*, Godalming 1998, s. 189.

¹⁴⁴ Ibidem.

¹⁴⁵ Ibidem.

¹⁴⁶ R. Edwards, *op. cit.*, s. 62.

Kolizja charakterów szefa i pracownika negatywnie jednak wpłynęła na realizację projektu Kieft Norton. Różnice zdań wydłużyły czas jego trwania do trzech miesięcy, co doprowadziło do zwolnienia Francisa po zakończeniu prac. W opinii Mossa zaprzyjaźniony mechanik sam był częściowo winnym, gdyż przygotowywane przez niego samochody nie odzwierciedlały jego projektowych ambicji. Brytyjski kierowca nie odmawiał mu wyjątkowości, uznając za fundament ówczesnych wyścigów wymagających przedsiębiorczości, sprytu i instynktu. Odżegnywał się jednak nazwania Polaka projektantem. Dla niego pozostał przede wszystkim mechanikiem, który z powodu wygórowanych aspiracji miał tendencje do podejmowania się projektów przerastających go¹⁴⁷.

W ten sposób Ray Martin zmusił Francisa i Robinsona do szukania nowej pracy. Znaleźli ją właśnie u boku Mossa, którego ojciec Alfred i menadżer, Ken Gregory, kupili za 5500 funtów Maserati 250F¹⁴⁸. Dzięki pieniądзом rodzinnego British Racing Partnership młodzieniec nie musiał być kierowcą fabrycznym. Startował jako prywatny zawodnik pod nazwą EquipeMoss, AE Moss i OfficineAlfieri Maserati. Maszyna stała się oficjalnym źródłem utrzymania Francisa, dzięki której przypominał sobie czasy pracy w HWM. Jeździł po zachodniej Europie, dostarczając samochody Mossa na wyścigi. Jak sam wspominał: „Nie wiedziałem, że w tym pamiętnym sezonie 1954 przejadę ponad piętnaście tysięcy mil furgonetką Commer, dziewięć razy przekroczę kanał La Manche, piętnaście razy pokonam górskie przełęcze Alp i przekroczę ponad trzydzieści międzynarodowych granic, aby dostarczyć Maserati bezpiecznie do piętnastu ważnych spotkań w siedmiu krajach europejskich”¹⁴⁹.

Polak nie wyrobił sobie jednak dobrego zdania o włoskiej technologii. Przed pierwszym wyścigiem Mossa spędził sześć tygodni w Centrali Maserati w Modenie, aby zrozumieć samochód¹⁵⁰. Poznał tam kierowcę po fachu, Guerino Bertocchiego, i konstruktora nadwozi, Medardo Fantuzziego¹⁵¹. Dogłądanie „Green Maserati” nie przynosiło mu jednak satysfakcjonujących wyników. Na wstępie pokłócił się Bertocchim, gdyż fabryczne ustawienia samochodu nie odpowiadały Mossowi. Wymusił na Włochu przesunięcie siedzenia do tyłu i zamontowanie pedału gazu po prawej stronie zamiast na środku¹⁵². Dzięki Francisowi Moss był w 1954 r. najlepszym użytkownikiem Maserati w Formule 1. Mimo

¹⁴⁷Ibidem, s. 64-65.

¹⁴⁸D. Smith, Moss, „MotorSport”, czerwiec 2020, nr 6, s. 48.

¹⁴⁹Classic Motorbooks, *Alf Francis--Racing Mechanic****...*

¹⁵⁰R. Williams, *The Boy. Stirling Moss. A life in 60 laps*, London 2021, s. 91.

¹⁵¹*Alf Francis*, MotorSport Memorial;

<http://www.motorsportmemorial.org/LWFWIW/focusLWFWIW.php?db=LWF&db2=&n-538> [dostęp: 29.04.2022]

¹⁵²R. Williams, *op. cit.*, s. 92.

ukończenia sezonu na trzynastej pozycji w klasyfikacji generalnej jego największym sukcesem było trzecie miejsce na Grand Prix Belgii. Pokonał tam nawet Hawthorne'a w Ferrari. Wyścig ten był jednak dowodem tego, że Brytyjczyk naprawdę potrzebował mechanika, takiego jak Francis. Ten nie tylko obserwował styl jazdy innych kierowców i dzielił się spostrzeżeniami ze swoim kierowcą. Śledził również pit-stopy innych zespołów, doszukując się nieuczciwej przewagi¹⁵³.

Podium Mossa było jednak rezultatem nieukończenia wyścigu przez siedmiu kierowców¹⁵⁴. Model 250F często nie pozwalał Brytyjczykowi kończyć wyścigów, a Fantuzzi nie pozwalał zmieniać fabrycznych ustawień samochodów tak, aby pasowały jemu a nie etatowym kierowcom¹⁵⁵. Francis musiał zatem działać w tajemnicy, aby pomóc swojemu zawodnikowi. Pod nieobecność Fantuzzi'ego zakradał się do warsztatu i sam zmieniał parametry samochodu¹⁵⁶. Przygotowując Maserati 250F uznał, że odzwierciedlało ono brak sportowych ambicji Orsich. Nie odbierał dzieła Gioacchina Colombo i Valeri'a Colloti'ego konkurencyjności, jednak miał poważne zarzuty do silnika i wytrzymałości jego komponentów. Zauważył niską jakość części, gdyż sześciocyldrowy rzędowy motor wymagał po każdym wyścigu obowiązkowej wymiany głównych łożysk. Wiedział też dobrze, że nie było to problemem dla etatowych kierowców mających stały dostęp do części zamiennych w Modenie. Moss nie miał takich udogodnień, dlatego Francis postanowił ułatwić mu eksploatację maszyny. Wyliczył, że niezawodność silnika wydłuży się, jeśli Brytyjczyk nie będzie przekraczał pułapu obrotów 7200 obr/min. Dla przywykłego do ciężkiej jazdy Brytyjczyka nie było to dobrą wiadomością¹⁵⁷, lecz ten tryb użytkowania przyniósł korzyści obu mężczyznom. Po imponującym, choć niedokończonym, występie na Nürburgringu Moss otrzymał posadę fabrycznego kierowcy Maserati. Francis natomiast uzyskał większy dostęp do zasobów technicznych i szansę rozwoju osobistego. Z racji swojego kłótliwego charakteru nie potrafił jednak utrzymać dobrych relacji z szefostwem¹⁵⁸. Moss w dalszym ciągu doświadczał natomiast awarii, przez co nie ukończył wyścigu w Szwajcarii i Hiszpanii. Ostatecznie zdecydował się odejść do zespołu Daimler Benz AG na sezon 1955 r., co Francis całkowicie zaakceptował.

¹⁵³ W Belgii skończyło się to nawet pobiciem mechanika fabrycznego Maserati, gdy ten próbował dokonać niedozwolonych poprawek podczas zmiany opon. Ibidem.

¹⁵⁴ b.a., *Grand Prix de Belgique. Fangio in Fine Form for Maserati*, „MotorSport”, lipiec 1954, nr 7, s. 362.

¹⁵⁵ R. Edwards, *op. cit.*, s. 74.

¹⁵⁶ Ibidem.

¹⁵⁷ Ibidem, s. 76.

¹⁵⁸ R. Williams, *op. cit.*, s. 93.

Brytyjczyk przyjął trudne wyzwanie, gdyż miał partnerować samemu Fangio. Chciał, aby Francis dołączył do Daimler Benz AG razem z nim i doglądał jego Mercedesa W196. Polak jednak odmówił z powodu nabytej w czasach wojny nienawiści do Niemców. Znalazł zatrudnienie w Cooper Car Company, gdzie pracował przy silnikach Coventry-Climax. Przygotowywał je na wyścigi Formuły 1 i Formuły 2, m.in. dla Jacka Brabhama. Rozłąka z Mossem nie trwała jednak długo, ponieważ Daimler Benz AG wycofał się ze sportów motorowych po wypadku Pierra Levegh podczas wyścigu 24h Le Mans w 1955 r. Brytyjczyk wrócił do Maserati, a Francis znowu został jego mechanikiem. Prowadził przy nim żywot klasycznego człowieka wyścigów, który całą swoją energię przeznaczał na doglądanie samochodów i transportowanie ich na tory. Problem jedynie w tym, że Moss nie ograniczał się tylko do Formuły 1. Startował również w innych wyścigach, jak British Empire Trophy, Grand Premio Internacional de Venezuela, Grand Prix de Rouen czy Australian Tourist Trophy. W pewnym momencie nawet przywykły do takiego życia Francis poczuł przesyt i odmówił Mossowi dalszej współpracy. Samochód dotarł na czas, a Moss odnotowywał pierwsze i drugie miejsca w imprezach poza Formułą 1. Po czerwcowym Gran Premio Supercortemaggiore Francis stracił jednak cierpliwość. Jego pracodawca zajął w parze z Cesare Pedrisem drugie miejsce¹⁵⁹, po czym zadeklarował udział w Grand Prix de Rouen. Samochód miał być gotowy na następny weekend, co z logistycznego punktu widzenia było niewykonalne i skłoniło Francisca do złożenia rezygnacji. Moss przyjął decyzję z pokorą, po czym wypisał czek na 100 funtów. Na pożegnanie powiedział jedynie: „Jeśli kiedykolwiek będziesz potrzebował pomocy lub wsparcia, nie zapominaj, że nadal jestem twoim przyjacielem”¹⁶⁰.

Po raz kolejny musiał minąć zaledwie rok, aby obie strony przekonały się o prawdziwości tych słów. W 1957 r. Alf Francis znalazł pracę u byłego kierowcy wyścigowego i potomka producentów whisky Johnnie Walker, Roberta Ramsay’a Campbella „Roba” Walkera. W świecie motorsportu nazywano go po prostu Rob Walker. W latach 1953-1957 sporadycznie wystawiał on na Grand Prix zakupione Coopery i Connaughte, aby w 1958 r. zacząć stawać się jednym z najlepszych prywatnych zespołów w historii Formuły 1. Francis został głównym mechanikiem, otrzymując asystenta w osobie Tima Walla. Jego specjalnością były oczywiście silniki Coventry Climax, jednak Polak nie tłumił w sobie aspiracji projektowych. W 1958 r. znowu spotkał się z Mossem, który wtedy był już trzykrotnym

¹⁵⁹ D. Jenkinson, *The Gran Premio Super cortemaggiore. Collins on Form, Hawthorne in Luck*, „MotorSport”, sierpień 1956, nr 8, s. 491.

¹⁶⁰ R. Williams, *op. cit.*, s. 87.

wicemistrzem świata. Współpraca zaczęła się od pojedynczego występu 19 stycznia 1958 r. podczas Grand Prix Argentyny.

Wyścig na torze Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires to jedna z ważniejszych cezur w historii Formuły 1. Wtedy po raz pierwszy linię mety przejechał bolid z centralnym układem napędowym. Jego kierowcą był Stirling Moss, a mechanikiem Alfons „Alf” Kowalewski. Mało jednak wskazywało, aby tego dnia Cooper-Climax T43 zwyciężył. Ferrari i Maserati dominowały na treningach i kwalifikacjach, a Moss walczył z zawodną skrzynią biegów. Jego jedyną przewagą była lżejsza masa bolidu, opony Continental o mniejszej degradacji niż Dunlop czy Pirelli oraz strategia. Kierowca przyjął postawę ponurą i fatalistyczną, sprawiając wrażenie pozbawionego szans na dobry wynik. Podczas wyścigu scenariusz ten mógł się ziścić, ponieważ Moss miał problemy z układem przeniesienia napędu¹⁶¹. Postanowił zatem jechać bez postoju w alei serwisowej, co zrozumiał Francis i Tim Wall. Wraz z asystentem teatralnie zaczęli inscenizować przygotowania na wymianę kół u Mossa. Prowadzący wyścig Luigi Musso również rozszyfrował taktykę przeciwnika. Uświadomił to sobie jednak dopiero, gdy Ferrari wezwało go na zmianę opon. Zawodnik R.R.C. Walker Racing Team pokonał Musso o mniej niż 3 sekundy, mając popsute sprzęgło, zawodną skrzynię biegów i zdarte do płótna opony.

Wynik ten przeszedł do historii Formuły 1, stając się cezurą rozpoczynającą nową epokę technologiczną. Bolid z centralnym układem napędowym pokonał dysponujące większą mocą Ferrari 246 F1, wprowadzając Ramolo Tavoniego w niepewność co do hołdowanej przez Enzo Ferrari koncepcji „front engine”. Walker nie krył zadowolenia, a Francis tylko umocnił swoje przekonanie o Mosie jako wyjątkowym kierowcy. Do końca życia życzliwie wypowiadał się o jego profesjonalizmie, mówiąc: „Nie tyle pracujesz dla Stirlinga, co z nim”¹⁶². Brytyjczyk musiał jednak wrócić do Vanderwell Products Ltd., co nie przeszkadzało R.R.C. Walker Racing Team optymistycznie patrzeć w przyszłość. Francis natomiast wyszedł poza profesję mechanika, decydując się zaprojektować na resztę sezonu nowy bolid. Na bazie podwozia Coopera T45 o numerze F2-9-58 stworzył Walkera T45 z dwulitrowym silnikiem Coventry-Climax. Jak przystało na pochodną konstrukcji z Surbiton, samochód był uniwersalną maszyną na wyścigi Formuły 1 i Formuły 2. Maurice Trintignant zwyciężył nim w Monako i zdobył trzecie miejsce w Niemczech. Walker T45 miał jednak problemy z niezawodnością, ponieważ Francuz trzy razy nie skończył trzech wyścigów przez awarię pompy paliwowej, silnika i skrzyni biegów.

¹⁶¹ R. Edwards, *op. cit.*, s. 136-137.

¹⁶² „A.B.C.”, *The Racing...*, s. 315.

W 1959 r. do R.R.C. Walker Racing Team wrócił Moss, który po finale poprzedniego sezonu został bez zespołu. Tony Vanderwell wycofał Vanderwell Products po tragicznym wypadku Stuarta Lewisa Evansa podczas Grand Prix Maroko, na skutek którego zmarł sześć dni później. Zbliżała się jednak nowa epoka dla Formuły 1, gdyż od 1961 r. pojemność wszystkich samochodów musiała wynosić 1.5 l z wyłączeniem jakiegokolwiek myśli o doładowaniu. Francis postanowił jednak wcześniej powtórzyć wyzwanie z 1958 r. i zaprojektować własny samochód na 1959 r. Był on niemalże rekonstrukcją Maserati 250F, tyle że z silnikiem Coventry-Climax z przodu. Polak nie ograniczał się w kreatywności, prosząc Walkera o zakupywanie jak największej ilości części. Moss nie miał jednak dobrego zdania o efekcie końcowym, nie chcąc nawet wsiąść do niego po nieukończonym wyścigu w Holandii¹⁶³. Cenił sobie Francisa jako mechanika i technika, ale stanowczo odmawiał cierpliwości i zdolności projektowych. Podsumowując jego twórczość, powiedział:

„Alf był niesamowitym facetem. Potrafił być cholernie wybuchowy -co jakiś czas wkurzał się o coś i rzucał narzędziami w powietrze, a w takich chwilach po prostu trzymałeś się z daleka, aż się uspokoił. Ale jeśli był w dobrym nastroju, był całkiem zabawny. Nie wiedział nic o projektowaniu samochodu- co udowodnił, gdy spróbował!- ale jako mechanik, zwłaszcza, jako improwizator, był geniuszem [...]”¹⁶⁴.

Samochody Francisa nie były zatem maszynami szczególnie lubianymi przez kierowców. Wiedział o tym dobrze Rob Walker, który w obliczu nowych przepisów zwrócił się o pomoc do inżyniera specjalizującego się w podwoziach i skrzyniach biegów. Nazywał się on Valerio Colloti. Doświadczenie nabywał on w Ferrari i Maserati, pracując przy takich samochodach jak Maserati 250F. W 1958 r. zakończył jednak praktykę w firmach, zakładając własne przedsiębiorstwo Studio Tecnica Meccanica zwane w skrócie Tec-Mec. Działalność rozpoczął od produkcji skrzyń biegów i mechanizmów różnicowych, które chętnie zakupywał również Rob Walker. W Formule 1 wysoka jakość zamawianych komponentów jest jednak rezultatem współpracy dostawcy z klientem. Colloti potrzebował konsultacji, co w przypadku R.C.C. Walker Racing Team było zadaniem Francisa. Polak znał rzemiosło Collotiego i nawet sam zlecił zamówienie w Tec-Mec skrzyni biegów¹⁶⁵. Włoch potrzebował natomiast dobrego konsultanta i technika, co zaowocowało zaproszeniem mechanika do wspólnego

¹⁶³ R. Edwards, *op. cit.*, s. 165.

¹⁶⁴ N. Roebuck, *Stirling day...*, s. 44.

¹⁶⁵ R. Williams, *op. cit.*, s. 220.

projektu. Była nim uniwersalna przekładnia mechaniczna, nad którą inżynier pracował od 1958. Dołączenie rok później do przedsięwzięcia Francisa zmieniło nazwę firmy Tec-Mec na Colloti – Francis. Używano jej również w odniesieniu do wspomnianej skrzyni biegów, nad którą prace zakończono w 1960 r. Pierwsza wersja była pięciobiegowa i nosiła oznaczenie T.32. Drugą, sześciobiegową T.34, zaprojektowano pod nowe przepisy, aby pasowała do 1.5 litrowych niskoobrotowych silników umieszczonych na tylnej osi¹⁶⁶.

Skrzynia biegów nie była jednak jedynym zakupem, ponieważ Rob Walker miał jeszcze jedną prośbę. Od 1959 r. Francis konstruował pierwszy autorski samochód R.C.C. na sezon 1961 r., bazując na silniku Coventry-Climax 2.5 l. Bolid ten przeszedł do historii jako Walker Special, a Colloti na prośbę właściciela miał ocenić potencjał i dokonać korekt. Koszty powodowane nowymi przepisami zatrzymały jednak rozwój Walker Special w 1960 r., przez co nigdy nie zadebiutował on w Grand Prix. Kolejne niepowodzenie własnego projektu nie przekreśliło jednak partnerstwa Francisa i Collotiego. Firma przyjmowała zamówienia na przekładnie, dyferencjały i układy napędowe, rozszerzając z czasem usługi na sektor samochodów drogowych i maszyn rolniczych. Walker kupił natomiast od Colina Chapmana Lotusa 18. Ten najłżejszy w historii Formuły 1 samochód po interwencjach Francisa stał ekspresją jego wszystkich cech osobowości, o czym na każdym wyścigu przekonywali się Stirling Moss i Rob Walker. Maszyna była zawodna, przez co Brytyjczyk skończył mistrzostwa na trzecim miejscu w klasyfikacji generalnej. Awariom najczęściej ulegały silnik, skrzynia biegów i układ zapłonowy. To ostatnie pozbawiło Mossa szans na dobry wynik na Grand Prix Syrakuz, wprawiając Francisa we wściekłość. W Monako Polak znalazł jednak przyczynę problemu w postaci gaźnika. Od razu zażądał od przedstawiciela firmy Weber fabrycznie nowego komponentu. Według wspomnień Walkera mechanik przepracował z dostawcą w garażu w Eze-sur-Mer całą noc, aby Moss mógł wziąć udział w kwalifikacjach:

„Tam rozebrali go [...] I znaleźli mały rowek w komorze pływakowej nowego gaźnika, który nie był obrobiony w naszym. Gdy to zrobiono, silnik następnego dnia pracował idealnie i nigdy więcej nie mieliśmy żadnych problemów. Nie sądzę, żeby Alf kiedykolwiek powiedział Stirlingowi, że spędził całą noc, pracując nad Weberami, i nie sądzę, żeby Stirling

¹⁶⁶ b.a., *TrasmissionColotti*, History; <http://www.colotti.com/index.php/en/content/view/cd17898a9q/history> [dostęp: 03.05.2022]

był szczególnie zaskoczony, gdy okazało się, że samochód działa prawidłowo po raz pierwszy od miesiący-założył po prostu, że Alf w końcu to naprawi”¹⁶⁷.

Niedziela 14 maja 1961 r. nie była jednak spokojna, ponieważ tuż przed startem kierowca zauważył pękniętą rurę w ramie samochodu obok zbiornika paliwa. Dzień wcześniej wywalczył pierwsze pole startowe przed kierowcą Ferrari, Richim Gintherem, i prowadzącym nowszego Lotusa 21, Jimem Clarkiem¹⁶⁸. Zawołał Francisa, pytając: „Czy to jest pęknięcie?”¹⁶⁹. Mechanik potwierdził, po czym wrócił z palnikiem acetylenowo-tlenowym. Przykrył zbiornik mokrymi szmatami i zaczął spawać. Walker obserwował jego działania na uboczu, nie mogąc stłumić zachwyty: „Obserwowałem go przez pewien czas, ale po chwili dyskretna przewyciężyła męstwo i wycofałem się na bezpieczną odległość...”¹⁷⁰. W podobnym stanie był Moss, który dobrze zapamiętał tę scenę: „Wszyscy się pochyłali, obserwując co robią potem, gdy położył się na drodze i zapalił to coś, wszyscy pobiegli za nim -łącznie ze mną! Raczej wątpię, by komukolwiek pozwolono teraz na coś takiego...”¹⁷¹.

Francis skończył na czas, a jego kierowca wykorzystał pierwsze pole startowe i problemy Clarka z pierścieniami tłokowymi na początku wyścigu. Stoczył pojedynek z Richim Gintherem i Wolfgangiem von Tripsem, odnosząc w księstwie Grimaldich swoje trzecie zwycięstwo. Jego silnik Coventry-Climax tak dobrze pracował, że skupiał się tylko na maksymalnym wykorzystaniu 152 KM i precyzyjnym pokonywaniu zakrętów¹⁷². Wykorzystać efekt pracy Francisa pomógł również Richie Ginther. Amerykanin podobnie jak Clark zmagał się z problemami z gaźnikiem, a konkretnie zalewającymi się komorami pływakowymi. Uskarżał się na to podczas wywiadu, nieświadomie podkreślając precyzyjne przygotowanie samochodu rywała przez Francisa.

Kariera polskiego mechanika u boku Mossa zakończyła się na początku lat 60.XX wieku Brytyjczyk uległ wówczas dwóm poważnym wypadkom, które ostatecznie przekreśliły jego przyszłość wyścigowego kierowcy. Francis w prywatnych rozmowach z długoletnim kolegą współpracę podsumowywał żartobliwie: „Wciąż nadrabiam zaległości, które straciłem, pracując dla ciebie”¹⁷³. Natomiast sam kierowca w wywiadach określał wspólną pracę jako skomplikowaną symbiozę, której funkcjonowanie zakłócał charakter mechanika. Twierdził:

¹⁶⁷ N. Roebuck, *Stirling day...*, s. 43.

¹⁶⁸ D.S.J., *XIX Grand Prix of Monaco-What a race!*, „MotorSport”, czerwiec 1961, nr 6, s. 450.

¹⁶⁹ N. Roebuck, *Stirling day...*, s. 44.

¹⁷⁰ Ibidem.

¹⁷¹ Ibidem.

¹⁷² D.S.J., *XIX Grand...*, s. 453.

¹⁷³ R. Williams, *op. cit.*, s. 208.

„Dobrze się z nim dogadywałem, ale był trudnym człowiekiem pod każdym względem”¹⁷⁴. Mówiąc to, miał na myśli kłótnie odnośnie mechaniki i użytkowania samochodów. W tych sprawach brakowało zgodności, co zdaniem czterokrotnego wicemistrza nie wpłynęło negatywnie na jego wyniki: „Ale potem znowu, niezależnie od tego, jakie mieliśmy kłótnie, po prostu pracowaliśmy jak dwaj bracia. Mogliśmy się kłócić, ale pracowaliśmy w tym samym celu”¹⁷⁵.

Niemniej w 1962 r. Francis w końcu mógł zacząć myśleć o nadrabianiu zaległości. W 1964 r. zaangażował się w projekt Automobili Turismo e Sport zwany w skrócie ATS. Było to małe przedsiębiorstwo motoryzacyjne z ambicjami rywalizacji w Formule 1. Powstało w 1963 r. w wyniku słynnej „rewolucji pałacowej” w Maranello z listopada 1961 r. Czterech pracowników wysokiego szczebla w osobach Carlo Chitt, Ramolo Tavoni, Giotto Bizzarini i Girolamo Gardini zaprotestowało przeciwko zbyt niemu zaangażowaniu w funkcjonowanie Scuderii Ferrari żony Enzo Ferrari, Laury. Il Commendatore otrzymał ultimatum w postaci listu, po którego przeczytaniu zwołał zebranie i oficjalnie zwolnił zbuntowanych pracowników. Ci weszli we współpracę z właścicielem zespołu wyścigowego Scuderia Serenissima, Giovannim Volpi. Przy wsparciu finansowym włoskiego arystokraty oraz Jaime Ortiz Patino i Giorgio Billi założyli w 1963 r. w Sasso Marconi Automobili Turismo e Sport w ramach współzawodnictwa ze stajnią z Maranello¹⁷⁶. Firma sama produkowała podwozia, nadwozia i silniki V8, ale ambicje przerosły możliwości. Phill Hill i Giancarlo Baghetti w 1963 r. wzięli udział w pięciu wyścigach, w tym czterech nie kończąc. Bolidy ATS 100 miały być nowym wcieleniem Ferrari 156F1. Miały jednak tak złą architekturę, że w przypadku wymiany silnika trzeba było je przepalawiać i ponownie pospawać¹⁷⁷. Nic zatem dziwnego, że jeszcze w roku założenia Bizzarini odszedł do Lamborghini, a Chito założył Tavagnacco sportowy oddział Alfey Romeo, Autodelta. Jedyne pozytywne akcenty w egzystencji ATS potrafił znaleźć P. Hill. Wspominając pracę w Sasso Marconi, pozytywnie wypowiadał się o osobistej farmie Chitiego i przychodzących z niej do fabryki owcach, świniami i kurami¹⁷⁸.

Niemniej brak funduszy spowodował, że w 1963 r. firma z Sasso Marconi rozpadła się na trzy podmioty: odlewnię i warsztat wykonujące prace na zlecenie oraz A.T.S Racing produkujący samochody Formuły 1 z częściami zamiennymi¹⁷⁹. Alf Francis mieszkał już wtedy we Włoszech, gdzie pracował w Studio Tecnica Meccanica Valerio Collotiego.

¹⁷⁴ Ibidem, s. 85.

¹⁷⁵ Ibidem, s. 209.

¹⁷⁶ B. Jones, *The Complete...*, s. 171.

¹⁷⁷ D. Tremayne, M. Hughes, *The Concise Encyclopedia of Formula 1*, Bath 2003, s. 139.

¹⁷⁸ Ibidem.

¹⁷⁹ D. S. J., *News Grand Prix Cars at Monza*, „MotorSport”, październik 1964, nr 10, s. 829.

Wspominając lata spędzone w Formule 1, zawsze z sentymentem wypowiadał się o Włoszech. Sympatię tę tłumaczył doświadczeniem z 1950 r. Mianowicie kiedy wioził samochód HWM na Grand Prix Rzymu, zgubił się w Turynie. Przy pomocy miejscowych policjantów wrócił na trasę, lecz w Genui jego ciężarówkę dotknęła awaria. Samochód stanął na torach tramwajowych, które pomogła mu opuścić grupa życzliwych Włochów. Byli to pasażerowie przejeżdżającego tramwaju, którzy na widok ciężarówki wysiedli z pojazdu i zepchnęli samochód kilkaset metrów dalej w bezpieczne miejsce. Na pożegnanie jeden z Włochów wytłumaczył Francisowi akt dobroci, mówiąc: „Lubimy wam pomagać, ponieważ macie samochody wyścigowe. A tak czy inaczej, chcemy wrócić do domu!”¹⁸⁰.

Nie musiało zatem minąć dużo czasu, aby Francis w 1964 r. zainteresował się sytuacją ATS i postanowił wskrzesić oddział wyścigowy¹⁸¹. Potrzebował jednak współnika. Znalazł go w znajomym producencie części samochodowych, Vicu W. Derrington. Razem utworzyli spółkę, która przejęła ATS Racing i zatrudniła mechaników. Szefem został Moss, który próbował odnaleźć się na rynku pracy, będąc już na emeryturze. Zespół oficjalnie nazywał się Derrington-Francis ATS.

Pozostałe po poprzedniej grupie bolidy ATS 100 nie nadawały się jednak do rywalizacji. Poddano je gruntownej przebudowie, pozostawiając tylko ulepszony silnik V8 własnej produkcji, skrzynię biegów Colloti-GSD, przednie zawieszenie oraz tylne wsporniki piast, koła i hamulce. Francis osobiście ulepszył również karoserię, budując przestrzenną ramę rurową na wzór Lotusa 24¹⁸². Bolid ten prasa motoryzacyjna oficjalnie uznaje za autorską ewolucję ATS 100 Alfa Francisa¹⁸³, o czym świadczy fakt, że już w 1964 r. nazwała go Francis-A.T.S. V8¹⁸⁴.

Oceny „MotorSport” nie były jednak zapowiedzią sukcesów. Finansów wystarczyło na zatrudnienie jednego kierowcy w osobie Mário Veloso de Araújo Cabrala. Portugalczyk nie zrobił jednak kariery, ponieważ egzystencja Derrington-Francis ATS ograniczyła się tylko do jego debiutu na Grand Prix Włoch.

Ostatnie lata Alfa Francisa na szczytach motorsportu potwierdzały wielką ambicję Polaka. Po nieudanym przedsięwzięciu Derrington – Francis ATS wykorzystywał nawiązane w przeszłości kontakty. W 1965 r. znalazł zatrudnienie w Serenissima Automobili Company, której właścicielem był wspomniany już Giovanni Volpi di Misurata. Firma z Formigine

¹⁸⁰ Classic Motorbooks, *Alf Francis--Racing Mechanic*****...

¹⁸¹ D.S.J., *Obituary. Alf...*, s. 895.

¹⁸² D. S. J., *News Grand Prix...*, s.829.

¹⁸³ MP, *Matters of Moment. Phill Hill's ATS races again after 37-year break*, „MotorSport”, listopad 2000, nr 11, s. 6

¹⁸⁴ D.S.J., *35th Italian Grand Prix*, „MotorSport”, listopad 1964, nr 11, s. 811.

posiadała w latach 1961-1962 zespół Formuły 1 o nazwie Scuderia SSS Republica di Venezia, ale jej główną działalnością była produkcja samochodów wyścigowych. Nie wstrzymywała się również od kupowania gotowych maszyn, które do 1961 r. dostarczał Enzo Ferrari. Jednak po sfinansowaniu przez Volpiego przedsięwzięcia buntowników z Maranello, sojusz z Ferrari rozpadł się, a hrabia musiał korzystać z usług De Tomaso, Maserati czy właśnie ATS. Biorąc pod uwagę powiązania Volpiego, praca u niego była dla Francisca naturalnym transferem. W Serenissimie skonstruował sportowy samochód z 3-litrowym silnikiem V8 Alberto Massimino.

Dla tej pracy ważniejszy jest jednak projekt z 1967 r. o nazwie McLaren M2B-2. Volpi nie porzucił rywalizowania w Formule 1, intensywnie poszukując partnera do realizacji swojego przedsięwzięcia. Znalazł go w zespole McLaren Motor Racing Ltd. w Formule 1 trzy lata później, wykorzystując do tego zakupiony u Volpiego samochód Serenissima z silnikiem V8 typ M166. Ostatnim właścicielem był Nicolas Schönleber, który odrestaurował go do stanu pozwalającego na uczestnictwo w historycznych wydarzeniach wyścigowych¹⁸⁵.

Gdy Serenissima porzuciła ambicje rywalizacji w wyścigach Grand Prix, Kowalewski przerzucił się on na samochody sportowe. W latach 70. opuścił Europę i wyjechał do Stanów Zjednoczonych, gdzie zamieszkał w Oklahoma City. Tam pracował w salonie samochodowym Breene Kerr, dzieląc czas na współpracę z kolekcjonerami i konserwatorami zabytkowych aut. Zmarł 28 lipca 1983 r. w wieku 63 lat¹⁸⁶, zostawiając po sobie przyzwoity wkład w tworzenie dziedzictwa technicznego Formuły 1. Dla kierowców, właścicieli zespołów i dziennikarzy Alf Francis uosabiał etos mechanika lat 50. i 60. XX wieku. Od 1939 r. spędzał życie w przysłowiowej drodze¹⁸⁷. Najpierw była to przymusowa emigracja i ucieczka. Wtedy udoskonalił swoje rzemiosło, naprawiając sprzęt wojskowy. Po osiedleniu się w Wielkiej Brytanii został mechanikiem wyścigowym. Doglądał, przygotowywał i woził wyposażenie zespołów, aby kierowcy mogli stanąć na starcie. Dobrą tego peryfrazą jest fragment artykułu upamiętniającego życie Francisca:

„I tak to się toczy, jednego dnia przyjemny postój na kieliszek lub dwa vinrouge w jakimś »Café-Bar« z dużą ilością czasu do dyspozycji, następnego „naciskanie” godzina po

¹⁸⁵ Ibidem.

¹⁸⁶ D.S.J., *Obituary. Alf...*, s. 895.

¹⁸⁷ „A.B.C”, *The Racing...*, s. 315.

godzinie, z nieszczęsnym wagonem coraz wolniejszym, próbując złapać statek, z kilometrami ciągnącymi się do mil i kalkulacją »dwóch trzecich «prześladującą cię»¹⁸⁸.

Uprawiając własny wyścig z czasem, wyszukiwał również perspektywicznych kierowców i pomagał doskonalić im rzemiosła wyścigowe. Szacunek zdobył jednak dzięki wiedzy technicznej i zdolności działania w oparciu o skromne zasoby. Wyrobił sobie opinię geniusza i improwizatora, za którą cenili go Stirling Moss i Rob Walker. Nie zyskał sobie jednak reputacji dobrego projektanta i konstruktora, czemu do końca kariery w Formule 1 chciał zaprzeczyć. Prześmiewcza momentami nieumiejętność budowania samochodów od podstaw mogła być jednak skutkiem podziwianego etosu mechanika w podróży. Perypetie Alfonsa Kowalewskiego nie pozwoliły mu nabyć wykształcenia rangi inżyniera Gioacchina Colombo czy Carla Chiti'ego. Był człowiekiem samodzielnie doksztalającym się i uczącym na błędach. Nie przeszkodziło mu to jednak progresywnie wpłynąć na zespoły i ludzi, z których Formuła 1 jest szczególnie dumna. Wystarczy wspomnieć o pionierskich czasach HWM, sukcesach zespołu Roba Walkera, karierze Mossa czy współpracy z Collotim. Biorąc pod uwagę wartość sentymentalną tych podmiotów i osób dla Formuły 1, nie można określać wpływu polskiego mechanika na jej dziedzictwo historyczne jako marginalnego lub znikomego.

¹⁸⁸ Ibidem.

Podrozdział 4.3. Leon Kuźmicki. Pierwszy Polak – inżynier w Formule 1

Harmonijna współpraca utalentowanych jednostek z możliwością intelektualnego rozwoju i prawem do indywidualności są obok pieniędzy fundamentem istnienia Formuły 1. Można oczywiście polemizować czy to pierwsze nie jest wypadkową działalności szefa, który potrafi przyciągać zasoby i zarządzać nimi. Niemniej obecny w sporcie motorowym kult ponadprzeciętnie zdolnych i silnych jednostek widoczny jest nawet w jej języku środowiskowym. Współcześni entuzjaści i dziennikarze z dużą sympatią darzą humorystyczny akronim G.O.A.T, czyli „The Greatest of All Time”¹⁸⁹. Adresatami zwrotu są zazwyczaj kierowcy. Nie ulega jednak wątpliwości, że w czasach postępującej technologizacji bardziej zasługują na niego osoby pracujące w zapleczu fabrykach, jak inżynierowie, projektanci, mechanicy czy menadżerowie. Ich potencjał i współpraca decydują o konkurencyjności zespołów w okolicznościach politycznych i sportowo-technicznych wyzwań stawianych przez Międzynarodową Federację Samochodową. Dobrze ujął to w słowa Adrian Newey, mówiąc: „Chociaż F1 to sport techniczny, to ostatecznie jest to sport dla ludzi. Wszystko zależy od pracowników i stworzenia środowiska pracy, które wykorzystuje i wzmacnia ich indywidualne atuty”¹⁹⁰. W podobne tony uderzył w 2021 r. Toto Wolff, mówiąc o szkodliwości egocentrycznej natury Fernando Alonso: „Niektórzy kierowcy żyją błędnym przekonaniem, że znajdują się w centrum uwagi mediów i dzięki temu są słońcem. Jednak tak nie jest. Nikt z nas nim nie jest. Wszyscy jesteśmy planetami, które się obracają”¹⁹¹.

Człowiek sprawnie posługujący się prawidłami inżynierii, mechaniki, fizyki i ekonomii to niezbędna składowa sukcesu w Formule 1. Narodziny tej popularnej w XXI wieku. tezy przypadają jednak na czasy, kiedy głodna wrażeń publika nadawała miano bohatera i ikony tylko kierowcom. Były to lata 50. XX wieku, kiedy szczyt sportów motorowych nabywał strukturalnych i przepisowych podstaw. Jednym z etapów było pojawianie się w 1958 r. pierwszego w jego historii tytułu Formula One World Constructors’ Championship. Miano mistrza konstruktorów od początku jest zarezerwowane dla zespołów, których samochody zdobyły najwięcej punktów. Maszyny te były natomiast zasługą zaplecza ludzkiego, którego wysiłek intelektualny dał kierowcom narzędzie konkurencyjnej rywalizacji. Historia pierwszego zdobywcy tego tytułu mogłaby być podręcznikowym

¹⁸⁹ Najlepszy w historii, tłum. Ewelina Więckowska

¹⁹⁰ A. Newey, *How to build a car*, Londyn 2017, s. 285.

¹⁹¹ M. Foster, *Wolff on Alonso having only two titles: You’re not the sun, Planet F1*, <https://www.planetf1.com/news/toto-wolff-fernando-alonso-two-titles/> [dostęp: 11. 05 .2022].

przykładem schematu, gdzie zatrudnienie jednego człowieka okazało się być kluczowym posunięciem na kilka sezonów. Zespołem tym była drużyna Vandervell Products, którego założycielem był ambitny i ekscentryczny szef o imieniu Guy Anthony Vandervell. Jednak to praca polskiego inżyniera wyniosła ten zespół do rangi tytułu mistrza konstruktorów. W anglojęzycznej narracji występuje on jako twórca mistrzowskiego silnika V8 Vanwall o imieniu Leo Kuzmicki. W brzmieniu polskim Leon Kuźmicki. Podobnie jak u Alfonsa Kowalewskiego jego kariera w Formule 1 była efektem politycznych następstw II wojny światowej. Z tych samych względów nie mógł też wrócić do Polski, wybierając życie w Wielkiej Brytanii. Życiorysy obydwu Polaków różni jedynie poziom tragizmu, którego dominacja u inżyniera Vandervell Products mogłaby nadać jego egzystencji miano tułaczki i wiecznej ucieczki.

Mick Walker w publikacji pt. *The Manx Norton*¹⁹² nazwał Leona Kuźmickiego „Man of Mystery”, czyli człowiek tajemnicy. Trudne perypetie życiowe polskiego inżyniera z pewnością trafnie wpisują się w to określenie. Kuźmicki urodził się 25 października 1910 r. Pochodził z warszawskiej inteligencji. Jego ojciec, Stanisław Kuźmicki, miał stopień generalski w Wojsku Polskim. Z zawodu był lekarzem specjalizującym się w leczeniu jaglicy¹⁹³. Matka, Maria Kuźmicka, wykładała muzykę na Uniwersytecie Warszawskim¹⁹⁴. Leon był drugim z czworga dzieci. Edukację zaczął jako dziesięciolatek, uczęszczając do szkoły podstawowej i gimnazjum w Warszawie. Wyższe Świadectwo Szkolne odebrał w 1931 r., a dwa lata później przeprowadził się do Lwowa. Tam w latach 1933-1938 studiował mechanikę na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej¹⁹⁵. W centrum jego zainteresowania były silniki spalinowe, co ukierunkowało go na termodynamikę¹⁹⁶. W latach 1936-1937 tajniki inżynierii zgłębiał we współpracy z mgr inż. Silko. Jego mentorem i opiekunem był prof. Roman Witkiewicz, któremu asystował w obowiązkach dydaktycznych i badawczych¹⁹⁷. U niego też wyspecjalizował się w tematyce konstrukcji silników spalinowych i teorii rozprzestrzeniania się płomienia w komorach spalania¹⁹⁸. Rolę asystenta pełnił do połowy 1938 r. W 1939 r. ukończył Politechnikę Lwowską z tytułem magistra

¹⁹² M. Walker, *The Manx Norton*, Londyn 2005.

¹⁹³ Jaglica – wirusowa choroba oka wywołująca ślepotę.

¹⁹⁴ M. Walker, *op. cit.*, s. 162.

¹⁹⁵ M. Oxley, *The title-winning MotoGP engine that also won a Formula 1 world championship*, „MotorSport”; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/motorcycles/motogp/the-title-winning-motogp-engine-that-also-won-a-formula-1-world-championship/?v=9b7d173b068d> [dostęp: 11. 05.2022]

¹⁹⁶ M. Oxley, *Leo Kuzmicki*, „Classic Bike”, czerwiec 2020, s. 43.

¹⁹⁷ M. Walker, *op. cit.*, s. 162.

¹⁹⁸ M. Oxley, *Leo Kuzmicki...*, s. 43.

inżyniera i specjalisty od silników wysokoprężnych i teorii wewnętrznego spalania w komorach jednostek napędowych.

Młody absolwent znalazł zatrudnienie na Uniwersytecie Warszawskim na etacie wykładowcy¹⁹⁹. Nie pracował jednak długo jako cywil, ponieważ po wybuchu II wojny światowej został zwerbowany do Polskich Sił Powietrznych jako inżynier lotnictwa. Powrót do Warszawy uratował mu życie, ponieważ uniknął przeprowadzanego przez Niemców procesu likwidacji lwowskiej inteligencji. Był mentorem i opiekunem, profesor Witkiewicz, został rozstrzelany w 1941 r. na Wzgórzach Wuleckich przez jednostkę policyjną Einsatzkommando zur besonderen Verwendung. Kuźmicki natomiast służył w siłach powietrznych dwa lata w stopniu kapitana ze specjalnością technika²⁰⁰. W tym czasie zdał sobie sprawę z bezcelowości jakiegokolwiek oporu wobec okupantów²⁰¹. W 1941 r. zdecydował się przekroczyć polską granicę, w czym pomagać mu miał tajemniczy przyjaciel. Gest okazał się jednak zasadzką radzieckiego wywiadu, który dokonał jego aresztowania na granicy. Kuźmickiemu groził strzał w potylicę i śmierć w masowym grobie jako anonimowego żołnierza. Funkcjonariusze NKWD²⁰² oszczędzili mu jednak takiego losu, gdyż dla ustroju gloryfikującego idee industrializacji był zbyt wartościową i pożyteczną jednostką. Przyszły współautor sukcesów Vanwalla oprócz bycia specjalistą od silników, potrafił również mówić po rosyjsku i ukraińsku. Jedyne czego nie posiadał to systemu wartości zgodnego z założeniami komunizmu.

Zachodnioeuropejska prasa motoryzacyjna przedstawia Leona Kuźmickiego jako człowieka strauatyzowanego wojną²⁰³, co nie jest przesadą. Wywieziony do Moskwy i osadzony na Łubiance przeżywał najtrudniejsze chwile swojego życia. Poddawano go torturom fizycznym i przymusowej ideologizacji. Biorąc pod uwagę jego dalsze perypetie, nie przyniosły one zamierzonych rezultatów. Trafił jednak do obozu pracy za kołem podbiegunowym w Magadan²⁰⁴, choć w artykule opublikowanym w 2020 r. w magazynie „Motorsport” miejscem zesłania miał być Uzbekistan²⁰⁵. Informacja ta może być efektem błędnej analizy życiorysu przez autora artykułu „Riding Back from the Brink”. Kuźmicki wprawdzie przebywał na terenach Azji Centralnej, jednak większa częstotliwość umiejscawiania obozu pracy na północnym wschodzie ZSRR nie pozwala wierzyć w teorię

¹⁹⁹ E. McDonough, *Vanwall Green for Glory*, Ramsbury 2003, s. 26.

²⁰⁰ M. Oxley, M. Oxley, *The title-winning MotoGP engine that also won a Formula 1 world championship...*

²⁰¹ E. McDonough, *op. cit.*, s. 26.

²⁰² Ludowy Komisariat Spraw Wewnętrznych ZSRR.

²⁰³ M. Oxley, *Riding Back from the Brink*, „MotorSport”, sierpień 2020, nr 8, s. 112.

²⁰⁴ M. Walker, *op. cit.*, s. 164.

²⁰⁵ M. Oxley, *Riding Back...*, s. 112.

Oxley'a o Uzbekistanie. Tam Polak pojawił się dopiero po ucieczce, do której zmusiła go perspektywa śmierci głodowej na skutek skromnych racji czerstwego chleba i wody. Pokonał 2000 mil, maskując swoją tożsamość znajomością języka rosyjskiego, ukraińskiego i niemieckiego²⁰⁶. Uciekał przed NKWD przez Taszkient, Samarkandę, Krasnowodsk i Zatokę Perską, by dotrzeć do miejsca docelowego jakim był Bombaj²⁰⁷.

W Indiach Kuźmicki wsiadł na statek płynący do Wielkiej Brytanii, jednak tam właśnie zdemaskowano jego prawdziwą tożsamość. Do tego dały o sobie znać skutki tortur na Łubiance, praca w obozie na kole podbiegunowym oraz wędrówka w skrajnie niskich temperaturach. Układ krążenia polskiego inżyniera został trwale uszkodzony, co w Bombaju doprowadziło go prawie do śmierci. Uratowała go rosyjska pielęgniarka, dzięki której finalnie wszedł na pokład parowca o nazwie „Empress of Russia”. Na nim odbył podróż wzdłuż wybrzeży Afryki, aby 21 lutego 1942 r. dotrzeć do Liverpoolu w Wielkiej Brytanii. Jeszcze tego samego roku, a konkretnie 15 października, został przyjęty do Royal Air Force. Służył w Królewskich Siłach Powietrznych do 1947 r. jako oficer techniczny w stopniu porucznika²⁰⁸. W tym czasie nawiązał pożyteczne znajomości, odnajdując przy okazji krewnych. Spotkał swojego brata, Mieczysława Kuźmickiego, który w Polskich Siłach Powietrznych był kapitanem i dowódcą eskadry²⁰⁹. Tak jak Leon przekroczył on granicę i uciekł do Wielkiej Brytanii. W Royal Air Force służył natomiast jako pilot w stopniu porucznika²¹⁰, zdobywając nawet odznaczenie Croix de Guerre od Charlesa de Gaulle podczas jednej z misji²¹¹. Bracia nie spędzili jednak ze sobą dużo czasu, gdyż starszy Mieczysław zginął w 1944 r. podczas ataku na włoskie miasto Brindisi. Zmarły 6 czerwca 1944 r. oficer został pochowany w Casamassima we Włoszech²¹².

Leon Kuźmicki w trakcie pięcioletniej służby dobrze natomiast zaadaptował się w nowej rzeczywistości. Podczas pobytu w Birmingham poznał przyszłą żonę o imieniu Nancy²¹³. Nie mógł jednak czuć się bezpiecznie, ponieważ po zakończeniu wojny nowe władze w Polsce wezwały emigrantów do powrotu do kraju²¹⁴. Z oczywistych względów nie miał zamiaru wracać. Dla swojego bezpieczeństwa zmienił tożsamość na Leo Kuzmicki.

²⁰⁶ M. Oxley, M. Oxley, *The title-winning MotoGP engine that also won a Formula 1 world championship...*

²⁰⁷ M. Walker, *op. cit.*, s. 164.

²⁰⁸ M. Oxley, M. Oxley, *The title-winning MotoGP engine that also won a Formula 1 world championship...*

²⁰⁹ M. Walker, *op. cit.*, s. 164.

²¹⁰ Kuźmicki Mieczysław, *Personnel of the Polish Air Force in Great Britain 1940-1947*; <https://listakrzystka.pl/en/kuzmicki-mieczyslaw/> [dostęp: 12. 05.2022]

²¹¹ M. Walker, *op. cit.*, s. 164.

²¹² Kuźmicki Mieczysław, *Personnel of the Polish Air Force in Great Britain 1940-1947...*

²¹³ M. Walker, *op. cit.*, s. 164.

²¹⁴ M. Oxley, *Leo Kuzmicki...*, s. 43

Polski „self-made man” nie zamierzał również kontynuować kariery wojskowej, przechodząc w stan spoczynku w 1947 r. Szukał pracy na rynku cywilnym, w czym pomógł mu zaprzyjaźniony oficer RAF, Jack Ball. Inżynier znalazł zatrudnienie w założonej w 1927 r. przez Johna Wheatona firmie produkującej motocykle, AJW Motorcycles w Southborne²¹⁵. W branży jednośladów Leo wypracował sobie renomę poważanego specjalisty od silników. Ustatkował się również materialnie i ożenił w 1952 r. ze wcześniej wspomnianą Nancy. W AJW zaczął pracę w 1947 r., kiedy Ball przejął przedsiębiorstwo. W Southborne Kuźmicki pracował jako dyrektor zarządzający i inżynier. AJW była typową firmą czasów powojennych, której przetrwanie warunkowało wyprodukowanie solidnej, niezawodnej i wysokiej jakości maszyny. Dwie z nich były właśnie dziełem Leo, a konkretnie motocykle Grey Fox i Speed Fox. Obydwa wykorzystywały popularne wówczas silniki JAP o pojemności 494 cm³ i 500 cm³. Cechą wyróżniającą były jednak innowacyjne zawieszenia, które w przypadku torowego Speed Foxa miało z przodu teleskopy²¹⁶ i resory tłokowe z tyłu²¹⁷. Strategia produkcji AJW nie zaspokaja jednak ambicji Polaka. Przedsiębiorstwo oparło ją na produkcji brytyjskich ekskluzywnych motocykli i imporcie włoskich jednośladów, co skłoniło Kuźmickiego w 1949 r. do opuszczania firmy i poszukania ambitniejszego projektu.

Nowym wyzwaniem okazało się założone w 1898 r. przez Jamesa Lansdowne’a przedsiębiorstwo Norton Motors. Firma z Birmingham produkowała wysokiej jakości motocykle wyczynowe, stając się w XX wieku hegemonem brytyjskich i europejskich wyścigów motocyklowych. W dwudziestoleciu międzywojennym z jej jednośladów korzystali nawet Achille Varzi, Tazio Nuvolari i Piero Taruffi zanim przenieśli się do samochodów wyścigowych. Norton perfekcyjnie opanował technologię doładowania, prześcigając w tym BMW czy MV Augusta. Po II wojnie światowej firmę dotknął jednak konkurencyjny regres, gdyż od 1946 r. obowiązywał zakaz używania sprężarek i obowiązek stosowania 72-oktanowej benzyny²¹⁸. Dyrektorem Norton Motors Ltd był wówczas wspomniany już Tony Vandervell, który mimo pewnego doświadczenia z motocyklami w przeszłości, był bardziej człowiekiem wyścigów samochodowych.

Niemniej to właśnie jego obecność utorowała Kuźmickiemu drogę do Formuły 1. Wcześniej jednak cała firma musiała szybko zaadaptować się do nowych przepisów.

²¹⁵ Ibidem.

²¹⁶ W motoryzacji element amortyzujący stosowany w zawieszeniach typu teleskopowego wykorzystującego olej i gaz jako środek minimalizujący działanie sił zewnętrznych na pojazd.

²¹⁷ M. Walker, *op. cit.*, s. 164. Element zawieszenia odpowiadającego za łagodzenie wpływu nawierzchni na prowadzenie pojazdu. W przypadku resora tłokowego podstawą działania są ruchy tłoka.

²¹⁸ M. Oxley, *Riding Back...*, s. 110-111.

Potrzebny był jednocyldrowy, niezawodny i wydajny silnik wolnossący²¹⁹ dla zakontraktowanego w 1949 r. Geoffa Duke'a. W tym celu Vandervell ściągnął w 1948 r. z BRM Petera Berthona i Erica Richtera. Liczył, że ten pierwszy wykorzysta wiedzę nabytą przy projekcie jednostki BRM V-16 i sam skorzysta z obecności w Birmingham. Praca dla British Racing Motors zdominowała jednak harmonogram Berthona, przez co jego projekt silnika motocyklowego nie był obiecujący. Zadanie przejął Richter, lecz on również nie spełnił oczekiwań²²⁰. Powstał jedynie jednocyldrowy silnik testowy o pojemności 125 cm³. Nie było pewności, że GeoffDuke dostanie do 1953 r. motocykl z wolnossącą jednostką. Kierowca zaczął grozić odejściem do włoskiego zespołu Gillera²²¹, przez co odpowiedzialność za projekt spadła na doświadczonego menadżera i głównego inżyniera rozwoju, Joe'a Craiga.

Irlandczyk był długoletnim i szanowanym pracownikiem. Problem był jednak taki, że Craig nie był naukowcem i metodycznym projektantem. Wyznaczone cele osiągał metodą prób i błędów, nie odmawiając sobie korzystania z najnowszych trendów i rozwiązań. Wszystko to w połączeniu z oschłym, ale szczerym i rozsądnym charakterem, czyniło z niego wartościowego innowatora²²². Nie było jednak pewności, że on również zdąży skonstruować silnik do 1953 r. Dlatego w obliczu groźby odejścia Duke'a, dyrektor zarządzający, Gilbert Smith, zaczął w 1949 r. szukać wsparcia. Ratunek znalazł w pragnącym nowych wyzwań Leonie Kuźmickim. Absolwent Politechniki Lwowskiej miał pomóc przywrócić Norton Motors Ltd przedwojenną konkurencyjność. Rozmowy kwalifikacyjne odbyły się jednak w całkowitej tajemnicy. Kuźmicki wciąż był ścigany przez NKWD i obawiał się działania radzieckiego wywiadu. W związku z tym Smith spotkał się z nim incognito w hotelu w centrum Birmingham. Leo otrzymał etat głównego inżyniera, lecz w celu ochrony tożsamości zobowiązał się udawać pracownika personelu odpowiedzialnego za czystość w firmie. Zadanie to nie było dla niego problemem, ponieważ z natury był człowiekiem schludnym i utrzymującym porządek w pracy. Niewtajemniczeni uważali go za amatorskiego tunera silników, nie podejrzewając, że to człowiek odpowiedzialny za mistrzowski projekt²²³. Byli jednak tacy, którzy na podstawie rozmów wątpili w profesję nowego pracownika. Jednym z nich był mechanik, Charlie Edwards. Podczas jednej z konwersacji był on świadkiem

²¹⁹ Rodzaj silnika spalinowego zwanego również atmosferycznym lub pozbawionym doładowania. Jego działanie opiera się na zasysaniu z otoczenia zewnętrznego powietrza, które następnie jest wtłaczane do komór spalania. Podstawową cechą charakterystyczną tej jednostki napędowej jest brak układu wspomagającego wprowadzanie cieczy (powietrza).

²²⁰ E. McDonough, *op. cit.*, s. 26.

²²¹ Ibidem.

²²² M. Oxley, *RidingBack...*, s. 111.

²²³ M. Walker, *op. cit.*, s. 164-165.

reprimendy otrzymanej przez Kuźmickiego od Craiga. Irlandczykowi nieświadomemu prawdziwej tożsamości Polaka nie podobał się fakt, że ten prowadził z nim rozmowę w pozycji siedzącej. Obserwując biegłość Leo w zagadnieniach inżynierii, Edwards domyślił się jednak jego prawdziwej profesji. Nie miał już wątpliwości, że w rzeczywistości jest on specjalistą od silników. W związku z tym polecił Craigowi jego usługi, zapewniając o wysokiej jakości pomocy²²⁴. Leo okazał się brakującym ogniwem projektu. Jego kompetencje w praktycznym zastosowaniu teorii wewnętrznego spalania stały się kluczowe w powrocie Nortona do mistrzowskiej formy²²⁵. Trafił do biura rysunkowego, gdzie opracował konkurencyjny wolnossący silniki Manx o pojemności 350 cm³ i 500 cm³. Z jednostki 350 cm³ wydobyl dodatkowe 30 KM i przekroczył barierę 100 KM. Motor ten idealnie pasował do podwozia Rex McCandlessa, wyznaczając „zupełnie nowy standard w utrzymywaniu się na drodze”²²⁶. Geoff Duke zdobył na słynnym Nortonie Manx w latach 1951-1952 dwa tytuły mistrzowskie w klasie 350cc²²⁷ i jeden w klasie 500cc²²⁸ w 1952 r., pokonując konkurencyjne Gillrey i AJS. Sukcesy te Charlie Edwards szczególnie przypisywał Kuźmickiemu, uznając go za geniusza w zagadnieniach kształtów komór spalania, profili krzywek i rozrządów²²⁹.

Zasługi polskiego inżyniera docenił również Duke, który mimo odejścia w 1953 r. do Gillery, pozostał z nim w kontakcie jako doradcą wyścigowym²³⁰. Podobnie jak Edwards frustrował go brak podkreślenia udziału Polaka w sukcesach, co było spowodowane ochroną tożsamości. Niemniej o jego umiejętnościach dowiedziały się osoby kluczowe dla jego kariery. Duke odszedł w 1953 r. do Gillery, która na trzy lata zdominowała Motocyklowe Mistrzostwa Świata. Dla Kuźmickiego ruch ten oznaczał jednak nowe wyzwanie, gdyż z nową propozycją, a konkretnie pracy w zespole Formuły 1, zwrócił się do niego sam Tony Vanderwell²³¹. Był on współdziałowcem Nortona, pełniąc w nim również rolę dyrektora. W 1953 r. zrezygnował jednak z posady i postanowił założyć zespół Formuły 1, który przeszedł do historii jako Vanwall Special. Do przedsięwzięcia potrzebował utalentowanego kapitału ludzkiego, który był gotów uwierzyć w jego wizję i zrealizować ją. Nowego personelu zaczął szukać w Norton Motors Ltd. Posadę dyrektora Vanderwell chciał wykorzystać do

²²⁴ Ibidem, s. 165.

²²⁵ M. Oxley, *Leo Kuzmicki...*, s. 43

²²⁶ Idem, *RidingBack...*, s. 115.

²²⁷ Klasa motocykli o pojemności silnika 350 cm³.

²²⁸ Klasa motocykli o pojemności 500 cm³.

²²⁹ M. Oxley, *RidingBack...*, s. 115.

²³⁰ M. Walker, *op. cit.*, s. 165.

²³¹ Urodzony 8 września 1898 r. brytyjski przemysłowiec, biznesmen i finansista wyścigów samochodowych. Pochodził z rodziny przedsiębiorców. Majątku dorobił się na produkcji łożysk cienkościennych Babbitt w ramach własnej firmy Vandervell Products. E. McDonough, *op. cit.*, s. 18-19.

pozyskania wiedzy o budowaniu silników. Zgodnie z wrodzoną sobie techniczną kreatywnością od 1946 r. myślał nad stworzeniem czterocylindrowej jednostki w oparciu o technologię motocyklową²³². Zatrudnienie Petera Berthona w Norton Motors Ltd. było częścią tego planu, choć jak wspomniano, ten nie podołał zadaniu. Tony nie porzucił jednak swojej koncepcji i zaczął zastanawiać się, jak przerobić wspomniany już jednocylinrowy silnik 500 cm³ na czterocylindrowy. Widział w nim potencjał, pamiętając, że za sprawą Craiga osiągał 50 KM²³³. Wizję uznał również za wartą realizacji ze względu na obowiązującą w latach 1952-1953 w Formule 1 pojemność 2.0 l na wzór Formuły 2²³⁴. Postanowił połączyć cztery jednocylinrowe silniki 125 cm³, choć zdawał sobie sprawę ze zbyt idealistycznego podejścia do tego problemu. Niemniej taki motor miał napędzać jego bolidy, co z inżynierskiego punktu widzenia było trudnym wyzwaniem.

Zadanie to mógł wykonać właśnie Leon Kuźmicki. Vandervell zwrócił się do niego z pytaniem o możliwość realizacji swojej koncepcji, na co inżynier miał mu odpowiedzieć: „Dlaczego nie zbudować czterocylindrowego silnika z głowicami cylindrów²³⁵ Manx?”²³⁶. Istnieją jednak różne wersje dotyczące reakcji na ten pomysł, począwszy od całkowitego sceptycyzmu, do zwykłych zastrzeżeń²³⁷. Niemniej to właśnie ten moment można uznać za zapowiedź wkroczenia absolwenta Politechniki Lwowskiej do Formuły 1. W 1953 r. Leo stał się oficjalnym inżynierem firmy Vanwall Products i jej zespołu wyścigowego, Vanwall Special²³⁸. Vandervell wyznaczył debiut na ostatni rok obowiązywania formuły 2.0 l, jednak jego wizja silnikowa spowodowała roczne opóźnienie. Kuźmicki był głównym projektantem jednostki napędowej, której przygotowanie zajęło mu 18 miesięcy²³⁹. Otrzymał dobre zaplecze techniczne w postaci fabryki w Acton i Maidenhead. Jego wiedza o krzywkach²⁴⁰, przekładniach zaworowych²⁴¹ i kształtach komór spalania imponowała, ale okazała się niewystarczająca. W rzeczywistości Leo stanął przed trudnym zadaniem, ponieważ wyspecjalizował się w projektach górnej części silników motocyklowych. Ponadto Vandervell kazał mu dodatkowo dostosować moc silnika Norton Manx do wymagań

²³² M., *Team Managers...*, s. 64.

²³³ Idem, *The Green...*, s. 35.

²³⁴ E. McDonough, *op. cit.*, s. 27.

²³⁵ Element silnika spalinowego odpowiedzialny za zamykanie cylindrów w celu sprężenia mieszanki paliwowo-powietrznej.

²³⁶ E. McDonough, *op. cit.*, s. 27.

²³⁷ M., *Team Managers...*, s. 64.

²³⁸ M. Oxley, *Leo Kuzmicki...*, s. 43

²³⁹ M., *Team Managers...*, s. 64.

²⁴⁰ Elementy wałka rozrządu odpowiadające za otwieranie i zamykanie zaworów.

²⁴¹ Rodzaj skrzyni biegów wykorzystującej zawory jako element umożliwiający zmianę przełożeń.

konstrukcyjnych samochodu wyścigowego²⁴². Polak zgodnie z oczekiwaniami szefa podszedł do zadania bardzo kreatywnie. Spełnił życzenie Tony'ego i połączył cztery jednocyldrowe Manxy 500 cm³ z możliwością poszerzenia o pół litra²⁴³. Nie zrezygnował jednak z inżynierii motocyklowej. Zachował niezależną konstrukcję cylindrów, oryginalny układ rozrządu i cztery gaźniki, wprowadzając jedynie nową głowicę, wspólny odlew oraz płaszcz wodny. Całą konstrukcję wzbogaciła skrzynia korbowa od silnika wojskowego Rolls-Royce B40 i układ wtryskowy Bosha²⁴⁴.

Leo niezaprzeczalnie był zatem głównym twórcą silnika V245, lecz jak przystało na dobrego lidera technicznego, nie odżegnywał się od współpracy z grupą projektową. Ta składała się z pocziwego Craiga i sprowadzonego z BRM Richtera. Pierwszy był zaangażowany w budowę górnej części jednostki, a drugi skupił się na dolnej i modyfikacji wału korbowego od Rolls-Royce'a. Mieli ze sobą dobry kontakt mimo niechęci Joe'a do koncepcji czterocyldrowych silników. Relacje cementował szacunek wypracowany jeszcze w zakładach Norton Motors Ltd. Podobny stosunek Polak miał również do Richtera, dzięki czemu Vandervell mógł bez skrupowania nadzorować projekt i nanosić swoje uwagi²⁴⁵. W ten sposób po 18 miesiącach powstał przełomowy silnik V245. Pojemność początkowa wynosiła 2.3 l, a moc 235 KM²⁴⁶. Vandervell nie krył zadowolenia, wysyłając do Kuźmickiego list: „Zrobiliśmy to, co zawsze chciałem. Połączyć cztery Nortony razem. Mogę teraz powiedzieć bez cienia wątpliwości, że można to zrobić. Wyciągnęliśmy 235 KM przy 7.500-7.600 obr/min, z prostymi rurami wydechowymi o długości 29 cali”²⁴⁷.

Zachowanie jednak przez Kuźmickiego elementów inżynierii motocyklowej uczyniło z bolidu Vanwall Special techniczną hybrydę. Konstrukcyjnie bliżej mu było do czterokołowego motocykla niż samochodu wyścigowego²⁴⁸. Podwozie zaprojektowane przez Owena Madocka też nie było oryginalne, ponieważ pochodziło od Cooper Bristol. Mimo podatności na modyfikacje okazało się najsłabszym punktem. Było tak zawodne, że pod koniec debiutanckiego sezonu 1954 r. Vandervell kupił dla inspiracji Maserati 250F²⁴⁹. Silnik Leo też początkowo nie był przykładem niezawodności, o czym świadczą problemy kierowców. Peter Collins wystartował tylko w trzech wyścigach, kończąc Grand Prix Włoch

²⁴² E. McDonough, *op. cit.*, s. 27.

²⁴³ M., *The Green...*, s. 35.

²⁴⁴ Ibidem.

²⁴⁵ E. McDonough, *op. cit.*, s. 28-29.

²⁴⁶ M., *The Green Light...*, s. 35.

²⁴⁷ E. McDonough, *op. cit.*, s. 46.

²⁴⁸ Ibidem, s. 27.

²⁴⁹ M., *The Green...*, s. 34.

na siódmej pozycji²⁵⁰. Na Silverstone w Wielkiej Brytanii wyeliminowała go awaria uszczelki pod głowicą²⁵¹, a w Hiszpanii miał wypadek²⁵². Zawodność silnika nie była jednak błędem Kuźmickiego, a jakości komponentów. Słabymi ogniwami okazały się przewody wtryskowe i sprężyny zaworów²⁵³. Niemniej był również powód do optymizmu. Podczas treningu przed Grand Prix Wielkiej Brytanii Alan Brown, drugi zawodnik Vanwall Special, był piątym najszybszym kierowcą, a na Monzy Collins pokonał Maserati²⁵⁴.

Rywalizacja o ostatnie miejsca w wyścigach nie była jednak szczytem ambicji szefa ani Kuźmickiego. W 1955 r. Leopold przy pomocy Freda Fexa powiększył pojemność silnika do 2.5l, gdyż następny był kluczowym sprawdzianem dla całego zespołu. Przez cały sezon napędzał on cztery podwozia o nomenklaturze VW1, VW2, VW3 i VW4, które często występują również pod wspólną nazwą VW55²⁵⁵. Niemniej z logistycznego punktu widzenia Kuźmickiego czekał intensywny sezon. Joe Craig odszedł na emeryturę, dlatego Polak przeniósł się do Londynu na stanowisko inżyniera ds. badań. Cały sezon operował w siedzibach Vanderwell Products, kursując między Acton a Maidenhead²⁵⁶. Drugi rok startów nie przyniósł jednak pozytywnych rezultatów, ponieważ kierowca zespołu, Mike Hawthorn, nie ukończył wszystkich dwóch wyścigów. Awaria przepustnicy w Monako²⁵⁷ i skrzyni biegów²⁵⁸ w Belgii spowodowały, że Brytyjczyk w ciągu tygodnia wrócił do Ferrari. Vanderwell zaczął szukać kierowców, a Kuźmicki zajął się przyczynami awarii. Zawiódł nieszczelny, gumowy zbiornik paliwa oraz połączenie między układem paliwowym a przepustnicą²⁵⁹. Leo postanowił jednak wyprzedzić następne potencjalne awarie, modyfikując układ rozrządu. Za mały rozmiar zaworów i głowic cylindrów powodował, że nie wytrzymywały one krytycznych temperatur pracy silnika, odkształcały się i w rezultacie wypadały. W związku z tym inżynier zastosował tradycyjne i większe zawory, przeprojektowując przy okazji całą głowicę²⁶⁰.

²⁵⁰ B. Jones, *The Compleatete...*, s. 302-303.

²⁵¹ b.a., *Ferrari vanquishes Mercedes Benz in British Grand Prix*, „MOTORSPORT”, kwiecień 1954, nr 8, s. 420.

²⁵² Ibidem, s. 303.

²⁵³ M., *The Green...*, s. 34.

²⁵⁴ Idem, *Team Managers...*, s. 64.

²⁵⁵ E. McDonough, *op. cit.*, s. 186.

²⁵⁶ Ibidem, s. 58.

²⁵⁷ D. Jenkinson, *XIII Grand Prix de Monaco. A Race of surprises, Ferrari win the Grand Prix of Europe*, „MOTORSPORT”, czerwiec 1955, nr 5, s. 322.

²⁵⁸ D. Jenkinson, *Gardn Prix de Belgique. A Demonstration of High Speed Driving*, „MOTORSPORT”, lipiec 1955, nr 7, s. 391-392.

²⁵⁹ Element silnika spalinowego odpowiedzialnego za regulację ilości powietrza doprowadzanego do cylindrów w celu przyśpieszenia samochodu.

²⁶⁰ E. McDonough, *op. cit.*, s. 71.

Analizy z zewnątrz miały wkrótce wykazać prawidłowość jego działań, jednak jako specjalista od silników Polak nie mógł przezwyciężyć głównego problemu. Wszystkie ulepszone przez niego i zespół projektowy komponenty ulegały awarii na skutek wibracji generowanych przez wadliwe podwozie. Problem podważał konkurencyjność znalezionej przez Tony'ego zamiennika Hawthorna w osobie Harry'ego Shella. Amerykanin odniósł dwa zwycięstwa na niezaliczanych do mistrzostw wyścigach III RedeXTrophy i I Avon Trophy, ale po za tym nie zdobył ani jednego punktu w żadnej rundzie Grand Prix. Podobne wrażenia miał również drugi kierowca zespołu, Ken Wharton, po awarii zapłonu na Grand Prix Włoch i bez punktowym dziewiątym miejscu na Grand Prix Wielkiej Brytanii²⁶¹. Paradoksalnie największym rywalem Vanwall Products okazało się BRM i Alfred Owen. Tony nie zapomniał mu sporów z czasów sponsoringu, nagradzając siebie porażki rywalizacją pozatorową. Jak żartobliwie ujął to John Cooper: „Na jednym końcu padoku byłby stary Vandervell rozdający kawior i szampana wszystkim swoim przyjaciółom ze swojej ogromnej przyczepy kempingowej, z dumnie i wyzywająco wyglądającym Thin Wall Special, a nad drugim końcem padoku byłby Alfred Owen ze swoimi BRM i paczką kanapek”²⁶².

Niemniej sezon 1956 r. wymagał inwestycji, a konkretnie lepszego personelu. Hawthorn nie spełnił swoich ambicji brytyjskiego kierowcy w zielonym samochodzie za sprawą zawodnej przepustnicy i skrzyni biegów. W rezultacie odszedł z zespołu w ciągu tygodnia. Kuźmicki dopełniał natomiast swoich obowiązków, eliminując do końca roku niedomagania silnika²⁶³. Dodatkowo zrobił dla zespołu projektowego dwudziestopunktową listę zadań mającą wyeliminować niezawodność mechaniczną samochodów²⁶⁴. Vandervell chciał mieć jednak pewność co do źródła niekonkurencyjności, dlatego za radą mechanika, Dereka Woottona, skonsultował się ze specjalistą. Sprowadził cenionego inżyniera, Franka Costina. Ten po oględzinach Vanwalla 254 uznał jednostkę napędową Leo za jedyny dobrze wykonany element bolidu, mówiąc: „Silnik był w porządku, ale reszta to kupa śmieci”²⁶⁵. Polecił szefowi zadzwonić do Colina Chapmana i poprosić go o udoskonalenie podwozia. Brytyjczyk zrobił szkice jeszcze przed końcem 1955 r. Costin nadał natomiast nadwoziu opływowy, aerodynamiczny kształt. Zastosowanie filozofii projektowej z inżynierii lotniczej uczyniło z bolidów WV1/56, WV2/56, WV3/56 i WV4/56 cezurę w technologii Formuły 1. W ten sposób samochód napędzany silnikiem polskiego inżyniera stał jednym z najbardziej

²⁶¹ B. Jones, *The Complete Encyclopedia of Formula One*, Godalming 1998, s. 305.

²⁶² M., *Team Managers...*, s. 67.

²⁶³ M. Walker, *op. cit.*, s. 166.

²⁶⁴ E. McDonough, *op. cit.*, s. 85.

²⁶⁵ M., *Team Managers...*, s. 67.

przełomowych bolidów w historii najwyższej klasy wyścigowej i wprowadził ją do działu fizyki jaką była aerodynamika.

Udoskonalony pod kontrolą Leo opływowy bolid WV1/56 był gotowy na wyścig BRDC International Trophy na Silverstone. Wystartował nim dobry przyjaciel Alfonsa Kowalewskiego, Stirling Moss. Brytyjczyk zajął pierwsze miejsce, ustanawiając przy okazji rekord okrążenia²⁶⁶. Analiza statystyk może jednak sugerować, że rok 1956 był powtórką poprzednich sezonów za sprawą czterech nieukończonych przez Harry'ego Schell wyścigów. Amerykanin pokazał jednak potencjał nowej konstrukcji, zajmując m.in. na Grand Prix Belgii czwarte miejsce²⁶⁷. Sezon potwierdził również skuteczność Kuźmickiego jako inżyniera. Ze wszystkich nieukończonych przez Shella wyścigów tylko jeden raz awarii uległa jednostka napędowa z powodu przegrzania. W charakterystyce aerodynamicznej tkwił natomiast wielki potencjał, więc zespół w końcu mógł przyjąć koncepcję ewolucji posiadanego pakietu.

Sezon 1957 r. był zapowiedzią zdobycia pierwszego historycznego Mistrzostwa Świata Konstruktorów. Vandervell zatrudnił samych Brytyjczyków, dodając swojej wizji prawdziwie brytyjskiego zespołu jeszcze więcej symbolizmu i narodowego podtekstu. Stirling Moss i Tony Brooks byli poza Hawthornem i Peterem Collinsem najbardziej cenionymi kierowcami z wysp. Doświadczenie uzupełniał młody podopieczny Brenarda Ecclestone'a, Stuart-Lewis Evans. Ta trójka rzuciła wyzwanie Ferrari i Copperowi, kończąc mistrzostwa kierowców na drugim, piątym i dwunastym miejscu w klasyfikacji generalnej²⁶⁸. W przełomowym dla drużyny sezonie nie było już jednak Leona Kuźmickiego, a przynajmniej w roli etatowego pracownika. W 1957 roku on przyjął ofertę pracy w Humber Limited, ograniczając się do roli konsultanta technicznego dla Vanderwell Products²⁶⁹. Decyzja ta niebyła korzystna dla zespołu z Acton. Kontynuacja progresu w 1958 r. wymagała dostosowania się do nowych przepisów technicznych, które znacznie ingerowały w obszar silnika²⁷⁰. W tej sytuacji wiedza Leo Kuźmickiego była niezbędna, zwłaszcza, że na inaugurację sezonu w Argentynie, Vanwall Special nie posiadał jeszcze dostosowanego na potrzeby nowego regulaminu motoru Vanwall 254²⁷¹. Powodem tego był cel wcześniejszego

²⁶⁶ Ibidem, s. 69.

²⁶⁷ I.G., *Grand Prix de Belgique*, „MotorSport”, lipiec 1956, nr 7, s. 388-389.

²⁶⁸ B. Jones, *The Complete...*, s. 313.

²⁶⁹ E. McDonough, *op. cit.*, s. 104.

²⁷⁰ Jeszcze w 1957 r. FIA zmieniła zasady odnośnie stosowanych paliw, nakładając obowiązek używania wysokooktanowej benzyny lotniczej Avgas zamiast paliw alkoholowych. W przypadku silnika Vanwall 254 oznaczało to spadek mocy wyjściowej do 265 KM²⁷⁰ i deficyt 15 KM do V6 Ferrari. Niedobór mocy rekompensowało aerodynamiczne nadwozie, które wprowadziło zagadnienia inżynierii lotniczej do Formuły 1.I. Rendall, *The Chequered...*, s. 204-211.

²⁷¹ Ibidem.

podniesienia jego mocy wyjściowej, co zrobili przebywający na emeryturze Craigi szanowany specjalista od strojenia silników. Harry Weslake. Fundamentem prac w dalszym ciągu był jednak Leo Kuźmicki, mimo funkcji konsultanta technicznego²⁷². Zaprojektował elastyczny wąż typu lotniczego, który podłączono do stosowanych w bolidzie gaźników Amal²⁷³. Pomoc ta okazała się wystarczająca. Moss i Brooks zdobyli razem sześć zwycięstw²⁷⁴. Sezon 1958 r. był jednak ostatnim dla Vanderwell Speciall, gdyż zespół wycofał się z Formuły 1²⁷⁵.

W przeciwieństwie jednak do byłego pracodawcy, Leo Kuźmicki kontynuował karierę. Przeniósł się do branży samochodów osobowych. W Humbler Ltd pełnił rolę starszego inżyniera rozwoju. Oficjalnie był pracownikiem Rootes Group of Companies, która od 1928 r. była większościowym udziałowcem założonej przez Thomasa Humblera firmy. W 1963 r. Leo awansował na stanowisko głównego inżyniera, trafiając do fabryki w Rayton. Tam otrzymał również stanowisko szefa projektu mającego przełamać supremację samochodów Mini Alexa Issigonisa na rynku samochodów drogowych. Środkiem do tego był powstały w 1963 r. Hillman Imp. Poza koordynacją prac Kuźmicki odpowiadał również za jego silnik, który zgodnie z ówczesnym trendem motoryzacyjnym zainstalowano na tylnej osi. Hillmana Imp produkowano do 1977 r., lecz ostatecznie nie przełamał on popularności produktu British Motor Company jakim było słynne Mini²⁷⁶.

Niezależnie jednak od osiągnięć w branży samochodów drogowych, Leon Kuźmicki zawsze będzie bardziej należeć do panteonu postaci Moto GP i Formuły 1. Podobnie jak Alfons Kowalewski był wojennym imigrantem, który odseparował się od przeszłości. Potencjał intelektualny i wykształcenie pomogły mu się odnaleźć w brytyjskiej rzeczywistości, stając się uznanym i renomowanym specjalistą od silników. W historii Moto GP jest współtwórcą sukcesów Geoff'a Duke'a. Dla Formuły 1 natomiast ludzkim fundamentem sukcesów Vanwalla, który wniósł na szczyt wyścigów samochodowych nowe standardy inżynieryjne. Do końca życia zmagał się jednak z problemami zdrowotnymi i niską odpornością. Cierpiał na przypadłość kurczliwości żył, umierając w 1982 r. Choroba była

²⁷² Kuźmicki, Craig i Weslake zmodyfikowali jednostkę napędową tak, że na metanolu osiągała 285 KM, a na nitrometan 295 KM. Zwiększenie osiągów pogłębiło jednak problemy z układem paliwowym, a konkretnie wtryskiem paliwa. Na niezaliczanym do mistrzostw świata Grand Prix Syrakuz Moss nie zdołał nawet dojechać do mety przez pękniętą rurkę wtrysku. W związku z tym zespół zakupił mocniejsze przewody benzyny, aby umocnić VW 5 na wibracje i przeciążenia. D. S. J., *A Tribute to Vanwall. A review of their most successful season*, „Motorsport”, grudzień 1958, nr 12, s. 823-824.

²⁷³ E. McDonough, *op. cit.*, s. 110.

²⁷⁴ Bruce Jones, *The Complete...*, s. 314-318.

²⁷⁵ D. S. J., *A Tribute...*, s. 824.

²⁷⁶ M. Walker, *op. cit.*, s. 166-167.

pokłosem ciężkich warunków i głodówek w radzieckim obozie pracy, z którego pomyślna ucieczka przesądziła o powstaniu sztandarowego dziedzictwa Formuły 1.

Rozdział 5. Polacy w Formule 1 w latach 70. i 80. XX wieku

Podrozdział 5.1. Prekursor polskiej drogi do Formuły 1. Życie i kariera Longina Bielaka

W latach 50. XX wieku polski sport motorowy wszedł w stan wymagający gruntownych reform. Brak jego profesjonalnej organizacji i solidnej infrastruktury w postaci torów oraz ośrodków produkcji sprzętu osłabiał jego pozycję na arenie międzynarodowej, oddalając od najwyższej klasy zmotoryzowanej rywalizacji jaką była Formuła 1. Dla każdego kierowcy wyścigowego początek drogi do niej zaczyna się w krajowym sporcie motorowym, będącym środowiskiem zbierania pierwszych doświadczeń. Im bardziej profesjonalna jego organizacja i zaplecze techniczne w postaci własnego przemysłu wyścigowego, tym większe prawdopodobieństwo zrobienia międzynarodowej kariery przez rodzimego zawodnika. W przypadku braku tych udogodnień kierowca zmuszony jest wybrać inną drogę awansu, którą jest zazwyczaj zebranie odpowiedniej ilości finansów na wyjazd za granicę i skorzystanie z możliwości niemieckiego, włoskiego czy angielskiego sportu motorowego. Jest to niezmienny schemat kariery, który w przypadku PRL lat 50. XX wieku nie był możliwy do zrealizowania. Stan krajowego przemysłu samochodowego i automobilizmu wyczynowego wykluczał jakąkolwiek myśl o szybkim awansie rodzimego kierowcy do Formuły 1, gdyż Polski Związek Motorowy dopiero zaczynał strukturalne porządki.

Na nieszczęście entuzjastów torowego ścigania przeprowadzał je według zasady opłacalności inwestycji finansowej. Wyścigi samochodowe wymagały największych nakładów w postaci inwestycji w budowę torów i wyspecjalizowanych ośrodków produkcji sprzętu. Kondycja gospodarcza PRL lat 50. XX wieku nie pozwalała na to¹, w związku z czym wszystko zależało od ambicji i kreatywności entuzjastów wyścigów. Musieli oni sami organizować sobie sprzęt i budować samochody z dostępnych części aut drogowych². Skromne zaplecze materialne nie oddaliło jednak pasjonatów od tradycji wytworzonych w II Rzeczypospolitej. Polscy dziennikarze motoryzacyjni kontynuowali narrację o drogiej w utrzymaniu dyscyplinie, wychodząc poza rodzimy sport motorowy. Już w latach 50. XX wieku krajowej prasie pojawiały się informacje o Formule 1, czego najlepszym dowodem jest

¹ J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, Warszawa 1999, s. 212.

² H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce w latach 1945-1970*, Warszawa 2017, s. 285.

sztandarowy wówczas tygodnik „Motor”. Jego korespondenci wizytowali na torach Formuły 1 i dostarczali swoim czytelnikom wywiady z kierowcami. Było to jedyne czasopismo, które od powstania w 1952 r. regularnie zajmowało się krajowymi i międzynarodowymi sportami motorowymi. Przykładami są fotoreporterzy i żurnaliści Jerzy Plutter, Marek Wachowski, Stanisław Brzosko czy profesor Jan Andrzej Litwin. Czwarty zasługuje na szczególne uwzględnienie, gdyż podczas praktyk studenckich w Wielkiej Brytanii nawiązał kontakty z tamtejszym środowiskiem sportów motorowych i został korespondentem tygodnika „Motoring News” na Europę Wschodnią³. Był wartościowym łącznikiem przekraczającym granicę Żelaznej Kurtyny, który relacjonował zagraniczne zawody i zdobywał doświadczenie na takich obiektach nad Brands Hatch⁴. Nie można zatem powiedzieć, że w XXI wieku polski sport motorowy otwierał się na Formułę 1 bez żadnej wiedzy ani narracji o niej. Problemem był jedynie fakt, że w trudnych dla narodowej motoryzacji latach 50. XX wieku nie była ona popularyzowana i ograniczała się tylko do wąskiego grona czytelników prasy tematycznej.

Poruszenie wątku dziennikarskiego i znaczenia tygodnika „Motor” nie jest też bezcelowym zabiegiem. To właśnie te ogniwa umożliwiły polskim kierowcom wejście na drogę prowadzącą do Formuły 1. Tutaj należy wspomnieć o pewnej inicjatywie z 1960 r. Działacze „Motoru” uzyskali wówczas zgodę na przystąpienie krajowego zawodnika do egzaminu umożliwiającego edukację w brytyjskiej „szkole kierowców wyścigowych” zespołu Cooper Car Company Limited w kompleksie tortu Brands Hatch. Człowiekiem tym był reprezentant Automobilklubu Warszawskiego, Andrzej Zieliński⁵. Redakcja nie kryła dumy z przystąpienia kierowcy do programu obejmującego pięć kursów jazdy samochodem Cooper Climax Formuły 2, pisząc: „Jako pierwszy zawodnik z Polski Zieliński zetknął się bezpośrednio z samochodem wyścigowym z prawdziwego zdarzenia”⁶. Warto jednak podkreślić, że pierwsze jazdy nie należały do najłatwiejszych. Zieliński jechał w deszczu, przez który niejeden kierowca pozostawił po sobie doszczętnie rozbity samochód⁷. Polak zachował kontrolę nad pojazdem, na co instruktor zwrócił szczególną uwagę. Raport z pierwszych treningów był równie pozytywny co entuzjazm krajowych dziennikarzy, ponieważ opinia podpisana przez samego Andrewa Fergusona brzmiała: „Anexcellent driver in poorconditions, for which we congratulate you”⁸.

³ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich automobilistów*, Warszawa 2010, s. 125.

⁴ Ibidem.

⁵ b.a., *Polak za kierownicą Cooper Climax*, „Motor”, maj 1960, nr 18(418), s. 14.

⁶ Ibidem.

⁷ b.a., *Polak za kierownicą Cooper Climax*, „Motor”, maj 1960, nr 19(419), s. 12.

⁸ Znakomity kierowca w świetnych warunkach. Gratulujemy, tłum. Ewelina Więckowska

Jednak polski kierowca potrzebował nie tylko dobrych referencji. Zielińskiego osobiście nie było stać nawet na najtańszego Coopera czy Lotusa, nie mówiąc już o rywalizacji na zachodnioeuropejskich torach. Dlatego powrócił do Polski, skupiając się na rajdach i rywalizacji SAM-ów⁹. On i inni zawodnicy nie mogli również liczyć na pomoc ze strony Polskiego Związku Motoryzacyjnego ani Automobilklubu Warszawskiego. Wszystko za sprawą wspomnianej w podrozdziale 4.1 reorganizacji powodowanej walką PZM o niezależność od Ligi Polskiego Żołnierza. W chwili oddalenia groźby przejęcia naczelna organizacja motoryzacyjna Polski pogrążyła się w dezorganizacji i reorganizowaniu swojego zarządu. Sytuacja ta utrudniała wypełnienie podstawowej misji, jaką było zmotoryzowanie polskiego społeczeństwa¹⁰. Stan ten trwał do 1956 r., czyli do momentu podniesienia głosu przez Zarządy Okręgowe. Te w pragnieniu stabilizacji zażądały Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu mającego wyłonić nowe władze i wprowadzenia oficjalnego statutu PZM¹¹. Czwartym już prezesem został mgr inż. Roman Pijanowski. W wieku 35 lat posiadał już spore doświadczenie w świecie motoryzacji i sportów motorowych, rozumiejąc ich ekonomiczne prawa funkcjonowania. Dodatkowo od 1956 r. był członkiem Międzynarodowej Komisji Sportowej przy FIA zwanej CSI. Było to dobrym punktem wyjścia dla polskiego sportu motorowego na arenie międzynarodowej¹².

Roman Pijanowski był zatem odpowiednią osobą na stanowisko prezesa organizacji z niedostatecznymi podstawami finansowymi. Dzięki umiejętnościom kreatywnego i sprawnego zarządzania wprowadził PZM w okres prawno-ekonomicznej stabilności. Wiedział o konieczności zapewnienia własnych środków pieniężnych, dlatego uwarunkował byt instytucji od świadczenia usług motoryzacyjnych w postaci własnych ośrodków nauki jazdy, rzeczoznawstwa samochodowego, biur turystyki motorowej czy stacji obsługi pojazdów¹³. W 1956 r. najważniejszy był jednak fakt zagwarantowania PZM politycznej niezależności. Na mocy uchwał walnego zjazdu nowy zarząd zawarł porozumienie z Ligą Przyjaciół Żołnierza, Związkiem Młodzieży Socjalistycznej i Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym o niezależności działania i współpracy dla celów społecznych¹⁴. Całą tę istotę potwierdził status, według którego głównym celem PZM była organizacja i

⁹ Pojazd zbudowany własnym nakładem z samodzielnie skonstruowanego nadwozia, podwozia i ramy. Cechą charakterystyczną jest również obecność części pochodzących z różnych marek samochodów lub pojazdów mechanicznych.

¹⁰ H. Wilk, *op. cit.*, s. 43.

¹¹ R. Wasiński, *Rozwój kartingu w Polsce*, Warszawa 1986, s. 16.

¹² J. Szymanek, G. Chmielewski, *Stulecie. Rajd Polski 1921-2021*, Warszawa 2021, s. 180.

¹³ S. Brzóska, *Historia*, [w:] *70 lat PZM. 70 lat Polskiego Związku Motorowego*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 14-16.

¹⁴ R. Wasiński, *op. cit.*, s. 16.

popularyzacja sportu motorowego oraz rozwój kultury motoryzacyjnej kraju. Zapowiedziano też reaktywację Automobilkлубów, biorąc pod uwagę artykuł traktujący je jako bezpośrednich członków¹⁵. Dowodem tego jest powstanie w 1957 r. Automobilkлубu Warszawskiego, który stał się spadkobiercą Automobilkлубu Polski a w praktyce największym rywalem Polskiego Związku Motorowego¹⁶.

Zapowiadano również wielką liberalizację wyczynowego automobilizmu. Jego rdzeń miał stanowić sport motorowy, a konkretnie samochodowy, motocyklowy, kartingowy i żużlowy¹⁷. Każda kategoria otrzymała swoją komisję sportową (motocyklową, samochodową i żużlową)¹⁸. Finanse pochodziły właśnie ze składek członkowskich, dotacji oraz wspomnianych wcześniej usług. Dokument sugerował zatem solidną reorganizację mającą na celu zapewnienie bytu każdej z dyscyplin krajowego sportu motorowego. Znając podstawy funkcjonowania współczesnego świata wyścigów samochodowych, fakt wyodrębnienia dla kartingu odrębnej komisji sportowej w kraju sugerowałby nadejście dobrych czasów. W XXI wieku karting stanowi początek drogi do rywalizacji jednoosobowych samochodów z otwartym kokpitem. Wszystko za sprawą pokrewnej bolidom charakterystyki techniczno-areodynamicznej i specyfiki prowadzenia, które jazdę niepozornym, małym pojazdem silnikowym czyni obowiązkowym etapem przygotowawczym. Z tego też powodu nieprzypadkowo państwa mające silną pozycję w Formule 1 i światowym sporcie motorowym posiadają również bogate tradycje kartingowe i ligi, w których następuje wstępna selekcja talentu oraz statusu majątkowego nieletnich adeptów ścigania. Dlatego obowiązkowe jest treściwe zarysowanie jego ogólnej i polskiej historii oraz przedstawienie przyczyn ich zróżnicowania.

Zatem u progu lat 60. XX wieku karting był stosunkowo młodą formą sportu motorowego. Ogólnie uznaje się go za dzieło amerykańskich pilotów, którzy podczas II wojny światowej w chwilach oczekiwania na lot konstruowali wózki napędzane silnikami z przypadkowych urządzeń mechanicznych i ścigali się między sobą w hangarach. W 1956 r. mechanik firmy Kurtis Craft Company o imieniu Art Ingels sprofesjonalizował niewinną rozrywkę i zbudował prostego gokarta napędzanego silnikiem od kosiarki¹⁹. Po publicznej prezentacji podczas wyścigów samochodowych w Pomona Stany Zjednoczone ogarnął entuzjazm dla „toczących się wózków”, czego efektem było pojawienie się profesjonalnej

¹⁵ S. Brzóska, *Historia...*, s. 167.

¹⁶ b.a., *Pod sztandarem Automobilkлубu Warszawskiego. 1957-1988*, [w:] *Automobilkлуб Polski. 1909-2009. Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 44.

¹⁷ R. Wasiński, *op. cit.*, s. 16.

¹⁸ S. Brzóska, *Historia...*, s. 18.

¹⁹ T. Rychter, *Karting*, Warszawa 1982, s. 12.

produkcji gokartów Duffy’ego Livingstone czy Arta Ingelsa. Narodziny kartingu w Europie były natomiast zasługą Brytyjczyków, którzy w 1958 r. sprowadzili zza oceanu pięć pojazdów. Na Wyspach Brytyjskich entuzjaści motoryzacji uznali jazdę nimi za pożyteczny i zabawny sport, który za sprawą niskich kosztów polubiła także kontynentalna część Europy. Dlatego już w 1962 r. powstała Międzynarodowa Komisja Kartingowa, zwana w skrócie CIK²⁰.

W Polsce natomiast pierwsze informacje o kartingu pojawiły się w 1960 r. dzięki aktywności takich czasopism jak „Motor” i „Horyzonty Techniki”. Entuzjastycznie przybliżały one historię i charakterystykę techniczną trendu motoryzacyjnego z Zachodu. Dla przywykłych do garażowego rzemiosła krajowych entuzjastów karting był intrygującym zjawiskiem, gdyż warunkiem uczestnictwa w pierwszych zawodach było samodzielne skonstruowanie pojazdu²¹. Te natomiast odbyły się już w roku teoretycznego wprowadzenia w Częstochowie i Ostrowie Wielkopolskim. Pionierami nowego sportu byli bracia Ryszard i Andrzej Popko²². Wraz z szybką popularyzacją pojawiły się też największe talenty w osobie Tadeusza Rychtera, Stanisława Szelichowskiego czy Władysława Paszkowskiego. Polska prasa motoryzacyjna szczegółowo śledziła rozwój nowego sportu, a „Motor” ustanowił nawet w 1960 r. własny puchar dla zwycięzcy sezonu. Przez to też fenomen kartingu dotarł do NRD i na Węgry, czyniąc z Polaków naczelnego propagatora Bloku Wschodniego. Status ten nie zapewnił jednak Polsce pozycji hegemonu sportowego za sprawą braku sprzętu i zasobów. Niemniej władza i PZM były zadowolone z pojawienia się dyscypliny rozwijającej umiejętności techniczne i tańszej dyscypliny niż wyścigi samochodowe. Z tego też powodu już w 1960 r. karting uznano za oficjalny sport i przyznano mu oparty na międzynarodowym regulaminie FIA własny zbiór przepisów oraz wspomnianą już komisję sportową. Wszystko natomiast kontrolowała Główna Komisja Sportowa Samochodowa PZM²³.

Idąc zatem za tezą o kompatybilności tradycji kartingowych z kulturą wyścigową krajów Europy Zachodniej, można byłoby oczekiwać takiego samego scenariusza w polskiej historii. Ta jednak wyglądała zupełnie inaczej. W warunkach finansowego niedostatku lat 50. i 60. XX wieku władze komunistyczne postrzegały sport motorowy przede wszystkim w kategoriach społecznego i gospodarczego pożytku. Warunkiem rozwoju była jego taniość. Karting idealnie wpisywał się w ministerialne upodobania, gdyż „toczący się wózek” nie

²⁰ W. Tymiński, *Karting*, [w:] *70 lat PZM. 70 lat Polskiego Związku Motorowego*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 162.

²¹ Ibidem, s. 163.

²² b.a., *Sport kartingowy*, [w:] *Automobilklub Polski. 1909-2009. Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 238.

²³ T. Rychter, *op. cit.*, s. 17.

wymagał tak dużych nakładów finansowych jak samochód. Do jego konstrukcji potrzebne były metalowe rurki, małe koła i np. silnik kosiarki lub motocykla. Samochód, w tym szczególnie wyczynowy, wymagał natomiast większych zasobów i profesjonalizmu produkcji. Był to już pierwszy powód rozbieżności między pokrewnymi sobie dyscyplinami sportu motorowego. Nie był to jednak jedyny problem. W momencie wielkiej transformacji PZM i liberalizacji krajowego automobilizmu wyczynowego największą przeszkodą okazał się prezes Pijanowski. Jego upodobania sportowe były tradycjonalistyczne, co w praktyce oznaczało nadmierną sympatię i sentyment do rajdów oraz motocykli. Kosztowne wyścigi ze swoim skromnym dziedzictwem nie były natomiast kategorią jego szczególnej troski²⁴.

Dla krajowych sympatyków torowego ścigania oraz zawodników pokroju Zielińskiego kierunek zarządzania obrany przez prezesa PZM nie był dobrą wiadomością. Oznaczała bowiem poleganie na indywidualnym geniuszu inżynieryjnym lub nadzieje na rozpad PZM na Polski Związek Motorowy i Automobilklub Polski. Powodem drugiego był fakt, że to właśnie członkowie dawnego AP byli sympatykami wyścigów samochodowych. Oni też starali się w latach 1958-1960 doprowadzić do secesji, która ostatecznie się nie odbyła. Dla każdego ambitnego kierowcy wyścigowego było to równoznaczne z małymi szansami awansu do międzynarodowego sportu motorowego, mimo ogólnoeuropejskiego charakteru kategorii nadzorowanych przez FIA. Dla dziennikarzy relacjonujących wydarzenia z zachodnioeuropejskich torów wyścigowych umyślna degradacja i stagnacja były ciosem. Próbowali nagłośnić problem, czego przykładem jest magazyn „Motor”. Podał on przykład Zielińskiego i jego udane jazdy na Brands Hatch w 1960 r. komentując:

„[...] mamy w Polsce dobrych zawodników mogących z powodzeniem startować na poważnych imprezach. Czy nie należało by więc podjąć wysiłków i zdobyć odpowiedni sprzęt bądź miejsce w którymś z zespołów wyścigowych? [...] niestety w dyscyplinie wyścigowej skazani jesteśmy nadal na dreptanie w miejscu”²⁵.

Podział w narodowym automobilizmie wyczynowym i przewaga zwolenników rajdów nad propagatorami opcji wyścigowej nie przesądziła o dalszym rozwoju tej drugiej. Potwierdzeniem tego stwierdzenia jest kolejny kierowca, który w swojej karierze zaszedł dalej niż Zieliński. Dotarł on do rywalizacji z ikonami Formuły 1 z lat 60. i 70. XX wieku. Był nim urodzony 9 września 1926 r. Longin Bielak. Narodowa prasa motoryzacyjna nazywa

²⁴ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021 [w posiadaniu autora].

²⁵ b.a., *Polak za...*, s. 12.

go „chodzącą historią polskich sportów samochodowych”²⁶. Za 21 tytułów mistrza Polski w wyścigach samochodowych i rajdach oraz zasługi na rzecz rozwoju rodzimego sportu motorowego otrzymał stanowisko Honorowego Prezesa Automobilklubu Polskiego i najważniejsze odznaczenia sportowe²⁷. Niekiedy uznaje się go również za „człowieka, który uratował wyścigi samochodowe” w Polsce²⁸.

Niewątpliwie źródłem zahartowania i przymiotów silnego człowieka był też trudny okres młodości. Longin Bielak z pochodzenia był Kresowiakiem urodzonym w białoruskim mieście Dżisna²⁹. Po wybuchu II wojny światowej w wieku 17 lat trafił na Syberię, gdzie dzięki, jak to określa, „dobrym ludziom”³⁰, dostał się do polskiej armii. Służył w piechocie, jako zwiadowca, a później kierowca motocykla³¹. W wojsku odkrył w sobie pasję do motoryzacji, gdyż po powrocie do Polski w 1945 r. nie widział dla siebie innego miejsca niż w samochodzie³². Zamieszkał w Warszawie, która była najlepszym miejscem rozwoju jego zainteresowań.

Oddanie się automobilizmowi wymagało jednak wystąpienia z armii. Nie stanowiło to jednak problemu, gdyż przyszły mistrz był jej przeciwnikiem ze względów ideologicznych. Podobnie jak Jan Ripper Sr. nie akceptował ówczesnej władzy i systemu politycznego, mimo że syn Zastępcy Dowódcy do Spraw Politycznych przekonywał go do nowej rzeczywistości. W uniwersalny profil psychologiczny kierowcy wyścigowego wpisana jest indywidualność, która nierzadko przybiera formę nadrzędnej wartości³³. Zastępca Dowódcy Dywizji Spraw Politycznych okazał jednak przychylność i pozwolił mu wystąpić z armii³⁴. W cywilu Longin Bielak od razu przystąpił do nadrabiania szkolnych zaległości, które zakończył zdaną maturą. Miał jednak wątpliwości. Nie widział w sobie naturalnego talentu do prowadzenia

²⁶ W. Jurecki, *Longin Bielak ma 85 lat*, „Classic Auto” nr 63, grudzień 2011; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 15.05.2022]

²⁷ J. Jankiewicz, *Człowiek, który uratował wyścigi samochodowe*, „Auto Świat” nr 33, 1995; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 15.05.2022]

²⁸ Ibidem.

²⁹ A. Martynkin, *Wstąpił we mnie szatan*, „Auto Moto” nr 10; październik 1999, nr 10, Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 15.05.2022]

³⁰ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

³¹ A. Martynkin, *Wstąpił we...*,

³² B. Koperski, *Cale życie dla wyścigów*, „Motor” nr 29, lipiec 1979; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 26.07.2021]

³³ J. Jankiewicz, *Człowiek, który uratował wyścigi samochodowe*, „Auto Świat” nr 33, 1995; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 15.05.2022]

³⁴ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

samochodu, ani predyspozycji do mechaniki³⁵. Mimo to wrażenia za kierownicą przewyższały niepewność, co skończyło się kursem prawa jazdy i nauką teorii. Otrzymywał propozycje przystąpienia do Ligi Przyjaciół Żołnierza działającej w Automobilklubie Polski. Była ona inicjatywą władz próbujących pozyskać aktywistów motoryzacji, dlatego Bielak odrzucał oferty³⁶. Skupił się na odradzającym się sporcie motorowym, debiutując w 1949 r. w rajdach. Jednak jak sam mawiał, zawsze czuł się bardziej kierowcą wyścigowym³⁷. W 1950 r. wystartował w wyścigu warszawskim za kierownicą należącego wcześniej do Urzędu Bezpieczeństwa Citroëna BL 11., który był popularnym samochodem wśród kierowców³⁸. Okazał się najlepszym zawodnikiem, uzyskując najszybszy czas przejazdu³⁹. Jeszcze w tym samym roku zapisał się do Automobilklubu Polskiego, otrzymując legitymację o numerze 0025⁴⁰. Po zakończeniu kariery sportowej instytucja ta stała się dla Bielaka platformą do budowania i ratowania polskich sportów motorowych, a on sam dumnie wypowiadał się o swojej działalności, mówiąc: „Przechodziłem wraz z nim wszystkie koleje: likwidację, później rozkwit, łączenie...”⁴¹.

Jednak przed przejściem na emeryturę przyszły mistrz polski chciał zrobić karierę w wyścigach samochodowych. Nie było łatwo w Polsce zrealizować te aspiracje, ponieważ oznaczało to skonstruowanie sportowego SAM-a. Longin Bielak zrobił to w 1954 r. w warszawskich warsztatach CRS „Samopomoc Chłopska”. Wsparcia finansowego udzieliło mu zrzeszenie sportowe Start, dostarczając również silnik i opony⁴². Pomocą mechaniczną służyli natomiast Władysław Prus i Leszek Piechawski, z którymi Bielak nieznacznie przeprojektował przedwojennego Fiata 1100. W rzeczywistości zbudowali amatorski bolid, montując włoskie zawieszenie, jednostkę napędową, układ kierowniczy i hamulcowy w aluminiowym nadwoziu. Moc motoru została oczywiście zwiększona, co w połączeniu z lekką karoserią dało pojazd o efektywnej dynamice⁴³. Przyszły mistrz zadebiutował nim w 1956 r., zwyciężając w klasie 1300 cm³ i 1600 cm³ w warszawskim wyścigu ulicznym na trasie Myśliwiecka – Górnośląska – Aleje Ujazdowskie – Agrykola⁴⁴. Samochodem tym

³⁵ A. Martynkin, *Wstąpił we...*

³⁶ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

³⁷ Ibidem.

³⁸ R. Mucha, S. Szelichowski, *Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych*, Warszawa 2017, s. 244.

³⁹ B. Koperski, *Cale życie...*

⁴⁰ J. Jankiewicz, *Longin Bielak*, „Auto Świat” nr 33, 1995; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 16.05.2022]

⁴¹ Ibidem.

⁴² R. Steć, *Polskie samochody wyścigowe*, Opole 2011, s. 45.

⁴³ R. Bamert, *Łońka Ścigant*, „Moto Puls” nr 5, 1997; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html> [dostęp: 16.05.2022]

⁴⁴ Ibidem.

startował również w 1957 r., wymieniając jedynie silnik Fiata na francuski Simca Flash⁴⁵. Łącznie zdobył cztery tytuły Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski, lecz nie to było największą korzyścią w jego karierze.

Mimo skromnego zdania o swoich umiejętnościach, Longin Bielak pokazywał imponujące tempo wyścigowe na tle takich zawodników jak Jan Ripper, Kazimierz Tarczyński czy Aleksander Mazurek. Potrafił jechać szybko, zachowując kontrolę nad samochodem. Pokonywał bardziej doświadczonych kierowców w wyrównanej rywalizacji, awansując do grona najlepszych kierowców w kraju. Przełomem była jednak rywalizacja z poznanym w 1956 r. Jerzym Jankowskim, o którym warto wspomnieć więcej. Można byłoby nazwać go polskim odpowiednikiem Colina Chapmana. Urodził się 4 lipca 1920 r. w Będzynie jako syn dyrektora kopalni. Od dziecka interesowała go mechanika samojazdów, przez co pracownicy zakładowego warsztatu sprzedali mu nawet rozebrany silnik motocykla DKW. Podobnie jak Chapman był innowatorem z instynktem inżynierskim, lecz częsty u technicznych wizjonerów brak cierpliwości nie pozwolił mu skończyć studiów na Politechnice Wrocławskiej i Śląskiej⁴⁶. Wybrał karierę motocyklisty, rywalizując w żużlu, wyścigach, motocrossach i rajdach. W 1950 r. przeprowadził się do Warszawy, gdzie ożenił się i rozpoczął pracę w Warszawskiej Fabryce Motocykli i Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego. Jego karierę sportową przerwał jednak w 1953 r. wypadek odniesiony na Sześciodniówce Motocyklowej w Czechosłowacji. Mimo dobrej opieki czeskich lekarzy jedna noga Jankowskiego pozostała sztywna w kolanie, a on sam musiał zapomnieć o rywalizacji na jednośladach⁴⁷.

Ujście dla swojego talentu i pasji znalazł w projektowaniu, konstruując autorski motocykl „Moto-Rak”. Jako sportowiec spełnił się natomiast za kierownicą samochodu wyścigowego. Z zaprzyjaźnionym Zbigniewem Kulczyckim pracował w warsztatach Centralnego Ośrodka Doświadczalnego PZM przy ul. Kickiego 4/6 nad maszyną, którą chciał wystąpić w Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski⁴⁸. Zgodnie ze swoim znakiem zodiaku nazwał ją „RAK”, zwyciężając debiutancki sezon 1958 r. Samochód ten stał się prekursorem słynnych polskich samochodów wyścigowych, których produkcja i rozwój przypominały sposób funkcjonowania zespołów Formuły. Jak sam zresztą powiedział John

⁴⁵ R. Steć, *op. cit.*, s. 45.

⁴⁶ Idem, *Wyścigowiec. Jerzy Jankowski: Kierowca i konstruktor*, „Classic Auto” nr 63, grudzień 2011; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/161-jankowski-jerzy.html>, [dostęp: 16.05.2022]

⁴⁷ Idem, *Polskie Samochody...*, s. 64.

⁴⁸ Idem, *Wyścigowiec. Jerzy...*

Cooper, w latach 50. i 60 XX wieku sukces w wyścigach samochodowych wymagał trzech czynników: dobrego podwozia, niezawodnego silnika oraz wszechstronnego kierowcy.

RAK-i Jankowskiego od samego początku były konkurencyjne, więc na tle ograniczonych zasobów byłemu motocykliście brakowało tylko szybkiego zawodnika z umiejętnością popularyzacji produktu. Tym właśnie człowiekiem był Longin Bielak, który już w 1956 r. zgodził się na współpracę z nim. Czas na to był dogodny, ponieważ tego roku polscy kierowcy po raz pierwszy mieli reprezentować krajowy sport motorowy za granicą. Mimo krótkiej jeszcze kariery Longin Bielak miał już wystarczająco wyrobioną renomę, dorabiając się nawet własnego pseudonimu wyścigowego – „Lońka”. Obaj byli mistrzami z dobrym rzemiosłem wyścigowym i wiedzą w zakresie budowania samochodów wyścigowych. Nic zatem dziwnego, że jeszcze w 1956 r. razem pojechali za granicę, a konkretnie do Czechosłowacji na wyścig w Havirovie dla kierowców z Bloku Wschodniego. Obaj dysponowali RAK-ami napędzanymi silnikami motocyklowymi Royal o pojemności 700 cm³. Lońka zajął trzecie miejsce, ustępując tylko zawodnikom dysponującym lepszym sprzętem⁴⁹.

Wyjazd do Czechosłowacji był pierwszym powojennym występem polskich kierowców za granicą, a dobry wynik Longina Bielaka pozytywnie wpłynął na nastroje w krajowych środowiskach sportowych. Polskie tradycje wyścigowe powoli zaczęły się odradzać i ewoluować, a trend budowania SAM-ów przybierać na sile mimo kosztów ekonomicznych. To zmusiło PZM do wsparcia narodowych inicjatyw wyścigowych i uczynienia ich bardziej profesjonalnymi. Podjęto również działania mające ułatwić krajowym kierowcom rywalizację na międzynarodowej scenie wyścigowej. Sprawa o wielkiej modernizacji narodowego ścigania została nagłośniona w 1958 r. Tygodnik „Motor” donosił, że Ośrodek Doświadczalny Polskiego Związku Motorowego szykował się do budowy pierwszej serii doświadczalnych samochodów wyczynowych międzynarodowej Formuły 3⁵⁰. Powstała w 1950 r. kategoria była jedną z dróg bezpośrednio prowadzących do Formuły 1, przy czym szczególną popularnością cieszyła się w krajach skandynawskich, Wielkiej Brytanii, NRD oraz Szwajcarii⁵¹. Biorąc pod uwagę jej regulamin techniczny i wymogi finansowe, dobrze wpisywała się również w polską scenę wyścigową. Samochody Formuły 3 były napędzane żuźłowymi silnikami motocyklowymi nieprzekraczającymi pojemności 500 cm³, przy czym najpopularniejsze były marki JAP. Warto jednak zaznaczyć, że nie tylko ta

⁴⁹ A. Martynkin, *Wstąpił we...*

⁵⁰ b.a., *Nareszcie na własnej drodze. Polski Samochód Formuły III*, „Motor”, sierpień 1958, nr 35(332), s. 11.

⁵¹ Ibidem.

kategoria była docelowym rynkiem sportowym. Poważnym kandydatem była również powstała jeszcze w 1958 r. z inicjatywy włoskiego hrabiego, Giovanni'ego Lurani'ego Cernuschi, Formuła Junior⁵², która w niedalekiej przyszłości miała wyprzeć Formułę 3.

W każdym bądź razie szybko pojawiły się wytyczne projektowania polskich samochodów wyścigowych. Miały one oczywiście bazować na krajowych podzespołach, a silniki pochodzić od motocykli. We wstępnym założeniu stworzenie uniwersalnego układu napędowego nie było problemem, gdyż od 1956 r. na rynku dostępna była jednostka żuźlowego motocykla FIS konstrukcji Tadeusza Fedko i Romualda Iżewskiego⁵³. PZM wysłał do rzeszowskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego zamówienie na 10 sztuk jednostek napędowych i skrzyń biegów⁵⁴, co było również pierwszym krokiem do pobudzenia narodowego przemysłu motoryzacyjnego. Reszta podzespołów miała pochodzić od motocykla Junak. Zakłady WSK zakończyły jednak produkcję silników FIS, przez co PZM podjął próbę sprowadzenia czeskich motorów ESO. Ta również zakończyła się niepowodzeniem, a entuzjizm o prawdziwie polskim samochodzie wyścigowym Formuły 3 zakończył się na jednym prototypie⁵⁵. Nie bez powodu w optymistycznej narracji „Motoru” już na samym początku pojawiał się również sceptycyzm, przedstawiony we fragmencie artykułu:

„To rozsądne pociągnięcie wyprowadzi z pewnością polski sport samochodowy na szersze wody. Tani stosunkowo — w porównaniu z SAM-ami — koszt budowy samochodów formuły III, udostępni szerokim rzeszom prawdziwych zapaleńców uprawianie tej pięknej dyscypliny sportu. Oby tylko ambitne plany doczekały się rychłej rywalizacji”⁵⁶.

Problemy z silnikiem FIS i ESO pokazały jednak, że nie warto było czekać na ostateczną wersję przepisów dotyczących budowania polskich samochodów wyczynowych. Z pragmatycznego punktu widzenia brak szeroko dostępnego krajowego odpowiednika silnika JAP okazał się korzystny, ponieważ pozwalał na dowolność wyboru układu napędowego. Longin Bielak i Jerzy Jankowski nie chcieli czekać i zaczęli swoje projekty jeszcze w 1957 r. Jankowski został kierownikiem warszawskiego Ośrodka Budowy Samochodów Wyczynowych przy ul. Kieleckiego 4/6⁵⁷, mając do pomocy Krzysztofa Bruna, Zbigniewa

⁵² b.a., *Formuła Junior*, „Motor”, marzec 1958, nr 10(307), s. 14.

⁵³ A. Jakubaszek, *Historia. Polskie samochody wyścigowe. Raki i Promoty*, „Auto Świat. Classic”, czerwiec 2025, nr 6, s. 134.

⁵⁴ b.a., *Formuła Junior...*, s. 14.

⁵⁵ A. Jakubaszek, *op. cit.*, s. 134.

⁵⁶ b.a., *Formuła Junior...*, s. 14.

⁵⁷ R. Steć, *Polskie samochody...*, s. 64.

Kulczyńskiego i Jerzego Przybysza. Pierwszy samochód traktował jako dwumiejscową maszynę doświadczalną, którą w 1958 r. zmienił w pierwszego wyścigowego RAK-a z silnikiem Triumphu T 110 o pojemności 600 cm³ i skrzynią biegów od motocykla NSU⁵⁸. Nie postrzegał jednak swojej inżynierii w kategoriach własności intelektualnej zastrzeżonej tylko dla niego. RAK-i były również pojazdami klienckimi, które kierowcy i konstruktorzy mogli traktować jako gotowy produkt lub platformę do modyfikacji. Podejście to udzieliło się Longinowi Bielakowi, który razem z Władysławem Prusem i Lechem Piechowskim również uruchomił własną firmę produkującą samochody wyścigowe. Pierwszemu egzemplarzowi nadał nazwę KRAB, co można czytać jako techniczne podobieństwo do maszyn Jankowskiego. On sam przyznawał, że konstrukcja samochodu typu KRAB jest pochodną RAK-a. Różnice tkwiły w większej ilości komponentów seryjnych samochodów drogowych, co wymusiło zmiany w przedniej części ramy i przedniego zawieszenia. Inny był też silnik, gdyż dwie pierwsze sztuki napędzały jednostki Royal Enfield Meteor o pojemności 700 cm³. Dopiero trzeci otrzymał mocniejszy motor Triumphu T 110⁵⁹.

Pomijając jednak zagadnienia techniczne, Jerzy Jankowski i Longin Bielak niezaprzeczalnie dokonali przełomu. Stworzyli pierwsze w historii polskiej motoryzacji oficjalne samochody Formuły 3, w których opinia dziennikarska chciała widzieć narzędzia umożliwiające rywalizację na poziomie międzynarodowym. Pierwszym sprawdzianem był sezon 1958 r. Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Miejscem debiutu było lotnisko w Łodzi⁶⁰, które specjalnie przystosowano do zawodów. Jankowski z przerywającym silnikiem zwyciężył w klasie 1300 cm³, a Bielak zajął trzecie miejsce w klasie 750 cm³ na swoim KRAB-ie 75 Royal Motor⁶¹. Następne rundy w Opolu, Warszawie i Częstochowie kończyli w pierwszej trójce, pokazując potencjał swojej inżynierii. Ostatecznie to Jankowski zdobył Mistrzostwo Polski w klasie 1300 cm³ i 750 cm³⁶². Bielak skończył natomiast z wicemistrzostwem w drugiej. Prasa nie ukrywała zainteresowania RAK-ami i KRAB-ami, zwracając uwagę na ich zrywność i niełatwość w prowadzeniu⁶³. Niemniej supremacja w krajowych mistrzostwach zachęcała do sprawdzenia swoich sił za granicą, a konkretnie na międzynarodowym wyścigu w Budapeszcie. Stawka wyglądała na konkurencyjną w świetle posiadanego sprzętu. Reprezentanci Czechosłowacji dysponowali jednomiejscowymi Skodami wyścigowymi Skoda 1500 lub 1100 OHC, a jugosłowiański kierowca Bozic

⁵⁸ Ibidem, s. 68-69.

⁵⁹ Ibidem, s. 78.

⁶⁰ b.a., *Pierwsza eliminacja*, „Motor”, lipiec 1958, nr 27(324), s. 12-13.

⁶¹ Ibidem, s. 14.

⁶² M. Wachowski, *Pod znakiem Jankla*, „Motor”, grudzień 1958, nr 51-52(348-349), s. 18.

⁶³ b. a., *Wyścigi w Opolu*, „Motor”, lipiec 1958, nr 29(326), s. 11.

startował nawet wyczynowym Porsche RS 1500⁶⁴. Polaków postrzegano zatem jako zawodników gorszej kategorii, kiedy pokazali nikomu nieznanego RAK-a i KRAB-a. Jak sam Bielak wspominał: „Wraz z Jankowskim startowaliśmy na takich samych samochodach. Inni patrzyli na nas przed startem z pewnym lekceważeniem. Potem oglądali nasze plecy”⁶⁵.

Wyścig okazał się pokazem triumfu umiejętności nad potencjałem maszyny. Bielak i Jankowski zajęli pierwszy rząd na starcie, a po opadnięciu flagi w szachownicę „Lońka” wysunął się na prowadzenie. RAK stracił kilka pozycji z powodu przerywającego silnika. Bielak utrzymywał się na prowadzeniu, dopóki awaria skrzyni biegów nie pozbawiła go szansy na wynik w pierwszej trójce. Obwinił jednak samego siebie, zdradzając po latach: „Jechałem pierwszy, za mną Jankowski. I tak zapewne dojechalibyśmy do mety, gdybym nie urwał lewarka zmiany biegów”⁶⁶. Ostatecznie skończył na szóstym miejscu⁶⁷, a Jankowski w trybie inteligentnego zarządzania jednostką napędową pokonał Skody i zajął drugą lokatę za Bozicem⁶⁸. Krajowa prasa popadła w zachwyt, wysuwając wizje zagranicznych zamówień na KRAB-y i RAK-i⁶⁹. Redakcja „Motoru” pisała wprost: „Stało się coś więcej: RAK nie jest pojazdem, które przyzwyczailiśmy się określać terminem SAM”⁷⁰.

Docenieni zostali również kierowcy, których potencjał miał być blokowany przez brak dobrego sprzętu:

„W podsumowaniu trzeba więc stwierdzić: sukces budapesztyński pozwala przypuszczać, że mamy doskonały materiał ludzki z którego może powstać kierowca naprawdę na miarę międzynarodową”⁷¹.

Bielak i Jankowski zostali wykreowani na bohaterów polskiej sceny wyścigowej, a Główna Komisja Sportowa Samochodowa PZM zaczęła planować obozy treningowe dla entuzjastów motoryzacji⁷². SAM-y nabierały technicznego profesjonalizmu, aż w końcu zaczęły ustępować pojazdom z odpowiednią dokumentacją techniczną. Aspiracje wdrożenia seryjnej produkcji narodowych samochodów wyścigowych wychodziły poza Warszawę, a konstruktorzy eksperymentowali z silnikami Simca Flash, BMW, DKW czy Volkswagena

⁶⁴ R. Steć, *Polskie Samochody...*, s. 71-72.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ A. Martynkin, *Wstąpił we...*

⁶⁷ R. Bamert, *Lońka Scigant...*

⁶⁸ M. Wachowski, *Pod znakiem...*, s. 18.

⁶⁹ R. Steć, *Polskie Samochody...*, s. 72.

⁷⁰ M. Wachowski, *Pod znakiem...*, s. 18.

⁷¹ Ibidem.

⁷² Ibidem.

„Garbusa”. Wielkie ambicje mieli również inni kierowcy i konstruktorzy jak Włodzimierz Langer, Rudolf Wrocławski, Antoni Weiner czy Zygfryd Grychtoł⁷³. Jednak to Jankowski i Bielak byli sztandarowymi postaciami ruchu budowania polskich maszyn wyścigowych. Oboje szykowali się do debiutu w Formule 3, zajmując w 1959 r. w Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski drugie i trzecie miejsce. Jankowski nieznacznie zmodyfikował swojego RAK-a Triumph, dokonując zmian w zawieszeniu oraz architekturze nadwozia. Bielak zdecydował się natomiast w swoim KRAB-ie 75 zastąpić silnik Royal Meteor jednostką Triumph. Razem z Jankowskim pojechał również na międzynarodowy wyścig do Budapesztu. Pamiętając jednak o problemach z niezawodnością w swoim samochodzie, przesiadł się na RAK-a. Na Węgrzech znowu przywitano ich w atmosferze zwątpienia z racji obecności kierowców z całej Europy. Organizatorzy mieli nawet pocieszać Polaków, aby potraktowali wyścig jako naukę i nie przejmowali się zbytnio porażką⁷⁴. Ku zaskoczeniu publiki Jankowski okazał się zwycięzcą, a Bielak dojechał trzeci, co polska prasa po latach dumnie komentowała: „[...] wyszło na jaw, że za Jankowskim i Bielakiem nie bardzo mogli zdążyć inni”⁷⁵.

Rok 1960 miał być zatem decydującym debiutem w Formule 3, którą ostatecznie na kilka lat wyparła Formuła Junior. Jej regulamin dopuszczał tylko samochody z silnikami z seryjnych aut turystycznych o pojemności do 1000 cm³ lub 1100 cm³ ⁷⁶. Polska prasa motoryzacyjna ukazywała inicjatywę Giovanni’ego Lurani’ego jako świetną okazję do międzynarodowej rywalizacji, gdyż Formuła 1 i Formuła 2 ze swoją koniecznością samodzielnego wykonywania wszystkich części były po prostu za drogie. „Motor” zachęcał, pisząc: „Tak-formuła Junior podbiła świat, czyniąc wyścigi bardziej dostępne dla entuzjastów tego pięknego sportu, nie dysponujących zbyt dużymi środkami finansowymi”⁷⁷. Podawano również korzyści, pisząc o gamach silnikowych na francuskim, włoskim, angielskim czy amerykańskim rynku. Nie przeoczono też możliwości nauki, wspominając obecność najnowszych trendów konstrukcyjnych, takich jak centralny układ napędowy czy niezależne zawieszenie⁷⁸. Regulamin niewątpliwie był zachęcający, ale wytyczne odnośnie silnika zmuszały polskich konstruktorów do przeprojektowania architektury swoich samochodów. Jankowski zbudował RAK-a 1300, którego debiut zaplanował na 1961 r. Innowacyjność tego samochodu tkwiła w centralnym układzie napędowym oraz aluminiowej ramie kratownicowej

⁷³ R. Steć, *Polskie Samochody...*, s. 57.

⁷⁴ B. Koperski, *Cale życie...*

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ A. Jakubaszek, *Historia. Polskie...*, s. 134.

⁷⁷ b.a., *Junior podbija świat*, „Motor”, maj 1960, nr 20(420), 12.

⁷⁸ Ibidem.

z rur samolotowych. Dodatkowo warto również wspomnieć o opływowym kształcie konstrukcji⁷⁹. Wszystko to czyniło z RAK-a prawdziwie nowoczesny samochód wyścigowy, który architekturą nie odbiegał od trendów projektowych na szczytach sportów motorowych. Problemem był tylko słabszy dwusuwowy silnik pochodzący od Wartburga 311, który po modyfikacji generował 80 KM. W połączeniu z lekką masą dało to samochód o dobrej dynamice⁸⁰.

Prasa motoryzacyjna entuzjastycznie donosiła o projekcie, nazywając RAK-a 1300 „Petardą z Kickiego”⁸¹. Zapowiadano wyprodukowanie dostatecznej ilości wyścigówek i zastąpienie nimi wysłużonych SAM-ów. Spodziewano się też awansu na arenie międzynarodowej, co pokazuje fragment: „Ponadto sprzęt wyścigowy Formuły Junior stanowi naszą szansę wystąpienia na wyścigach zagranicznych i zmierzenia się z innymi kierowcami”⁸². Jankowski nie był jednak jedynym producentem, gdyż Longin Bielak też postanowił dopasować swoje samochody do nowej formuły. Białe KRAB-y nie były mimo totak konkurencyjne i wydajne jak czerwone RAK-i. Łącznie spod ręki Bielaka wyszły trzy wyścigowe maszyny o oznaczeniach KRAB-75, KRAB-76 i KRAB-77. Napędzały je różne silniki, od Royal Motor, Vincenta Black Lightninga po HRD. Pochodne RAK-ów cechowała jednak większa awaryjność, a użytkujący je kierowcy zmagali się z zawieszeniem, układem hamulcowym i prowadzeniem. Odbiło się to również na krajowym sezonie wyścigowym 1960 r., którego KRAB 75-HRD nie skończył nawet w pierwszej czwórce. Przez problemy techniczne sam twórca darował sobie nawet rundy eliminacyjne we Wrocławiu, Opolu i Częstochowie. Na ostatnią oddał też swój samochód Grzegorzowi Timoszkowi, lecz kierowca nie poradził sobie z charakterystyką prowadzenia pojazdu⁸³. Sezon 1961 r. również obfitował w podobne incydenty, z którymi mierzył się nowy kierowca RAK-a 75, Władysław Paszkowski⁸⁴.

Nic zatem dziwnego, że w 1961 r. Bielak przesiadł się na RAK-a i nie skupił się zbytnio na Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski. W centrum planów był zresztą wyjazd do Budapesztu⁸⁵. Tam na RAK-u 1300 zajął drugie miejsce, decydując się całkowicie przesiąść na samochody Jankowskiego. Te w 1962 r. nabierały tempa w produkcji, choć nie na taką skalę jak klienckie Lotusy czy Coopery w Wielkiej Brytanii. Na czas

⁷⁹ R. Steć, *Wyścigowiec. Jerzy...*

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Redakcja, *Jaka będzie petarda z Kickiego*, „Motor”, marzec 1960, nr 13(413), s. 15.

⁸² Ibidem.

⁸³ R. Steć, *Polskie samochody...*, s. 87.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Ibidem.

obowiązywania Formuły Junior do 1964 r. na ul. Kickiego w Warszawie zbudowano łącznie 11 RAK-ów, które startowały w kraju i za granicą⁸⁶. Od 1962 r. również i rundy eliminacyjne Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski znalazły się w oficjalnym kalendarzu Formuły Junior. Z tego właśnie okresu (1960-1964) pochodzą informacje, które polskie czasopisma motoryzacyjne lubią przywoływać jako historyczne ciekawostki. Longin Bielak i Jerzy Jankowski ścigali się wówczas z ludźmi, których nazwiska znajdują się na listach najlepszych lub najszybszych kierowców świata tworzonych przez redakcje „F1 Racing”, „GP Racing” czy „MotorSport”. Ich RAK-i nie dorównywały jednak Cooperom, Lotusom i Brabhamom, co prasa przeważnie opatrywała komentarzem w stylu: „[...] Startował z wieloma znanymi w latach późniejszych kierowcami wyścigowymi, jak Jackie Stewart, Jochen Rindt i inni. Tylko nie na tak dobrym sprzęcie jak oni⁸⁷”.

Niemniej warto powiedzieć, gdzie dokładnie Formuła Junior umożliwiła Polakom spotkanie postaci z historycznego panteonu Formuły 1. Longin Bielak często podkreślał, że wyścigi w Polsce były droгим zajęciem⁸⁸. Większość finansów pochłaniał sprzęt wyścigowy, więc kwestia startów za granicą ograniczała się do Polski, Czechosłowacji, Węgier, NRD, czy ZSRR. Rywalizacja we Francji, Holandii, Wielkiej Brytanii czy Włoszech była zbyt kosztowna. Niemniej Jankowski w 1962 r. pojechał na wyścig Budapest Nagy Dij w Budapeszcie, gdzie na lotnisku samolotowym Ferihegy ścigał się m.in. z epizodycznym kierowcą zespołu Team Lotus, Gerhardem Mitterem⁸⁹. Bogatszy w doświadczenia był rok 1963. Z inicjatywy Jankowskiego i Lecha Tulaka PZM powołał wzorowaną na Formule Junior serię o nazwie Puchar Pokoju i Przyjaźni⁹⁰. W założeniu zawody te miały ujednolicić wyścigi w krajach socjalistycznych, stając się przy okazji najważniejszą formułą w Bloku Wschodnim⁹¹. Z materialnego punktu widzenia była ona również tańszą opcją dla kierowców zza Żelaznej Kurtyny, którą FIA finalnie ujęła w ogólnoświatowym kalendarzu Formuły Junior⁹².

Polityka i ideologia nie były jednak w latach 60. XX wieku czynnikami odstrasżającymi zawodników z Zachodniej Europy. W 1963 r. Longin Bielak osobiście

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ A. Martynkin, *Wstąpił we...*

⁸⁸ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

⁸⁹ Mistrzostwa Formuły Junior, Klasyfikacja z wyścigu Formuły Junior z Budapest Nagy Dij na lotnisku Ferihegy Airport przeprowadzonego w dniu 06.05.1962; F2 Register; https://www.the-fastlane.co.uk/formula2/FJ62_E12.htm [dostęp: 20.05.2022]

⁹⁰ T. Piątkowski, *Zapomniane wyścigi. Puchar Pokoju i Przyjaźni 1963-1990*, „Rally and Race” nr 16, luty 2016; Rajdy- Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/zagranica-rozne/itemlist/category/5799-puchar-pokoju-i-przyja%C5%BAni.html> [dostęp: 20.05.2022]

⁹¹ A. Jakubaszek, *Historia. Polskie...*, s. 135.

⁹² Ibidem.

poznał Jochena Rindta, którego pasjonaci Formuły 1 znają głównie z tytułu jedyne go pośmiertnego mistrza świata w historii szczytu sportu motorowego. Pochodzący z Moguncji niemiecki kierowca podobnie jak większość ówczesnych zawodników z najwyższej klasy wyścigowej obrał klasyczną drogę awansu, startując w Formule Junior. W krajach socjalistycznych nie dawał miejscowym zawodnikom szans wyrównanej walki za sprawą sprzętu w postaci Coopera T67 z silnikiem Ford/Cosworth⁹³. Do pierwszego spotkania z Bielakiem doszło w Budapeszcie, gdzie na ulicach stolicy odbywał się wyścig o nazwie Varosliegt⁹⁴. Bielak startował RAK-eim13000 Wartburg Jankowskiego, którego potencjał okazał się niewystarczający dla samochodów Cooper T67, Brabham BT6 czy Lotus 22⁹⁵. Mimo to polski kierowca miał okazję osobiście poznać podopiecznego samego Ecclestone’a podczas obsługi swojego samochodu.

Polscy kierowcy nie mieli bogatych zasobów, co widać było m.in. po dętkowych oponach w ich samochodach. Zawodnicy z Europy Zachodniej czy Czechosłowacji używali już bezpieczniejszego ogumienia wyścigowego. Polacy ryzykowali więc potencjalny wypadek, co dobrze oddają wspomnienia Longina Bielaka:

„Przy szybkości 200 km/godz. ze strachem konstatowałem, iż opona robi się stożkowata, takie było działanie siły odśrodkowej. Gdy się zwalniało, wszystko wracało do normy. Mimo że wiedziałem, czym się może skończyć taka jazda, ryzykowałem świadomie, musiałem tak jechać, bo za plecami czułem konkurenta. Chęć zwycięstwa, pasja jeżdżenia była tak silna”⁹⁶.

Niemniej problem opon stał się właśnie powodem poznania Jochena Rindta. Przyszły mistrz podszedł do Longina Bielaka, kiedy ten przygotowywał samochód do wyścigu. Bez oznaki nonszalancji ani wyższości zasugerował, że opony polskiego kierowcy wytrzymają najwyżej 110 km. Dla polskiego kierowcy rozmowa skończyła się wymianą ogumienia na bardziej profesjonalne produkcji brytyjskiej⁹⁷. Nie zagwarantowało to jednak finiszowania w pierwszej trójce ani nawet dziesiątce. Mimo wszystko Bielak postanowił razem z Jankowskim wystartować w Czechosłowacji. W Brnie odbywała się XII Velka Cena

⁹³ Nie mylić z silnikiem Fordem/Cosworth V8 DFV. Jednostka napędowa wprowadzona przez Colina Chapmana do Formuły 1 była modyfikacją motorów z Formuły 2, Formuły 3 i Formuły Junior.

⁹⁴ Mistrzostwa Formuły Junior, Klasyfikacja z wyścigu Formuły Junior z Budapest 1963 Varosliegt (StreetCircuit) przeprowadzonego w dniu 09.06.1963; F2 Register; https://www.the-fastlane.co.uk/formula2/FJ63_E16.htm, [dostęp: 20.05.2022]

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ J. Jankiewicz, *Longin Bielak...*

⁹⁷ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

Ceskoslovenska w ramach Pucharu Pokoju i Przyjaźni⁹⁸. Przyjechało więcej polskich kierowców, a mianowicie Edward Wrocławski, Władysław Szulczewski i Grzegorz Timoszek. Wszyscy na RAK-ach Wartburg z Ośrodka Techniczno-Zaopatrzeniowego PZM. Rindt też stanął do rywalizacji, zajmując drugie miejsce. Polska załoga nie dojechała natomiast w pierwszej dziesiątce⁹⁹, co pokazywało tylko przepaść technologiczną wobec zachodnioeuropejskich samochodów. Mimo rezultatów Bielak zapamiętał Jochena Rindta jako przyjaznego i otwartego człowieka, który rok później awansował do Formuły 1.

Ogólnie Formuła Junior miała umożliwić Polakom międzynarodową rywalizację i dać sposobność porównania własnych umiejętności i konstrukcji¹⁰⁰. Ta jednak skończyła się w 1964 r., a jej miejsce zajęła Formuła 3 z nowymi przepisami technicznymi¹⁰¹. Tym razem trzeba było wystawiać samochody z silnikami o pojemności do 1000 cm³, co nie było dla Jankowskiego problemem. Razem z Bielakiem startował w cyklu Pucharu Pokoju i Przyjaźni, którego rundy dalej widniały w ogólnoeuropejskim kalendarzu Formuły 3. W 1964 r. Jankowski w węgierskim Peczu zajął pierwsze miejsce¹⁰². Oboje rywalizowali również w Niemieckiej Republice Demokratycznej, gdzie na torze Sachsenringrennen odbywał się

⁹⁸ Mistrzostwa Formuły Junior, Klasyfikacja z wyścigu Formuły Junior XIII Závod družby narodu 1963. XII Velka Cena Československá Race of Friendship of Nations Brno przeprowadzonego 25.08.1963; F2 Register; https://www.the-fastlane.co.uk/formula2/FJ63_E35.htm [dostęp: 20.05.2022]

⁹⁹ Ibidem.

¹⁰⁰ A. Jakubaszek, *Historia. Polskie samochody...*, s. 135.

¹⁰¹ Formuła 3 jest pokrewną Formule 1 serią opartej na rywalizacji samochodów z otwartym nadwoziem. Współcześnie uważana za obowiązkowy dla kierowcy etap prowadzący na szczyt sportu motorowego. Sama Formuła 3 wyewoluowała natomiast z powojennych wyścigów samochodowych z lekkim podwoziem o ramie rurowej, które napędzał silnik motocyklowy o pojemności 500 cm³. Z tego też względu w 1946 r. otrzymała ona nazwę Formuły 500 cm³. Początkowo seria ta była domeną Brytyjczyków organizujących w angielskim Bristolu wyścigi według wspomnianej specyfikacji technicznej. Pod koniec lat 50. Formuła 3 została jednak zaadaptowana przez Formułę Junior bazującą na bolidach o pojemności 1000 cm³ i 1100 cm³. W tej formie istniała do 1964 r., w którym Międzynarodowa Federacja Samochodowa oficjalnie ogłosiła powstanie serii Formuła 3 pod nazwą Międzynarodowych Mistrzostw Formuły 3. Na przestrzeni lat 60. 70. i 80. XX w. weszła ona w proces regionalizacji, której skutkiem było pojawienie się serii krajowych jak brytyjska, włoska, niemiecka czy francuska Formuła 3. W latach 90. zjawisko to objęło również Amerykę Południową, Azję i Australię. W pierwszej dekadzie XXI w. mistrzostwa znowu weszły w fazę reorganizacji. Francja i Niemcy połączyły swoje regionalne formuły, tworząc w miejsce międzynarodowej Formuły 3 serię Formuła 3 Euro Series. W 2010 r. straciła ona jednak pozycję na rzecz utworzonej przez Ecclestone'a serii GP3 mającej być oficjalnym przedśmionkiem do GP2 i Formuły 1. Klasa ta nie przynosiła jednak zysku ze względu na większą popularność i poziom brytyjskiej Formuły 3 oraz konkurencji ze strony Formuły 3 Euro Series. Z tego też powodu FIA w 2013 r. nadała GP3 rangę Mistrzostw Europy mających być przeciwwagą dla krajowych serii. Międzynarodowe mistrzostwa odbiegały jednak pod względem technicznym od Formuły 1, zatracając status etapu przygotowawczego. Była również pod kontrolą samego Ecclestone'a, nie przynosząc FIA zysku. Z tych względów Międzynarodowa Federacja Samochodowa oficjalnie w 2019 r. zlikwidowała GP3 (oraz GP2), wprowadzając towarzyszącą wyścigom Grand Prix międzykontynentalną i międzynarodową serię Pucharu Świata FIA Formuły 3.

¹⁰² A. Jakubaszek, *Historia. Polskie samo...*, s. 135.

wyścig Paul Greifzu Gedächtnisrennen¹⁰³. Na tym obiekcie Bielak miał okazję rywalizować z Jackiem Stewartem, co wspominał słowami: „[...] konkurowałem z późniejszym mistrzem świata, Jackie Stewartem”¹⁰⁴.

Potrzebny był jednak bardziej konkurencyjny sprzęt, więc Jankowski już w 1963 r. zaczął dostosowywać swoje samochody do przepisów technicznych Formuły 3. W praktyce zmodyfikował konstrukcje z poprzednich lat, wdrażając to, czego się nauczył w Formule Junior. Największe zmiany zaszły w ogumieniu za sprawą zastosowania 13 calowych opon. Dzięki temu zmniejszyła się powierzchnia czołowa samochodu, a wraz z nią opory, układ hamulcowy i zawieszenie¹⁰⁵. RAK-i 64 i 65 z Ośrodka Techniczno Zaopatrzeniowego PZM służyły zarówno Jankowskiemu jak i Bielakowi. Korzystali z nich również i inni znani w Polsce kierowcy. Między innymi Władysław Sulczewski, Grzegorz Timoszek, Antoni Weiner czy Zbigniew Sucharda. Longin Bielak nie rozwijał już produkcji KRAB-ów, poprzestając na egzemplarzach 75,76 i 77. Te również jeździły po torach, służąc takim kierowcom jak Józef Kielbana czy Ludwik Glib. Ich twórca przesiadł się natomiast na najlepsze na krajowym rynku wyścigowym samochody Jankowskiego. Finansowo nie było oczywiście dużych szans na podróżowanie po Europie i starty we Francji, Włoszech czy Wielkiej Brytanii. Międzynarodowa rywalizacja Polaków ograniczała się do Formuły 3 w krajach socjalistycznych, a największym wyzwaniem okazała się wschodnioniemiecka i czechosłowacka. W Pucharze Pokoju i Przyjaźni supremację miały niemieckie Melkusy oraz Skody, dopóki czechosłowaccy kierowcy nie zaczęli jeździć na sprowadzanych Lotusach¹⁰⁶.

W 1966 r. Jankowski nie miał zatem innego wyboru, jak spełnić wcześniejsze zapowiedzi i starać się o lepsze komponenty do swoich samochodów. Najpierw udało się sprowadzić hamulce tarczowe Girling, do których zakłady w Gorzycach wykonały nowe, magnezowe obręcze kół¹⁰⁷. Słabością był jednak dwusuwowy silnik Wartburga. Ten dzięki kontaktom Andrzeja Zielińskiego zastąpił sprowadzony z Wielkiej Brytanii czterosuwowy silnik Cosworth MAE (Modified Anglia Engine) o pojemności 995 cm³ i mocy około 80 KM¹⁰⁸. W zestawie była również popularna w zachodnioeuropejskich samochodach wyścigowych skrzynia biegów Hewland¹⁰⁹. W ten sposób do Ośrodka Techniczno-

¹⁰³ Mistrzostwa Formuły 3, Klasyfikacja z wyścigu Formuły 3 XVI Internationales Sachsenringrennen 1964XIII Paul Greifzu Gedächtnisrennen przeprowadzonego w dniach 25-26 lipca 1964; F2 Register; https://www.the-fastlane.co.uk/formula2/F364_E37.htm[dostęp: 22.05.2022]

¹⁰⁴ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

¹⁰⁵ R. Steć, *Polskie samochody...*, s. 115.

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Idem, *Wyścigowiec. Jerzy...*

¹⁰⁸ A. Jakubaszek, *Historia. Polskie...*, 135.

¹⁰⁹ R. Steć, *Wyścigowiec. Jerzy...*

Zaopatrzeniowego PZM trafił najlepszy w ówczesnej Formule 3 zestaw napędowy, który Jankowski zastosował w słynnym RAK-u 66. Samochód ten był jego najlepszym dziełem, które w 1966 r. uczyniło go prawie mistrzem Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Niestety, podczas finałowej eliminacji w Krakowie uległ wypadkowi i doznał poważnego urazu kręgosłupa. Za radą lekarzy zrezygnował z kariery kierowcy, skupiając się tylko na konstruowaniu samochodów¹¹⁰.

Tymczasem Longin Bielak planował jeszcze przez kilka lat być czynnym sportowcem. W 1967 r. wywalczył mistrzostwo Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski, prowadząc RAK-a z silnikiem Wartburga. Nie miał jednak w tym sezonie okazji prowadzić nowej konstrukcji Jankowskiego, który w pierwszym roku wyścigowej emerytury musiał pracować w wyjątkowo ciężkiej atmosferze. W 1967 r. doszło do zmian w Techniczno-Zaopatrzeniowym Ośrodku PZM. Prezes Pijanowski jako tradycyjny przeciwnik wyścigów nie godził się już na nazywanie RAK-ów według upodobań ich twórcy. Wszystkie jego samochody uznał za własność PZM¹¹¹. To samo dotyczyło również reszty wyczynowego sprzętu, w tym motocykli PROMOT JUNIOR 250. Jankowski nie rezygnował jednak z praw do nazewnictwa, co finalnie skończyło się na fuzji. Od tej pory jego samochody miały być sygnowane marką PROMOT-RAK, choć ostatecznie i tak skracano ich nazwę do pierwszego członu¹¹². Pierwszym polskim bolidem Formuły 3 spod tego znaku był PROMOT-RAK 67, którego napędzał Ford-Cosworth z rozbitego egzemplarza Jankowskiego. Środowisko wyścigowe spodziewało się jednak jego znaczącej modernizacji. Planowano sprowadzenie następnych jednostek Cosworth oraz przerobionych motorów Ford Anglia o nazwie Holbay¹¹³. Te same plany dotyczyły również układu przeniesienia napędu, który oprócz skrzyni biegów Hewland miały także ulepszyć produkty Colotti¹¹⁴.

Do 1969 r. udało się jednak zakupić tylko dwa silniki Holbay i dwie włoskie przekładnie¹¹⁵, ponieważ zarząd PZM nie chciał inwestować w wyścigi samochodowe. Jankowski, pomimo nieprzychylniej atmosfery, skonstruował dwa bardzo dobre samochody z zagranicznymi komponentami. Jednak w przeciwieństwie do swojego przyjaciela, Bielak nie przeżywał dobrych chwil jako kierowca i pasjonat. Jak sam wspominał, za sprawą prezesa Pijanowskiego „wytworzyła się wokół wyścigów taka atmosfera, że wprost wstyd było się

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² A. Jakubaszek, *Historia. Polskie...*, s. 136.

¹¹³ Ibidem.

¹¹⁴ R. Steć, *Polskie samochody...*, s. 124.

¹¹⁵ Idem, *Wyścigowiec. Jerzy...*

przyznać, iż uprawia się tę dyscyplinę”¹¹⁶. W 1968 r. nie odbył się nawet sezon Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Zamiast nich zorganizowano składające się z eliminacji w Szczecinie i Puławach Ogólnopolskie Wyścigi Płaskie, które Bielak wygrał za kierownicą PROMOT-Cosworth. Do 1971 r. mistrzostwa samochodów wyścigowych w Polsce były zawieszone. Pozostała jedynie eliminacja w Szczecinie w ramach Pucharu Przyjaźni i Pokoju. To właśnie w nim polscy kierowcy zaspokajali wyścigowe ambicje, jeżdżąc do Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej czy europejskich republik Związku Radzieckiego¹¹⁷. Tam jednak oprócz wysiłku fizycznego Longin Bielak doświadczał również uszczerbku psychicznego. Był naocznym świadkiem śmiertelnych wypadków swoich rywali, w tym przyjaciół. Drastyczne wydarzenia, choć typowe dla ówczesnych wyścigów samochodowych, pomogły mu podjąć w ostateczności decyzję o przejściu na sportową emeryturę w 1970 r.¹¹⁸

Dla kierowcy wizytującego na zagranicznych torach, czas na podjęcie takiej decyzji był dobry. Formuła 3 przystąpiła do zmiany przepisów, co trafnie spuentował Bogusław Koperski: „I jak to zwykle bywa, szczęście nie może trwać wiecznie”¹¹⁹. Pod koniec lat 60. XX wieku w tej klasie wyścigowej doszło do zmian przepisów technicznych, według których w rywalizacji mogły brać udział samochody z silnikami do 1600 cm³. W Polsce takich nie produkowano¹²⁰. Jankowski próbował ratować sytuację, nawiązując z Włochami rozmowę o imporcie silników Fiata 125 do nowej formuły. Motoimport nie wyraził jednak zgody na zakup, przez co inżynier porzucił pracę w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym PZM. Połączył siły z Bielakiem i Suchardą, zakładając w 1973 r. firmę SJB (Sucharda, Jankowski, Bielak). Przedsiębiorstwo to zajmowało się przygotowywaniem silników do wyścigów samochodowych¹²¹. Longin Bielak stał się natomiast głównym działaczem na rzecz rozwoju, a konkretnie ratowania polskich wyścigów samochodowych. Nie było to jednak łatwe zadanie. Przeciwnikiem tej formy wyczynowego automobilizmu był sam Pijanowski, który zmierzał do jej likwidacji. Uważał, że wyścigi są bezużyteczne i finansowo zbyt kosztowne. Faworyzował rajdy, żużel i karting, który w 1971 r. stał się narzędziem politechnizacji uczniów¹²².

¹¹⁶ B. Koperski, *Cale życie...*

¹¹⁷ Informacje o wyścigach samochodowych organizowanych w Bloku Wschodnim, (materiały udostępnione przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w dniu 20.01.2021 drogą elektroniczną).

¹¹⁸ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

¹¹⁹ B. Koperski, *Cale życie...*

¹²⁰ Ibidem.

¹²¹ R. Steć, *Wyścigowiec. Jerzy...*

¹²² Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

Moda na budowanie gokartów skłoniła prezesa do zawarcia między PZM a Ministerstwem Oświaty porozumienia wprowadzającego szkolny ruch konstruowania „toczących się wózków” przez uczniów i studentów. Szkoły o profilu technicznym prowadziły specjalne warsztaty, na których uczniowie rozwijali swoje rzemiosło mechaniczne. Placówki edukacyjne stały się tym samym centrum produkcji pojazdów. Szczególnie na tym tle wyróżniał się Zespół Szkół Samochodowych w Koszalinie, gdzie powstawały solidne ramy KP6¹²³. Proces ten wspomagał krajowy przemysł, w którym pojawiło się nawet zjawisko specjalizacji produkcji. Zakłady Metalowe w Nowej Dębie dostarczały silniki WSK-125, choć nie były one jedynymi dostępnymi motorami. W użyciu były też zagraniczne jednostki motocyklowe, jak niemieckie Simsony czy czeskosłowackie CZ. Dostępność zasobów sprzyjała zakładaniu lokalnych klubów okręgowych, które wystawiały swoich zawodników w krajowych zawodach. Ich struktura była rozbudowana. Uczestnictwo w istniejących kategoriach: młodzik, młodzieżowa, popularna i wyścigowa uzależnione było od wieku kierowców oraz specyfikacji sprzętu. Oprócz tego dostępne też były także zawody uniwersalne technicznie, tzn. dopuszczających karty bazujące na silniku jednego producenta. Przykładem tego była kategoria WSK, Simson czy CZ. Cały fenomen pożytecznego sportu dopełniał ruch budowania torów, spośród których miano krajowej wizytówki zdobył powstały na początku lat 70. obiekt w Kędzierzynie-Koźlu¹²⁴. Na polskich obiektach organizowano eliminacje do Kartingowych Mistrzostw Europy, na które przyjeżdżali również zawodnicy zza Żelaznej Kurtyny. Epizodem wartym ujęcia jest fakt, że na w 1975 r. na wyścig w klasie 100 cm³ w Kędzierzynie-Koźlu przyjechał przyszły czterokrotny mistrz świata Formuły 1, Alain Prost¹²⁵. Przełom jednak nastąpił w 1978 r., kiedy pierwszy raz w historii Kartingowe Mistrzostwa Polski odbyły się jako wydarzenie o statusie międzynarodowym. Nie był to jednak jedyny sukces tego kalibru. Symbolicznym zwieńczeniem był również awans Stanisława Szelichowskiego na Wiceprzewodniczącego Międzynarodowej Komisji Kartingowej CIK/FIA¹²⁶.

Wyścigi samochodowe znajdowały się natomiast w skrajnie odmiennym położeniu. Od 1968 r. nie organizowano WSMP, a jedynymi zawodami dla samochodów torowych były tzw. wyścigi płaskie Formuły 3¹²⁷. Prezes Pijanowski w całej swej dbałości o finanse PZM i

¹²³ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

¹²⁴ b.a., *Sport Kartingowy...*, s. 247.

¹²⁵ Alain Prost ścigał się w Polsce - KARTKA Z KALENDARZA; Karting Raport; <https://www.facebook.com/RedakcjaKR/videos/798877830743971/> [dostęp: 22.05.2022]

¹²⁶ R. Wasiński, *op. cit.*, s. 112.

¹²⁷ G. Chmielewski, *Samochody*, [w:] *70 lat PZM. 70 lat Polskiego Związku Motorowego*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 60.

polskie tradycje motoryzacyjne był gotów całkowicie zlikwidować wyścigi. Przechodzący na emeryturę Longin Bielak stał się w tej sytuacji jedyną nadzieją na uratowanie tej formy sportu samochodowego. Był poważany i szanowany za sprawą sukcesów i znanego opinii publicznej sportowo-technicznego profesjonalizmu. Były kierowca znalazł się nagle w sytuacji wystawiającej jego moralność na próbę. Czuł naciski słabej opcji wyścigowej, która poszukiwała lidera mogącego uratować zaniedbaną dyscyplinę. On sam w końcu powiedział: „stop, więcej nie startuję”¹²⁸. Doskonale zdawał sobie sprawę, że w atmosferze kryzysu naftowego ściganie uważano za nieopłacalne i nierozwojowe. Zgodził się działać na rzecz ratowania krajowych wyścigów, a konkretnie w 1971 r. na Krajowym Zjeździe Delegatów. Wtedy Longin Bielak dostał dwóch zaszczytów. Pierwszym było odznaczenie Krzyżem Kawalerskim za zasługi sportowe. Drugi natomiast wiązał się z wielką odpowiedzialnością. Zjazd podjął decyzję o dalszym rozwoju sportów motorowych, wybierając wielokrotnego mistrza przewodniczącym Komisji Sportu Samochodowego¹²⁹. W praktyce oznaczało to powierzenie mu przyszłości wyścigów i rajdów, co ten skomentował: „Pierwszy raz od 19 miesięcy sięgnąłem po papierosa...”¹³⁰. Wyzwanie było trudne, ale stronnictwo wyścigowe pokładało w Bielaku nadzieję ze względu na doświadczenie za kierownicą, nieskażoną żadnym skandalem opinię, wiedzę, osiągnięcia oraz asertywną osobowość¹³¹. Mistrz podjął się tego zadania. Zaczął od kompletowania członków komisji, z którymi stworzył memorandum sprzeciwiające się likwidacji wyścigów. Najtrudniejszym zadaniem było jednak dostarczenie dokumentu samemu prezesowi. Ten odmówił osobistego poparcia, lecz dał swobodę działania w procesie ratowania sportu samochodowego¹³².

Wybór Longina Bielaka na lidera Komisji Sportu Samochodowego był trafną decyzją ze względu na jego wrodzoną asertywność i nieustępliwość. Niewątpliwie z nominacji mogła się cieszyć również redakcja „Motoru”, która w latach 70. XX wieku otwarcie pisała o problemach narodowego sportu motorowego. Nie brakowało porównań do czechosłowackiej kultury motoryzacyjnej i pochwał dla Skody, która w latach 60. i 70. XX wieku rozwijała się w branży aut drogowych i wyczynowych. Zachwycano się zakładami Metalex produkującymi samochody wyścigowe¹³³. Przede wszystkim zwracano jednak uwagę na postrzeganie przez południowych sąsiadów idei zmotoryzowanej rywalizacji: „Uprawianie sportu wyczynowego

¹²⁸ J. Jankiewicz, *Człowiek, który uratował wyścigi samochodowe*, „Auto Świat” nr 33, 1995; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-zawodnicy/itemlist/category/74-bielak-longin.html>[dostęp: 22.05.2022]

¹²⁹ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

¹³⁰ J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*

¹³¹ B. Koperski, *Całe życie...*

¹³² J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*

¹³³ (szel.), *Czechosłowackie plany w nowym sezonie sportowym*, „Motor”, styczeń 1974, nr 1, s. 7.

ma być podporządkowane jednemu celowi: propagowaniu wyrobów czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego i to zarówno w rajdach jak i wyścigach płaskich i górskich”¹³⁴.

Niewątpliwie refleksje te kontrastowały z artykułami o celach polskiego sportu motorowego. Dziennikarze nie stronili od krytyki, pisząc: „[...] sam miód dla sportu płynąć miał, a kończyło się często zgagą”¹³⁵. Zarzucali prezesom zacofanie, tłumacząc pożyteczność sportu w zakresie kształtowania postawy wzorowego obywatela oraz nauczania solidarności i dzielności¹³⁶. Najbardziej jednak bolało postrzeganie przez władze sportu samochodowego jako specyficznej dyscypliny, a jego reprezentantów jako „primadonny ze spalonego teatru”¹³⁷. Opisywano również problematyczny i nierówny status pasjonatów. Rajdowcy byli w lepszym położeniu, gdyż swoją dyscyplinę uprawiali z ramienia FSO. Jak wiadomo, pierwsza połowa lat 70. XX wieku była momentem pojawiania się polskiego Fiata 125p¹³⁸, dla którego rozwoju na rynku aut drogowych korzystniejsze były rajdy. W tym celu FSO posiadało nawet fabryczny zespół, który brał udział w takich imprezach jak Rajd Monte Carlo czy Rajd Acropolis¹³⁹. Rajdowców ze wsparciem było jednak niewielu, ponieważ ich grono ograniczało się do członków sportowego ciała reprezentacyjnego. Jednak w gorszej sytuacji byli entuzjaści torowego ścigania. Ich dyscyplina nie interesowała firmy z Żerania, gdyż charakterystyka techniczna samochodów wyścigowych nie wpisywała się w ówczesny poziom technologiczny aut drogowych. W związku z tym wyścigi samochodowe nie były nawet dla FSO poligonem doświadczalnym.

Dziennikarze dostrzegali jednak pozytywny wpływ wspierania rajdowców, podkreślając sukcesy Sobiesława Zasady, Andrzeja Jaroszewicza czy Macieja Stawowiaka¹⁴⁰. Tego samego oczekiwali dla kierowców wyścigowych, którzy przez brak znaczącego wsparcia ze strony macierzystych automobilklubów sami finansowali swoje kariery¹⁴¹. Obydwie grupy przedstawiali jako ludzi o „umiejętnościach zbliżonych do doskonałości”¹⁴². Widzieli też sposób na przekształcenie amatorów z konieczności w zawodowców. Odpowiedzią było budowanie torów wyścigowych i sprowadzenie specjalistów od nauki jazdy¹⁴³. Co jednak najważniejsze, przytoczono lekcje prosto z Formuły 1. Zwracano uwagę,

¹³⁴ Ibidem.

¹³⁵ B. Koperski, *Jakie cele i zadania wyczynowego automobilizmu?*, „Motor”, czerwiec 1974, nr 23, s. 14.

¹³⁶ Ibidem.

¹³⁷ Ibidem.

¹³⁸ Z. Podbielski, *Polskie Fabryki samochodów 1946-1989*, Łódź 2016, s. 80.

¹³⁹ R. Mucha, S. Szelichowski, *Polacy w...*, s. 29.

¹⁴⁰ J. Modecki, *Jakie cele i zadania wyczynowego automobilizmu*, „Motor”, październik 1974, nr 42, s. 7.

¹⁴¹ B. Koperski, *Jakie cele...*, s. 14.

¹⁴² J. Modecki, *Jakie cele...*, s. 7.

¹⁴³ Ibidem.

że pomimo kryzysu paliwowego, szczyt sportów motorowych odnotowywał progres i zbierał fundusze na technologiczny rozwój. Odpowiedzią był znany slogan „Reklama dźwignią handlu”¹⁴⁴. W latach 70. XX wieku Formuła 1 korzystała już wtedy ze sponsoringu firm motoryzacyjnych oraz pozabranżowych, jak przedsiębiorstwa tytoniowe i kosmetyczne, producenci żywności czy kontrowersyjnych prezerwatyw¹⁴⁵. Wspominano o zespole Matra-Simca korzystającego ze sponsoringu papierosów Gitanes czy McLarena ze wsparciem Marlboro¹⁴⁶. Nie brakowało również przykładów wśród kierowców jak Jacques Jabouille reklamujący szwajcarskie zegarki Emmentaler, Carlos Reutmann reprezentujący opony Goodyear czy Roger Penske z logiem First National City Bank¹⁴⁷.

Ten sam mechanizm dziennikarstwo sugerowało polskim działaczom sportu motorowego. Longin Bielak należał właśnie do grona zwolenników zachodnioeuropejskich rozwiązań, wyłączając jedynie pogląd o sponsoringu kierowców. Niemniej wdrożenie wytycznych i pokonanie barier mentalnych wymagało od niego postawy zdecydowanej. Na wstępie zapowiedział, że prace modernizacyjne odbywać się będą w czterech branżowych podkomisjach: rajdowej, wyścigowej, komisarzy sportowych i sportu popularnego. Dobrze wiedział, co było główną przyczyną kryzysu. Wyścigi i rajdy musiały reprezentować wysoki poziom na szczeblu krajowych mistrzostw, co w pierwszym przypadku wymagało odpowiedniej infrastruktury i organizacji, własnych samochodów oraz torów. To było powodem braku zawodników, których losu przewodniczący komisji nie chciał oddawać zjawisku finansowego wsparcia obcych firm. Uznał rozwijający się w Formule 1 trend za błędne koło, twierdząc, że rekomendacja przez PZM jakiegokolwiek talentu wymaga jego wyników na torze¹⁴⁸. Stanowisko to argumentował, mówiąc: „Aby PZM mógł kogokolwiek rekomendować musi wpięrcz przedstawić jego wyniki: tych zaś brak, bo nie ma czym jeździć. Nikt w ciemno nie zainwestuje. Taki to już sport”¹⁴⁹.

Według wielokrotnego mistrza potrzebowano wysokich standardów mistrzostw krajowych, samochodów i profesjonalnych obiektów do ścigania. Kierowcy mieli być swego rodzaju naturalnym efektem modernizacji narodowego sportu motorowego. Pierwsza wytyczna wymagała przywrócenia krajowych wyścigów, lecz szef Komisji Sportu Samochodowego wolał określenie Formuły Narodowej. Zrobił to przy wsparciu

¹⁴⁴ (N), *Z czego żyje wyczynowy automobilizm*, „Motor”, grudzień 1974, nr 49, s. 14.

¹⁴⁵ Przedsiębiorstwa produkujące prezerwatywy nierzadko robiły też opony samochodowe. Z tego powodu często pojawiały się w sporcie motorowym w roli sponsorów spoza branży motoryzacyjnej. Przykładem jest lubińska firma Stomil, która zajmowała się produkcją prezerwatyw i ogumienia samochodowego.

¹⁴⁶ (N), *op. cit.*, s. 14.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

¹⁴⁹ J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*,

Automobilklubu Toruńskiego, gdzie znalazł pomoc w osobach Czesława Nosewicza, Tadeusza Władyki, Romana Pilaczyńskiego, Stefanii Paszkowskiej, Janusza Hancke, Mirosława Toczydłowskiego i Tomasza Niezychowskiego¹⁵⁰. Wszyscy wiedzieli, że wyścigi muszą być wartym czasu i zaangażowania widowiskiem. Dlatego już w 1971 r. komisja zorganizowała wyścigi w typie wolnej formuły dla każdego, kto miał odpowiednie zaplecze techniczne i sprzęt. Potrzebna była jednak profesjonalna formuła narodowa, w której polscy kierowcy mogliby zdobywać doświadczenie, wyrabiać wyniki i opinię sportową. Powołanie jej było wręcz koniecznością, gdyż właśnie w 1971 r. w Warszawie obradowała Konferencja Krajów Socjalistycznych¹⁵¹.

Instytucja ta była socjalistycznym odpowiednikiem FIA, którego zadaniem było też utrzymywanie kontaktów z centrum światowego sportu motorowego. Do niej również należał nadzór nad dyscyplinami Bloku Wschodniego, w tym nad ustalaniem i egzekwowaniem regulaminu technicznego oraz sportowego. Rok 1971 r. był pod tym względem kluczowy, gdyż właśnie wtedy Konferencja Krajów Socjalistycznych opracowywała zasady międzynarodowej formuły dla krajów Bloku Wschodniego¹⁵². Niewątpliwie pod koniec lat 60. XX wieku Formuła 3, nie mówiąc już o Formule 1, była dla tej części Europy za droga i zbyt wymagająca technologicznie. Próbowano ona ratować się, wprowadzając na krótko tzw. Formułę B8. W 1971 r. zastąpiła ją jednak Formuła Easter, zwana również jako Formuła Wostok, E 1300 lub E 1600 po zmianie przepisów w 1989 r.¹⁵³. Jej istnienie można rozpatrywać czysto symbolicznie jak i pragmatycznie. Niezaprzeczalnie seria ta była kolejną ideologiczną odpowiedzią względem świata kapitalistycznego, ale i wschodnioeuropejskim odpowiednikiem dla zbyt drogiej Formuły 1, Formuły 2 i Formuły 3. Dowodem tego jest fakt, że uchodziła za twór państw wchodzących w skład Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej¹⁵⁴.

Kalendarz Formuły Easter był oczywiście skromniejszy niż królowej sportów motorowych, ponieważ w czasach *prosperity* składał się zaledwie z 7 wyścigów w państwach członkowskich¹⁵⁵. Uwzględniał również rundy Pucharu Pokoju i Przyjaźni oraz formuł narodowych, które obowiązywał ten sam regulamin techniczny. W przypadku Polski istniały dwie, a konkretnie powstała w 1971 r. Formuła Polonia oraz powołana w 1973 r. Polska

¹⁵⁰ Ibidem.

¹⁵¹ Wywiad z Janem Longinem Bielakiem z dnia 13.10.2021 [w posiadaniu autora].

¹⁵² J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*

¹⁵³ Informacje o wyścigach samochodowych organizowanych w Bloku Wschodnim, (materiały udostępnione przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w dniu 20.01.2021 drogą elektroniczną).

¹⁵⁴ Ibidem

¹⁵⁵ Ibidem.

Formuła Easter¹⁵⁶. Obie serie zawdzięczały istnienie działaniom Longina Bielaka, któremu bardzo zależało na ocaleniu krajowej Formuły 3. Oficjalnie zastąpiła ją właśnie Polska Formuła Easter. Obie serie były oknem na świat dla krajowych kierowców. Zgodnie z planem uczestnictwo w nich odbywało się na polskich samochodach wyczynowych. Ich produkcję warunkowała współpraca technologiczna z Fabryką Samochodów Osobowych, która z racji dobrych kontaktów z PZM dostarczyła wcześniej 10 samochodów rajdowych. Longin Bielak oczekiwał takiej samej symbiozy w przypadku Formuły Polonii, która miała się ograniczyć do dostaw komponentów i części. Rolę polskich bolidów przeznaczono dla RAK-ów zwanych już wtedy PROMOT-ami. Zadaniem FSO było przede wszystkim dostarczyć wymagany przez regulamin Formuły Polonia i Formuły Easter silnika o pojemności 1300 cm³¹⁵⁷. W przypadku PROMOT-ów była to jednostka napędowa Fiata 125p o mocy 80 KM¹⁵⁸. Oprócz tego FSO miała jeszcze dostarczyć podzespoły układu kierowniczego, układu hamulcowego oraz zawieszenia¹⁵⁹.

Pojemność silnika stała się przedmiotem sporu na Konferencji Krajów Socjalistycznych, jednak dzięki pomocy dyrektora Zdzisława Ochmańskiego z Ośrodka Techniczno-Zaopatrzeniowego PZM preforsowano opcję 1300 cm³¹⁶⁰. Pierwszy sezon Formuły Easter odbył się już w 1972 r., lecz Polacy nie brali w nim udziału. W kalendarzu sezonu też nie widniało żadne polskie miasto, przez co składał się on tylko z wyścigu w czechosłowackim Moście, białoruskim Mińsku i wschodnioniemieckim Schleiz. Tak samo było z Pucharem Przyjaźni i Pokoju. W Polsce reaktywowano tylko krajowe mistrzostwa samochodów wyścigowych, a inauguracyjny sezon Formuły Polonia odbył się dopiero w 1974 r. Longin Bielak chciał jednak, żeby WSMP też miały wysokie standardy i rangę. W związku z tym weszły one w skład wspomnianej już Polskiej Formuły Easter, której pierwszy sezon odbył się 1973 r.¹⁶¹ Opóźnienia względem Formuły Polonia wynikały natomiast z intensywnej modernizacji krajowego sportu motorowego. Longin Bielak używał wtedy całej swej asertywności, aby pokonać przeszkody natury mentalnej i systemowej. Był nieugięty, przez co przeciwnicy posądzili go o bezwzględność i despotyczną dyrektywność. On

¹⁵⁶ Ibidem.

¹⁵⁷ Ibidem.

¹⁵⁸ Ibidem.

¹⁵⁹ T. Niejadlik, *Powrót mistrza*, „Automobilista”, sierpień 2012, nr 8, s. 81.

¹⁶⁰ J. Jankiewicz, *Longin Bielak...*

¹⁶¹ Informacje o wyścigach samochodowych organizowanych w Bloku Wschodnim, (materiały udostępnione przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w dniu 20.01.2021 drogą elektroniczną).

natomiast odpowiadał: „Ci którzy mnie znają, wiedzą, że nie interesuje mnie radosna twórczość, lecz odpowiednie działanie i egzekwowanie przyjętych zobowiązań”¹⁶².

Najbardziej problematyczne okazało się jednak budowanie torów wyścigowych. Longin Bielak określał siebie jako rzemieślnika ceniącego sobie jakość wykonywanych usług. Nie był przy tym zwolennikiem specjalizacji wielobranżowej lub przydzielania wielu zadań jednej osobie. Niestety, w 1973 r. nie mógł kierować się swoją dewizą. Dotychczas pełnioną funkcję wzbogacił o członkostwo w Prezydium Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego. Objął stanowisko przewodniczącego Komisji Torów, co w praktyce oznaczało nadzór nad budowaniem obiektów wyścigowych¹⁶³. Był ich zdecydowanym zwolennikiem, rozpatrując akcje ich budowy w kategoriach czynu społecznego. Wciąż zależało mu na tym, aby sporty motorowe były wartym obejrzenia widowiskiem i rozrywką. Wymagało to odpowiedniego miejsca, a to Longin Bielak widział w Górach Świętokrzyskich. Wiedział, że tamtejsi członkowie Automobilklubu Kieleckiego w 1970 r. uzyskali legitymizację prawną swojego stowarzyszenia i bardzo chcieli zacząć organizować imprezy motoryzacyjne na szczeblu lokalnym. Marcin Chechelski, Andrzej Brodawko, Andrzej Walicki i Ryszard Mikurda myśleli nawet nad zawodami będącymi połączeniem rajdów i wyścigów¹⁶⁴. Koncept ten spodobał się również prezesowi, Włodzimierzowi Wójcikiewiczowi¹⁶⁵, który był w dobrych relacjach z Longinem Bielakiem. Dla szefa Komisji Sportów Samochodowych fuzja rajdów i wyścigów była synonimem widowiska przyciągającego tłumy. Tak doszło do powstania Grand Prix Gór Świętokrzyskich w Miedzianej Górze, gdzie miejscowi działacze i zawodnicy z całej Polski w 1976 r. przystąpili do budowy pierwszego polskiego toru wyścigowego¹⁶⁶. Autorem projektu był Józef Marcinkowski, który koncepcję swoją oparł na połączeniu starego odcinka drogi krajowej nr 74 z nowszym Kielce – Łódź¹⁶⁷. W ten sposób 26 czerwca 1977 r. powstał słynny Tor Kielce. Longin Bielak był dumny z inicjatywy, chcąc maksymalnie udoskonalić nowy obiekt. Udało mu się uzyskać od PZM środki finansowe i pomoc wojewody, Bronisława Hyziaka, aby podnieść standardy bezpieczeństwa oraz jakość infrastruktury¹⁶⁸.

¹⁶² J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*

¹⁶³ Ibidem.

¹⁶⁴ b.a., *Wielki jubileusz! 80 lat Automobilklubu Kieleckiego. Historia i współczesność. Medale, wyróżnienia, duma*, Automobilklub Kielecki, <https://automobilklub.kielce.pl/pl/aktualnosci/1586,wielki-jubileusz-80-lat-automobilklubu-kieleckiego.-historia-i-wspolczesnosc.-medale-wyroznienia-duma.html>, [dostęp: 23.05.2022]

¹⁶⁵ R. Mucha, S. Szelichowski, *op. cit.*, s. 157.

¹⁶⁶ J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*

¹⁶⁷ b.a., *Wielki jubileusz!...*

¹⁶⁸ J. Jankiewicz, *Człowiek, który...*

Tor w Miedzianej Górze nie był jedynym tego typu przedsięwzięciem, w które Bielak był zaangażowany. Równie wielką inicjatywą była budowa infrastruktury wyścigowej w Poznaniu. Ten projekt nieszczególnie jednak entuzjazmował wielokrotnego mistrza. Tor Poznań również rozpatrywał w kategoriach czynu społecznego, lecz nie ukrywał nadmiernego wysiłku związanego z oddawaniem go do użytku publicznego¹⁶⁹. W rzeczywistości nie był zwolennikiem powstałego w 1977 r. obiektu do tego stopnia, że inicjatorzy nazywali go wrogiem nr 1¹⁷⁰. Historia budowy toru, który współcześnie uchodzi za główny obiekt wyścigowy w Polsce jest jednak tematem wymagającym rozwinięcia w następnym podrozdziale. Jedynie w ramach przedwczesnego wstępu można nadmienić, że ten bardziej i szybciej zbliżył Polskę do Formuły 1 niż tor w Miedzianej Górze.

Działalność Longina Bielaka nie skończyła się natomiast wraz z upływem lat 70. XX wieku. Nabierała wręcz rozpędu, a jego aktywności nie przerwał nawet okres stanu wojennego. Był człowiekiem, który uratował polskie wyścigi samochodowe przed likwidacją. Znajdywał też czas na rywalizację za kierownicą mimo statusu emeryta. Dziesięciokrotnie startował w Rajdzie Monte Carlo i pięciokrotnie w Rajdzie Acropolis. Działalność na rzecz narodowego sportu motorowego stała się jednak jego główną profesją. W 1983 r. został przewodniczącym Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM, przez co stał się również odpowiedzialny za rozwój rajdów, autocrossów i imprez popularnych. Uporządkował regulaminy sportowe i poprawił bezpieczeństwo kierowców oraz widzów na zawodach, czyniąc polski sport motorowy bardziej profesjonalnym. Rozwinął również kariery znanych osób światowego sportu motorowego jak Sobiesław Zasada czy Krzysztof Hołowczyc. Trwale związał się Automobilklubem Polski, którego finalnie stał się prezesem. Za sukcesy sportowe i działalność dostąpił tytułu Zasłużonego Mistrza Sportu oraz odznaczenia Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski¹⁷¹. Oczywiście jest to treściwa lista zasług człowieka, którego bez wątpienia można nazwać jednym z fundamentów polskiego sportu motorowego. Jego właśnie działalność zaowocowała rozwojem narodowej kultury motoryzacyjnej i symbolicznej infrastruktury wyścigowej. Stała się ona bazą treningową dla przyszłych talentów polskiego sportu motorowego, stanowiąc przy tym podstawowy element dla polskiej drogi do Formuły 1.

¹⁶⁹ Ibidem.

¹⁷⁰ D. Wieliński, *Magia Asfaltowej Wstęgi. Tor Poznań 1977-2007*, Poznań 2007, s. 10.

¹⁷¹ b.a., *Pod sztandarem...*, s. 46.

Podrozdział 5.2. Dziedzictwo Longina Bielaka. Pierwsze polskie firmy w Formule 1 i idea Grand Prix Polski

Dla świata socjalistycznego jednostka dysponująca swobodą działania była naturalnym zagrożeniem, źródłem systemowego separatyzmu i sprzeciwu kolektywnej idei społeczeństwa. Tymczasem obecność psychologii humanistycznej można było zaobserwować również i w tych krajach. Dobrym tego przykładem jest Polska lat 70.XX wieku będąca miejscem nie tyle idealnym, co umożliwiającym rozwój nurtów respektujących wolność człowieka. W historii narodowej dekada ta zapisała się jako czas polityczno-gospodarczej odwilży Edwarda Gierka mającej na celu zmodernizować przemysł w oparciu o zagraniczny kapitał i podnieść stopę życiową obywateli PRL¹⁷². Rozpoczęła się systemowa liberalizacja, która objęła również sferę społeczną¹⁷³. Pojęcie jednostki ludzkiej zyskało większą wartość. W kręgach intelektualnych pojawiła się teoria psychologii humanistycznej, której naczelnym propagatorem i prekursorem był Kazimierz Jankowski. Dzięki niemu w polską naukę wzbogaciły tezy podkreślające wolność człowieka i jego rozwoju. Ich realizacja warunkowała zdrowie psychiczne i wydajność społeczeństwa zbudowanego z indywidualnych i niepowtarzalnych osobowości¹⁷⁴. Dobrym streszczeniem tej ideologii jest fragment publikacji „Od psychiatrii biologicznej do humanistycznej”: „Można zaryzykować twierdzenie, że zdrowe psychicznie społeczeństwo wymaga spełnienia trzech warunków: produkcji, reprodukcji i więzi”¹⁷⁵.

W ujęciu gospodarczym nurt ze świata kapitalistycznego oznaczał, że warunkiem sprawnie działającego systemu gospodarczego są nieskrępowane jednostki działające w atmosferze wzajemnego poszanowania indywidualności. Nieprzypadkowo pojawienie się w polskiej psychologii tego nurtu nastąpiło właśnie za rządów Edwarda Gierka i polityczno-ekonomicznej odwilży, podczas których do PRL przeniknęły zachodnioeuropejskie wzorce¹⁷⁶. Wszystko to spowodowało również rozwój i popularyzację zjawisk funkcjonujących na podstawie opisanych prawideł. Jednym z nich były właśnie wyścigi samochodowe i Formuła 1, która na terenie Polski przechodziła w tym czasie walkę o dobrą renomę i pierwszy szczyt popularności. Podłożem tego była opisana już aktywność Bielaka, która zdeterminowała powstanie infrastruktury pod promocję szczytu sportu motorowego. Głosząc potrzebę budowy

¹⁷² J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 2000, s. 468.

¹⁷³ W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2011, s. 282.

¹⁷⁴ K. Jankowski, *Przełom w Psychologii*, Warszawa 1978, s. 325-338.

¹⁷⁵ Idem, *Od psychiatrii biologicznej do humanistycznej*, Warszawa 1975, s. 227.

¹⁷⁶ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 308.

profesjonalnych obiektów wyścigowych, zasłużony kierowca nieuchronnie sprzyjał inicjatywom zorientowanym na połączenie rodzimych tradycji motoryzacyjno-wyczynowych z zachodnioeuropejskimi. Najgłośniejszym i najbardziej idealistycznym skutkiem tej wyjątkowej atmosfery był powrót koncepcji Grand Prix Polski, której istotą było sprowadzenie Formuły 1 do Polski w postaci organizacji wyścigu.

Niewątpliwie był to jeden z najambitniejszych projektów w historii narodowego sportu i motoryzacji. Przewyższyła ona plany Longina Bielaka, który jako pragmatyk i realista skupiał się na zbudowaniu podstawowej infrastruktury i organizacji polskiego automobilizmu wyczynowego. W swej aktywności nigdy nie zakładał tak śmiałego przedsięwzięcia jak wpisanie PRL do kalendarza Grand Prix, czerpiąc jedynie z najwyższej klasy wyścigowej odpowiadające krajowej rzeczywistości wzorce. Specyfika czasów spowodowała jednak, że entuzjaści wyścigów samochodowych i budowania torów postawili sobie ambitniejsze cele. Źródłem najambitniejszych projektów był Automobilklub Wielkopolski, którego członkowie jako pierwsi powrócili do idei Grand Prix Polski. Sprowadzić Formułę 1 chcieli natomiast poprzez zbudowanie odpowiedniego dla niej toru, który przeszedł do historii pod nazwą Tor Poznań. Projekt ten jednak już na samym początku wywołał sprzeciw autorytetów rodzimego sportu motorowego, w tym samego Bielaka. Dla niego budowa torów wyścigowych wpisywała się w ramy czynu i pożytku społecznego, co wykluczało zbyt idealistyczne i drogie projekty. Postawa ta nieuchronnie postawiła w opozycji działaczy z Automobilklubu Wielkopolski, którzy też nigdy jej nie zaakceptowali.

W latach 70. XX wieku. Polska była już znaczącym ogniwem wschodnioeuropejskiego sportu motorowego, a jej kultura wyścigowa odnotowała progres. W Konferencji Krajów Socjalistycznych¹⁷⁷ była jedynym państwem Bloku Wschodniego posiadającym dwie eliminacje do klasyfikacji rajdowych mistrzostw Europy. W PRL odbywały się również motoryzacyjne imprezy, które Bielak postrzegał jako najlepszą reklamę dla wyczynowego automobilizmu. Wyścigi samochodowe również lepiej funkcjonowały, choć w dalszym ciągu nie dorównywały technicznie czechosłowackim czy wschodnioniemieckim. Formuły tych krajów określały standardy rywalizacji w Pucharze Pokoju i Przyjaźni oraz Formule Easter. W latach 70. XX wieku najlepszy potencjał i zaplecze mieli Czesi i Słowacy, których firma Metalex zaopatrzala w sprzęt wyścigowy nie tylko krajowych kierowców, ale także Węgrów, Bułgarów i Polaków. Niemiecką Republikę Demokratyczną w obydwu kategoriach reprezentował Melkus/Thaßler produkujący

¹⁷⁷ b.a., *Pod sztandarem...*, s. 46.

samochody MT znane też jako Melkus. Chlubą Rosjan był estoński konstruktor TARK produkujący bolidy o nazwie Estonia. Polacy natomiast jeździli na PROMOT-ach lub kupowali pojazdy Metalexa. Zagraniczne konstrukcje pozwalały im pokazywać talent, gdyż w pierwszej dekadzie lat 70. XX wieku MTX, Melkusy, SEG-i i RAF-y miały dobrą wydajność aerodynamiczną¹⁷⁸. Jednakże jeżdżenie czechosłowackimi czy niemieckimi maszynami odzwierciedlało złą sytuację polskiego przemysłu wyścigowego, któremu wciąż brakowało finansów. Nie było też gwarancją sukcesu, gdyż ich konkurencyjność kończyła się w momencie wystawiania przez Czechosłowaków i Rosjan brytyjskich Lotusów 21 z silnikami Cosworth. Wtedy powszechne w obiegu jednostki Łady, Skody VAZ-a Żiguli (licencyjny silnik Fiata 124) traciły na wartości, a ich osiągi zdradzały przepaść technologiczną między blokami politycznymi Europy¹⁷⁹. Polscy konstruktorzy mogli jedynie poprawić sytuację aerodynamicznymi eksperymentami. Jerzy Jankowski w ten też sposób odkrył fenomen Formuły 1 lat 70. XX wieku jakim było zjawisko docisku zwane też efektem przypowierzchniowym¹⁸⁰.

Niestety, nawet zwiększenie przyczepności rodzimych czy zagranicznych bolidów pod koniec dekady przestało przynosić pozytywne efekty. W 1979 r. Ośrodek Techniczno-Zaopatrzeniowy PZM uległ pożarowi, co odbiło się na produkcji PROMOT-ów. Najlepszym wyjściem był zakup samochodów czechosłowackich, ale po odejściu z Metalexu inżyniera Kleimonda pojazdy te straciły na konkurencyjności. Swoją polityką sprzedaży firma robiła również problemy z dostawą części i prawem do modernizacji silników, zniechęcając do zakupu. Perspektywa rywalizacji o ostatnie miejsca w wyścigu stawała się zatem nierealna, a polscy kierowcy mogli liczyć na rywalizację o środkowe lokaty¹⁸¹. Najlepszymi przedstawicielami tej sytuacji byli wówczas min. Józef Kielbana, Jacek Szmidt, Otto Bartkowiak czy Andrzej Szulc, którym pozostało tylko zdobywać tytuły w Formule Polonia lub Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

Problemy zaopatrzeniowe lat 70. XX wieku nie przekreślały ich jednak jako najdogodniejszego czasu do modernizowania polskiej sceny wyścigowej. Jak już zostało wspomniane, były one czasem odwilży politycznej. Od 1970 r. I Sekretarzem Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej był Edward Gierek, za którego sprawą

¹⁷⁸ T. Piątkowski, *Puchar Pokoju i Przyjaźni 1963-1990*, „Rally and Race” nr 16, 2016; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/zagranica-rozne/itemlist/category/5799-puchar-pokoju-i-przyja%C5%BAni.html> [dostęp: 27.05.2022].

¹⁷⁹ b.a., *Pod sztandarem...*, s. 49.

¹⁸⁰ T. Piątkowski, *Zapomniane wyścigi . Puchar Pokoju i Przyjaźni 1963-1990*, „Rally and Race” nr 16, luty 2016; Rajdy- Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/zagranica-rozne/itemlist/category/5799-puchar-pokoju-i-przyja%C5%BAni.html> [dostęp: 27.05.2022]

¹⁸¹ T. Piątkowski, *Puchar Pokoju i...*

Polska uległa obyczajowej i ekonomicznej liberalizacji¹⁸². W mentalności przeciętnego Polaka najprostszym opisem tej dekady byłyby zachodnie kredyty, rozwój górnictwa i infrastruktury oraz transfer zagranicznej technologii¹⁸³. Dla entuzjastów motoryzacji pojawienie się jednak takiej osoby na scenie politycznej było dobrą wiadomością. Gierek był zwolennikiem rozwoju przemysłu samochodowego, opowiadając się przy tym za koncepcją jego indywidualnego progresu poprzez badania naukowe i współpracę z zagranicznymi firmami¹⁸⁴. Dzięki temu w latach 70. XX wieku historię krajowej motoryzacji wzbogaciły takie auta jak Fiat 125p, 126p i Polonezom. Stały się one technicznymi symbolami dekady zarówno w branży aut drogowych, jak i sferze sportowej¹⁸⁵.

Aktywność i sukcesy Fabryki Samochodów Osobowych w rajdach jest niewątpliwym dowodem nastania dobrych czasów dla polskiego automobilizmu wyczynowego. Niemniej był postać Edwarda Gierka była również pozytywną zmianą dla wyścigowego środowiska. Nastąpiła za jego sprawą liberalizacja osłabiała charakterystyczną dla stroju socjalistycznego mentalność, jaką była wrogość i nieufność wobec osób ponadprzeciętnych i kreatywnych intelektualnie¹⁸⁶. Propagowanie przez Edwarda Gierka idei indywidualnego rozwoju motoryzacji dla entuzjastów wyścigów oznaczało przyzwolenie na wysuwanie śmiałych koncepcji i przedsięwzięć. Pomimo trudnej i niepomyślnej sytuacji Polaków w Formule Easter oraz Pucharze Pokoju i Przyjaźni, krajowi aktywiści przystąpili do rozbudowywania narodowych tradycji w sferze torowego ścigania. Członkowie Automobilklubu Wielkopolski wysunęli ideę Grand Prix Polski, zaczynając jej realizację od budowy toru wyścigowego. Podobnie jak wizja organizacji wyścigu, idea stawiania obiektu również nie była pionierska. Koncepcja posiadania toru wysokiej rangi w rzeczywistości pojawiła się już w latach. XX wieku na terenie Poznania, gdzie organizowano wyścigi samochodowe w tzw. trójkącie ulic Grochowskiej, Grunwaldzkiej i Bułgarskiej¹⁸⁷. Zawody te miały wysoki wskaźnik popularności, co pokazuje warty zacytowania wiersz w gwarze poznańskiej:

„Echt poznańsko wiara ciungnie z Dymbca, Abisynii, Chwaliszewa, Miasteczka i innych fyrkli. Z kar monadą i blondką albo skibkami z gzikim lub ze Seneką z makiem w garści. Część jedzie bimbą albo bumelzugiem. Jak kto nie chce szastać bejmami na drynde, jedzie kuftą Abo idzie piechtą. Idą szpycować na szoferów w Brylach goglami zwanymi i

¹⁸² J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 2020, s. 468.

¹⁸³ M. Morawski, *op. cit.*, s. 283-288.

¹⁸⁴ Ibidem, s.284.

¹⁸⁵ Z. Podbielski, *op. cit.*, s. 80-84, R. Mucha, S. Szeliowski, *Polacy w...*, s. 55-63, 64-71.

¹⁸⁶ M. Morawski, *op. cit.*, s. 284.

¹⁸⁷ S. Szeliowski, *Tor „Poznań”*, „Motor”, styczeń 1978, nr 1(1340), s. 10.

glazek jadących w samochodach na balonach. Jak gisowa, to kryma na glacie. I ino szpicować trzeba, co by gajda spode kół katany nie oślomprała”¹⁸⁸.

Wielkopolscy entuzjaści automobilizmu już jednak w dwudziestoleciu międzywojennym wzbogacić lokalne tradycje sportowe, czego skutkiem był projekt bardziej profesjonalnego toru. Pierwszy pojawił się w 1931 r. Miejscowym obiektem do jazdy wyczynowej miał zostać zlokalizowany na Ławicy owalny tor wyścigów konnych o wymiarach 2100 m i 2400 m. Do budowy jednak nigdy nie doszło, co ostatecznie umocniło status wyścigu w trójkącie ulic jako głównego widowiska automobilowego Poznania. W latach 70. XX wieku członkowie Automobilklubu Wielkopolskiego wskrzesili natomiast wizję swoich poprzedników, obierając tę samą lokalizację. Głównym pomysłodawcą był Andrzej Smorawiński, kierowca z pięcioma tytułami Rajdowego Mistrza Polski i dwoma Samochodowego Mistrza Polski. W 1974 r. zainicjował on pierwszy powojenny wyścig samochodowy w Poznaniu, który odbył się 30 czerwca na lotnisku na Ławicy¹⁸⁹. Zawody otrzymały rangę eliminacji Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski, której organizatorem co roku był Automobilklub Wielkopolski. Stawianie jednak na pasach startowych starych opon w celu wyznaczenia trasy kłóciło się z teorią profesjonalnego obiektu sportowego. Szczególnie świadomy tego był prezes Automobilklubu Wielkopolski, Andrzej Bobiński. Organizowanie tego typu wydarzeń bez odpowiedniej infrastruktury nazywał „prowizorką”¹⁹⁰. Otwarcie też mówiło o konieczności wybudowania „toru z prawdziwego zdarzenia”, w czym poparli go wszyscy członkowie automobilklubu¹⁹¹. Dlatego kilka miesięcy po wyścigu na Ławicy prezes razem z Mieczysławem Bilińskim, Andrzejem Łunkiewiczem i Romanem Szczerkowskim wystąpili z inicjatywą budowy kompleksu wyścigowego. Mając jednak na uwadze status wyścigów samochodowych w Polsce jako bezużytecznej rozrywki, działacze skorzystali z narracji dziennikarzy broniących tej dyscypliny. Ci w ramach obrony specjalnie zamieszczali w swoich artykułach refleksje sugerujące przedstawianie ich jako pożytecznego narzędzia dla systemu, czego przykładem jest wypowiedź Bogusława Koperskiego: „Jakim celom służyć ma wyczynowy automobilizm w naszym budującym socjalizm kraju w warunkach lat 70-tych?”¹⁹².

¹⁸⁸ D. Wileński, *Encyklopedia Poznańskiej...*, s. 6.

¹⁸⁹ Ibidem, s. 7.

¹⁹⁰ D. Wileński, *Automobiliści znad Warty. 85 lat Automobilklubu Wielkopolskiego 1923-2008*, Poznań 2000, s. 244.

¹⁹¹ Ibidem.

¹⁹² B. Koperski, *Jakie cele...*, s. 14.

W związku z tym Bobiński postanowił zacząć realizację projektu od rozmów z odpowiednimi podmiotami. W lutym 1975 r. wykorzystał swoje stanowisko dyrektora Fabryki Samochodów Rolniczych „Polmo”, która przygotowywała się do produkcji nowych modeli samochodu FSR Tarpan 233. Auta te miały być symbolem Wielkopolski, która zgodnie z historyczną tradycją była polskim przodownikiem produkcji rolniczej i postępu technicznego. Dlatego Bobiński zaproponował, żeby przyszły tor miał funkcję obiektu sportowego dla samochodów wyścigowych oraz testowego dla zakładów „Polmo”¹⁹³. Koncepcja ta idealnie też wpisywała się w kategorię głoszonego przez Longina Bielaka czynu społecznego. Metodę działania chwalili również dziennikarze „Motoru”, używając publicystycznego wsparcia w relacjach z eliminacji Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski z 1975 r:

„Chyba rację mają poznańscy działacze starający się o tor wyścigowy z prawdziwego zdarzenia, o większą ilość imprez wyścigowych, a co za tym idzie, o popularyzację tego typu zawodów. Korzyści z organizacji wyścigów są nader wyraźne-wpływy do kasy klubowej za bilety wejścia, emocje dla tysięcy widzów, możliwości udziału setek młodych ludzi w wyścigach, co wiąże się z doskonaleniem umiejętności w opanowaniu jazdy i wreszcie osobiste emocje tysięcy zmotoryzowanych kibiców przy obserwacji jazdy doświadczonych kierowców. Wniosek stąd: zapalmy zielone światło dla działaczy i sympatyków wyścigów samochodowych”¹⁹⁴.

Największym jednak wyzwaniem było przekonanie władz do projektu toru i wynikającej z niej idei Grand Prix w przyszłości. Regionalny szczebel robił problemów, gdyż I sekr. KW PZPR w Poznaniu, Jerzy Zasada, popierał koncepcję budowy obiektu do celów testowych i sportowych¹⁹⁵. Źródłem oporu okazała się tradycyjnie Warszawa. Modernizujący krajowy sport motorowy Longin Bielak sprzeciwiał się inicjatywie działaczy z Poznania, opowiadając się za budową toru w okolicach Kielc. Postawę tę można jednak zrozumieć, biorąc pod uwagę pragmatyczną naturę szefa Komisji Samochodowej. Polska Wschodnia miała bogate tradycje sportowe i motoryzacyjne, a wyżyna rzeźba województwa kieleckiego stwarzała możliwość uprawiania więcej niż jednej formy zmotoryzowanej rywalizacji. Świadczy o tym sukces autorskich zawodów Automobilklubu Kieleckiego jaką było Grand

¹⁹³ D. Wileński, *Encyklopedia Poznańskiej...*, s. 7.

¹⁹⁴ Idem, *Magia Asfaltowej...*, s. 7.

¹⁹⁵ Ibidem.

Prix Gór Świętokrzyskich. Tereny te gwarantowały większy zwrot inwestycji niż nizinne tereny Poznania, gdzie wyczynowy automobilizm ograniczał się do rywalizacji na powierzchni płaskiej. Miedziana Góra była też w centrum Polski, co stwarzało możliwość dojazdu z Warszawy, Łodzi, Lublina czy Krakowa w przeciągu dwóch godzin¹⁹⁶. Ponad to rejony województwa kieleckiego prezentowały potencjał turystyczny, który przekonywał do inwestowania środków w tamtejszy kompleks wyścigowy. Dowodem tego jest fakt, że już w 1978 r. pojawiły się doniesienia o powiększeniu zaplecza toru o wieżę sędziowską, boksy, parking oraz kemping i motel¹⁹⁷.

Możliwe, że tych właśnie pragmatycznych powodów inicjatywa Włodzimierza Wójcikiewicza otrzymała lepsze dofinansowanie. Działacze z Wielkopolski musieli natomiast sami poszukiwać środków, co nie było jedynym problemem. Poza Longinem Bielakiem przeciwnikiem projektu okazał się też Zarząd PZM i Roman Pijanowski. Działania prezesa wprowadziły naczelną instytucję w okres prosperity, która przełożyła się też na ogólny rozwój narodowego sportu motorowego. Polska była znaczącą siłą w świecie rajdów, żużla i kartingu, a sam Pijanowski zajmował prestiżowe stanowiska w europejskim sporcie motorowym. Od 1967 r. był członkiem Międzynarodowej Komisji Technicznej FIA i Międzynarodowej Komisji Ruchu Drogowego FIA¹⁹⁸. W 1972 r. awansował na wiceprezydenta FIA przy belgijskim księciu prezydencie, Amaury de Mérode¹⁹⁹. Nie tylko jednak on pełnił w tym czasie tak wysokie stanowiska na arenie międzynarodowej. Szanowany dziennikarz, kartingowiec i działacz motoryzacyjny, Stanisław Szelichowski, był wiceprzewodniczącym Międzynarodowej Komisji Kartingowej CIK-FIA. Nobilitacja ta odzwierciedlała silną pozycję Polski w tej dyscyplinie. Była centrum praktyk i organizacyjnym wzorem, czego dowodem jest przesłanie w latach 70. 100 krajom zrzeszonym w FIA opracowania o rodzimych metodach organizacji i popularyzacji kartingu szkołach²⁰⁰.

Jednak jak już wcześniej wspomniano, rozwój kartingu w PRL nie determinował pozytywnych zmian w krajowych wyścigach samochodowych. Prezes niezmiennie był ich przeciwnikiem, dlatego nie zaaprobował też projektu toru mającego w przyszłości być miejscem organizacji Grand Prix Formuły 1. W trosce o byt ekonomiczny polskiej motoryzacji prezes inwestował pieniądze tylko w dyscypliny o ugruntowanych tradycjach w

¹⁹⁶ S. Szelichowski, *Co nowego na torach*, „Motor”, grudzień 1978, nr 51-53 (1390-1392), s. 19.

¹⁹⁷ Ibidem.

¹⁹⁸ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich...*, s. 180.

¹⁹⁹ b.a., *Sport kartingowy...*, s. 238

²⁰⁰ Ibidem.

krajowym sporcie motorowym jaką były rajdy i żużel. Pierwsze oficjalnie stały się już podstawą polskiego automobilizmu wyczynowego, a wyścigi samochodowe zachowały status niepożytecznej i kosztownej dyscypliny odbiegającej od przemysłu samochodów drogowych.

Niemniej nawet w centrum Polski znalazła się osoba, która użyczyła poznańskim działaczom wsparcia. Paradoksalnie człowiekiem tym był kierowca rajdowy i wysokim statusie społecznym. Nazywał się on Andrzej Jaroszewicz. Urodzony 7 października 1946 r. zawodnik zapisał się polskiej historii sportu pochodzący jako Rajdowy Mistrz Polski i Wicemistrz Europy, konkurencyjny uczestnik zawodów wysokiej klasy jak Rajd Akropolu, Monte Carlo czy Firestone oraz aktywista na rzecz narodowego automobilizmu wyczynowego²⁰¹. Jednak nie sukcesy stanowiły jego profil publiczny, a rodowód. Dla społeczeństwa był przede wszystkim znany jako „Andrzej Jaroszewicz, syn premiera PRL”²⁰², Piotra Jaroszewicza. Status dziecka Prezesa Rady Ministrów w bardzo młodym wieku pozwolił mu się zetknąć ze środowiskiem polityki i zobaczyć świat znajdujący się poza Żelazną Kurtyną. Jako dziecko towarzyszył ojcu w kilku podróżach służbowych, podczas których poznał przedstawicieli innych państw. W związku z tym jako młody dorosły nie był ambiwalentny politycznie, biorąc w 1968 r. udział w wydarzeniach marcowych. Wtedy też zaczynał karierę rajdowca na arenie narodowej, przerywając ją w wyniku poniesienia konsekwencji za wspomnianą aktywność pozasportową²⁰³. Został relegowany z wydziału prawa Uniwersytetu Warszawskiego i zobligowany do odbycia służby wojskowej. Po poniesieniu konsekwencji całkowicie związał się z motoryzacją, rozwijając rzemiosło rajdowe w fińskiej szkole Rauna Aaltonena. Proces kształcenia dokończył natomiast Wydziale Mechaniki Politechniki Krakowskiej, pełniąc również rolę dyrektora Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSO²⁰⁴. Wszystko to dopełniało status jednego z najlepszych kierowców rajdowych w Polsce, którego tytułarny fundament powstał w latach 70. XX wieku²⁰⁵.

Największe triumfy Andrzeja Jaroszewicza zbiegły się ze szczytem kariery politycznej jego ojca. Mimo problematycznego profilu rajdowca-syna premiera, okazał się on bardzo korzystny dla członków Automobilklubu Wielkopolski. W 1976 r. Andrzej Jaroszewicz był już dwukrotnym rajdowym wicemistrzem Europy, lecz w jego kariera sportowa weszła w trudny czas. Styl jego życia odbiegał od socjalistycznego kanonu, według którego

²⁰¹ b.a., *Sport kartingowy...*, s. 104-106.

²⁰² Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

²⁰³ Ibidem.

²⁰⁴ Ibidem.

²⁰⁵ b.a., *Sport samochodowy*, [w:] *Automobilklub Polski. 1909-2009. Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 104.

mieszkaniec Bloku Wschodniego miał być zaprzeczeniem zachodnioeuropejskich i kapitalistycznych wartości egzystencjalnych. Syn premiera za sprawą swoich możliwości był natomiast przeciwieństwem tego. Zarzucano mu propagowanie kapitalistycznych, a więc szkodliwych i demoralizujących, obyczajów z zachodniej Europy. Wypominano mu zakup Abarthów i Lanci, co nieuchronnie postawiło go przed koniecznością ocieplenia wizerunku²⁰⁶. Osiągnąć to chciał poprzez działalność na rzecz modernizacji polskiego sportu motorowego. Wizytując za granicą inne kategorie sportu samochodowego, obmyślił też sposób realizacji swojego celu. Jego szczególną sympatię zdobyła oczywiście Formuła 1, której sprowadzenie uznał za najlepszy sposób symbolicznego unowocześnienia krajowego automobilizmu wyczynowego. Nie ukrywał też chęci głębszego zaznajomienia Polaków z tą najwyższą wyścigową, dlatego entuzjastycznie podszedł do wizji Automobilklubu Wielkopolskiego. W tym celu przeniósł się też do Poznania jako pracownik do spraw projektu i jego oficjalny propagator w Warszawie²⁰⁷.

Obecność takiej osoby jak Andrzej Jaroszewicz podniosła zatem rangę poznańskiego przedsięwzięcia i zmniejszyła opór polityczny centrum. Podkreśliła przy tym jego utylitarystyczny charakter, gdyż syn premiera był przedstawicielem FSO. Działacze Automobilklubu Wielkopolski mogli zatem skupić się na problemie finansów. W tej sferze najskuteczniejszy okazał Jerzy Zasada, który przez osobistą pasję do motoryzacji zaangażował się w organizację środków. Wsparcie użyczyły też poznańskie firmy komunalne, przyjmując rolę sponsorów²⁰⁸. Pozostawała jeszcze kwestia lokalizacji w postaci lotniska na Ławicy. Wątek jego przejmowania przywodzi na myśl historię toru Silverstone, który z opuszczonego pasa startowego dla samolotów Wellington, Halifax i Lancaster zmienił się w brytyjski klasyk wyścigowy światowej sławy. Na wyspach stało się to dzięki zapoczątkowanemu przez Stanley'a Barnesa powojennemu ruchowi gospodarowania opuszczonych lotnisk RAF w celach użytkowo-sportowych²⁰⁹. Okazję wykorzystał Royal Automobile Club, który poszukiwał pełnoprawnego obiektu wyścigowego. Prezes British Racing Drivers Club, Earl Howe, uzyskał od Sir Petera Masefielda z Ministerstwa Lotnictwa dzierżawę na 1948 r.²¹⁰. Napawająca optymizmem frekwencja widzów zmieniła umowę w prawo własności, nadając Silverstone status spadkobiercy brytyjskich tradycji wyścigowych po Brooklands.

²⁰⁶ A. Grzybowska, *op. cit.*, s. 251.

²⁰⁷ D. Wileński, *Magia Asfaltowej Wstęgi...*, s. 10.

²⁰⁸ *Ibidem*, s. 7.

²⁰⁹ I. Rendall, *The Power...*, s. 32.

²¹⁰ A. Henry, *The Battle for British Grand Prix. The Inside Story of the Fight to Save Britain's Biggest Motor Race*, Yeovil 2010, s. 14.

Podobna historia wiąże się z Torem Poznań, którego następnym warunkiem powstania była zgoda sfer wojskowych na zagospodarowanie gruntów. Prezes Bobiński zwrócił się do Dowództwa Wojsk Lotniczych z propozycją przejęcia lotniska na Ławicy. Spotkał się z przychylnym stanowiskiem gen. Henryka Michajłowskiego, który przedsięwzięcie Automobilklubu Wielkopolski potraktował jako szansę na zrobienie czegoś twórczego i ekscytującego. Podjął decyzję szybko i bez zgody służb kwatermistrzowskich Wojska Polskiego, dzięki czemu sprawa bez przeszkód trafiła do Stanisława Cozasia sprawującego urząd wojewody poznańskiego. On też przyjął na siebie rozmowy z naczelnym organem polskich sił zbrojnych, który nie przyjął dobrze samowolnej decyzji swego podwładnego. Generał otrzymał naganę w aktach personalnych i zwolnienie ze stanowiska²¹¹. Nie anulowało to jednak nowego statusu lotniska na Ławicy. Automobilklub Wielkopolski wszedł w posiadanie gruntów, co oznaczało możliwość rozpoczęcia prac budowlanych jeszcze w maju 1975 r.

Przeszkody na szczeblu urzędowym nie spowalniały jednak tempa prac. Poznańscy działacze traktowali budowę toru jako tworzenie nowego symbolu lokalnej motoryzacji i sportu motorowego. Obiekt miał być przede wszystkim profesjonalny i prezentować międzynarodowe standardy. Twórcy chcieli też uczynić go czymś więcej niż centrum imprez o charakterze krajowym i lokalnym. Głównym projektantem został inż. Mieczysław Biliński, który w przeszłości był oficjalnym zawodnikiem Automobilklubu Wielkopolski. W swojej karierze sportowej miał okazję zobaczyć kilka zagranicznych torów wyścigowych, wychwytyjąc cechy przeświadczone o profesjonalności. Znał również literaturę tematu. Posiadał rysunki zagranicznych torów, w tym Road America w Elkhart Lake w stanie Wisconsin. Na nim rzekomo wzorował się przy tworzeniu trajektorii poznańskiego obiektu²¹². Wiedział dokładnie, że jego długość nie może przekraczać 4 km²¹³. Jezdnia najlepiej żeby był typem toru mieszanego, tzn. krzywą składającą się z zakrętów o zróżnicowanej prędkości i długich prostych. Taki układ byłby wyzwaniem godnym najlepszych kierowców i wielkiego widowiska. Warunki projektowe nie odzwierciedlały jednak ambicji twórcy. Biliński nie pracował nawet w profesjonalnej pracowni architektonicznej. Ustawił po prostu puszek imitujące zamierzony kształt. Widać było domniemaną inspirację Road America, zważywszy na „wkłknięcia” mające pozwolić osiągnąć zamierzoną długość.

²¹¹ D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 8.

²¹² D. Wileński, *Automobiliści znad...*, s. 242.

²¹³ Idem, *Encyklopedia Poznańskiej...*, s. 6.

Ostatecznie udało mu się uzyskać 4083 m, jednak nie były one tylko dziełem Bilińskiego. Dysponował wsparciem Włodzimierza Staniszewskiego z Biura Projektów Gospodarki Komunalnej Włodzimierza Staniszewskiego oraz Romana Jankowskiego z Poznańskiego Przedsiębiorstwa Robót Publicznych²¹⁴. Rola tego drugiego również jest warta podkreślenia, gdyż na oficjalnej stronie Automobilklubu Wielkopolski widnieje on jako równy Bilińskiemu współtwórca kształtu toru²¹⁵. Inżynier Jankowski odpowiadał również za dokumentację i obliczenia, według których trzeba było przemieścić 50 tys. m³ ziemi, wylać dwie warstwy betonu asfaltowego o powierzchni 67 tys. m² i położyć na zakrętach faliste płyty²¹⁶. Zadaniem tych ostatnich było wyznaczanie limitów toru i uniemożliwienia ścinania zakrętów²¹⁷. Oprócz tego w rachunkach znalazły się też koszty nawierzchni na stoiska, park maszyn, parking i dróg dojazdowych²¹⁸.

Ostateczną wersję projektu zatwierdzono 1 grudnia 1975 r. Głównym wykonawcą prac było Poznańskie Przedsiębiorstwo Robót Publicznych. Wsparcia udzielił też Zarząd Dróg i Mostów, Elektromontaż, Wodociągi i Kanalizacja²¹⁹. Pierwsza połowa lat 70. była jednak pokłosiem kryzysu naftowego, dlatego w maju 1976 r. Prezydium Zarządu Automobilklubu Wielkopolski wystosowało apel o pomoc w czynie społecznym²²⁰. Odpowiedziały na niego dziesiątki wolontariuszy, którzy wypełniły braki w sile roboczej. Prace budowlane trwały niecałe trzy lata. Oficjalnie skończyły się 1 XII 1977 r. Efektem końcowym był liczący 4038 m nowoczesny kompleks wyścigowy z jezdnią o szerokości 12 m, 12 prostymi, 9 zakrętami w prawo i 5 w lewo²²¹. Dane te kłócą się jednak z parametrami opublikowanymi przez „Motor”. Według tygodnika charakterystyka obiektu w dniu zakończenia prac odpowiadała 4085 m długości, co oczywiście można uznać za wynik rachunkowego błędu²²².

Obiekt był jednak w stanie prawdziwie surowym, gdyż niesprzyjające okoliczności realizacji projektu pozwoliły postawić tylko jezdnię z kilkoma drogami pomocniczymi. Gwarantem bezpieczeństwa był natomiast mur ochraniający sędziów i działaczy, a funkcje parku maszyn pełniły drzewa²²³. Określano to jednak jako stan tymczasowy, deklarując rozbudowę już w następnym roku. Obiecano uczynić go tak wszechstronnym, żeby mogły na

²¹⁴ Idem, *Automobiliści znad...*, s. 242.

²¹⁵ b.a., *Tor Poznań. Z kart historii*, 100 lat. 1923-2023. Automobilklub Wielkopolski, <https://www.aw.poznan.pl/tor-poznan-1> [dostęp: 30.05.2022].

²¹⁶ D. Wileński, *Magia Asfaltowej Wstęgi...*, s. 8.

²¹⁷ S. Szelichowski, *Tor „Poznań”...*, s. 10.

²¹⁸ Ibidem.

²¹⁹ D. Wileński, *Automobiliści znad...*, s. 242.

²²⁰ b.a., *Tor Poznań...*

²²¹ D. Wileński, *Encyklopedia Poznańskiej Motoryzacji...*, s. 6.

²²² S. Szelichowski, *Co nowego...*, s. 19.

²²³ Ibidem.

nim rywalizować zarówno samochody, jak i motocykle²²⁴. W momencie zakończenia prac można było jednak zagłuszyć ambicjonalny niedosyt kreatywną twórczością w kwestii nazewnictwa. Twórcy nie poszli drogą sportowego patosu, stawiając na humor lub funkcjonalizm. Pierwszy zakręt oznaczono jako „Brzuch Romana”, przemianowując go później na „Baba Jaga”. Następne ochrzczono „Kartingowym” i „Przed Mostkiem”, co po prostu odnosiło się do lokalizacji i metody przejazdu. Ostatnie kryterium w szczególności pobudzało wyobraźnię, biorąc pod uwagę łuki z nazwą „Uśmiech Szatana” lub „Mała Patelnia”²²⁵.

Niezależnie jednak od nazewnictwa i stanu toru, jego otwarcie wymagało należytej celebracji. Odbyła się szarego, mglistego południa, 2 XII 1977 r. Darowano sobie tradycyjną symbolikę w postaci kamienia węgielnego. Zamiast tego sporządzono akt pamiątkowy. Najważniejszym jednak wydarzeniem był specjalny wyścig inauguracyjny. Odbył się on w trybie wolnej formuły samochodów różnych klas. Na starcie stanęło 24 zawodników, w tym Adam Smorawiński i Andrzej Jaroszewicz. Dominowały Fiaty 126p, których rywalizację na dystansie 8 okrążeń uwieczniał fotograf z helikoptera. Sygnał do startu za pomocą flagi dał sam minister przemysłu, Aleksander Kopeć. Towarzyszyły mu oczywiście władze Poznania, a konkretnie Jerzy Zasada, Jerzy Cozas i prezydent miasta, Władysław Śleboda. Wyścig zakończył się zwycięstwem Smorawińskiego, który zdystansował Jaroszewicza na 7 s²²⁶.

Redakcje czasopism motoryzacyjnych nie kryły zadowolenia z powstania Toru Poznań o Toru Kielce, określając je obiektami „z prawdziwego zdarzenia”²²⁷. Pisano o poprawie statusu wyścigów samochodowych i postępach w produkcji sprzętu. Pojawiły się nawet informacje o rajdowcach zamieniających swoje profesje na torowe ściganie²²⁸. Najważniejsze było jednak udowodnić, że upadająca w poprzedniej dekadzie dyscyplina warta jest inwestycji. W związku z tym „Motor” zapobiegawczo powtórzył zalety powstania obiektu w Poznaniu, argumentując:

„A konkretne korzyści ze wznoszącego obiektu to:

- dla sportu: tor wyścigowy, samochodowy, motocyklowy, kartingowy, kolarski;
- dla przemysłu: tor jazd doświadczalnych dla przemysłu motoryzacyjnego i oponiarskiego, miejsce jazd próbnych w czasie Targów Poznańskich;

²²⁴ Ibidem.

²²⁵ D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 8.

²²⁶ Idem, *Automobiliści znad...*, s. 241.

²²⁷ B. Koperski, *Wyścigi przyspieszają*, „Motor” październik 1978, nr 41(1380), s. 14.

²²⁸ Ibidem.

- dla wszystkich kierowców: miejsce podnoszenia kwalifikacji i poznawania zasad bezpiecznej i szybkiej jazdy.

Wiele zalet będzie mieć tor „Poznań” - obiekt którego rok temu w ogóle jeszcze nie było!”²²⁹

Z pewnością Stanisław Szelichowski nie mylił się, pisząc o korzyściach. Już w maju 1978 r. na torze odbyła się I eliminacja Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Wizytowały również gokarty i motocykle. Najważniejszym wydarzeniem był jednak I Targowy Wyścig Samochodowy, który odbył się w ramach tzw. Międzynarodowych Tragów Poznańskich. O tym wydarzeniu warto powiedzieć więcej, ponieważ okaże się ono kluczowe dla rozwoju idei Formuły 1 w Polsce. Otóż historia Międzynarodowych Tragów Poznańskich sięga dwudziestolecia międzywojennego, kiedy rząd II Rzeczypospolitej szukał sposobu na poprawę kondycji gospodarczej państwa. W tym celu postanowiono powołać wystawienniczo-targową imprezę mającą na celu popularyzację narodowych osiągnięć gospodarczych i nawiązanie zagranicznych stosunków handlowych²³⁰. Na miejsce organizacji wybrano Poznań ze względu na jego przygraniczne położenie. Tam właśnie w 1921 r. odbyła się pierwsza edycja, lecz dopiero w 1925 r. targi nabrały w pełni charakteru międzynarodowego. W latach 30. XX wieku zdobyły natomiast rangę jednych z czołowych imprez wystawienniczo-towarowych w Europie²³¹. Wybuch II wojny światowej oczywiście przerwał ten dwudziestoletni rozwój. Baza zaopatrzeniowa uległa całkowitemu zniszczeniu, przez co władze administracyjne i polityczne Poznania dopiero w 1947 r. mogły sobie pozwolić na organizację pierwszej powojennej edycji²³².

Niewątpliwie dla kraju o ustroju socjalistycznym idea takich targów była pożytecznym narzędziem propagandy. Dobrze wpisywały się atmosferę lat 50. i 60., kiedy państwa Bloku Wschodniego chciały udowodnić wyższość cywilizacyjną swoich systemów przedstawicielom państw kapitalistycznych. Impreza ta miała także udowodnić nieprawdziwość przeświadczenia, według które gospodarka socjalistyczna zawsze goni model wolnorynkowy²³³. Celem było też ukazanie idei postępu technicznego jako naturalnego zjawiska, a nie kłopotu podważającego istniejący porządek²³⁴. Kurs ten nie zelżał również w czasach Edwarda Gierka, mimo wprowadzenia do państwowej gospodarki elementów

²²⁹ S. Szelichowski, *Tor „Poznań”...*, s. 11.

²³⁰ Archiwum Państwowe w Poznaniu, KWPZPR w Poznaniu [dalej: APP, KWPZPRP], sygn. 2706, Założenia Programu Przygotowań do 50-tych MTP oraz Problemy Dalszego Rozwoju Tragów Poznańskich, k. 22.

²³¹ Ibidem.

²³² Ibidem.

²³³ W. Morawski, *op. cit.*, s. 283.

²³⁴ Ibidem.

kapitalistycznych i zasad wolnorynkowych. Świadczą o tym narracja biuletynu informacyjnego poznańskiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR z 1978 r., który jasno podkreślał propagandową rolę targów. Społeczeństwo miało zobaczyć osiągnięcia socjalizmu. Przedstawiciele zachodniej nauki i firm przekonać się o natomiast o chęci współpracy członków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej z państwami spoza Bloku Wschodniego niezależnie od ich ustroju społecznego i państwowego²³⁵. Ściślej rzecz ujmując, osiągnięcia socjalistycznej integracji gospodarczej miały ukazać kapitalistycznemu światu państwa socjalistyczne jako solidnych partnerów gospodarczych²³⁶. Dlatego do celów ekspozycyjnych przygotowano widowiskowe grunty i obiekty budowlane, na które składały się dwa PGR-y w Naramowicach i nad jeziorem Kiekrz, pawilon polskich central handlu zagranicznego POLIMEX-CEKOP-BUDIMEX²³⁷, Hala widowiskowo-sportowa ARENA, Pałac Kultury i tereny nad jeziorem Malta²³⁸. Odczuwalny był jednak polityczny dualizm cywilizacyjno-ideologiczny, który podyktował organizację. Przedstawicielstwa zachodnioeuropejskie i pozaeuropejskie posiadały oddzielną przestrzeń pokazową²³⁹. Nie przeszkadzało to jednak umieszczać w prasie frazesów przedstawiających targi jako istotny czynnik „pogłębiania współpracy gospodarczej między Wschodem i Zachodem”²⁴⁰ oraz środek „utrwalenia procesów odprężenia międzynarodowego”²⁴¹.

Zostawiając jednak ideologiczny wydźwięk Międzynarodowych Targów Poznańskich, warto skupić się na ich funkcjonalnym aspekcie. W założeniu miały mieć one charakter uniwersalnej wystawy ofert handlowych, co można byłoby utożsamić z koncepcją wielobranżowości. Należy jednak mieć na uwadze ogólne ukierunkowanie państw socjalistycznych na rozwój gospodarki przemysłowej, przez co w rzeczywistości największą uwagę zwracały one na ekspozycje poświęconą tym sektorom. Świadczy o tym fragment informacji o stanie przygotowań do 49 Międzynarodowych Targów Poznańskich z 1977 r.:

²³⁵ STATUT RADY WZAJEMNEJ POMOCY GOSPODARCZEJ podpisany w Sofii dnia 14 grudnia 1959 r. w Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, (Dz.U. 1960 nr 35 poz.1970.)

²³⁶ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Założenia Programu Przygotowań..., k. 24.

²³⁷ R. Burzyński, *50 Międzynarodowe Targi Poznańskie*, „Przekrój” nr 1732 (25/1978); 1978; Przekrój; <https://przekroj.pl/archiwum/artykuly/73971> [dostęp: 1.06.2022].

²³⁸ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Założenia Programu Przygotowań..., k. 3.

²³⁹ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Informacja o stanie przygotowań do 49 Międzynarodowych Targów Poznańskich według stanu na dzień 17 maja 1977 r., k. 1.

²⁴⁰ R. Burzyński, *op. cit.*

²⁴¹ Ibidem.

„[...] ich oferta handlowa obejmuje zarówno dobra inwestycyjne, jak i artykuły konsumpcyjne. Dominować będą jednak maszyny i urządzenia, aparatura oraz sprzęt elektroniczny, a także produkty wielkiej chemii”²⁴².

Oczywiście, nie inaczej miało być 50. edycją poznańskich wydarzeń, która odbyła się 11-20 czerwca 1978 r. One również miały podkreślić efekty „długoletniego okresu industrializacji i tradycji przemysłowych Polski”²⁴³. Głównie były to produkty przemysłu górniczego, elektronicznego, elektrochemicznego i stocznioowego (chemikaliowce, gazowce, promowce i wyposażenia ofertowe) oraz dobra rzemieślnicze jak ceramika, wyroby kowalskie czy instrumenty muzyczne²⁴⁴. Obchody z 1978 r. były jednak jubileuszem, dlatego oferty handlowe wzbogacały ekspozycje historyczne z odpowiednią oprawą architektoniczno-plastyczną i eksponatami. Protektorat nad tym wszystkim objął sam Piotr Jaroszewicz, a Rada Ministrów miała bezpośrednio nadzorować organizację i udzielać pomocy władzom Poznania²⁴⁵. Premier nie ukrywał ogólnopolskich ambicji, nazywając w liście do organizatorów pozycję gospodarczą Polski podstawowym miernikiem siły i źródłem światowego prestiżu²⁴⁶.

Międzynarodowe Tragi Poznańskie były to zatem dobrą okazją do zaprezentowania swoich postępów nie tylko dla gospodarki i uniwersytetów. Polski przemysł samochodowy również miał osiągnięcia, z których skorzystała światowa motoryzacja. Dobrym przykładem jest choćby wynaleziona w 1961 r. w poznańskim Centralnym Laboratorium Obróbki Plastycznej technologia kucia wałów korbowych zwana Metodą TR²⁴⁷. Patent ten opracował zespół naukowców pod kierownictwem Tadeusza Ruta, od którego inicjałów pochodzi nazwa własna. Metoda bazująca na jednoczesnym spęcznianiu i wyginaniu metalu za pomocą specjalnych pras okrojczych tak zwiększyła wytrzymałość wałów korbowych, że wyparła powszechnie stosowaną francuską metodę oddzielnego kucia. Technologię tę kupowały firmy ze Stanów Zjednoczonych, Japonii, Szwecji, Wielkiej Brytanii czy Włoch, przynosząc w 1969 r. zysk wysokości 1.5 mln złotych dewizowych²⁴⁸.

²⁴² APP, KWPZPRP, sygn.2706, Informacja o stanie, sygn.2706, Informacja o stanie..., k. 1.

²⁴³ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Informacja w sprawie przygotowań organizacyjnych do 50-tych Międzynarodowych Tragów Poznańskich oraz doskonalenia systemu ekonomiczno-financego Zarządu MTP, k. 34.

²⁴⁴ R. Burzyński, *op. cit.*

²⁴⁵ Ibidem.

²⁴⁶ Ibidem.

²⁴⁷ A. Peryt, *Metoda TR*, „Młody Technik”, 1969, nr 11, s. 7.

²⁴⁸ Ibidem, s. 7-13.

Nie był to oczywiście jedyny wynalazek polskiej myśli motoryzacyjnej, biorąc pod uwagę ogólny rozwój produkcji samochodów drogowych w latach 70. i działalności samego FSO. Na targach stoisko miała również firma MELEX prezentująca swoje kryte wózki elektryczne z szybą samochodową. Równie godne ekspozycji było również polskie lotnictwo, którego myśl techniczną przedstawiał wielozadaniowe samoloty rolnicze z Mielca „Dromader” oraz pasażerskie helikoptery i szybowiec „Puchacz” z przedsiębiorstwa „PZL Świdnik”, zwanego wówczas „WSK-Świdnik”²⁴⁹. Drugą firmę warto zresztą zapamiętać, gdyż w latach 90. XX wieku będzie ona pierwszym postsocjalistycznym polskim akcentem w Formule 1²⁵⁰.

Nie ulega zatem wątpliwości, że jubileusz Międzynarodowych Tragów Poznańskich był dobrą okazją do poprawy swojego statusu dla wielu sektorów gospodarczych i sfer życia społecznego. Tym tokiem rozumowania pokierowali się min. dziennikarze „Motoru”, którzy nieprzerwanie walczyli o poprawę położenia wyścigów samochodowych. Do tego celu postanowili wykorzystać świeżo wybudowany tor w Poznaniu, pisząc: „[...] Usytuowanie obiektu niedaleko od centrum targowej stolicy Polski stwarza też możliwości wykorzystania obiektu do pokazów, prób, badań pojazdów demonstrowanych na targach poznańskich [...]”²⁵¹. Automobilklub Wielkopolski obrał oczywiście podobną filozofię, użyczając w czerwcu 1978 r. swój obiekt do użytku społeczno-propagandowego. Wcześniej jednak, 7 maja, zorganizował I eliminację Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Datę tę warto zapamiętać ze względów symbolicznych i kompletnie niezwiązanych ze sobą okoliczności.

Dzień 7 maja 1978 r. zbiegł się z finansowym debitem Polski w Formule 1, z a którym paradoksalnie stało przedsiębiorstwo założone 155 lat w Poznaniu. Tej niedzieli odbyło się Grand Prix Monako, które pod wieloma względami było wyjątkowym wyścigiem. Nieoczekiwanym zwycięzcą został Patrick Depailler²⁵², ponieważ 9 kierowców nie ukończyło rywalizacji. Zaproszony przez saudyjskiego księcia, Sultana bin Salmana, Mansour Ojjeh, zachwyił się możliwościami komercyjnymi Formuły 1 i postanowił przekonać ojca do sponsoringu zespołu Williams przez swoją firmę, Techniques d’Avant Garde²⁵³. Na zakręcie St. Devote obok logotypu włoskiej firmy petrochemicznej Agip pojawił się natomiast znak towarowy słynnej polskiej wódki „Wyborowa”. Obecność założonej w 1823 r. przez

²⁴⁹ R. Burzyński, *op. cit.*

²⁵⁰ Patrz podrozdział 5.3.

²⁵¹ D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 8.

²⁵² D. Jenkinson, *The Monaco Grand Prix. A process of elimination*, „MotorSport”, czerwiec 1978, nr 6, s. 790.

²⁵³ R. Hotten, *op. cit.*, s. 119.

Hartwiga Kantorowicza marki nie była początkiem ekspansji na zagraniczne rynki, gdyż od 1961 r. była cenionym trunkiem na francuskich, amerykańskich i niemieckich przyjęciach. W 1975 r. można ją było nawet zamówić na pokładzie ponaddźwiękowego odrzutowca Concorde Air France, w którego projekt był zaangażowany sam Robin Herd²⁵⁴. Niemniej kulisy sponsoring najbardziej prestiżowego Grand Prix nie zostały dotychczas rozpoznane. Jedynym źródłem poświadczającym jest fotografia ukazująca Patricka Tambaya przejeżdżającego przez St Devote podczas treningu²⁵⁵. Niemniej w obliczu braku źródeł można argumentować obecność polskiej firmy ówczesnym nurtem sponsorskim Formuły 1, w którym największy udział mieli producenci tytoniu, kosmetyków, produktów spożywczych i alkoholu²⁵⁶. W ramach wolnej refleksji można również postrzegać ją jako odpowiedź na artykuły „Motoru”, w których dziennikarze uszczypliwie i niezobowiązująco sugerowali polskim firmom taką aktywność. Wystarczy choćby przytoczyć fragment tekstu *Z czego żyje wyczynowy automobilizm*:

„Czy polskie firmy eksportowe nie mogłyby przyczynić się do rozwoju polskiego automobilizmu wyczynowego wykorzystując go do reklamy? [...] Jesteśmy dalecy od sugerowania, aby piwo Żywieckie czy czekoladki Wawel kupowały sportowców wyczynowych w Polsce. Jednakże przypuszczamy, że są możliwości, aby nasze poważne centrale eksportowe przyczyniły się w jakiś praktyczny sposób do pokrycia choć częściowo kosztów związanych z uczestnictwem polskich zawodników w imprezach międzynarodowych za zamian za usługi reklamowe”²⁵⁷.

Oczywiście na Grand Prix Monako nie było kierowcy oficjalnie reprezentującego narodowe tradycje wyścigowe. Niemniej polski akcent na McLarenach M26 Jamesa Hunta i Patricka Tambay’a trzeba, pomimo epizodycznego charakteru, uważać za wydarzenie warte odnotowania.

Wracając jednak do Międzynarodowych Targów Poznańskich, Automobilklub Wielkopolski postarał się wykazać użyteczność swojego nowego obiektu. Po eliminacji do WSMP użyczył go do zorganizowanego 7 maja 1978 r. I Targowego Wyścigu Samochodowego. Oczywiście miał on podkreślić jubileuszowy charakter tegorocznych

²⁵⁴ Ibidem, s. 117.

²⁵⁵ M. Gallagher, *The Business of Winning. Strategic Success from the Formula One Track to the Boardroom*, Londyn 2014, s. 98.

²⁴¹ (N), *Z czego...*, s. 14.

targów oraz potwierdzić sensowność powstania poznańskiego kompleksu wyścigowego. W związku z tym w ramach współpracy z poznańską „Gazetą Zachodnią” i lokalnym ośrodkiem TVP w dniach 10-11 czerwca zorganizował I Międzynarodowy Wyścig Targowy²⁵⁸. Wszystko odbyło się za zgodą dyrekcji Międzynarodowych Tragów Poznańskich. Zgodnie z nazwą oprócz Polonezów 1500, Fiatów 126 i Fiatów 125p na starcie pojawiły się również Skody, Łady Renault i włoskie Fiaty. Organizatorom zależało na atrakcyjności, więc kierowcy losowali samochody. Oprócz tego stawka była mieszanką profesjonalistów i amatorskich entuzjastów, gdyż tworzyli się zawodowcy i żurnaliści, jak Bogdan Koperski, Marek Ponikowski czy Jan Okulicz. Dodatkowo w ramach wytycznej o użytku społecznym, przewidziano bonus za zakupione bilety. Każdy kto złożył swoją wejściówkę przy wstępie na tor, mógł na mocy losowania otrzymać jeden z czterech talonów na Poloneza lub jeden z trzech na Fiata²⁵⁹.

Zwycięzcą został Krzysztof Różewski z Poznania. Drugą lokatę zajął rajdowy wicemistrz Europy z 1975 r., Fulvio Bacchelli. Ostatni stopień podium uzupełnił natomiast Maciej Stawowiak z Warszawy²⁶⁰. W grupie Polonezów jechał również Andrzej Smorawiński, który zderzył się z własnym synem. Obaj nie ukończyli wyścigu, choć senior obwinił za to awarię przewodu doprowadzającego wodę do chłodnicy. Niemniej rywalizacja zadowoliła kibiców. Ich liczba wyniosła około 30 tys²⁶¹. Poprawił się również status wyścigów samochodów turystycznych, choć wciąż nie dorównywały rywalom z Bloku Wschodniego²⁶². Niemniej dyrektor targów, Henryk Sitarek, był usatysfakcjonowany bilansem rywalizacji na nowopowstałym kompleksie. Na uroczystym zakończeniu wyścigi wyraził nawet nadzieję śmielsze inicjatywy w przyszłości, mówiąc:

„Jesteśmy ogromnie zadowoleni z faktu, że już pierwszy wyścig targowy wywołał wielkie zainteresowanie nie tylko wśród mieszkańców grodu Przemysława. Ponad 20 tysięcy widzów oglądających wyścigi Polonezów i Fiatów świadczy o tym, że w latach następnych, gdy uda nam się namówić do startu większą liczbę ekip zagranicznych, można będzie mówić o wydarzeniu na skalę europejską [...] Marzy nam się zorganizowanie międzynarodowego

²⁵⁸ b.a., *ZDARZYŁO SIĘ... w 1978 roku. I Międzynarodowy Wyścig Targowy*; 100 lat. 1923-2023. Automobilklub Wielkopolski; <https://www.aw.poznan.pl/zdarzylo-sie> [dostęp: 03.06.2022]

²⁵⁹ A. Martynkin, *Próba Polonezów, Rajdy-Wyścigi*; Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-wyscigi/itemlist/category/6222-1-> [dostęp: 03.06.2022]

²⁶⁰ b.a., *ZDARZYŁO SIĘ...*

²⁶¹ A. Martynkin, *Próba Polonezów...*

²⁶² B. Koperski, *Wyścigi Przyspieszają...*, s. 14.

salonu motoryzacyjnego. I wówczas wyścigi na Torze „Poznań” mogłyby stanowić jego integralną część [...]”²⁶³.

Słowa te na pewno potwierdzały sensowność istnienia poznańskiego kompleksu wyścigowego, dając jego właścicielom i zwolennikom śmiałość do śmielszych przedsięwzięć. Członkowie Automobilklubu Wielkopolski poważnie myśleli o wyścigu ze statusem międzynarodowym. Nie chodziło im jednak o rywalizację wpisaną w kalendarz Formuły Easter czy wyjątkową edycję Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Celem było wyjście poza Blok Wschodni i ściągnięcie najlepszych kierowców wrogiej dotychczas Europy Zachodniej. Konkretnie, otwarcie zaczęto mówić o organizacji wyścigu Formuły 1 na Torze Poznań pod nazwą Grand Prix Polski. Poza członkami poznańskiego automobilklubu entuzjastą tej koncepcji był również Andrzej Jaroszewicz, którego kariera rajdowa znalazła się w problematycznym położeniu. Mimo kreowanej przez media atmosfery postępu, w sferach rządowych brakowało stabilności politycznej. Andrzej Jaroszewicz był synem człowieka odpowiedzialnego za ukierunkowanie w 1976 r. krajowej gospodarki na przemysł, ze szczególnym uwzględnieniem sektora wydobywczego. Radykalny zwrot osłabił produkcję rolną, czyniąc ją pod koniec lat 70. nieopłacalną. Doszło do protestów robotników Zakładów Mechanicznych Ursus oraz zwolenników silnego sektora rolniczego²⁶⁴. Nie brakowało zatem dużo, aby w atmosferze niepokojów społecznych status publiczny I sekretarza i premiera pogorszył się.

Stracił również na tym sam Jarosław Jaroszewicz, który osobiście okres ten kojarzy z atakami partyjnych oficjeli i problemami wynikającymi z pokrewieństwa z Prezesem Rady Ministrów.

W 1977 r. zaczął tracić wsparcie FSO jako kierowca fabryczny, a rok później pojawiły się problemy ze skończeniem uczelni²⁶⁵. Koncepcję Grand Prix Polski potraktował zatem bardzo poważnie. Na gruncie personalnym z pewnością była to odskocznia i okazja do zrealizowania osobistej ambicji, którą zrodziły obserwacje zagranicznego sportu samochodowego. On jednak wolał rozpatrywać to przedsięwzięcie w kategoriach czynu społecznego. Podczas trudnego dla siebie okresu istotnym wsparciem byli dla niego własni fani oraz entuzjaści sportów samochodowych. Dla nich miał właśnie podjąć się realizacji

²⁶³ b.a., *ZDARZYŁO SIĘ...*

²⁶⁴ J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 2000, s.487-495.

²⁶⁵ Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

osobistego marzenia, jakim było wprowadzenie kraju do szczytów sportów motorowych i urzeczywistnienie wizji Grand Prix Polski²⁶⁶.

Zostawiając jednak powody dyktujące Andrzejowi Jaroszewiczowi poprzeć przedsięwzięcie Automobilklubu Wielkopolski, warto przytoczyć również stanowisko Andrzej Smorawińskiego. Jako dyrektor poznańskiego toru widział sensowność sprowadzania Formuły 1 do kraju. Dawał tej koncepcji realne szanse spełnienia, mówiąc po latach: "Coś takiego okazało się możliwe tylko w tamtych czasach przemian i zawirowań"²⁶⁷. W poznańskim automobilklubie zdawano sobie jednak sprawę, że samo otwarcie Polski zachodnioeuropejskie wartości jak chociażby wolny rynek, nie wystarczą. W dniu I Targowego Wyścigu Samochodowego obiekt wciąż czekał na rozbudowę i wymagał lepszego zabezpieczenia logistycznego niż drzewa pełniące rolę garaży. Priorytetem było jednak bezpieczeństwo, którego gwarantem z pewnością nie mógł być murek oddzielający trybunę od jezdni. W zasadzie dopracowanie tego wszystkiego warunkowało prawo zwrócenia się do FIA i zarządu Formuły 1 w roli potencjalnego organizatora wyścigu. Można nawet ująć te działania w ramy konieczności, gdyż druga połowa lat 70. była dla najwyższej klasy sportu samochodowego bezlitosnym powrotem do ruchu „safety movement” Jackiego Stewarta. Sezon 1978 r. naznaczył przecież wypadek Ronniego Petersona podczas Grand Prix Włoch, w wyniku którego Szwed zmarł następnego dnia w szpitalu przez wylew szpiku kostnego. Zawiniło wiele czynników, jak np. niedoświadczony starter czy błędy samych kierowców. Jednakże „Latający Szwed”²⁶⁸ przedwczesną śmierć zawdzięczał głównie nieudolnej interwencji włoskich służb sanitarnych, które błędnie określiły jego stan i za późno dostarczyły go do centrum medycznego²⁶⁹. O tym wydarzeniu głośno mówiło się również w socjalistycznych kręgach motorsportowych, dlatego niedostateczne przygotowanie obiektu w Poznaniu byłoby co najmniej cywilizacyjną amatorszczyzną. Dla zdania sobie sprawy z powagi przedsięwzięcia wystarczały przeczytać fragment relacji z „Motoru”:

„Zwykle po wielkich karambolach powodujących śmiertelne wypadki rozbrzmiewają na nowo polemiki o bezpieczeństwie torów wyścigowych. [...] Nie ulega wątpliwości, że wyścigi Formuły 1 są najatrakcyjniejszą dla kibiców formą wyczynowego automobilizmu, spełniają ponadto rolę prekursora nowości w technice motoryzacyjnej [...] Teraz jednak rywalizacja pomiędzy poszczególnymi grupami uczestniczącymi w tych wyścigach, a także

²⁶⁶ A Grzybowska, *op. cit.*, s. 252.

²⁶⁷ Z. Bosacki, *Od Tarpana do Volkswagena*, Poznań 2014, s. 207.

²⁶⁸ N. Lengyel, *Fatalny koniec sezonu*, „Motor”, grudzień, nr 51-52 (1390-1392), s. 24.

²⁶⁹ I. Rendall, *The Chequered...*, s. 299.

między kierowcami, doprowadziła tę dyscyplinę do tak ostrej rywalizacji, że w pewnych momentach zapomina się o regułach fair play, koleżeństwie, często niepotrzebnie naraża się ludzkie życie²⁷⁰.

Z powyższej narracji można zatem odczytać, że organizowanie wyścigu Formuły 1 mogło być przepustką do nobilitacji narodowego sportu samochodowego lub sposobem na kompromitację. Nie ulega jednak wątpliwości, że działacze wielkopolskiego automobilklubu zdawali sobie sprawę z powagi swojego pomysłu. Motyw śmiertelnych wypadków był również dobrze znany w Formule Easter. Dlatego już w grudniu 1978 r. zarząd toru informował o pracach modernizacyjnych, wymieniając zaawansowaną budowę parku maszyn, wiaduktu umożliwiającego przejście do zaplecza technicznego, boksów i stoisk w pobliżu linii startowej²⁷¹. Wszystko to było jednak efektem porady udzielonej prosto ze środowiska Formuły 1. Bobiński i Smorawiński również o w tym wypadku chcieli działać profesjonalnie, dlatego dyrektor toru osobiście udał się za granicę. Jeszcze w sierpniu 1978 r. pojechał z architektem, Kazimierzem Wejchertem, na Grand Prix Holandii²⁷². Na torze Zandvoort osobiście spotkał się z najbardziej wpływowym w Formule 1 człowiekiem, Bernie'm Ecclestone'm²⁷³. W tym czasie pochodzący z rybackiej wioski Ipswich Brytyjczyk był już w posiadaniu praw telewizyjnych do wyścigów Grand Prix, zapewniając sobie status finansowego suprematora względem FIA i FISA. Dodatkowo, to on zawierał umowy z promotorami wyścigów i decydował, gdzie zespoły będą się ścigać. Wyboru dokonywał, kierując się dwoma zasadami. Pierwszą był zysk finansowy, a drugą tytułem słynnego utworu zespołu Queen: „The Show Must Go On”²⁷⁴.

Nie ulega zatem wątpliwości, że Ecclestone był pierwszą osobą, którą można było zarazić ideą Grand Prix Polski i zapytać o radę. Biorąc pod uwagę wrodzoną mu chęć zarabiania pieniędzy, wizję wyścigu za Żelazną Kurtyną potraktował jako obiecujący interes. Według Smorawińskiego na wieść o Grand Prix Polski odpowiedział, że od dawna szukał miejsca dla Formuły 1 w krajach bloku socjalistycznego²⁷⁵. Pomógł zwiedzić holenderski tor, organizując wejściówki do najważniejszych miejsc jak park maszyn czy zaplecze techniczne. Ponadto zorganizował również wyjazd na niemiecki Hockenheim w celu obejrzenia

²⁷⁰ N. Lengyel, *Fatalny koniec...*, s. 24.

²⁷¹ S. Szelichowski, *Co nowego...*, s. 19.

²⁷² D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 9.

²⁷³ Z. Bosacki, *op. cit.*, s. 207.

²⁷⁴ T. Bowe, *Formuła 1 to ja. Bernie Ecclestone*, przeł. A. Gralak, Warszawa 2012, s. 103.

²⁷⁵ Z. Bosacki, *op. cit.*, s. 207.

profesjonalnego parkingu²⁷⁶. Dziesięć dni po spotkaniu ze Smorawińskim i Wejchertem przyjechał zobaczyć obiekt w Poznaniu. Po wstępnych oględzinach nie widział przeszkód w organizacji wyścigu w Wielkopolsce pod warunkiem poprawiania infrastruktury. Koniecznością była budowa wspomnianego już wiaduktu nad torem umożliwiającą wjazd karetki lub straży pożarnej. Tą sprawą zajął się Jerzy Zasada, prosząc o pomoc poznańskie biuro konstrukcji mostowych przy ul. Dębińskiej. Firma poleciła Biuro Projektów w Zielonej Górze, które znalazło w swoich archiwach gotowy projekt wiaduktu. Budowa obiektu przysparzała problemów logistycznych, gdyż blokowała dojazd do lotniska. Andrzej Bobiński w celu uniknięcia krytyki społecznej oddał tor pod zarząd urzędu wojewódzkiego na czas modernizacji. Tym samym przyspieszył również prace budowlane, gdyż pod zwierzchnictwem władz regionalnych łatwiej było wypełniać formalności związane z dokumentacją i pozyskiwać środki finansowe²⁷⁷.

Niewątpliwie, Ecclestone był kluczowym czynnikiem realizacji koncepcji Grand Prix Polski. Jednakże nie był jedynym personą ze świata Formuły 1, która osobiście sprawdziła potencjał Toru Poznań i wskazała obszary do poprawy. Do Polski przywiózł go Walter Wolf, kanadyjski potentat naftowy słoweńsko-austriackiego pochodzenia²⁷⁸. Obecność milionera, który zbudował swój majątek na wydobyciu ropy naftowej z Morza Północnego, była wynikiem aktywnej kampanii Andrzeja Jaroszewicza. Syn premiera osobiście objął stanowisko szefa projektu i jeździł za granicę oglądać wyścigi Formuły 1 pod kątem sprowadzenia ich do Polski²⁷⁹. Towarzysząc ojcu w jego zagranicznych podróżach dyplomatycznych, poznał kilka znaczących person światowej polityki, kultury i gospodarki. Walter Wolf był jedną z nich, a jego profesja, zainteresowania i perypetie życiowe czyniły z niego wartościowego sojusznika do realizacji wizji Grand Prix Polski. Milioner był w rzeczywistości imigrantem z Jugosławii o wszechstronnych zainteresowaniach. Fascynował się handlem, rolnictwem, helikopterami i sportem motorowym. W latach 70. to jednak wyścigi samochodowe najbardziej pochłonęły jego uwagę. Pasję tę wyniósł jeszcze z Jugosławii, gdzie jako dziecko śledził w prasie kariery Juana Manuela Fangio, Stirlinga Mossa, Mike'a Hawthorne'a i Petera Collinsa. W wieku 16 lat udało mu się nawet pojechać autostopem do Włoch i obejrzeć bez biletu Grand Prix Włoch. Zaledwie trzy lata później wyjechał ze słoweńskiego Grazu do Kanady dla lepszej egzystencji²⁸⁰. Po dorobieniu się

²⁷⁶ D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 9.

²⁷⁷ Ibidem, s. 10.

²⁷⁸ S. Taylor, *Lunch with... Walter Wolf*, „MotorSport”, styczeń 2015, nr 1, s. 81.

²⁷⁹ Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

²⁸⁰ S. Taylor, *Lunch with...*, s. 81-82.

fortuny postanowił wejść do Formuły 1 jako sponsor, przejmując w 1976 r. 60% Frank Williams Racing Cars²⁸¹. Nie był jednak zadowolony z jazdy na końcu stawki ani współpracy z założycielem zespołu (Frankiem Williamsem), dlatego za porozumieniem stron tego samego roku wykupił pozostałe udziały i zmienił nazwę na Walter Wolf Racing²⁸².

Wprawdzie kariera Wolfa w Formule 1 nie trwała długo, gdyż skończył swoją działalność w padoku w 1979 r. i wrócił na swoje ranczo w Kolumbii Brytyjskiej. Niemniej był osobowością, którą Jaroszewicz nie bez powodu chciał pozyskać do projektu Automobilklubu Wielkopolski. Padok Formuły 1 uważał go za zuchwałego i żywiołowego 37-latkę, którego nigdy nie onieśmielił „establishment Grand Prix”²⁸³. Niewątpliwie, takiej opinii przysporzyła mu również osobista zasada życia, którą uczynił główną wytyczną po obejrzeniu wyścigu F1 bez biletu: „Zawsze możesz dostać się wszędzie, jeśli tylko bardzo się postarasz”²⁸⁴. Poparcie biznesmena z takim charakterem wzmocniłoby by zatem szanse sprowadzenia szczytów sportów motorowych do Polski. Jako przedsiębiorca widział również w ambicjach Jaroszewicza perspektywę nowych inwestycji, choć zawsze odżegnywał się od warunkowania swoich przedsięwzięć zyskiem, mówiąc: „Ale tak naprawdę nie motywują mnie pieniądze. Bardziej interesuje mnie osiągnięcie czegoś”²⁸⁵.

Zostawiając jednak synkretyczność powodów zainteresowania Wolfa projektem, zgodził się przyjechać z Ecclestone’em do Poznania w 1978 r. Relacje z wizyty ukazały się na stronach „Motoru”, według którego Wolf pozytywnie ocenił wielkopolski obiekt wyścigowy. Ocenę wzbogacił nawet stwierdzeniem, że poznański tor był jednym z najbezpieczniejszych tego typu obiektów na świecie, a jego kształt odpowiadał charakterystyce bolidów Formuły 1²⁸⁶. Dla potwierdzenia słów zaangażował się w zdobywanie funduszy, a zdjęcia i plany osobiście przekazał Ecclestone’owi²⁸⁷. Powołując się jednak na relacje Adama Smorawińskiego, do słów tych należy podejść z krytyką. Dyrektor Toru Poznań po latach otwarcie przyznał, że nawet po modernizacji obiekt nie spełniał wszystkich wymogów FIA uprawniających do organizowania wyścigów Formuły 1²⁸⁸. Szczerze opinii podważa oczywiście idealistyczne podejście Wolfa do interesów, stawiając go jednak w pozycji pragmatyka umyślnie tuszującego niedociągnięcia dla zdobycia nowego rynku zbytu.

²⁸¹ T. Collings, *The Piranha Club...*, s. 194.

²⁸² D. Jenkinson, *Walter Wolf Racing*, „MotorSport”, grudzień 1977, nr 12, s. 1549.

²⁸³ S. Taylor, *Lunch with...*, s. 81.

²⁸⁴ Ibidem.

²⁸⁵ S. Taylor, *Lunch with...*, s. 86.

²⁸⁶ S. Szelichowski, *Co nowego...*, s. 19.

²⁸⁷ A. Grzybowska, *op. cit.*, s. 251, 254.

²⁸⁸ Z. Bosacki, *op. cit.*, s. 207.

Niemniej od znajomości kanadyjskiego potentata naftowego z Ecclestone’em można było wiele oczekiwać, ponieważ ze wszystkich ludzi w Formule 1 Wolf największym szacunkiem darzył właśnie Brytyjczyka²⁸⁹. Pozytywna ocena nie oznaczała jednak wyjazdu bez konstrukcyjnej krytyki. Podobnie jak Ecclestone miał uwagi do logistyki. Poradził oddalić stoiska od startu o 5 m, zabezpieczyć zakręty i powiększyć strefy bezpieczeństwa w miejscach sprzyjających wypadaniu z trasy. Najważniejsze była jednak synchronizacja rozbudowy z kompleksowym gospodarowaniem²⁹⁰, co miało podnieść potencjał ekonomiczny całego obiektu. Prace te zostały wykonane, ale w miarę ich postępu na sile przebierały głosy przeciwne koncepcji sprowadzenia Formuły 1 do Polski. Naczelnym przeciwnikiem był prezes Pijanowski²⁹¹, który tym razem miał jednak w Warszawie wpływowych negatorów swojego stosunku do wyścigów samochodowych.

Źródłem opozycji był sfederowany przez PZM Automobilklub Warszawski, a konkretnie zajmujący stanowisko prezesa Józef Modecki. Do niego właśnie Andrzej Jaroszewicz zwrócił się w sprawie sprowadzenia Wolfa do Polski, na co ten wyraził zgodę. Drugą personą był też oczywiście sam premier, Piotr Jaroszewicz²⁹². Wydawać by się zatem mogło, że przy wsparciu najważniejszego człowieka Formuły 1, wpływowego potentata naftowego, Prezesa Rady Ministrów i prezesa Automobilklubu Warszawskiego, idea Grand Prix Polski powinna skończyć się sukcesem. FIA nie przyznała wprowadzić homologacji, lecz certyfikat potwierdzający zdatność Toru Poznań do organizacji wyścigów Formuły 1. Pierwszy dokument nadano dopiero w 1988 r., co mogło być właśnie konsekwencją wspomnianych przez Smorawińskiego niedociągnięć natury infrastrukturalnej²⁹³. Trudno zresztą było oczekiwać całkowitej gotowości obiektu do najszybszych samochodów świata, biorąc pod uwagę, że o finanse na rozbudowę Toru Kielce aktywnie zabiegał również Automobilklub Kielecki²⁹⁴. Niedostatki budżetu oczywiście aktywnie starał się uzupełniać Jerzy Zasada czy sam Walter Wolf, powołując się na jego deklaracje względem Andrzeja Jaroszewicza. Mimo wszystko Adam Smorawiński wspominając proces realizacji projektu, po latach mógł jedynie powiedzieć: „[...] Szkoda, że nam się nie udało. Mielibyśmy wielkie imprezy, renomę światową, a do tego przed Torem Poznań gustowny pomnik Bernarda Ecclestone’a [...]”²⁹⁵.

²⁸⁹ S. Taylor, *Lunch with...*, s. 82.

²⁹⁰ S. Szelichowski, *Co nowego na...*, s. 19.

²⁹¹ D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 10.

²⁹² Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

²⁹³ D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 11.

²⁹⁴ B. Koperski, *Przez wyczyn...*, s. 14.

²⁹⁵ Z. Bosacki, *op. cit.*, s. 207.

Problemy pojawiły się w 1979 r., kiedy Andrzej Jaroszewicz i członkowie Automobilklubu Wielkopolski stanowczo zmierzali już do realizacji swojego projektu. Wolf i Ecclestone byli chętni wzbogacić kalendarz Formuły 1 o Grand Prix Polski, a kanadyjski potentat naftowy zaproponował synowi premiera głębsze zapoznanie z nią Polaków. W ten sposób rzeczywistość pierwszej połowy 1979 r. przybrała postać uniwersum znaków sugerujących zamiar związania kraju ze szczytem sportów motorowych. Na łamach „Motoru” pojawiała się jeszcze więcej szczegółowych relacji z wyścigów Formuły 1 i teksty zagranicznych korespondentów. Publikowano ciekawostki z życia kierowców, jak np. użyczenie przez Nikiego Laudę swojego nazwiska jako nazwy wody po goleniu²⁹⁶. Przybliżano polityczną stronę Formuły 1, jak supremację firmy Goodyear jako dostawcę opon²⁹⁷, program reform sportu samochodowego Jeana Marie Balestre’a²⁹⁸ czy konflikt między FOCA a FISA²⁹⁹. Nawet do świata kultury przenikały ambicje sprowadzenia najwyższej klasy wyścigów samochodowych do Polski. Tarnowski teatr im. Ludwika Solskiego wystawił sztukę Jana Pawła Gawlika pt. „Tor”, której motywem przewodnim były Grand Prix Formuły 1. Wyreżyserowany przez Ryszarda Smożewskiego spektakl zapoznawał widzów z istotą priorytetowej kategorii wyścigowej, którą w tym wypadku uosabiał fikcyjny kierowca o imieniu Max Smerling. Zmienność jego perypetii życiowych miała natomiast uświadomić widzom brutalną naturę Formuły 1 jaką były przeplatające się ze sobą sukcesy, porażki, nadzieje i rozczarowania³⁰⁰.

Członkowie Automobilklubu Wielkopolski i Andrzej Jaroszewicz mieli w planach profesjonalną promocję swojej koncepcji. Szef projektu pozostawał w kontakcie z Walterem Wolfem, który podzielił się z nim swoim pomysłem komercjalizacji, mówiąc: „Słuchaj, przybliżymy trochę ludziom ten sport. Ja dam swój samochód, ty go poprowadź”³⁰¹. Z marketingowego punktu widzenia wystawienie na widok publiczny prawdziwego bolidu było dobrym i wyrafinowanym sposobem promocji. Pozostawało tylko ustalić czas i miejsce, z czym nie było problemu. Plan zdradził opublikowany w marcowym numerze „Motoru” plan krajowego sezonu sportów motorowych na 1979 r. W tabeli ukazującej harmonogram wyścigów samochodowych pod datą 17 czerwca widniał Wyścig Targowy³⁰², który i tym razem miał być elementem komercyjnym Międzynarodowych Targów Poznańskich. Ten

²⁹⁶ b.a., *moto notki*, „Motor” luty 1979, nr 7 (1399), s. 15.

²⁹⁷ N. Lengyel, *Wojna producentów*, „Motor”, luty 1979, nr 6 (1398), s. 18.

²⁹⁸ Idem, *Podporządkowanie Wyczynowego Automobilizmu*, „Motor”, marzec 1979, nr 9(1401), s. 14

²⁹⁹ Idem, *F1 Grand Prix 1979*, „Motor”, maj 1979, nr 19(1411), s. 14.

³⁰⁰ b.a., *Formuła 1 na scenie*, „Motor”, maj 1979, nr 18 (1410), s. 2.

³⁰¹ A. Grzybowska, *op. cit.*, s. 255.

³⁰² b.a., *Sport Motorowe. CO-GDZIE-KIDEDY*, „Motor”, marzec 1979, nr 9(1401), s. 11.

właśnie pomysłodawcy Grand Prix Polski wybrali na udowodnienie, że jest ona warta urzeczywistnienia.

Niewątpliwie 51 edycja Międzynarodowych Targów Poznańskich była dobrą okolicznością, zważywszy na obecność przedstawicielstw gospodarki kapitalistycznej i wolnorynkowej. Wprawdzie nie była ona wprawdzie jubileuszem podnoszącym rangę każdego towarzyszącego wydarzenia, lecz rząd dał radę wpisać ją w odpowiednie okoliczności. Te jednak nie zwiastowały dla realizatorów idei Grand Prix Polski dobrej atmosfery. Tym razem to międzynarodowy zlot gospodarczy miał być symbolem rocznicy, a konkretnie 35-lecia istnienia PRL³⁰³. W praktyce oznaczało to kurs przeciwny do tego, jaki obrano podczas ubiegłorocznej edycji. O ile w 1978 r., mimo wspomnianego dualizmu mentalnego, znacząco podkreślano obecność firm ze świata kapitalistycznego, tak w 1979 r. większe względy oddawano członkom Bloku Wschodniego. Dowodem jest choćby prasa codzienna jak „Dziennik Polski”, w której można było przeczytać:

„Ekspozycja nasza-bok swych wartości handlowych- stanowi obraz dorobku gospodarczego Polski Ludowej. Dla rozwoju naszego kraju niezwykle ważne znaczenie miała i ma współpraca ekonomiczna ze Związkiem Radzieckim i pozostałymi krajami RWPG, która obchodzi w tym roku jubileusz 30-lecia. Tę rocznicę akcentujemy na obecnych Tragach specjalnie zorganizowaną wystawą „Polska w RWPG”³⁰⁴.

Oczywiście, wprawdzie nie pominięto obecności firm kapitalistycznych i partnerów handlowych ze Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Republiki Federalnej Niemiec, Francji czy Włoch. Narracja o ich udziale ograniczyła się jednak do krótkiego: „W Targach uczestniczy kilka tysięcy firm z 40 krajów (a więc więcej niż przed rokiem)”³⁰⁵ i zakończenia typu „ale”: „Z najbogatszą ofertą handlową wystąpili nasi partnerzy z RWPG”³⁰⁶.

Obrany kurs dobrze też oddawały specjalnie zaplanowane na czas targów „Polonijne Fora Gospodarcze”³⁰⁷ w celu koordynacji współpracy gospodarczej Polski za granicą, w tym szczególnie z krajami trzeciego świata i środowiskami polonijnymi³⁰⁸. Co

³⁰³ b.a., *W imprezie uczestniczy kilka tysięcy firm z 40 krajów. Otwarcie Międzynarodowych Targów Poznańskich*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 129 (10893), s. 1.

³⁰⁴ Ibidem.

³⁰⁵ Ibidem.

³⁰⁶ Ibidem.

³⁰⁷ b.a., *Posiedzenie Rady Państwa. Zakończenie Polonijnego Forum Gospodarczego*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 132 (10896), s.1.

jednak szczególne warte podkreślenia, na otwarciu zorganizowanego 10-19 czerwca 1979 r.³⁰⁹ międzynarodowego zlotu gospodarczego, nie pojawił się Piotr Jaroszewicz. Zamiast niego do Poznania przyjechali członkowie Biura Politycznego i Sekretariatu KC PZPR, w Mieczysław Jagielski, Stefan Olszowski, Zdzisław Kurowski, oraz minister handlu zagranicznego i gospodarki morskiej, Jerzy Olszewski. Zgodnie z prasową narracją należycie został wspomniany wiceminister Związku Radzieckiego, Tichon Kisielow, oraz wicepremier Republiki Demokratycznej Niemiec, Gerhard Weiss.³¹⁰

Niewątpliwie, brak premiera był wynikiem tego, że zajmował się niepokojami w sektorze rolniczym i ogólnie napiętą atmosferą społeczną³¹¹. Piotr Jaroszewicz i Edward Gierek uspokajali antyrządowe nastroje, wizytując województwa z przewagą gospodarki żywnościowej, produkcji rolnej i hodowli trzody chlewnej³¹². Na domiar złego w kraju obecny był również Papież Jan Paweł II, co tylko wzmacniało niezadowolenie względem władzy³¹³. Atmosfera wokół Międzynarodowych Targów Poznańskich odzwierciedlała zatem niestabilność sceny politycznej, w której pozycję tracił cały gabinet Edwarda Gierka i sam Piotr Jaroszewicz. Następował zwrot ku klasycznemu modelowi socjalistycznemu, a z tym zamknięcie na kapitalistyczne i wolnorynkowe wartości gospodarcze³¹⁴. Dowodem tego jest nie tylko narracja uprawiana wokół wydarzeń w wielkopolskiej stolicy. Ministerstwo handlu zagranicznego zamierzało również mienić status Międzynarodowych Targów Poznańskich, które przez obecność kapitalistycznych firm były swego rodzaju szkodliwym elementem ekonomicznego liberalizmu.

To jednak minister Olszewski zapowiedział po zakończeniu tegorocznej edycji, powołując na mocy decyzji Nr 20 z dnia 28.07.1979 r. zespół mający opracować nowe zasady organizacji i systemu ekonomiczno-finansowego poznańskich przedsięwzięć³¹⁵. W zamyśle miał zobligować zarząd targów do pełnego rozrachunku gospodarczego w ramach narodowego planu społeczno-gospodarczego³¹⁶. Wspominano oczywiście o zasługach dla Izby Handlu Zagranicznego jak organizowanie imprez wystawienniczo-targowych czy

³⁰⁸ b.a., *W imprezie...*, s. 1.

³⁰⁹ Plakat Międzynarodowych Targów Poznańskich 1979, (fot. Międzynarodowe Targi Poznańskie); Cyryl. Wirtualne Muzeum Historii Poznania; <https://cyryl.poznan.pl/kolekcja/plakaty-targowe-1950-2016-mtp/> [dostęp: 05.06.2022].

³¹⁰ b.a., *W imprezie...*, s. 1.

³¹¹ J. Kłaiński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 327-329.

³¹² b.a., *Edward Gierek odwiedził woj. siedleckie*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 128 (10892), s. 1.

³¹³ A. Teneta, *Jan Paweł II w Nowym Targu i Krakowie*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 128 (10892), s. 2.

³¹⁴ J. Kłaiński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 338-245.

³¹⁵ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Koncepcja przekształcenia Międzynarodowych Targów Poznańskich w przedsiębiorstwo państwowe, k. 99.

³¹⁶ *Ibidem*, s. 119.

produkcja urządzeń i obiektów usprawniających przebieg każdej edycji. Rzec w tym, że zarząd MTP dysponował za dużą swobodą decyzyjności w państwie, które zamierzało wkrótce zrobić zwrot ku gospodarczemu centralizmowi. W zasadzie całą myśl ministerstwa zawarła się w „Ramowych zasadach organizacji”, a konkretnie pierwszej wytycznej:

1. Przedsiębiorstwo winno być podporządkowane bezpośrednio Ministrowi Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej. Oznacza to, że wszelkie wskaźniki dyrektywne i parametry otrzymywać powinno bezpośrednio z MHZiGM.³¹⁷

Oczywiście sprawa statusu Międzynarodowych Targów Poznańskich nie była krótkim procesem, gdyż nie skończyła się w 1979 r. Ministerstwo miało trafiać na trudności natury merytorycznej i formalnej przy wyodrębnianiu majątku MTP z Izby Handlu Zagranicznego, dlatego w 1981 r. pojawiła się również koncepcja przekształcenia ich w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością³¹⁸. Ta opcja czyniła z organów państwowych głównych udziałowców, wliczając Polską Izbę Handlu Zagranicznego, Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego, Prezydenta Poznania i samego Ministra Handlu Zagranicznego, co finalnie urzeczywistniło się w 1982 r.³¹⁹

Historia Międzynarodowych Targów Poznańskich pokazuje zatem, że w 1979 r. nawet one nie były już dobrą okolicznością do upublicznienia wizji sprowadzenia Formuły 1 do Polski. Promotorzy idei Grand Prix Polski przekonali się o tym w przysłowiowym przededniu Międzynarodowych Targów Poznańskich. Argumentowano, że wyścig Formuły 1 w Poznaniu zdeterminowałby organizację innych wydarzeń, jak zawody prototypów czy Porsche Cup. Zyski przewyższyłyby inwestycje infrastrukturalne, gdyż w przeciwieństwie do olimpiad, mundialu czy igrzysk olimpijskich wyścig Formuły 1 odbywał się co roku³²⁰. Koronnym argumentem miała być popularyzacja regionu i nowe miejsca pracy, jednak nawet typowo socjalistyczna wizja zmniejszenia bezrobocia nie przezwyciężyła systemu. Andrzej Jaroszewicz został wezwany przed oblicze Komitetu Centralnego PZPR. Zapytano się go o świadomość szkodliwości swoich działań, gdyż w partyjnym mniemaniu Formuła 1 była odzwierciedleniem wszystkich złych wartości przysłowiowego zachodu. Była burżuazyjną,

³¹⁷ Ibidem, s. 120.

³¹⁸ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Uchwała Kolegium Ministerstwa Handlu Zagranicznego w sprawie statusu organizacyjnego Zarządu Międzynarodowych Targów Poznańskich, k. 167.

³¹⁹ APP, KWPZPRP, sygn.2706, Koncepcja przekształcenia Międzynarodowych..., k. 102.

³²⁰ A. Grzybowska, *op. cit.*, s. 252.

rozpustną, głośną i demoralizującą rozrywką kapitalistów, która mogła tylko zachęcić społeczeństwo do antysystemowych aktywności emancypacyjnych³²¹.

Plany były jednak zbyt zaawansowane, a Walter Wolf już zobowiązał się do przywiezienia bolidu na poznański tor. 10 czerwca zaczęły się Międzynarodowe Targi Poznańskie, w ramach których w dniach 15-17 czerwca miał odbywać się II Targowy Wyścig Samochodowy. Mimo napięcia politycznego i świadomości, że pojawi się na nim bolid zdemoralizowanej Formuły 1, trudno było go odwołać. Protektorem objął go sam Minister Przemysłu Maszynowego, Aleksander Kopeć. Organizatorzy mieli natomiast za wysoki status i wartość. Oprócz Automobilklubu Wielkopolski, Telewizji Polskiej, Gazety Zachodniej i dyrekcji Międzynarodowych Targów Poznańskich w skład komitetu weszła również Firma Schell. Brytyjski koncern petrochemiczny był oficjalnym dostawcą paliwa, które można było pobrać w pobliskiej stacji benzynowej³²². Organizatorzy chcąc udowodnić prawość projektu, nie odmówili sobie również zamieścić w informatorze wymownego tekstu pt. „Chłuba Poznania-Tor „Pozna”³²³. Wypomniano w nim brak wiary warszawskich środowisk w jego budowę, prześmiewczy pesymizm dziennikarzy z centrum i poświęcenie inicjatorów. Nie zapomniano również podkreślić korzyści wynikających z istnienia obiektu, zapewniając o jego zdolności do organizacji każdego rodzaju imprezy samochodowej i pozytywnej ocenie samego FIA. Cały moralistyczny wywód zakończyło zdanie: „Według zgodnej opinii fachowców, kierowców, a także dziennikarzy, jest to najlepszy tor wyścigowy w krajach demokracji ludowej.”³²⁴.

II Targowy Wyścig Samochodowy miał być oczywiście większą i bogatszą imprezą niż poprzedni. Dni 15 i 16 czerwca były czasem treningów dla trzech klas samochodów, badań technicznych i lekarskich. Rywalizacje przeprowadzono według Zasad Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA. W pierwszej klasie ścigały się samochody tzw. grupy II o pojemności do 1600 cm³, których rywalizację opatrzono nazwą Grand Prix Poloneza. W drugiej startowały auta grupy II powyżej 1600 cm³, a konkretnie mówiąc bolidy Formuły Easter. W trzeciej natomiast, przeznaczonej dla pojazdów grupy III, IV i V, nie obowiązywały natomiast ograniczenia litrażowe.

Wydarzenia główne rozegrały się 17 czerwca 1979 r. Tego dnia odbyły się trzy oddzielne wyścigi dla wszystkich klas oraz runda finalna o puchar Międzynarodowych

³²¹ Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

³²² b.a., Informator. 2 Targowy Wyścig Samochodowy. Tor Samochodowy »Poznań« 15-17 czerwca 1979; Archiwum Błażeja Krupy; <https://krupa.info.pl/2-targowy-wyscig-samochodowy-poznan-15-17-czerwca-1979-r.html> [dostęp: 22.09.2021].

³²³ Ibidem.

³²⁴ Ibidem.

Targów Poznańskich. Dla zdobywców podiów trzech pierwszych przewidziano Puchar „Automobilklubu Wielkopolski” oraz nagrody pieniężne. Zwycięzca wyścigu czwartego otrzymywał Puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich. Dla zdobywcy drugiej lokaty przewidziano Puchar Firmy Shell, a Puchar Gazety Zachodniej dla trzeciej. Oparcie rywalizacji na zasadach Międzynarodowego Kodeksu Sportowego było poważnym sygnałem, że organizatorzy chcieliby sprowadzić Formułę 1 do Polski. Trybuny wypełniło 30 tys. widzów. Potencjał polskiej motoryzacji pokazało Grand Prix Poloneza którego zwycięzcą został Włodzimierz Groblewski³²⁵. Klasa samochodów do 1600 cm³ należała do Błażeja Krupy, który w przyszłości położy niemałe zasługi dla Polski w Formule 1. Za kierownicą Renault 5 Alpine pokonał Mariana Bublewicza w Fiacie 123 3p i Michała Damma w Volkswagencie Scirocco³²⁶. W Formule Easter triumfował czechosłowacki kierowca Vaclav Lim, dystansując już na pierwszym okrążeniu Marcina Biernackiego i Otto Bartkowiaka³²⁷. Bieg główny o Puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich zakończył się natomiast zwycięstwem Macieja Bogusławskiego w własnoręcznie skonstruowanym prototypie z silnikiem Fiata 1600³²⁸.

Wszystkie wyścigi miały cieszyć się dużym zainteresowaniem, a tematy poruszane na targach miały być idealnie dopasowane do przyjazdu Waltera Wolfa. Przedstawiciele handlowi i dziennikarze żywo dyskutowali o światowej gospodarce, jednak najwięcej uwagi poświęcali „czarnemu złotu”. Przedstawiciel biura sprzedaży szwajcarskich zegarków zdradził, że w jego kraju bacznie obserwowano skoki cen ropy naftowej. Na bankiecie ateńskiej izby handlu i przemysłu niepokojono się sytuacją w Kalifornii, gdzie gubernator wprowadzał ograniczenia w tankowaniu benzyny. Te same obawy wobec recesji miał szef pawilonu jugosłowiańskiego oraz przedstawiciele japońskiej firmy Jetto³²⁹. Tematy, mimo pesymistycznego wydźwięku, tworzyły zatem dobre tło dla naftowego potentata z własnym zespołem Formuły 1.

Wolf zgodnie z obietnicą przywiózł z Londynu na własny koszt bolid Formuły 1. Wybór egzemplarza Wolf WR1 nie był zresztą przypadkowy, ponieważ Jody Scheckter odniósł nim zwycięstwo w Grand Prix Monako w 1977 r. Andrzej Jaroszewicz wspominał jednak o modyfikacjach, jakie maszyna musiała przejść przed wyjazdem na tor. Nie ukrywał,

³²⁵J. Jankiewicz, *Wyścigi w Poznaniu*; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-wyscigi/itemlist/category/2541-2-puchar-targ>, [dostęp: 06.06.2022].

³²⁶ Ibidem.

³²⁷ D. Wileński, *Automobiliści znad...*, s. 257.

³²⁸ (am), *Wyścig o Puchar MTP. (Informacja Własna)*; Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie; <https://www.kwa-kwa.pl/strona/polska-wyscigi/itemlist/category/2541-2-puchar-targ> [dostęp: 07.06.2022]

³²⁹ A. Dziok, *Potargować trzeba...* (Korespondencja własna z Poznania), „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 134(10898), s. 4.

że gabarytowo był większy od przeciętnego kierowcy Formuły 1 i nawet nie myślał o takiej karierze³³⁰. Z tego powodu zwiększono wymiary kokpitu WR1, robiąc całe wnętrze od podstaw. Jaroszewicz przejechał 10 pokazowych okrążeń w ramach parady dla samochodów 1989 cm³³³¹. Do samochodu wsiadł bez treningu, ponieważ regularnie pracował nad kondycją w siłowni. Nie był to najszybszy pojazd jaki prowadził, gdyż wcześniej miał okazję zasiąść za kierownicą mocniejszego Porsche Can-Am. Aerodynamika WR1 zrobiła jednak różnicę. Jaroszewicz szczególnie zapamiętał wpływ praw fizyki na swój organizm. Siła odśrodkowa powodowała uczucie wciskania w fotel, profesjonalna balaklawka i kask nie uchroniły go od wrażeń zwijającej się skóry na głowie³³².

Jazdy pokazowe nie skończyły się jednak pogłosem na jaki liczyli propagatorzy idei Grand Prix Polski. Andrzej Jaroszewicz przyznawał, że prasa nie poświęciła dużej uwagi przyjazdu Walter Wolf Racing i samej ekspozycji jego samochodu. Co zrozumiałe, najbogatszą relację dostały wyścigi i ich zwycięzcy. W przypadku przejazdu WR1 ograniczano się natomiast do zdjęcia lub krótkiej wzmianki. Nie był to oczywiście dobry znak dla środowisk optujących za sprowadzeniem Formuły 1 do Polski. W zasadzie narracyjną lakoniczność o samochodzie dyscypliny wywodzącej się z zachodnioeuropejskiego kręgu cywilizacyjnego można uznać za zwiastun zwrotu ku prawdziwie socjalistycznym ideałom. Bolid i sama Formuła 1 nie wpisywały się już w systemowe kanony, co nie dawało dużych szans na progres w kwestii wyścigów Formuły 1 w Polsce. Treściwie wspomniano o niej na łamach „Motoru”, pisząc:

„Jeśli więc kiedykolwiek dojdzie do organizacji na naszym torze imprezy z udziałem wozów Formuły 1, niech ta notatka będzie dla kronikarzy dowodem, że debiut tej Formuły, choć bardzo skromny, nastąpił na torze w Poznaniu z okazji Międzynarodowych Tragów w czerwcu w 1979 roku”³³³.

Słowo „kiedykolwiek” był odpowiednim określeniem i tłumaczyło w zasadzie wszystko. Adam Smorawiński wymieniał władze jako główną przeszkodę w realizacji projektu, mówiąc: „Podobno nie wypadało w tak biednym kraju urządzać tak ekskluzywnych imprez.”³³⁴. Andrzej Jaroszewicz był natomiast zdania, że gdyby jego ojciec rządził jeszcze w

³³⁰ Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

³³¹ J. Jankiewicz, *Wyścigi w...*

³³² A. Grzybowska, *op. cit.*, s. 256.

³³³ (b), *Formuła 1 w Poznaniu*, „Motor”, lipiec 1979, nr 26 (1418), s. 16.

³³⁴ Z. Bosacki, *op. cit.*, s. 207.

1980 r., to Polska szybciej związałaby się z Formułą 1³³⁵. Prezes Rady Ministrów przeżywał jednak ostatnie dni jako premier. Nie przyjechał nawet w dniu zakończenia Międzynarodowych Targów Poznańskich. Zamiast niego u boku Edwarda Gierka pojawił się wicepremier i przewodniczący Komisji Panowania przy Radzie Ministrów, Tadeusz Wrzaszczyk. Nie zabrakło również Aleksandra Kopecia i Jerzego Olszewskiego. I sekretarz KC PZPR poświęcił dużo uwagi pawilonowi polskiego górnictwa, którego rola miała jeszcze bardziej wzrosnąć ze względu na światowy kryzys naftowy. Prasa nie pominęła także wizyty u przedstawicielstw krajów RWPG i akcentowania korzyści płynących socjalistycznej integracji. Najważniejszym punktem były stoiska ZSRR dysonującego największym pawilonem. Macierz Bloku Wschodniego uznano za „najpoważniejszego” partnera gospodarczego i handlowego³³⁶, co wyraźnie sugerowało kierunek polityki gospodarczej władzy.

Patrząc zatem na atmosferę 51 edycji targów, trudno było oczekiwać pozytywnej popularyzacji Formuły 1 w Polsce. Z politycznego punktu widzenia efekt był wręcz odwrotny. Andrzej Jaroszewicz wspominał, że jazdy pokazowe bolidem Walter Wolf Racing były jego kaprysem opłaconym przez Skarb Państwa³³⁷. Rok później, dokładnie 18 lutego 1980 r., na mocy złożonego przez Piotra Jaroszewicza wniosku, Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej odwołał go ze stanowiska na podstawie art. 37 ust. 1 Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej³³⁸. W tym też roku w kraju doszło do załamania gospodarczego, z którego narodził się słynny związek zawodowy i ruch społeczny o nazwie NSZZ Solidarność³³⁹. Górnicy, stoczniowcy i reszta czynnych zawodowo domagali się prawa do zakładania niezależnych związków zawodowych. W Stoczni Gdańskiej im. Lenina doszło do strajku w obronie Anny Walentynowicz, a pod koniec sierpnia kopalnie węgla na Górnym Śląsku zawiesiły prace³⁴⁰. Ostatecznie władze PRL dały prawo zakładania niezależnych związków zawodowych, podpisując w sierpniu i wrześniu 1980 r. serie porozumień w Szczecinie, Gdańsku, Jastrzębiu-Zdroju i Hucie Katowice³⁴¹.

Fala strajków zostawiła jednak piętno, gdyż w tych okolicznościach status Polski za zachodnioeuropejskich rynkach jako partnera gospodarczego osłabł. Świadczy o tym min.

³³⁵ A. Grzybowska, *op. cit.*, s. 261.

³³⁶ b.a., *Edward Gierek na Międzynarodowych Targach Poznańskich*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 135 (10899), s. 1.

³³⁷ Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

³³⁸ 22 Uchwała Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z dnia 18 lutego 1980 r. w sprawie odwołania Prezesa Rady Ministrów, (Dz. U. nr 33 poz. 232).

³³⁹ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 331.

³⁴⁰ W. Morawski, *op. cit.*, s. 294.

³⁴¹ J. Skodlarski, *op. cit.*, s. 502-506.

spadająca frekwencją kapitalistycznych firm na następnych edycjach Międzynarodowych Targów Poznańskich. W tych okolicznościach do koncepcji Grand Prix Polski zniechęcił się sam Ecclestone. Niestabilna sytuacja polityczno-gospodarcza spowodowała, że pewne problemy natury geopolitycznej stały się nie do obejścia. Największym był ruch wizowy, który negatywnie wpływał na to, na czym Ecclestone'owi najbardziej zależało. Dla Brytyjczyka priorytetem były bilety, których sprawna przedsprzedaż była już w latach 70. warunkiem odpisania z potencjalnym promotorem umowy na organizację wyścigu Formuły 1³⁴². Tymczasem Polska ze swoją niepewną sceną polityczną i ruchem wizowym nie gwarantowała, że każdy wnioskodawca otrzymałby bilet. W tej sytuacji temat organizacji wyścigów Formuły 1 w Poznaniu został wycofany. Nie zginął przysłowiową śmiercią naturalną, jednak ucichł do drugiej dekady XX wieku. Koncepcja Grand Prix w Bloku Wschodnim pokonała jednak bariery geopolityczne i ostatecznie została zrealizowana w innym państwie. O nim jednak więcej w podrozdziale 5.3. Porażka wielkopolskich entuzjastów motoryzacji i Andrzeja Jaroszewicza nie oznaczała natomiast, że do końca XX wieku w Formule 1 nie było Polaków ani polskich akcentów politycznych, ekonomicznych czy kulturowych. Narodowa prasa motoryzacyjna w dalszym ciągu miała o kim i o czym pisać, a tematy przez nią poruszane stanowią właśnie treść następnego podrozdziału.

³⁴² D. Wileński, *Magia Asfaltowej...*, s. 10.

Podrozdział 5.3. Kierowca z polskimi korzeniami. Życie i kariera Emersona Fittipaldiego

W latach 70. XX wieku w polskiej prasie motoryzacyjnej pojawiła się dziennikarka, której działalność zapoczątkowała tradycję wyszukiwania w Formule 1 Polaków i osób polskiego pochodzenia. Nazywała się ona Nina Lengyel. Praca w roli korespondenta dla magazynu „Motor” i „Sztandar Młodych” była wynikiem jej korzeni, gdyż kobieta ta wywodziła się z warszawskiej inteligencji³⁴³. Za jej sprawą polscy entuzjaści wyścigów dowiedzieli się o pochodzeniu sławnego kierowcy Formuły 1 o imieniu Emerson Fittipaldi. Sama Lengyel dotarła do tych informacji przypadkowo, wspominając: „Pomagałam na początku mężowi przy przygotowaniu korespondencji z wyścigów i kiedy okazało się, że matka Fittipaldiego pochodzi z polskiej rodziny, zagadnęłam go kiedyś o to”³⁴⁴. Jako przyjaciółka i dziennikarz odbywający staż u boku kierowcy, szybko uzyskała od niego zgodę na publikację informacji o jego rodzinie. Dzięki temu w polskiej prasie w latach 70. XX wieku wiadomości o szczycie sportu motorowego wzbogaciły wiadomości o człowieku, któremu poświęcono prezentowany podrozdział. Narracji o nim nie rozpoczyna jednak dane dotyczące czasu i miejsca urodzenia ani opis dzieciństwa. Poprzedzi ją historia matki, dzięki której przeniknął on do rodzimego sportu motorowego jako osoba o niezaprzeczalnie polskich korzeniach.

Jak już wcześniej zostało wspomniane, kobieta ta była z pochodzenia Polką o klasycznie rodzimym nazwisku. Nazywała się Józefa Wojciechowska. Dla Emersona Fittipaldiego była ważnym łącznikiem z rodzinną historią, od której nigdy nie chciał się odciąć. Przeszłość swoich przodków traktował jako element tożsamości i obszaru wiedzy o sobie samym zwanym „Ja realne”³⁴⁵. Wyraz tego dawał min. w wywiadach i publikacjach poruszających temat jego pozasportowego życia. Sam również nie odżegnywał się od osobistych oświadczeń na temat swojego pochodzenia, publikując w mediach społecznościowych swoje refleksje. Dobrym tego przykładem jest warty zacytowania wpis na platformie w Twitter 2012 r. W krótkim poście zwierzył się z wewnętrznych rozważań o swojej osobie w kontekście korzeni, publikując informacje o pochodzeniu matki: „...strona

³⁴³ J. Michalski, *Wspomnienie pośmiertne o prof. dr hab. dr h. c. Aleksandrze Maksimowie 1982-1971*, „Postępy Nauk Rolniczych”, 1972, nr 5, s. 180., S. Liwski, *Aleksander Maksimow, Roczniki Gleboznawcze*, t. 23, nr 1, Warszawa 1972, s. 455.

³⁴⁴ B. Koperski, *Nasz człowiek w...*, s. 15.

³⁴⁵ Obszar wiedzy człowieka o samym sobie dotyczący świadomości swojej osoby i tego kim jest. M. Młynarczyk, *Ja idealne vs Ja powinnościowe. Analiza emocjonalnych konsekwencji rozbieżności w systemie „Ja” na podstawie teorii autoregulacji E. T. Higginsa*, [w:] *Studia z psychologii w KUL*, t. 13, red. P. Francuz, W. Otrębski, Lublin 2006, s. 189.

polsko/rosyjska od strony mojej mamy Wojciechovskiej, chłodna analiza była tym, czego potrzebowałem w tym momencie. W ten sposób zbalansowałem swoje emocje”³⁴⁶.

Na podstawie zamieszczonego przez Fittipaldiego sformułowania „polsko/rosyjska” można w rzeczywistości przeprowadzić analizę historii osoby, której zawdzięczał polskie pochodzenie. Obecność słowa „rosyjska” nie należy jednak uważać za równoznaczny z „polsko”. Jest ona efektem profesji przodków Józefy Wojciechowskiej i uwarunkowań politycznych czasów, w których się urodziła. Sam Emerson Fittipaldi wyjaśnił również tę kwestię w wywiadzie dla dziennikarza i członka brazylijskiej polonii, Ulyssesa Jarosińskiego. Podczas rozmowy przyznał, że jedną z jego ulubionych rozrywek wczesnego dzieciństwa było słuchanie historii o dziadkach ze strony matki. Na podstawie przekazanych Jarosińskiemu informacji wynika, że wspomniana w poście rosyjskość dotyczy jedynie obszaru administracyjnego ich zamieszkania. Pochodzili oni z położonego w Galicji Wschodniej Żytomierza, który od II rozbioru był częścią Imperium Rosyjskiego. Dziadek o imieniu Jan Wojciechowski, którego kierowca zwykł nazywać *João*, był studentem medycyny i oficerem armii carskiej na stanowisku lekarza. Mężczyzna podczas I wojny światowej poznał przyszłą żonę, Marię, która pełniła rolę pielęgniarki-wolontariuszki. Po 1918 r. para pobrała się i przeprowadziła do miasta Puliny należącego do Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Ludowej. Tam João służył w carskim batalionie Białej Armii, dochowując się z Marią czwórki dzieci. Jako pierwsza urodziła się Józefa Wojciechowska w 1921 r. Kobieta nie wspominała jednak swojego dzieciństwa jako łatwego przez panujący na Wołyniu głód, podczas którego rodzina była zmuszona żywić się zupą z trawy. Sytuacja jeszcze bardziej się pogorszyła w 1924 r., kiedy Stalin rozpoczął eliminację byłych oficerów carskich. Wtedy rodzina podjęła decyzję o emigracji. *João* Wojciechowski dla uniknięcia aresztowania zapuścił brodę i przebrał się za nędzarza, ładując cały dobytek na wóz z koniem. Posiadał niewielki majątek ziemski na terenie Polski, gdzie początkowo zamierzał zamieszkać z całą rodziną. Jednak tamtejsze warunki bytowe również były niesprzyjające, co wymusiło decyzję o dalszej migracji. Wojciechowscy spakowali wszystkie zaoszczędzone ruble do walizki i wyjechali do Hamburga, gdzie mieli wybór: popłynąć do Brazylii lub Kanady. Ostatecznie udali się do Ameryki Południowej. W 1928 r. wysiedli w brazylijskim Santos, skąd na stałe przeprowadzili się do São Paulo. Na krajowym rynku przywiezione ruble nie miały jednak

³⁴⁶ E. Fittipaldi, Wpis, *Twitter*; <https://twitter.com/emmoftippaldi/status/244480208843984896> [dostęp: 10.06.2022]

żadnej wartości, dlatego *João* podjął pracę w przemyśle drzewnym. Maria natomiast najęła się w fabryce odzieży, dzięki czemu rodzina zapewniła sobie byt finansowy³⁴⁷.

Kiedy Wojciechowsky przyłączyli się do Brazylii, Józefa miała 7 lat. Dorastała w domu, w którym mówiono po polsku i kultywowano rodzinne tradycje. Dobrze jednak zaklimatyzowała się w Brazylii, podejmując studia w Instytucie Nauk i Literatury w São Paulo. Tam też poznała przyszłego męża i ojca Emersona Fittipaldi. Nazywał się Wilson Fittipaldi. On również był cudzoziemcem, gdyż jako niemowlę w 1885 r. wyemigrował wraz ojcem z Włoch do Ameryki Południowej. W 1943 r. wziął ślub z Józefą. Rzeczą, która scementowała ich małżeństwo był sport motorowy. W młodości Wilson Fittipaldi próbował swoich sił w wyścigach samochodów drogowych, lecz ostatecznie został zawodowym komentatorem telewizyjnym i radiowym piłki nożnej. Józefa, zwana już wtedy Juzą, podzielała pasję męża i również czynnie praktykowała sport motorowy, co przesądziło o wyborach życiowych ich dzieci³⁴⁸. Pierwszego syna urodziła 25 grudnia 1943 r., który po ojcu otrzymał imię Wilson. Młodszy Emerson przyszedł natomiast na świat 12 grudnia 1946 r. Dzieciństwo spędził na podróżach po Brazylii, słuchaniu historii swoich dziadków oraz obserwacji krajowego sportu motorowego. Motoryzacja i wyczynowy automobilizm były najczęstszymi tematami rodzinnych rozmów. Ojciec pokazał Emersonowi zbudowany w 1940 r. tor Interlagos, na którym chłopiec oglądał swój pierwszy wyścig w wieku trzech lat. Zdaniem Juzy od tego momentu wszystkie zainteresowania i ulubione zabawy syna skoncentrowały się na samochodach³⁴⁹. Ona sama również wpłynęła na rozwój pasji, gdyż hobbystycznie jeździła sportowo samochodem. Za jej sprawą najmłodszy syn zapragnął też zostać kierowcą wyścigowym, kiedy w 1952 r. obejrzał na Interlagos wyścig z jej udziałem. Widok matki za kierownicą Mercedesa Benz 180 z silnikiem Diesla przesądził o wszystkich wyborach życiowych chłopca, wprowadzając ją w stan niepokoju swoimi przedsięwzięciami w okresie dojrzewania.

Niemniej żadne z rodziców nie tłumilo pasji synów. W 1954 r. Wilson Sr. zabrał młodszego na niebezpieczny wyścig motocyklowy w publicznym parku w São Paulo. Tam Emerson był świadkiem zwycięskiej jazdy Johna Surtreesa na Manx-Norton³⁵⁰, nie podejrzewając, że tym z człowiekiem będzie rywalizować 26 lat później. Podziwiał kierowców Formuły 1, obierając za wzór Johna Younga Stewarta, Jima Clarka i Grahama

³⁴⁷ U. Jarosiński, *Emerson é polaco*, Jarosiński do Brasil. Blog criado Em 20 de julho de 2005. A Polônia Em português; <https://iarochinski.blogspot.com/2007/08/emerson-polaco.html> [dostęp: 11. 06. 2022]

³⁴⁸ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's Soul*, London 2014, s. 15.

³⁴⁹ N. Lengyel, *Kto widział matkę, która nie boi się o swoje dziecko*, „Motor”, grudzień 1974, nr 51/52, s. 7.

³⁵⁰ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s.15.

Hilla. Jako dorosły już mężczyzna wspominał siebie jako uzależnionego od sportu motorowego chłopaka, którego jedynym marzeniem była jazda samochodem. W Brazylii mógł jednak najszybciej zacząć to robić w wieku 17 lat, dlatego do tego czasu wraz z bratem uczył się mechaniki³⁵¹. Kiedy wszedł w okres dojrzewania, rodzice zaczęli obawiać się o zdrowie i bezpieczeństwo synów. Obydwoje szukali sposobu na przedwczesną jazdę samochodem³⁵², prze co nastoletni Wilson zaczął uprawiać karting. Czternastoletni Emerson w tajemnicy przed ojcem i matką ścigał się natomiast małym motocyklem o pojemności 50 cm³, samodzielnie studiując przy okazji inżynierię mechaniczną. Mimo wieku stał się dobrym mechanikiem, pomagając przy gokartach bratu i zaprzyjaźnionemu kierowcy Carlosowi Pace.

Młody Fittipaldi nie dał jednak rady ukryć przed rodzicami swoich pozaszkolnych aktywności. Już i jej mąż byli ich świadomi, „niechętnym okiem”³⁵³ śledząc zamiłowania dzieci. Początkowo sprzeciwiali się, konfiskując synom motocykl z większą pojemnością. Sfrustrowany Emerson i jego brat zainteresowali się zatem wyścigami wodorotłów, z których szybko zrezygnowali po wypadku z prędkością 103 km/h³⁵⁴. Upór pomógł jednak rodzeństwu złagodzić postawę rodziców. Ci pozwolili im realizować pasję, kiedy odkryli założony przez chłopców mały warsztat samochodowy produkujący kierownice³⁵⁵. Emerson był szczególnie z niego dumny, nazywając firmą specjalizującą się w akcesoriach samochodowych. W wieku 15 lat opatentował aluminiową kierownicę ze skórzanym wykończeniem, sprzedając jako produkt Formuły 1. Oprócz tego płatnie rozprowadzał koła magnetyczne, sportowe układy wydechowe i minigokarty, doczekując w ten sposób wieku umożliwiającego prowadzenie samochodu wyścigowego. Po ukończeniu 17 lat uznał siebie za wystarczająco dorosłego, aby zacząć karierę sportową. Starszy brat Wilson zdobył już wtedy mistrzostwo Brazylii w tej dyscyplinie, zawdzięczając je również pomocy mechanicznej brata. Emerson jeździł gokartami dwa lata, zostając w 1965 r. mistrzem kraju³⁵⁶. Już w tym okresie poważnie myślał o rywalizacji w Europie, co potwierdza komentarz matki: „Emerson wszystkie wysiłki kierował na podróż do Europy i zakup wozu wyścigowego”³⁵⁷.

Niewątpliwie, Emerson Fittipaldi zaczął w podręcznikowy sposób karierę sportową, podkreślając jako dorosły człowiek znaczenie aprobaty i wsparcia rodziców. Niejednokrotnie wspominał o ich roli w mediach społecznościowych, pisząc: „Dziękuję ojcu i matce za

³⁵¹ Ibidem.

³⁵² N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

³⁵³ Idem, *Formuła 1. Legenda ...*, s. 144.

³⁵⁴ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 17.

³⁵⁵ N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

³⁵⁶ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 7.

³⁵⁷ N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

wszystko czego mnie nauczili, za pomoc i wsparcie, aby wejść do spektakularnego sportu.”³⁵⁸. Pisząc o profesjonalnej formie zmotoryzowanej rywalizacji, miał na myśli Europę. Sport motorowy na Starym Kontynencie był jego głównym celem, wokół którego koncentrowały się wszystkie pozaszkolne aktywności. Przed wyjazdem nabierał jednak doświadczenia na brazylijskich wyścigach i rajdach. W rodzinnym kraju ukształtował też osobowość kierowcy wyścigowego, tworząc swój profil wokół kwestii bezpieczeństwa. Cnotę tę docenił w 1965 r., kiedy na ulicznym torze w Rio de Janeiro skutek awarii hamulców w jego Renault Gordini uległ wypadkowi. Wjechał w ogrodzenie, niebezpiecznie przelatując koziółkującym samochodem obok kibiców. Nie był to jedyny tego typu wypadek w młodości, niemniej następne coraz bardziej uwrażliwiały przyszłego mistrza na problem bezpiecznej rywalizacji. Akces do europejskiego sportu motorowego Emerson zdobył jednak w brazylijskiej jednomiejscowej Formule Vee, która bazowała na samochodach opartych na Volkswagenach Beetles. Do tej kategorii młody kierowca we współpracy z przyjacielem, Jerryem Cunninghamem, przygotował auto z włókna szklanego. W 1967 r. został krajowym mistrzem Formuły Vee, po czym zaczął poważnie myśleć o przeprowadzce do Europy³⁵⁹. Nie był jednak do końca pewien swoich zdolności, od czego skutecznie odwodził go Cunningham. W lutym 1969 r. obydwójce podjęli decyzję i wylecieli Boeingiem 727 z Sao Paulo za ocean. Wylądowali na londyńskim lotnisku Gatwick, na którym pierwszą reakcją Fittipaldi na angielskie widoki była myśl: „Co za zimny, szary, mglisty kraj! Nie mogę uwierzyć, że jestem teraz w krainie Hilla, Clarka i Stewarta.”³⁶⁰.

Pierwsze lata w Europie nie były jednak łatwe. Celem Brazylijczyka była Formuła 1, choć jako realista liczył się z małymi szansami dotarcia do niej. Powiedział sobie: „Jeśli uda mi się wystartować tylko w jednym Grand Prix, to mnie uszczęśliwi, to wystarczy”³⁶¹. Niemniej przyjechał do Europy w przełomowym dla szczytu sportów motorowym czasie. Od 1969 r. zachodnia część Starego Kontynentu odnotowywała progres gospodarczy, a poprawa warunków życia zaczęła zmieniać mentalność społeczeństwa. Zniknęła atmosfera powojennego pesymizmu. Formuła 1 przeobraziła się w jeszcze większe centrum osobowości chcących samorealizować się w sporcie, nauce czy biznesie. Z tego też powodu mistrzostwa świata Grand Prix kształciły się w środowisko ambitnych kapitalistów, inżynierów, mechaników i kierowców ceniących sobie swobodę działania i pragnących emocjonalnie i

³⁵⁸ E. Fittipaldi, *Que homenagem linda*, Facebook; <https://www.facebook.com/emmofittipaldi/photos/a.353519651348868/946041675429993/?type=3> [dostęp: 11.06.2022]

³⁵⁹ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 17.

³⁶⁰ Ibidem.

³⁶¹ Ibidem.

fizycznie afirmować życie. To jednak oznaczało, że Formuła 1 stawała się coraz bardziej kosztowna. Wkraczała w czasy respektowania talentu i korzyści finansowych jakie mógł przynieść ze sobą kierowca, a ściślej mówiąc jego narodowość i sponsor. To samo dotyczyło kategorii juniorskich i klas prowadzących na szczyt sportu motorowego. Emersona Fittipaldiego czekały zatem kosztowane starty w Formule Ford. Nie posiadał sponsora, co zmusiło go do wielu wyrzeczeń. Juza wspominała, że syn prowadził bardzo skromne życie. Nie dojadł i oszczędzał na rozrywkach, nie żałując sobie tylko na uczestnictwo we wszystkich amatorskich wyścigach i kibicowanie w zawodach najwyższej klasy³⁶². Zarabiał jako mechanik w warsztacie Denisa Rowlanda w Wimblendonie. Stroił silniki Forda Cortiny, dostając za usługi jednostkę napędową do swojego wyścigowego samochodu Merlyn. W Formule Ford zadebiutował jeszcze w 1969 r., zwracając swoimi występami uwagę Jima Tassella. Ten umożliwił mu starty w Formule 3, przydzielając jako mechanika przyszłego twórcę utytułowanego zespołu Van Diemen, Ralpha Firmana. Jeszcze w tym samym roku Fittipaldi zadebiutował w Guards Trophy na Brands Hatch, w którym wywalczył za kierownicą Lotusa 50 pierwsze miejsce w drugim wyścigu i trzecie w trzecim. Pokonał dysponujących lepszymi samochodami Ronniego Petersona i Jamesa Hunta, udowadniając zdolność rywalizacji z Europejczykami³⁶³.

Pokonanie dobrze zapowiadającego się Szweda i Brytyjczyka było przysłowiowym momentem znalezienia się w odpowiednim miejscu i czasie. Fittipaldi zwrócił uwagę samego Colina Chapmana i Franka Williamsa. Obydwójce dzwonili do niego z ofertą jazdy w Formule 1, a ten drugi przyleciał nawet swoim małym prywatnym samolotem do mieszkania kierowcy w Norwich. Emerson odmawiał jednak awansu, mówiąc: „Dziękuję Ci Frank. To zaszczyt, to zaproszenie, ale nie jestem gotowy”³⁶⁴. Skupił się na zdobyciu mistrzostwa Formuły 3 z zespołem z Jim Russell Driving School, osiągając cel dziewięcioma zwycięstwami w MCD Lompard Championship³⁶⁵. Te wyniki wystarczyły, aby poczuć pewność siebie i przyjąć od Chapmana ponowną ofertę debiutu w 1970 r. Fittipaldi przetestował na torze Silverstone Lotusa 49. Tego dnia na obiekcie był również obecny pierwszy kierowca Chapmana i lider klasyfikacji generalnej Formuły 1, Jochen Rindt. Austriak pierwszy przejechał próbne okrążenia, po czym z niezadowoleniem przekazał samochód młodszemu kierowcy. Ten skarżył się na podsterowność, na co Austriak mu odpowiedział: „Samochód jest w porządku.

³⁶² N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

³⁶³ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 18.

³⁶⁴ S. Taylor, *Lunch with... Emerson Fittipaldi*, „MotorSport”, grudzień 2007, nr 12, s. 67.

³⁶⁵ E. Fittipaldi, *Database. Drivers/Riders*, Statystyka z przebiegu kariery w latach 1969-2014; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/emerson-fittipaldi/> [dostęp: 15.06.2022]

Po prostu użyj więcej mocy i podsterowność zniknie”³⁶⁶. Dzieciństwo spędzone na nauce mechaniki przyniosło efekt, gdyż młody zawodnik szybko zastosował się do rad. Z każdym następnym przejazdem poprawiał czas okrążenia, a Rindt zmieniał nastawienie i z zadowoleniem pokazywał mu pomiary³⁶⁷.

W lipcu 1970 r. Chapman zdecydował natomiast o debiucie Fittipaldiego w Formule 1, który wyznaczył na Grand Prix Wielkiej Brytanii na torze Brands Hatch³⁶⁸. Sam awans do najwyższej klasy wyścigowej nie gwarantował jednak uczynienia z niej źródła dochodu. Początek kariery w Lotusie oznaczał konieczność debiutu na poziomie sugerującym potencjał na mistrzostwo. Fittipaldi jak wielu ówczesnych kierowców dzielił w 1970 r. starty w Formule 1 z jazdami w Formule 2. To oznaczało jeszcze większą presję, gdyż z materialnego punktu widzenia niższa kategoria dalej była sporym wysiłkiem finansowym. Sytuację potomka polskich imigrantów najlepiej zatem opisuje narracja Niny Lengyel:

„Przechodził do Formuły 1, która jest jakby ostatnią próbą, bowiem albo zostanie się godnym zaliczenia do elity kierowców formuły 1 lub też po kilku nieudanych próbach nikt nie będzie chciał popierać niefortunnego kierowcy”³⁶⁹.

Ambicje nie uwzględniały zatem niekonkurencyjnego początku, jednak debiut w tak wymagającym zespole okazał się również osobistym przywilejem. Fittipaldi został partnerem zespołowym sportowych archetypów w osobie Jochena Rindta i Grahama Rindta. Kierowca, który kilka lat temu posłużył radą Longinowi Bielakowi, był w zespole Chapmana zawodnikiem nr 1. Uzupełniać go miał John Miles, o czymś świadczyły ich wyznaczające nowe standardy klinowe Lotusy 72. Hill i Fittipaldi dysponowali natomiast poprzednim modelem, Lotusem 49C. Kwalifikacje nie zmniejszyły presji, gdyż Brazylijczyk ustawił bolid na 21 polu startowym³⁷⁰. Uznał jednak, że 18 lipca 1970 r. osiągnął swój minimalny cel jakim było uczestnictwo w wyścigu Grand Prix. Ekscytował go również fakt występu obok Grahama Hilla, gdyż Brytyjczyk startował z 22 pozycji. Przełomową w swoim życiu niedzielę opisał:

³⁶⁶ S. Taylor, *op. cit.*, s. 67.

³⁶⁷ E. Fittipaldi, *Moje życie w F1. Emerson Fittipaldi*, „F1 Racing”, listopad 2009, nr 64, s. 25.

³⁶⁸ Idem, *Emmo. A Racer's...*, s. 18.

³⁶⁹ N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

³⁷⁰ D.S.J., *23rd British Grand Prix. An Rac Nonsense*, „MotorSport”, sierpień 1970, nr 8, s. 829.

„[...]Następny dzień był tym, którego nigdy nie zapomnę. Kiedy zatrzymałem moja 49-tkę, na końcu okrążenia paradnego, spojrzałem w drugą stronę. Był tam charakterystyczny profil jedyne go w swoim rodzaju Grahama Hilla w Lotusie 49. Przez następne 117 minut razem torowaliśmy sobie drogę przez pola startowe[...]”³⁷¹.

Mimo słabych kwalifikacji, rezultat wyścigu był zadowalający. Fittipaldi zajął ósme miejsce za szóstym Hillem i zwyciężskim Rindtem³⁷². Drugi z idoli na trzy godziny został pozbawiony pierwszego miejsca, gdyż sędziowie dopatrzyli się nieprawidłowości w ustawieniach tylnego skrzydła jego bolidu. Dochodzenie techniczne anulowało jednak werdykt, zwracając Austriakowi zwycięstwo³⁷³. Fittipaldi pokazał się natomiast jako zawodnik, którego warto wystawić w następnych rundach. Rindt był jednym z najszybszych kierowców sezonu za sprawą umiejętności i samochodu będącego najlepszą dotychczas maszyną z silnikiem Ford Cosworth DFV. O mistrzostwo świata walczył z Jacky’em Ickxem, kiedy jego Ferrari 312 B nie ulegało prześladowającym go awariom. Emerson miał z kolei motywację, aby zamienić presję w konkurencyjność. Miles mimo dysponowania Lotusem w najnowszej specyfikacji nie dotrzymywał Rindtowi tempa, przez co nie ominęła go krytyka w prasie i zwolnienie po sezonie. Najmłodszy kierowca Lotusa zyskał natomiast bezpieczny status uczącego się, ale dobrze rozwijającego i konsekwentnego w jeździe kierowcy³⁷⁴. Przekonał publikę do tego werdyktu swoim występem na Grand Prix Niemiec, gdzie 17 pozycję startową zamienił w 4 miejsce dzięki rozsądnej jeździe³⁷⁵.

Pozostałe pięć wyścigów Fittipaldi miał skończyć jako rokujący i przyuczający się zawodnik. We Włoszech jego kariera nabrała jednak zupełnie innego obrotu, którego on sam się nie spodziewał. Na poprzedzającym Grand Prix Austrii odnotował poprawę w tempie kwalifikacyjnym, zdobywając ósme pole startowe³⁷⁶. Lotus nie skończył jednak zmagania na Österreichring satysfakcjonującą. Emerson skończył wyścig na 15 pozycji, a Rindt nie przejechał linii mety przez awarię silnika³⁷⁷. Oba kierowców zdołało jednak nawiązać serdeczne relacje, które wraz z rozwojem kariery stały się charakterystyczną cechą osobowości Fittipaldiego. Brazylijczyk podziwiał Austriaka, a ten widział w nim swojego następcę. Pokazał to podczas Grand Prix Włoch, którego Emerson szczególnie wyczekiwał.

³⁷¹ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 18.

³⁷² D.S.J., *23rd British Grand...*, s. 839.

³⁷³ Ibidem.

³⁷⁴ W.B., *The German Grand Prix. Fourth Consecutive Win for Rindt and Lotus 72*, „MotorSport”, wrzesień 1970, nr 9, s. 958.

³⁷⁵ Ibidem, s. 960.

³⁷⁶ D.S.J., *The 8th Austrian Grand Prix. Forza Ferrari*, „MotorSport”, wrzesień 1970, nr 9, s. 941.

³⁷⁷ Ibidem, s. 945.

Sobotni poranek przed kwalifikacjami spędził na śniadaniu z Rindtem w hotelu de la Ville obok toru Monza. Starszy kierowca podzielił się z nim swoimi planami na przyszłość. On również praktykował starty w Formule 2, co w perspektywie konkurencyjności Lotusa w Formule 1 nie było już potrzebne. Rywalizacji tej nie chciał również jego menadżer, Ecclestone, który poszukiwał zamiennika do dopiero co zakupionego zespołu Brabham. Ponadto sam Rindt wyjawiał poprzedniego wieczoru zamiar przejścia na emeryturę na koniec sezonu i zajęcia się działalnością komercyjną³⁷⁸. W Fittipalldim widział dobrego następcę swoich profesji, mówiąc wprost:

„Emerson [...] Bernie Ecclestone i ja chcielibyśmy, żebyś ścigał się dla nas w Formule 2 w przyszłym roku. Co ty na to?”³⁷⁹.

Propozycja Rindta nie był tylko przejawem koleżeństwa, ale także dowodem trzeźwej oceny i pewnej negatywnej cechy charakteru. Chapman widział w Austriaku następcę Jima Clarka, czego kierowca był w pełni świadomy. Sam też wysoko oceniał swoje umiejętności i zwykł nawiązywać relacje tylko z zawodnikami, których uznał za najlepszych. Niechętny i ambiwalentny pozostawał w stosunku do tych, których uważał za mniej utalentowanych³⁸⁰. Koleżeństwo z Fittipalldim świadczy zatem, że zobaczył w nim zawodnika wyższej klasy z potencjałem na mistrza. Brazylijczyk nie miał też obiekcji, żeby przyjąć propozycję od zawodnika takiej rangi. Umowa nigdy jednak nie została zrealizowana, ponieważ Grand Prix Włoch było ostatnim w życiu Rindta. Na prośbę Chapmana kierowca zgodził się przetestować podczas sobotniego porannego treningu Lotusa 72 w eksperymentalnej konfiguracji bez skrzydeł³⁸¹. Od początku swojego pobytu w zespole miał obiekcje co do jego charakterystyki projektowej i słynnej „inżynierii oślepiającego błysku”³⁸². Nie odmawiał Lotusom szybkości i konkurencyjności, lecz w takim samym stopniu postrzegał je jako samochody bardziej niebezpieczne niż jego rywali. Po słynnym wypadku na torze Montjuïc w 1969 r. nie powstrzymał się od szczerego listu do Chapmana, w którym wprost wyraził niezadowolenie z jego aerodynamicznych eksperymentów: „[...]Szczерze mówiąc, twoje samochody są tak szybkie, że byłyby wciąż konkurencyjne nawet po dodaniu kilku kilogramów i wzmocnieniu

³⁷⁸ P. Warr, *Team Lotus. My View from the Pit Wall*, Sparkford 2012, s. 84.

³⁷⁹ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 18.

³⁸⁰ 3Bimport, *Jochen Rindt-by his rivals* (4/5), MotorSport;

<https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/jochen-rindt-his-rivals-45/> [dostęp: 15.06.2022]

³⁸¹ D. Smith, *Historia zespołu Lotus. Część 3: 1968-76. Dekada wzlotów i upadków*, „GP Racing”, czerwiec 2021, nr 203, s. 51.

³⁸² A. Henry, *Dorównać dziedzictwu Lotusa*, „F1 Racing”, luty 2010, nr 67, s. 54.

kruchych części [...] Mogę jeździć tylko samochodem, któremu ufam- a czuję, że punkt utraty zaufania jest dość bliski”³⁸³.

Grand Prix Włoch okazało się jednak przekroczeniem granicy. Podczas treningu w Lotusie 72 Rindta miało dojść do awarii umieszczonych wewnątrz nadwozia przednich hamulców³⁸⁴. Austriak wypadł z toru na wejściu w zakręt Parabolica i z prędkością 270 km/h uderzył w mocujący barierę słupek. Zginął na miejscu, a teorię o usterce układu hamulcowego po latach usunął wyrok włoskiego sądu o nieprawidłowo zainstalowanej barierze bezpieczeństwa³⁸⁵. Dla Emersona Fittipaldiego śmierć Jochena Rindta oznaczała anulowanie umowy zawartej w hotelu. Chapman nie wiedział na początku kim zastąpić Austriaka, przychylając się najbardziej do swojego najmłodszego zawodnika. Zaledwie trzy tygodnie później wezwał go do siebie i powiedział: „Chcę, żebyś był kierowcą nr 1 dla Lotusa. Jedziemy na Watkins Glen”³⁸⁶.

Cała sytuacja był dla nowego lidera pierwszą poważną próbą psychiki. Żałował Rindta, gdyż ten prowadził w klasyfikacji generalnej i ostatecznie został jedynym pośmiertnym mistrzem Formuły 1. Jeszcze bardziej niepokojący okazał się jednak awans, gdyż Fittipaldi był przekonany, że Chapman wybierze kogoś bardziej doświadczonego. Utrzymywał go w tym nieudany debiut w Lotusie 72 we Włoszech, do którego wsiadł zaraz po wypadku Rindta. Rozbił samochód na zakręcie Parabolica, przegapiając punkt hamowania i zderzając się z Ferrari Ignazio Giunti. Miał jednak czas, żeby się przygotować do wyścigowego tempa maszyny. Zespół w ramach poprawności sportowej i ochrony Chapmana przed prawnymi konsekwencjami swojej inżynierii, ominął wyścig we Włoszech i w Kanadzie na Mont Tremblant. Oficjalny debiut Fittipaldiego w Lotusie 72 nastąpił dopiero 14 października 1970 r. na amerykańskim wyścigu na torze Watkins Glen. Jak sam przyznał: „[...] przyjechałem na Glen, wiedziałem, że nie mam wystarczającego doświadczenia, aby być liderem zespołu Lotus, w związku z czym czułem ogromną presję”³⁸⁷.

Rezultat Grand Prix przerósł jednak wszelkie oczekiwania, pomimo wrażenia, że „wszystko idzie nie tak”³⁸⁸. Fittipaldi nie przespał nocy poprzedzającej wyścig przez gorączkę, której nie zaradziła nawet pomoc lekarza. Rano czuł się zmęczony, co jeszcze bardziej spotęgowało stres. Pogoda również nie dawała powodów do optymizmu, gdyż na

³⁸³ Ibidem, s. 51.

³⁸⁴ A. Henry, *Dorównać dziedzictwu Lotusa...*, s. 55.

³⁸⁵ D. Smith, *Historia zespołu Lotus. Część 3...*, s. 53.

³⁸⁶ S. Taylor, *op. cit.*, s. 67.

³⁸⁷ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 23.

³⁸⁸ Ibidem.

torem unosiły się deszczowe chmury³⁸⁹. Fittipaldi startował z trzeciego gridu, tuż za Stewartem i Jackym Ickxem³⁹⁰. Nie ruszył dobrze, gdyż po opadnięciu flagi spadł na ósmą pozycję. Po upływie połowy wyścigu odrobił jednak straty, utrzymując się za Stewartem i Pedro Rodriguezem z BRM. Postawił sobie za cel dowieźć trzecie miejsce, dopóki w samochodzie Szkota nie doszło do wycieku oleju i zakończył on swoją jazdę. Osiem okrążeń pod koniec w bolidzie Rodrigueza zaczęło natomiast braknąć paliwa, przez co Meksykanin musiał zjechać do boksu³⁹¹. Fittipaldi po raz pierwszy prowadził wyścig Formuły 1. Wszedł w często wspominaną przez kierowców „sferę”, płynnie pokonując ostatnie zakręty. Na finałowym okrążeniu zobaczył widok z dzieciństwa, a konkretnie Chapmana tradycyjnie wybiegającego na tor i rzucającego czapkę w powietrze. Był to kolejny moment zadośćuczynienia wszystkich wyrzeczeń, który Brazylijczyk podsumował: „Jako dziecko widziałem wiele zdjęć, na których robił to dla Jima Clarka i Grahama Hilla, a teraz robił to dla mnie”³⁹².

Zwycięstwo na Watkins Glen nie było jednak wyjątkowe tylko dla Brazylijczyka, którego występ prasa podsumowała: „Podczas gdy oplakujemy tych, których straciliśmy, musimy powitać tych nowych i ich oczywiste talenty”³⁹³. Zapewnił również mistrzowski tytuł Rindtowi, zabezpieczając jego przewagę punktową nad finiszującym na czwartym miejscu Jackym Ickxem³⁹⁴. Debiutancki sezon skończył natomiast na dziesiątej pozycji, nie finiszując tylko Grand Prix Meksyku z powodu awarii silnika na pierwszym okrążeniu³⁹⁵. Bilans pierwszego sezonu zwrócił uwagę samego Enzo Ferrari, który zaproponował młodemu kierowcy posadę etatowego zawodnika z dwukrotnie większą wypłatą. Spotkał się jednak z odmową, gdyż Fittipaldi pokierował się młodzieńczym pragnieniem stania się nowym Jimem Clarkiem³⁹⁶. Jednocześnie dał Chapmanowi potwierdzenie słuszności swojej decyzji, związując się z jego zespołem. Brazylijczyk odpowiadał Brytyjczykowi jako lider zespołu, dlatego dał mu kontrakt na następne trzy sezony³⁹⁷. Fittipaldi przeniósł się do hrabstwa Norfolk, gdzie zamieszkał na wsi Bunwell z żoną Marią-Heleną Dowding³⁹⁸. Praca dla Chapmana miała jednak specyficzny charakter zarówno na tle zawodowym jak i

³⁸⁹ M.G.D., *12th United States Grand Prix. Lotus Come-Back*, „MotorSport”, listopad 1970, nr 11, s. 1203.

³⁹⁰ P. Warr, *Team Lotus. My View from the Pit Wall*, „MotorSport”, wrzesień 1970, nr 9, s. 941.

³⁹¹ M.G.D., *12th United...*, s. 1204.

³⁹² E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 23.

³⁹³ M.G.D., *12th United...*, s. 1204.

³⁹⁴ P. Warr, *Team Lotus. My...*, s. 88.

³⁹⁵ J. W., *The 9th Mexican Grand Prix. Ferrari finish the season with another one-two*, grudzień 1970, nr 12, s. 1336.

³⁹⁶ S. Taylor, *op. cit.*, s. 68.

³⁹⁷ N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

³⁹⁸ P. Warr, *Team Lotus. My...*, s. 90.

emocjonalnym. Po śmierci Rindta szef starał się nie wchodzić w zażyłe relacje ze swoimi kierowcami. Zaczął uważać przyjaźń z nimi za niebezpieczną, przez co odmawiał nawet swojemu liderowi wspólnych posiłków w pracy³⁹⁹. Nie była to jednak jedyna bariera. Równie niekomfortowa była również spontaniczność pracodawcy w każdym jego aspekcie życia. Chapman był technicznym geniuszem swoich czasów, który miał tendencje całkowicie oddać się swoim wizjom projektowym. Bywały one skrajnie innowacyjne i skomplikowane, przez co odwracały jego uwagę od Formuły 1. Tak właśnie było w sezonie 1971 r., kiedy postanowił urzeczywistnić projekt bolidu z turbiną gazową. Był on tak pionierski jak na ówczesne trendy techniczne Formuły 1, że Chapman zabrnął w charakterystyczny dla swojej twórczości „ślepy zaułek”⁴⁰⁰.

W rezultacie Fittipaldi nie odniósł w 1971 r. żadnego zwycięstwa, a zespół po raz pierwszy od 1959 r. odnotował brak najwyższego stopnia podium⁴⁰¹. Kierowca musiał testować innowatorski projekt Chapmana w postaci Lotusa 56B z turbiną gazową. Nie mógł też liczyć na szybką poprawę, gdyż zaaprobowanie szefa bolidem opóźniało rozwój lepszego Lotusa 72D. Maszyna nie maskowała jednak konkurencyjności Fittipaldiego na torze, przez co prasa angielska opisywała go jako zawodnika niemogącego „być daleko od wygrania kolejnego Grand Prix”⁴⁰². Szansę na to miał na Grand Prix Wielkiej Brytanii 1971 roku, które zakończyłoby się triumfem, gdyby sędziowie nie skrócili dystansu na skutek śmiertelnego wypadku Jo Sifferta⁴⁰³. Koniec sezonu zwolnił jednak Fittipaldiego z obowiązku jazdy Lotusem 56B. W 1972 r. otrzymał nowego Lotusa 72 oznaczanego jako specyfikacja D lub 72/7. Dzięki maszynie zespół zapomniał o niedoskonałości modelu 72/6 i kłopotliwym 56B. Pojawili się również nowi reprezentanci ekipy z Norfolk w osobach Davida Walkera i Reine Wisella. Bolid był technologicznym przełomem, którego nadwozie zdobyły barwy nowego sponsora jakim był producent papierosów John Player Special. Złoto-czarne malowanie nadawało maszynie groźny wygląd, podkreślając konkurencyjność wynikającą z zastosowania przez Chapmana innowacyjnych rozwiązań technicznych. Wpisywała się w Formułę 1 lat 70. XX wieku, której cechami charakterystycznymi były pieniądze sponsorów, obecność firm tytoniowych oraz kreatywna i niebezpieczna inżynieria. Z tego też powodu bolid stał się ponadczasowym symbolem dyscypliny, otrzymując miano „Formula One Icon”⁴⁰⁴. Fittipaldi nie podzielał jednak zachwytu publiki odnośnie malowania. Malowanie kojarzyło mu się ze

³⁹⁹ S. Taylor, *op. cit.*, s. 68.

⁴⁰⁰ D. Smith, *Historia Zespołu Lotus. Część 3...*, s. 52.

⁴⁰¹ Ibidem.

⁴⁰² D.S.J., *The 1971 Winners*, „MotorSport”, grudzień 1971, nr 12, s. 1277.

⁴⁰³ Ibidem.

⁴⁰⁴ b.a., *Special Brew: The Lotus 72*, „MotorSport”, październik 2022, nr 10, s. 81.

śmiercią, przypominając o wysokim wskaźniku śmiertelności na torach. Kiedy pierwszy raz zobaczył w Londynie samochód, humorystycznie powiedział: „Powinieneś założyć na to uchwyty-to trumna!”⁴⁰⁵. Po zrobieniu pierwszych kilometrów uświadomił sobie jednak, że otrzymał sprzęt umożliwiający mu walkę o zwycięstwa⁴⁰⁶.

Takim właśnie samochodem Fittipaldi zdobył swoje pierwsze mistrzostwo świata, zwyciężając w Grand Prix Hiszpanii, Belgii, Wielkiej Brytanii, Austrii i Włoszech⁴⁰⁷. Uznał go za najlepszą maszynę w całej jego karierze, o czym przekonał się już w trakcie testów zimowych w Argentynie⁴⁰⁸. Sztywniejsze zawieszenie i lepszą przyczepność skomentował słowami: „Ok, teraz mamy dobry samochód na 1972 rok.”⁴⁰⁹. Za jego kierownicą stoczył pojedynki, z których był najbardziej dumny. Inauguracja sezonu nie zapowiadała jednak jego rywalom intensywnej walki, gdyż reprezentant Lotusa wystartował w Argentynie Lotusem 72/6. Wyścigu nie ukończył z powodu awarii zawieszenia, oddając zwycięstwo Stewrtowi prowadzącego równie konkurencyjnego Tyrrella 0003. Drugie i trzecie miejsce zajął natomiast Deny Hulme z McLarena i Jacky Ickx z Ferrari⁴¹⁰. Ci kierowcy przez cały sezon byli dla Fittipaldiego głównymi rywalami, z którymi walkę nawiązał już na następnym wyścigu. Lider zespołu wystartował samochodem posiadającym dla celów testowych elementy Lotusa 72D. Zajął nim drugie miejsce, tracąc na ostatnich okrążeniach zwycięstwo na rzecz Dany’ego Hulme w McLarenie M19A/2⁴¹¹. Był jednak pewny potencjału maszyny, mówiąc Chapmanowi: „Mamy szansę powalczyć o mistrzostwo”⁴¹².

Słowa te miały już się spełnić na następnej rundzie, którą było inauguracyjne i niezaliczane jeszcze do mistrzostw Grand Prix Brazylii. Fittipaldi otrzymał kompletnego Lotusa 72D, czyniąc jego pierwszy domowy wyścig jeszcze bardziej symbolicznym. Dzień 31 marca 1972 r. nie okazał się jednak tak wyjątkowy, jak życzyłby sobie tego miejscowy bohater. Na skutek awarii zawieszenia nie zakończył on rywalizacji na Interlagos,

⁴⁰⁵ R. Widdows, *op. cit.*, s. 88.

⁴⁰⁶ Potencjał samochodu tkwił w słynnej „inżynierii oślepiającego błysku” zespołu Lotus, która tym razem dobrze łączyła w sobie osiągi i wydajność. Źródłem konkurencyjności było klinowe nadwozie i zainstalowane w nosie chłodnice, które dobrze adaptowały się do aktualizacji Martina Waide i Ralpa Bellamy. Atuty tkwiły również w trzeciej generacji tylnego skrzydła, dłuższych zbiornikach paliwa, rozkładzie masy oraz nowych mocowaniach tylnego i przedniego skrzydła. Wydajność podwozia wspomagało natomiast nowe zawieszenie i układ wydechowy autorstwa Maurice’a Phillipe. Z ostatniej innowacji lider zespołu był szczególnie zadowolony, gdyż poprzedni układ w połączeniu z gładkimi oponami Firestone był zbyt elastyczny i za bardzo się wyginał. D. Nye, *Theme Lotus...*, s. 144., R. Widdows, *op. cit.*, s. 88.

⁴⁰⁷ D. Smith, *Historia Zespołu Lotus. Część 3...*, s. 54.

⁴⁰⁸ R. Widdows, *op. cit.*, s. 85.

⁴⁰⁹ Ibidem, s. 87.

⁴¹⁰ A. R.M., *The Argentine Grand Prix. Tyrrell-Cosworth and Stewart Still Supreme*, „MotorSport”, marzec 1971, nr 3, s. 248.

⁴¹¹ Idem, *South African Grand Prix. First win for Yardley McLaren*, „MotorSport”, kwiecień 1972, nr 4, s. 343.

⁴¹² R. Widdows, *A Racer’s soul...*, s. 88.

odnotowując tylko rekord okrążania. Oficjalnym reprezentantem Brazylii na podium został starszy brat Wilson, który zdobył 3 miejsce dla zespołu Brabham⁴¹³. Defekt samochodu był zjawiskiem charakterystycznym dla nowych projektów Chapmana, które na początku wykazywały się wysokim wskaźnikiem zawodności. Fittipaldi liczył na rekompensatę podczas kolejnego wyścigu na hiszpańskim torze Jarma, jednak nie przyjechał na Półwysep Iberyjski z dobrymi wiadomościami. Zespół nie był pewny ukończenia rywalizacji na standardowej ilości paliwa, dlatego wszystkie samochody wyposażono w dodatkowy zbiornik. U Fittipaldiego okazał się on jednak słabym punktem. Kierowca zakwalifikował się na trzecim polu startowym przed Ickxem i Hulme'em, czując już na przedstartowych okrążeniach zapoznawczych problemy z rezerwowym bakiem. Z jego bolidu przeciekała benzyna, dlatego na kilka minut przed startem zjechał do boksu w celu opróżnienia i zabezpieczenia zapasu ogniwa⁴¹⁴. Zdążył prawidłowo wystartować, nawiązując walkę o zwycięstwo z Ickxem. Belg zmagął się jednak przez cały wyścig z degradacją opon, która „uniemożliwiała mu dokonanie jakichkolwiek heroicznych czynów w ostatnich chwilach”⁴¹⁵. Kiedy przeciwnik zrezygnował z pościgu za Fittipaldim, ten zmniejszył obroty silnika i dotarł do mety w trybie oszczędzania benzyny⁴¹⁶. Pokonanie duetu Ferrari umocniło wiarę w mistrzostwo, co czuł cały zespół. Jak sam wspominał: „Samochód reagował teraz na zmiany w ustawieniach, mieliśmy lepszy balans, Colin był szczęśliwy, wszyscy byli szczęśliwi, zespół był bardzo solidny, pracował tak ciężko. Po raz pierwszy pomyślałem, że mogę wygrać mistrzostwa [...]”⁴¹⁷.

Droga po pierwszy tytuł nie była jednak łatwa z uwagi na progresującą w trakcie sezonu konkurencyjność rywali i lokacje Grand Prix. W Monako Emerson zajął 2 miejsce, powetowując je sobie zwycięstwem na Nivelles w Belgii⁴¹⁸. Grand Prix Francji przypomniało mu o niebezpieczeństwie torowej w latach 70. W 1972 r. po raz czwarty i ostatni odbyło się ono na drogowym torze Charade zwanym również Clermont Ferrand. Jego położenie było niekonwencjonalne, gdyż przebiegał wzdłuż zboczy wokoło 80 wygasłych wulkanów Owernii. Na asfalcie leżały spadające z góry małe kamienie wulkaniczne. Kierowcy jeździli po odłamkach zastygłej lawy, która w 1972 r. zakończyła karierę sportową znanej we

⁴¹³ A.R.M., *Non Championship Formula One Racing. Fittipaldi at Brands Hatch-Reutmann at Interlagos*, „MotorSport”, maj 1972, nr 5, s. 500.

⁴¹⁴ D.S.J., *The Spanish Grand Prix-a Lotus come back*, „MotorSport”, czerwiec 1972, nr 6, s. 601.

⁴¹⁵ Ibidem.

⁴¹⁶ Ibidem.

⁴¹⁷ R. Widdows, *op. cit.*, s. 88.

⁴¹⁸ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 375-376.

współczesnej Formule 1 postaci⁴¹⁹. Lider zespołu z Norfolk walczył na tym wyścigu z Hulmem, kiedy kamień spod kół Lotusa bądź McLarena trafił w jadącego za nimi kierowcę BRM, Helmuta Marko⁴²⁰. Skała przebiła wizjer kasku i trafiła w oko, przez co Austriak wycofał się z rywalizacji. Gałka oczna była tak uszkodzona, że poddano ją wyłuszczeniu. Fittipaldi uznał siebie albo Hulme'a za winnych nieszczęścia przyszłego doradcy Red Bull Racing. Relacja Brazylijczyka koliduje jednak raportem magazynu „MotorSport”, według którego to kamień spod kół Jackie'ego Ickx doprowadził do wypadku⁴²¹. Z nim też Emerson prowadził rywalizację o podium, dopóki Belg nie dołączył do grona 10 kierowców z przebitymi oponami⁴²². Finalnie reprezentant Lotusa zajął drugie miejsce za Stewartem, co miał zawdzięczać cierpliwej jeździe i uważnej obserwacji stanu technicznego samochodów⁴²³.

Nieprzyjemne zdarzenie wynagrodziło jednak Grand Prix Wielkiej Brytanii na torze Brands Hatch. Ten wyścig upłynął Fittipaldiemu na ciągłej wymianie pierwszej lokaty z Stewartem, który ostatecznie zajął drugie miejsce⁴²⁴. To zwycięstwo Fittipaldi zaliczył do kategorii tych, z których był najbardziej dumny. Pokonał swojego idola z przewagą 41 sekund, co po latach komentował: „Pokonałem wielkiego Jackie Stewarta na Grand Prix Wielkiej Brytanii na torze Brands Hatch. Byłem w siódmym niebie! To zwycięstwo, które cenię do dziś”⁴²⁵. Podobnych uczuć doznał podczas następnej rundy w Austrii, gdzie na torze Österreichring wystartował w pierwszym pola startowego. Stoczył intensywną walkę ze Szkotem oraz nieustępliwym Clayem Regazzonim z Ferrari⁴²⁶. Zajął pierwsze miejsce, gwarantując sobie 25-punktową przewagę nad drugim w klasyfikacji generalnej Hulmem i nieoficjalne mistrzostwo świata. Pierwszego w karierze tytułu mogło go tylko pozbawić zwycięstwo konkurenta w pozostałych wyścigach lub finisz na miejscu niższym niż piąte. Taki scenariusz mógł się jednak wydarzyć, o czym Fittipaldi przekonał się podczas Grand Prix Włoch. Rywalizację na Monzie zwykł określać „słodko-gorzką” za sprawą wspomnień o Jochenie Rindt⁴²⁷. Będąc na miejscu dowiedział się, że transporter wiozący jego samochód z Norfolk miał wypadek. Jego Lotus 72D został uszkodzony, przez co mechanicy musieli szybko przygotować zamiennik. Oprócz tego podczas treningu Ferrari okazało się niepokojąco szybkie, a kwalifikacje skończyły się dla Brazylijczyka 6

⁴¹⁹ W. Paprota, *Na zboczach wulkanów Charade*, „Motór”, wrzesień 2021, nr 9, s. 77.

⁴²⁰ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 60.

⁴²¹ D.S.J., *5th Grand Prix of France. Real Racing Returns*, sierpień 1972, nr 8, s. 890.

⁴²² E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 60.

⁴²³ D.S.J., *5th Grand Prix...*, s. 890, 891.

⁴²⁴ Idem., *The RAC British Grand Prix. Uninspiring*, „MotorSport”, sierpień 1972, nr 8, s. 865.

⁴²⁵ E. Fittipaldi, *A Racer's soul...*, s. 66.

⁴²⁶ D.S.J., *The Austrian Grand Prix-A Fast race*, „MotorSport”, wrzesień 1972, nr 9, s. 984, 985.

⁴²⁷ E. Fittipaldi, *A Racer's soul...*, s. 66.

miejszem⁴²⁸. Najbardziej niepokojąca chwila nadeszła jednak 10 września podczas porannej rozgrzewki. W Lotusie 72D przeciekał zbiornik paliwa, co znowu uzależniło start Fittipaldiego od szybkości jego mechaników.

W momencie startu skończyły się jednak wszystkie kłopoty. Mechanicy przygotowali bolid na czas, a Brazylijczyk od razu uplasował się na trzeciej pozycji. Gonił Ickxa i Regazzoniego, z którymi rywalizację ułatwiły mu awarie. U Szwajcara doszło do awarii zawieszenia, a u Belga do wybuchu silnika⁴²⁹. Fittipaldi objął prowadzenie. Po przejechaniu mety potomek polskich imigrantów został w wieku 25 lat najmłodszym Mistrzem Świata Formuły 1. Ostatnie dwa wyścigi w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych były już zatem formalnością. Fittipaldi zakończył je na 11 i 9 miejscu⁴³⁰, wierząc w powtórzenie w następnym sezonie sukcesu za kierownicą Lotusa 72D. Rzeczywistość była jednak zupełnie inna, gdyż rok 1973 okazał się ostatnim w zespole Chapmana. Reine Wisell i David Walker skończyli jak jego poprzedni kierowcy z numerem 2 i nie pojawili się już w następnych mistrzostwach. Zastąpił ich jeden zawodnik w osobie Roniego Petersona, znanego w Formule 1 jako „Super Szwed”⁴³¹. Pochodzący z Örebro kierowca był tym typem zawodnika stawiającego instynkt i wyczucie samochodu nad wiedzę mechaniczną i uwagi techniczne, które nie były jego mocną stroną. Mimo to energicznym stylem jazdy zjednywał sobie kibiców, mistrzowsko opanowując sztukę hamowania lewą stopą. Był również powszechnie lubiany przez innych zawodników dzięki braku wzniosłości i zarozumiałości. Przyjazna osobowość stawiała go jednak w roli potencjalnego numeru 1, co dla Lotusa niepotrafiącego zarządzać dwoma czołowymi kierowcami było zapowiedzią problemów⁴³². Fittipaldi nie był człowiekiem skorym do kłótni, uznając Petersona za przyjaciela mimo jego konkurencyjności. Zaprzeczał jednak jakoby był niezadowolony z decyzji Chapmana.

Niemniej sposób zakończenia przez Brazylijczyka kariery w zespole z Norfolk nie sugeruje, aby relacja ze Szwedem przetrwała niezmieniona do końca sezonu 1973 r. Mistrz świata otrzymał nowego Lotusa 72E w specyfikacji 72E/7⁴³³. Peterson dysponował natomiast starszym 72/6. Obaj kierowcy byli dla siebie równymi partnerami. Fittipaldi zwyciężył w trzech wyścigach i pięciokrotnie stał na niższych stopniach podium⁴³⁴. Szwed zdobył o jedną wygraną więcej i dziewięć pole position, uznając swojego Lotusa za ulubiony samochód w

⁴²⁸ D.S.J., *The 43rd Italian Grand Prix. Deadly dull for Monza*, „MotorSport”, październik 1972, nr 10, s. 1102-1104.

⁴²⁹ Ibidem, s. 1104-1106.

⁴³⁰ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 379.

⁴³¹ D. Smith, *Historia Zespołu Lotus. Część 3...*, s. 55.

⁴³² Ibidem.

⁴³³ b.a., *Special Brew...*, s. 75.

⁴³⁴ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 380-386.

karierze. Sukcesy zawodników zaprzeczały zatem klasycznemu podziałowi na nr 1 i nr 2, o czym przypominały również okoliczności ich najlepszych występów. Kiedy jeden z nich kończył w pierwszej trójce, drugi nie przejeżdżał linii mety. Fakt ten deprymował obu, co przyznał nawet sam Fittipaldi: „[...] Miałem cztery wyścigi bez żadnych punktów, a Ronnie był teraz na podium”⁴³⁵.

Nowy partner zespołowy nie był jednak jedynym zamartwieniem, gdyż nowy samochód nie posiadał niezawodności poprzednika. Na Zandvoort doprowadziła ona do wypadku, kiedy na skutek awarii przedniego koła Emmo uderzył w barierki i zerwał wszystkie ściąga w prawej stopie. Odzyskanie sprawności w kostce zajęło mu cały rok⁴³⁶, co w okolicznościach wygasania kontraktu z Lotusem nie zachęcało do jego przedłużenia. Potwierdzeniem przeczuć okazało się Grand Prix Włoch, podczas którego Fittipaldi przekonał się o trudnej symbolice tego wyścigu w swoim życiu. Pomimo frustrujących awarii mechanicznych przyjechał do Włoch z szansami odebrania mistrzostwa Stewartowi. Peterson nie posiadał ich, co skłoniło Emersona do zaproponowania jemu i Chapmanowi układu. Szwed miał nie wyprzedzać zespołowego partnera, jeśli ten prowadziłby na ostatnich 15 okrążeniach. W odwrotnej sytuacji Chapman wywiesiłby w alei serwisowej tablicę nakazującą Petersonowi oddać prowadzenie, aby Brazylijczyk utrzymał szansę na mistrzostwo⁴³⁷. Emmo wierzył w zaaprobowany przez szefa plan, kiedy startował z czwartej pozycji za stojącym na pierwszym polu startowym Petersonem⁴³⁸. Na ostatnich 15 okrążeniach jechał za Szwedem, czekając na znak od Chapmana. Ten nie pokazał jednak tablicy, a Peterson ścigał się zdecydowanie i blokował konkurenta⁴³⁹. Utrzymał pierwsze miejsce, dystansując Fittipaldiego ponad 1 sekundę⁴⁴⁰. Stewart po raz trzeci został mistrzem świata, a jego ubiegłoroczny poprzednik czuł gniew i żal. Emmo nie oskarżał jednak Petersona o porażkę, dalej postrzegając go jako „naprawdę świetnego faceta”⁴⁴¹. Uznał, że Ronnie miał prawo rywalizować w obliczu braku sygnału z alei serwisowej⁴⁴². Źródłem frustracji był natomiast sam Chapman, którego zachowanie Fittipaldi komentował: „[...] Byłem naprawdę zły na Colina. Nie wiem, dlaczego to zrobił. Powiedział, że postanowił nie dawać sygnału. [...]”⁴⁴³.

⁴³⁵ R. Widdows, *op. cit.*, s. 88.

⁴³⁶ E. Fittipaldi, *Moje życie w...*, s. 24.

⁴³⁷ Idem, *Emmo. A Racer's...*, s. 27.

⁴³⁸ D.S.J., *Italian Grand Prix. Stewart's Championship*, „MotorSport”, październik 1973, nr 10, s. 1187.

⁴³⁹ E. Fittipaldi, *A Racer's soul...*, s. 27.

⁴⁴⁰ D.S.J., *Italian Grand Prix...*, s. 1189.

⁴⁴¹ E. Fittipaldi, *A Racer's soul...*, s. 27.

⁴⁴² Ibidem.

⁴⁴³ R. Widdows, *op. cit.*, s. 88.

Incydent zbiegł się z końcem kontraktu, którego zeszłoroczny mistrz nie zdecydował się przedłużyć. Pozostałe wyścigi w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych skończył na 2 i 6⁴⁴⁴ miejscu, odrzucając prośby Chapmana o pozostanie z zespołem. Brytyjczyk powtarzał do niego: „Emerson, musisz zostać z Lotusem”⁴⁴⁵, na co kierowca odpowiadał: „Nie, miałem szansę na kolejne mistrzostwo z Lotusem, ale ty zrezygnowałeś z tej szansy”⁴⁴⁶. Stanowczość wypowiedzi wynikała również z pewności kontynuowania kariery w innym środowisku. Jako mistrz świata Fittipaldi otrzymał ofertę od Tyrrella szukającego następcy Stewarta, Brabhama i McLarena. Poważnie rozważał dwa ostatnie, gdyż w zespole Ecclestone’a samochody projektował Gordon Murray, a w drugim Gordon Coppuck. Ostatecznie wybrał McLarena, w którym nawiązał dobre relacje Teddym Mayer, Phillipem Kerr, Alastaiem Caldwelli Taylorem Alexander⁴⁴⁷. Po zmianie pracodawcy Brazylijczyk zdystansował się jednak od wydarzeń w poprzedniej ekipie, nie żywiąc długo do Chapmana urazy. Z biegiem czasu uznał go za najlepszego szefa w swojej karierze. Cenił go sobie jako kreatywnego inżyniera i wizjonera. Szczególnie wychwalał jego zdolność bycia „o krok przed wszystkimi”, nie zapominając również o wsparciu w debiutanckim roku⁴⁴⁸.

Reprezentacja McLarena okazała się jednak równie satysfakcjonująca, co jazdy dla Lotusa. Jako utytułowany i popularny kierowca Fittipaldi zdobył wsparcie petrochemicznej firmy Texaco, której pieniądze były dobrze widzianym akcentem⁴⁴⁹. Drużyna nieżyjącego już wtedy Bruce’a McLarena dała mu też samochód, którym zdobył drugie mistrzostwo świata i pierwsze w historii dla nowego pracodawcy. Maszyną to był McLaren M23 projektu Coppucka, który od 1972 r. interesował Brazylijczyka. Pierwsze jazdy odbył już pod czas zimowych testów na francuskim Paul Ricard⁴⁵⁰. Nowy zawodnik szybko zaadoptował się do bolidu, przystępując do walki o mistrzostwo w jednym z najbardziej konkurencyjnych sezonów Formuły 1. Do zespołu przyszedł jako kierowca nr 1, gdyż Denny Hulme odszedł na emeryturę, a Peter Revson odszedł do zespołu Shadow. Na przestrzeni sezonu Fittipaldi miał pięciu partnerów, przyjmując na siebie rywalizację z Nikim Laudą i Clayem Reggazonim z Ferrari. Poza nimi przewidywał również poważną konkurencję z kierowcami Brabhama, Tyrrella i Lotusa, chcąc szczególnie zmierzyć się z Petersonem.

⁴⁴⁴ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 385-386.

⁴⁴⁵ R. Widdows, *op. cit.*, s. 88.

⁴⁴⁶ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 27.

⁴⁴⁷ *Ibidem*, s. 29.

⁴⁴⁸ *Idem*, *Moje życie w...*, s. 25.

⁴⁴⁹ D. Tremayne, *Rywalizacja od lat wielu*, „F1 Racing”, maj 2016, nr 142, s. 60.

⁴⁵⁰ R. W. Schlegelmilch, H. Lehbrink, *McLaren Formula 1*, Köln 1999, s. 58.

Sezon zaczął się jednaknie korzystnie, gdyż podczas Grand Prix Argentyny mistrz z 1973 r. zepsuł start przez przypadkowe naciśnięcie wyłącznika zapłonu. Wyścig skończył na dziesiątej pozycji⁴⁵¹, odkupując się zwycięstwem w Brazylii⁴⁵². Na przestrzeni 15 wyścigów zwyciężył jeszcze na belgijskim Nivelles-Baulers i kanadyjskim Mosport Park⁴⁵³. Atmosfera w zespole sprzyjała też skupieniu. Najsilniejszy partner zespołowy w osobie Mike'a Hailwooda nie powodował trudnych sytuacji, choć był typem temperamentnej i konkurencyjnej osobowości. Brytyjczyk odznaczał się mocnym zdrowiem. Brytyjczyk zakończył rywalizację tuż za nim na czwartym miejscu, tracąc 1.02 sekund⁴⁵⁴. Słynny motocyklista nie był jednak jedynym wymagającym przeciwnikiem tego sezonu. Największym wyzwaniem był Clay Regazzoni, który na Watkins Glen okazał się czynnikiem mogącym pozbawić kierowcę McLarena mistrzostwa świata. Do drugiego tytułu wystarczyło utrzymanie piątej lub czwartej lokaty, co za sprawa takiego samego dorobku punktowego Szwajcara nie było łatwe. Dodatkowo realnym zagrożeniem byli też Niki Lauda i Carlos Reutemann. Sam Regazzoni był bardzo wymagającym przeciwnikiem za sprawą swoich twardych umiejętności defensywnych, których Fittipaldi doświadczył w pierwszej fazie wyścigu. Dlatego kiedy oddalił się od Szwajcara, nie ryzykował już jazdy po zwycięstwo. Wiedział, że jadący przed nim Deppalier i Scheckter nie mają szans na mistrzostwo, więc postanowił przypieczętować drugie mistrzostwo piątą lokatą⁴⁵⁵.

Zdobycie drugiego w karierze tytułu było szczególnie ważne, gdyż zbiegło się z osiągnięciem pierwszego Mistrzostwa Świata Konstruktorów przez McLarena. Sam Fittipaldi postrzegał go również w kategoriach kamienia milowego, widząc głębszą symbolikę. Deklarował sentyment do McLarena, wspominając dzieloną w dzieciństwie z bratem fascynację postacią Bruce'a McLarena i malowanie samochodów Formuły Vee na pomarańczowo. W założycielu zespołu widział wzór do naśladowania, o czym nie zapomniał wspomnieć: „Ponieważ rozpoznaliśmy w Bruce'u McLarenie pokrewną duszę człowieka, który jak my pochodził dalekiej krainy, a w jego przypadku z Nowej Zelandii, [...] i który zaczynał bić Europejczyków na ich własnym podwórku [...]”⁴⁵⁶.

Warto podkreślić, że sezon 1974 r. miał dla Emersona symboliczne znaczenie. Był przełomem na tle osobistym, w którym kierowca zaczynał zastanawiać się nad swoją

⁴⁵¹ A.H., *The Argentine Grand Prix*, „MotorSport”, luty 1974, nr 2, s. 116-117.

⁴⁵² Idem, *Brazilian Grand Prix. Fittipaldi wins at home*, „MotorSport”, marzec 1974, nr 3, s. 225.

⁴⁵³ D.S.J., *The Grand Prix in Belgium. A nice little race*, „MotorSport”, czerwiec 1974, nr 6, s. 557.

⁴⁵⁴ Idem, *The Dutch Grand Prix. Ferrari all the way*, „MotorSport”, sierpień 1974, nr 8, s. 842.

⁴⁵⁵ A.H., *The United States Grand Prix. Reutemann the Winner, but Fittipaldi the Champion*, „MotorSport”, listopad 1974, nr 11, s. 1180-1182.

⁴⁵⁶ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 80.

tożsamością. Za sprawą drugiego tytułu stał się bardziej rozpoznawany na arenie międzynarodowej, jawiąc się jako człowiek niejednorodnego pochodzenia. Wtedy również nawiązał współpracę z Niną Lengyel, pozwalając zdobywać przy sobie dziennikarskie doświadczenie. Dzięki żurnalistce pojawił się również w polskim sporcie motorowym, stając się interesującym akcentem dla entuzjastów PRL. Dziennikarka dbała, aby jego sukcesy dobrze wybrzmiały w krajowej prasie, decydując się na publikację artykułów poruszających kwestie pozasportowe. Na koniec sezonu zwyczajowo opublikowała w „Motorze” informacje podsumowujące przebieg walki o mistrzostwo, rozpatrując je w kategorii przejmowania sukcesu po przebywającym już wtedy na emeryturze Jackiem Stewartem⁴⁵⁷. Wpis zakończyła jednak zapowiedzią o publicystycznej niespodziance „związanej z Emersonem Fittipaldim”⁴⁵⁸. Był nią właśnie artykuł, który z badawczego punktu widzenia można potraktować jako próbę uznania brazylijskiego kierowcy za element wzbogacający historię polskiego sportu motorowego. Tekst ukazał się w grudniowym i ostatnim numerze „Motoru” z 1974 r., w którym Lengyel postanowiła odkryć prawdziwe pochodzenie Fittipaldi. Przedstawiła Polakom jego historię, dając większy wgląd w jego życie osobiste. Chciała przede wszystkim podkreślić jego polskie pochodzenie, w związku z czym nie zdecydowała się na bezpośredni wywiad z kierowcą. Wspólnarratorem była odpowiadająca na pytania dziennikarki Józefa Wojciechowska, za której sprawą tytuł artykułu brzmiał: „Mówi Józefa Fittipaldi-Wojciechowska. Kto widział matkę, która nie boi się o własne dziecko”. Głównym bohaterem rozmowy był jednak Emerson Fittipaldi, którego postać opisywała matka pochodząca terenów dawnej Galicji.

Czytelnicy „Motoru” otrzymali zatem portret człowieka, którego w czasach narodzin idei Grand Prix Polski można było uznać za „swojego”. W 1974 r. Juza spełniała się już jako babcia wnuczki Juliany, córki młodszego syna i jego małżonki Marii-Heleny. Na wstępie przyznała się do dumy z panieńskiego nazwiska, które dzieliła ze słynnym rajdowcem, Janem Wojciechowskim. Wyraziła podziw dla Sobiesława Zasady i sukcesów Polaków w światowym sporcie motorowym⁴⁵⁹. Opisała jego dzieciństwo, wspominając o pasji do samochodów i niepokój wobec fascynacji swoich synów. Wyjawiła też predyspozycje zawodowe Emersona, poruszając temat ulubionych torów, etyki jazdy i rywalizacji czy przekonań odnośnie emerytury⁴⁶⁰. Cel wywiadu ujawniło jednak pytanie o polski sport samochodowy, w którym Lengyel poruszyła temat uczestnictwa Fittipaldi w rajdzie na

⁴⁵⁷ (b), *Oto mistrz*, „Motor”, październik 1974, nr 43/1174, s. 14.

⁴⁵⁸ Ibidem.

⁴⁵⁹ N. Lengyel, *Formuła I. Legenda...*, s. 144.

⁴⁶⁰ Idem, *Kto widział matkę...*, s. 7.

terenie PRL. Już nie odpowiedziała bezpośrednio na pytanie, decydując się podkreślić świadomość dwukrotnego mistrza świata co do swojego pochodzenia:

„Emerson jest bardzo wrażliwy na moją nostalgię za wszystkim, co polskie i jestem przekonana, że ogromnie by się cieszył z poznania Polski i spotkania z polskimi zawodnikami oraz wymiany doświadczeń z młodą kadrą polskich kierowców”⁴⁶¹.

Poruszanie w trakcie wywiadów emocjonalnych aspektów daje oczywiście swobodę interpretacji celowości wywiadu i rozpatrywania go jako próbę dołączenia postaci Fittipaldiego do historii polskiego sportu motorowego. Niemniej Lengyel zapewniła czytelnikom wgląd w życie postaci, która dobrze wpisywała się w atmosferę budowania profesjonalnych torów wyścigowych i modernizacji automobilizmu wyczynowego. Przedstawiony przez matkę portret był prawdziwy, co pokazał sezon 1975 r. Nie okazał się on powtórką poprzedniego, kończąc się dla potomka polskich emigrantów wicemistrzostwem. Fittipaldi zwyciężył w Grand Prix Argentyny i Wielkiej Brytanii oraz cztery razy stał na drugim stopniu podium. W drugim roku startów dla McLarena doświadczył jednak więcej sytuacji ukazujących go jako człowieka godzącego osobiste przekonania ze specyfiką swojego zawodu niż zwycięskiego kierowcę. Miał już opinię spadkobiercy Stewarta i czołowego zawodnika, którego słowa miały większy wpływ na zespół niż jego rywali. Przekonał się o tym epizodycznie startujący w 1974 r. dla McLarena David Hobbs. Widział w Fittipaldim człowieka potrafiącego zjednywać sobie ludzi, lecz nie przeoczył również negatywnych cech typowego mistrza Formuły 1. Zapamiętał jego skupienie i bezwzględność, która objawiała się najczęściej w pewności co do swoich wskazówek technicznych oraz odrzucaniu rad mechaników⁴⁶². Jak sam wspominał: „Wtedy, po zakończeniu kariery przez Stewarta i zanim Lauda wbił się do czołówki, to Emerson był kierowcą numer jeden w padoku [...] Wówczas nie brakowało dobrych kierowców, ale każdy chciał być jak Emerson”⁴⁶³.

Hobbs nie mylił się w swoich słowach, gdyż Fittipaldi miał poważanie wśród swoich rywali. Oficjalnie przejął po Johnie Stewarcie sukcesję propagatora bezpieczeństwa, do czego zmuszała go konieczność pogodzenia zawodu kierowcy Formuły 1 z rolą męża i ojca. W trosce o swoje zdrowie i byt bliskich sprzeciwiał się ściganiu na nieodpowiednich torach,

⁴⁶¹ Ibidem.

⁴⁶² b.a., *Siedmiu wspaniałych z McLarena oczami tych, którzy znali ich najlepiej*, „F1 Racing”, maj 2016, nr 142, s. 65.

⁴⁶³ Ibidem.

publicznie odmawiając uczestnictwa w wyścigu. Najślynniejszym tego typu doświadczeniem w jego życiu było Grand Prix Hiszpanii 1975 r., które odbywało się na niebezpiecznym obiekcie Montjuïc. Tor ten tworzyły wątpliwej jakości barcelońskie drogi publiczne, których szczególnie obawiali się kierowcy popierający zapoczątkowany przez Stewarta ruch „safety movement”. Po przejściu Szkota na emeryturę Fittipaldi oficjalnie przejął nad nim kierownictwo, zostając prezesem „Grand Prix Drivers Associations”. Przyjął rolę naczelnego propagatora idei humanitarnej rywalizacji, czego nie zapomniała też przekazać Juza polskim kibicom. Podzielała jego obawy o bezpieczeństwo, pisząc na łamach „Motoru”: „Chciałabym powiedzieć wszystkim młodym kierowcom, że Emerson, chociaż na torze wyścigowym osiąga szybkość przekraczającą 250 kilometrów na godzinę, jest najostrożniejszym i najbardziej zdyscyplinowanym kierowcą samochodu osobowego [...] on najlepiej wie, co może spowodować zbytne ryzyko za kierownicą”⁴⁶⁴.

Grand Prix Hiszpanii było w istocie najlepszym potwierdzeniem tych słów. Emerson był jako pierwszy sprzeciwił się rywalizacji w staroświeckim Montjuïc. Tor ten należał do torów szybkich i wymagających technicznie, prezentując przy tym bardzo niskie standardy bezpieczeństwa⁴⁶⁵. Kojarzono go głównie z nieszczęśliwym wypadkiem Rindta z 1969 r., kiedy charakterystyka obiektu doprowadziła do oderwania tylnego skrzydła w jego Lotusie i poważnego zderzenia z barierą⁴⁶⁶. W latach 70. XX wieku standardy hiszpańskiego obiektu były tak złe, że na jednej z nich zamieszczono napis „NIE ROZBIJAĆ SIĘ TUTAJ”⁴⁶⁷. Obawy o własne zdrowie tłumiło jednak charakterystyczne dla kierowców wyścigowych pragnienie satysfakcji z konkurencyjnego występu. Sam Fittipaldi również przyznawał się do walki z tą ambicją, mówiąc: „Triumf na tak groźnym torze był czymś cudownym. [...] Tutaj dobry kierowca naprawdę mógł zrobić różnicę”⁴⁶⁸. W 1975 r. uczucie to go jednak opuściło, gdy zobaczył stan barier ochronnych i miejsc przeznaczonych dla kibiców. Publika mogła obserwować wyścig przy najniebezpieczniejszych zakrętach, co wywołało w dwukrotnym mistrzu świata oburzenie⁴⁶⁹. Obawy dopełnił jednak zapoznawczy bieg wokół toru, podczas którego zobaczył bariery związane cienkim drutem⁴⁷⁰. Widok ten przekraczał jego osobiste

⁴⁶⁴ N. Lengyel, *Kto widział matkę...*, s. 7.

⁴⁶⁵ A. Rowlinson, *Za szybko. Za wściekle*, „F1 Racing”, maj 2015, nr 130, s. 76.

⁴⁶⁶ F1 1969Spain Grand Prix- Jochen Rindt Crash;

https://www.google.com/search?q=jochen+rindt+1969+spain&oq=jochen+rindt+1969+spain&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOTIKCAEQIRgWGB0YHtIBCDc3ODdqMGo0qAIAAsAIA&sourceid=chrome&ie=UTF-8#fpstate=ive&vld=cid:45feee0e,vid:I53UFS8qOBA,st:0, [dostęp: 16.06.2022].

⁴⁶⁷ A. Rowlinson, *Za szybko. Za wściekle*, „F1 Racing”, maj 2015, nr 130, s. 76.

⁴⁶⁸ Ibidem.

⁴⁶⁹ N. Lengyel, *Formuła 1. Legenda i...*, s. 54.

⁴⁷⁰ A. Rowlinson, *Za szybko. Za...*, s. 78.

pojęcie „normalnego poziomu ryzyka”⁴⁷¹, o czym poinformował też Teddy’ego Mayera. W związku z tym już w sobotę po południu przeprowadził spotkanie, na którym kierowcy głosowali za odwołaniem Grand Prix. Hiszpańscy organizatorzy nie respektowali jednak decyzji zawodników, uciekając się do szantażu zerwania kontraktu i trzydziestodniowej konfiskaty samochodów przez policję⁴⁷². Symbolicznie naprawili bariery, lecz efekt końcowy nie satysfakcjonował zawodników. Fittipaldi, Lauda i Hunt przedstawili swoje stanowisko CSI, jednak prezes Balestre nakazał wszystkim kierowcom udział w wyścigu. Stawką była groźba wykluczenia z rywalizacji w Grand Prix Monako, co zmusiło Emersona do znalezienia kompromisu⁴⁷³. Oficjalnie zgodził się wystartować, ale w ramach manifestacji przejechał tylko jedno okrążenie. Następnie zjechał do boksu i udał się na lotnisko, aby wrócić do domu. Balestre natychmiastowo zawiesił kierowcę i odebrał mu licencję wyścigową. Szybko jednak zwrócił dwukrotnemu mistrzowi prawo rywalizacji, gdyż podczas wyścigu potwierdziły się obawy zawodników⁴⁷⁴. Grand Prix Hiszpanii zaczęło się karambolem dziewięciu samochodów na pierwszym zakręcie, którego prowodyrem paradoksalnie był Niki Lauda. Przed wyścigiem Austriak był przeciwnikiem ścigania się na hiszpańskim torze, co nie przeszkodziło mu podejmować się ryzykownych manewrów wyprzedzania. Do najgorszego incydentu doszło jednak na 28. Okrążeniu. W samochodzie Rolfa Stommelena z zespołu Embassy Hill doszło do oderwania płatu dociskowego, przez co bolid wzbił się w powietrze i przeleciał nad barierą. Wylądował na stalowej siatce, zabijając członków publiczności. Zginęło dwóch kibiców, strażak i dziennikarz, a sam kierowca trafił do szpitala z siniakami oraz połamanymi żebrami i nogą⁴⁷⁵. Przerwany po 29 okrążeniach wyścig skończyło 7 kierowców z Jochenem Massem w roli zwycięzcy.

Fittipaldi dowiedział się natomiast o wszystkim na lotnisku w Genewie, gdzie przeprowadził się z powodów finansowych. Wiadomość przekazali mu reporterzy telewizyjni, którzy ku zdziwieniu kierowcy bardziej interesowali się powodami jego rezygnacji z rywalizacji niż opinii o decyzji władz sportu. Szybko odzyskał licencję wyścigową od Balestre, który nigdy już nie powracał do incydentu⁴⁷⁶. Wycofanie się z Grand Prix zmniejszyło jednak szanse Brazylijczyka na trzeci tytuł mistrzowski, co nie pozbawiło go własnych przekonań. Wraz z następnymi wyścigami był coraz bardziej skłonny do refleksji o ludzkiej naturze i samym sobie. Rundę we Włoszech ukończył na drugim miejscu. Wyścig

⁴⁷¹ Ibidem.

⁴⁷² N. Lengyel, *Formula 1. Legenda i...*, s. 54.

⁴⁷³ A. Rowlinson., *Za szybko. Za...*, s. 79.

⁴⁷⁴ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 25.

⁴⁷⁵ D.S.J., *The Spanish Grand Prix-Catastrophic*, „MotorSport”, czerwiec 1975, nr 6, s. 598-601.

⁴⁷⁶ S. Taylor, *Lunch with... Emerson Fittipaldi*, „MotorSport”, grudzień 2007, nr 12, s. 69.

był triumfem kierowców Ferrari w postaci. Regazzoni zajął pierwsze miejsce, a trzecia Lauda zagwarantował sobie pierwsze w karierze mistrzostwo świata. Kierowca oddał się refleksjom odnośnie wyjątkowości tego sezonu dla swojej osoby i tożsamości. Oficjalnie był reprezentantem Brazylii, lecz przez swoje korzenie uosabiał międzynarodową naturę Formuły 1. Za sprawą Niny Lengyel jego postać przeniknęła do polskiego sportu motorowego, stając się w ogniwem łączącym rodzimy automobilizm z najwyższą klasą wyścigową. Pochodzenie czyniło go typem zawodnika, którego nie tylko Brazylijczycy mogli uznać za „swojego człowieka”. W PRL był znany jako syn Józefy Wojciechowskiej i potomek polskich emigrantów z Kresów Wschodnich. Włosi natomiast poświęcali jego osobie więcej uwagi przez pochodzenie ojca. Sam Emerson nie zaprzeczał też swojemu statusowi, o czym świadczą jego refleksje wysnute na podstawie przeglądu włoskiej narracji o jego osobie:

„W rzeczywistości, jak wynika z mojego nazwiska, mam włoskie pochodzenie, a włoska prasa zawsze pisała, »Brazylijski kierowca Fittipaldi zawodzi«, kiedy źle mi szło w wyścigu, ale »włosko-brazylijski kierowca Fittipaldi triumfuje«, gdy dobrze mi idzie”⁴⁷⁷.

Myśli dwukrotnego mistrza świata potwierdzają w rzeczywistości odmienny sposób pojmowania przez sport motorowy pojęcia tożsamości. W wyczynowym automobilizmie do identyfikacji z kierowcą na polu narodowym wystarczy jedynie jego pochodzenie, co wykorzystała również Nina Lengyel. Sam Fittipaldi akceptował narrację przedstawiającą go jako zawodnika więcej niż jednego kraju, nazywając to zjawisko „całkiem zabawnym”⁴⁷⁸. Niemniej mimo wrodzonego mu humorystycznego podejścia, owe wnioski obudziły w nim po koniec sezonu 1975 r. nowe ambicje. Przez spadek formy zespołu McLaren nie zakończył się on dla niego satysfakcjonująco. Podczas finałowej rundy w Stanach Zjednoczonych był już tylko obserwatorem sukcesu Laudy, nabierając pragnienia zrobienia w swojej karierze czegoś symbolicznego. Nie zdecydował się kontynuować współpracy z obecnym zespołem, gdyż Teddy Mayer zaproponował mu wypłatę będącą $\frac{3}{4}$ tego wypłaty Laudy w Ferrari. Fittipaldi potraktował ofertę jako nieuczciwą i w obliczu braku porozumienia nie przedłużył kontraktu⁴⁷⁹. Wiedział jednak, w jaki sposób chciałby kontynuować swoją karierę w Formule 1. Zdecydował się zaangażować w projekt swojego starszego brata, który nie spełnił się jako kierowca wyścigowy. Reprezentując w latach 1972-1973 zespół Brabham, Wilson Jr. zdobył

⁴⁷⁷ D.S.J., *The Italian Grand Prix-A Ferrari Walk-over*, „MotorSport”, październik 1975, nr 10, s. 117.

⁴⁷⁸ Ibidem.

⁴⁷⁹ M., *Nosugar, nobeer, nofizz*, „MotorSport”, kwiecień 2005, nr 4, s. 83.

tylko trzy punkty. Podczas jazdy dla Ecclestone'a zdał sobie jednak sprawę, że pewnie czuł się w konstruowaniu samochodów. Dowodem tego był samodzielnie zbudowany w wieku 22 lat prototyp o nazwie Fitti-Porsche⁴⁸⁰. Pewność i świadomość własnych umiejętności doprowadziła starszego Fittipaldi'ego do założenia w 1974 r. własnego zespołu, który dla dobrego zabezpieczenia materialnego miał być narodową inicjatywą⁴⁸¹. Oficjalnym sponsorem zostało jedno z największych brazylijskich ugrupowań przemysłowych z branży cukierniczej o nazwie Copersugar, które zobligowało się do dwuletniego sponsoringu o wartości 10000000\$. Wilson Jr. traktował swoje przedsięwzięcie jako projekt życia, o czym świadczy obecność w 1974 r. na premierze pierwszego samochodu brazylijskiego prezydenta, Ernesto Geisela⁴⁸². W salach Kongresu Narodowego nie zabrakło również młodszego Emersona, który z tej okazji od burmistrza Flávio Marcílio medal pamiątkowy z okazji 100-lecia władzy ustawodawczej i oficjalne uhonorowanie za zdobycie drugiego mistrzostwa⁴⁸³.

Kariera w Copersugar nie okazała się jednak wróżonym przez Włochów „dolce avvenire”⁴⁸⁴, choć początek sezonu 1976 r. w ogóle tego nie zapowiadał. Emerson zastąpił Wilsona Jr. w roli etatowego kierowcy, pozwalając mi skupić się na zarządzaniu. Podczas pierwszego dnia kwalifikacji do inauguracyjnego Grand Prix Brazylii FD03 był trzecim najszybszym samochodem. W sobotę Fittipaldi zdobył jednak piąte pole startowe, winiąc za wynik samego siebie. Dzień wcześniej skręcił łokieć, przez co miał problem z prowadzeniem samochodu. Sam wyścig również nie przebiegł pomyślnie. Zespół musiał wystawić uszkodzony bolid, gdyż przed startem maszyna osunęła się z transportera. Problemów przysporzyła również awaryjna innowacja w postaci silnika z elektronicznym zapłonem, która pogorszyła osiągi bolidu⁴⁸⁵. W rezultacie Fittipaldi skończył wyścig na 13 miejscu ze stratą trzech okrążeń do zwycięskiego Laudy⁴⁸⁶. Uspokajał jednak brazylijską publikę, tłumacząc się defektem pompy elektrycznej.

Dalsza część sezonu 1976 r. odbiegła jednak od deklaracji poczynionych na Grand Prix Brazylii. Kariera w Copersugar Fittipaldi Formula 1 była dla dwukrotnego mistrza negatywnym zakończeniem kariery na szczycie sportów motorowych. Brazylijska prasa opisywała historię zespołu w kategoriach epizodycznego zbierania punktów i nieustanej walki z problemami finansowymi. Oczekiwała, że będzie on „połączeniem cnot ludzkich i

⁴⁸⁰ N. Lengyel, *Copersugar*-Fittipaldi. Nowa konstrukcja w Formule 1. Korespondencja własna*, „Motor”, listopad 1974, nr 47(1178), s. 14.

⁴⁸¹ M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 80.

⁴⁸² N. Lengyel, *Copersugar*-Fittipaldi. Nowa...*, s. 14.

⁴⁸³ R. Sterchele, *Copersucar-fittipaldi. The full story of brazilian formula 1*, São Paulo 2020, s. 54.

⁴⁸⁴ słodka przyszłość, tłum. Ewelina Więckowska

⁴⁸⁵ M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 83.

⁴⁸⁶ A.H., *The Brazilian Grand Prix. Lauda confirms Ferrari's mastery*, „MotorSport”, marzec 1976, nr 3, s. 251.

technologii”⁴⁸⁷. Tymczasem pierwszym ogniwem niewpisującym się w te ideały był sam Emerson. Był on typem kierowcy ceniącym własne uwagi techniczne nad opinię mechaników czy inżynierów⁴⁸⁸, przez co szybko popadł w konflikt z Davilą. Brat Wilsona Jr. okazał się ekspansywnym typem osobowości, której trudno było przeciwdziałać ze względu na status dwukrotnego mistrza świata. Inżynier obwinił siebie za brak asertywności, o czym świadczy fragment jego wspomnień:

„[...] Emerson był poza moją kontrolą. Nie miałem uprawnień, by powiedzieć komuś, kto miał bardzo dobrą reputację jako kierowca testowy, że grubo się myli. Był bardzo dobrym kierowcą testowym, kiedy miał kogoś takiego jak Colin Chapman, ale jego staremu koledze z kartingu trudno było odmówić”⁴⁸⁹.

Skutki postawy Emersona Fittipaldiego zaważyły praktycznie na całej konkurencyjności zespołu. Debiut Copersugar Fittipaldi Formuła 1 przypadł na trudne czasy. W latach 70. XX wieku o formie zespołu decydowały aerodynamiczne innowacje, które wykluczały silnik jako czynnik przesądzający o osiągnięciach samochodu. Cechą najlepszych zespołów była oryginalność technologicznych rozwiązań, które trudno było skopiować konkurentom. Dla drużyny z mniejszymi zasobami finansowymi przetrwanie wymagało zatem harmonijnej współpracy kierowcy z inżynierami oraz mechanikami, co charakter Fittipaldiego zdecydowanie utrudniało. Z tego też powodu brazylijski zespół zakończył sezon 1976 r. na 11 miejscu w klasyfikacji konstruktorów. Etatowy kierowca zdobył tylko 1 punkt podczas Grand Prix Stanów Zjednoczonych, Monako i Wielkiej Brytanii⁴⁹⁰, nie kończąc 7 z 16 wyścigów⁴⁹¹. Nie czuł zatem takiej satysfakcji, jakiej pragnął po odejściu z McLarena. Niemniej jeszcze w trakcie sezonu otrzymał okazję powrotu do rywalizacji na czele stawki. Enzo Ferrari osobiście zaproponował mu kontrakt, oferując zastępstwo za Nikiego Laudę⁴⁹².

Pod koniec sezonu znowu musiał oddzielić życie kierowcy wyścigowego od codziennego, decydując się wycofać z deszczowego Grand Prix Japonii na torze Fuji. Enzo Ferrari, zwany również jako „Il Commendatore”⁴⁹³, obiecał Brazylijczykowi status kierowcy

⁴⁸⁷ Ibidem, s. 52.

⁴⁸⁸ b.a., *Siedmiu wspaniałych z...*, s. 65.

⁴⁸⁹ M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 83.

⁴⁹⁰ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 88.

⁴⁹¹ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 402-409.

⁴⁹² Niki Luda uległ w 1976 r. wypadkowi podczas Grand Prix Niemiec na torze Nurburgring. Poważne obrażenia zmusiły kierowcę do wycofania się na cztery tygodnie z rywalizacji. Enzo Ferrari nie wierzył w szybki powrót kierowcy do mistrzowskiej formy, szukając zastępstwa.

⁴⁹³ dowódca, tłum. Ewelina Więckowska

nr 1, prawo do umieszczenia loga Copersugar na samochodzie oraz możliwość testowania bolidów poprzedniego zespołu. Fittipaldi nie przyjął jednak propozycji, powołując się na honorowe zobowiązania wobec swojej drużyny. Stwierdził, że skorzysta z oferty dopiero wtedy, gdy uda mu się zdobyć mistrzostwo dla Copersugar-Fittipaldi Formula 1⁴⁹⁴. Postawa ta nie uciszyła jednak krytyki brazylijskiej opinii publicznej. Słabą kondycję zespołu Wilson Jr. tłumaczył problemami adaptacji samochodu do charakterystyki torów i trudnością w rozwijaniu go w oparciu o brazylijską technologię⁴⁹⁵. Media nie przyjmowały jednak usprawiedliwień, pokazując ogólnokrajowe niezadowolenie. Bracia Fittipaldi stali się obiektami publicznej satyry. Dowodem są działania należące do TV Globo humorystycznego programu „Planet of Men”, który publicznie parodiował w swoich spektaklach rodzeństwo⁴⁹⁶. Emerson postrzegał jednak oburzenie jako naturalną kolej rzeczy. Ze wszystkiego zwierzył się Ninie Lengyel, kiedy ta poprosiła go o wywiad na genewskim lotnisku Cointrin w 1976 r. Przyznał się do niesmaku związanego z rywalizacją o ostatnie miejsca na wyścigach, motywując się historią kariery Juana Manuela Fangio. Deklarował pracę dwa razy cięższą niż w poprzednich zespołach i dementował brazylijską opinię, według której przekształcił się w „wygodnego kierowcę bez ambicji”⁴⁹⁷.

Mimo zapewnień o neutralności wobec krytyki społecznej, Fittipaldi poczuł się nią dotknięty, przyznając po latach: „Ludzie zaczęli mówić: »Emerson traci przewagę«”. Presja narastała we mnie i Wilsonie, a to było bardzo trudne”⁴⁹⁸. Wiarę w lepszą przyszłość podtrzymywał jedynie personel, który wzbogacili tacy specjaliści jak Maurice Phillipe czy Dave Baldwin. Dzięki nim samochód z 1977 r. Fittipaldi ocenił jako bardziej spójny, kończąc nim następne dwa sezony z 11 i 17 punktami. W 1978 r. zdobył nawet drugie miejsce na Grand Prix Brazylii, ruszając z ósmego pola startowego⁴⁹⁹. Te lata uznał za najlepsze na tle rezultatów, po których znowu nastąpił regres. Sam jednak przyznał, że o konkurencyjności zespołu przesądziła niemożność szybkiego postępu aerodynamicznego i opanowania zjawiska jakim był efekt przypowierzchniowy⁵⁰⁰. W rzeczywistości powtórzył diagnozy Ralhp'a Bellamy, który przyszedł do Copersucar-Fittipaldi w 1979 r. Inżynier ten był odpowiedzialny za model Fd-6, który z założeniu nie był złą konstrukcją. Bellamy postanowił uczynić go bardziej radykalnym niż poprzednie bolidy, gdyż klasyczne rozwiązania nie były

⁴⁹⁴ N. Lengyel, *Formuła 1. Legenda i...*, s. 83.

⁴⁹⁵ R. Sterchele, *op. cit.*, s. 114.

⁴⁹⁶ Ibidem, s. 116-115.

⁴⁹⁷ N. Lengyel, *Formuła 1. Legenda i...*, s. 84.

⁴⁹⁸ M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 83.

⁴⁹⁹ A.H., *The Brazilian Grand Prix goes to Rio*, „MotorSport”, marzec 1978, nr 3, s. 334, 335.

⁵⁰⁰ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 89.

kompatybilne z obowiązującymi trendami technicznymi. Brytyjczyk popełnił jednak trudny do wyeliminowania błąd projektowy, uznając go za naturalne w Formule 1 zjawisko.

Fittipaldi również nie usprawiedliwiał konstrukcji, szukając źródeł porażki. Za główne uznał zatrudnienie Bellamy'ego, gdyż w jego opinii projektant posunął się za daleko w inżynierskim radykalizmie. Podwozie było za miękkie i za mało sztywne, jednak nie to było największym problemem. Dwukrotny mistrz ubolewał też nad finansami. Koszt produkcji Fd-6 miał właśnie przesądzić o bilansie sezonu 1979 r., który zespół zakończył na 12 miejscu w klasyfikacji konstruktorów⁵⁰¹. Skutkiem było pojawienie się w Brazylii doniesień o wycofaniu się Copersucar z Formuły 1, które Fittipaldi musiał regularnie komentować i uciszać z własnego biura w São Paulo. Priorytetem stało się znalezienie nowego partnera finansowego i poprawienie konkurencyjności zespołu. Trzeba było porzucić idealistyczną koncepcję konstruowania samochodów tylko w oparciu o brazylijską technologię, przenosząc siedzibę zespołu do Wielkiej Brytanii. Nowym centrum znajdowało się w Reading należącym do upadającej ekipy Walter Wolf Racing⁵⁰². Przy wsparciu Attala'i Fittipaldi kupił siedzibę za 35 mln \$ pod koniec 1979 r., co nie było trudne przy chęci wycofania się przez Waltera Wolfa z Formuły 1⁵⁰³. Niemniej bracia nie ukrywali negatywnego stosunku do zmiany siedziby, tłumacząc się potrzebami natury finansowej. Emerson przyznał również, że cała operacja miała uczynić zespół atrakcyjnym podmiotem dla inwestorów⁵⁰⁴. Trzon techniczny wzbogacili szanowani w padoku inżynierowie jak Harvey Postlethwaite i Peter Warr, na których spoczęła odpowiedzialność zaprojektowania nowego samochodu. Ten miał być połączeniem przejętego od Wolfa podwozia WR8 i części ze starego modelu F-05A. Jego użytkownikiem został dwukrotny mistrz świata i młody kierowca o imieniu Keke Rosberg. Pojawiły się jednak wątpliwości co do jazdy Fittipaldiego. Nie był pewny uczestnictwa w sezonie 1980 r., zastanawiając się nad zwolnieniem swojego miejsca dla Alexa Ribeiro lub Chico Serry. Ostatecznie jednak postanowił kontynuować karierę kierowcy.

Rok 1980 okazał się też zupełnie inny dla Copersucar. Zespół wycofał się ze strategii budowania potęgi na narodowej symbolice, próbując zintensyfikować korzyści z powiększania pionu technicznego. Tym też pocieszał się Fittipaldi, szukając również motywacji w spadku formy Lotusa, Brabhama i Tyrrella. Aktywnie uczestniczył w poszukiwaniu nowych pracowników, nadzorując wszystkie rozmowy Postlethwaita. Zespół

⁵⁰¹ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 183-184.

⁵⁰² M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 83.

⁵⁰³ R. Sterchele, *op. cit.*, s. 279.

⁵⁰⁴ *Ibidem*, s. 275.

był jednak pogrążony w operacyjnym chaosie⁵⁰⁵. Fittipaldi nie powstrzymywał się, otwarcie pokazywać swojego niezadowolenia w wyglądzie i funkcjonowaniu drużyny. Pierwszy sezon pod nowym szyldem nie przebiegł pomyślnie, gdyż zespół skończył się na 8 miejscu w klasyfikacji konstruktorów⁵⁰⁶. Jedynym momentem chwały była zachodnia edycja Grand Prix Stanów Zjednoczonych w Long Beach, którą Fittipaldi skończył na trzecim miejscu⁵⁰⁷. Było to jego ostatnie podium w Formule 1, po którym zbierał już tylko pojedyncze punkty i odnotował 7 nieukończonych wyścigów⁵⁰⁸.

Odniesione w Ameryce Północnej podium również nie osłabiło medialnej krytyki, która pomogła Emersonowi podjąć decyzję o zakończeniu kariery kierowcy Formuły 1. Myśl ta pojawiła się u niego już w 1976 r., którą podzielił się z Niną Lengyel na genewskim lotnisku. Powiedział wówczas zaprzyjaźnionej dziennikarce, że w zależności od losu daje sobie jeszcze 3 lub 4 lata rywalizacji na szczycie sportów motorowych⁵⁰⁹. Słaba forma Copersugar pomogła mu uznać rok 1980 za swój ostatni w Formule 1 w roli kierowcy, lecz na potrzeby mediów próbował rozpatrywać go w kategoriach progresu⁵¹⁰. Nie zadowalał jednak opinii publicznej deklaracjami o poprawie konkurencyjności i samochodzie, który na tle poprzednich oceniał jako świetny. Media nie akceptowały planów stopniowego nabierania formy przez Fittipaldi-Automotive, oczekując po zawarciu umowy ze Skol regularnego zdobywania punktów. Krytyka zbiegła się z momentem przełomowym dla Fittipaldiego jako sportowca. W trakcie sezonu powtórnie pojawiły się w nim obawy o własne zdrowie, gdyż w dniu zdobycia ostatniego w karierze podium był świadkiem poważnego wypadku Clay'a Regazzoniego. Brazylijczyk miał już rodzinę, dla której zdecydował się nie narażać już własnego zdrowia w niekonkurencyjnym samochodzie.

W związku z tym pod koniec sezonu ogłosił przejście na emeryturę, mając 33 lata. Postanowił przejść od Wilsona Jr. zarządzenie zespołem, licząc na udaną współpracę ze Skol. Miał nadzieję, że będzie ona podobna do partnerstwa między liniami lotniczymi Saudia a zespołem Williams. Dzięki inwestycjom arabskiego przedsiębiorstwa brytyjska drużyna osiągnęła mistrzowski poziom konkurencyjności, którym motywował się sam Fittipaldi.⁵¹¹ Skol nie wytrzymał jednak presji ze strony brazylijskich mediów, zaczynając się już w 1980 r. obawiać o swój wizerunek. Pod nowym zarządem Fittipaldi-Automotive został nazwany

⁵⁰⁵ Ibidem, s. 45.

⁵⁰⁶ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 183-184.

⁵⁰⁷ G.P., *A United States GP (West). A young man on his way*, „MotorSport”, maj 1980, nr 5, s. 705.

⁵⁰⁸ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 435-441.

⁵⁰⁹ N. Lengyel, *Formuła 1. Legenda...*, s. 85.

⁵¹⁰ E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 90.

⁵¹¹ M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 84.

„brazylijską porażką”, przez co w trakcie sezonu 1982 r. fińskie przedsiębiorstwo zerwało współpracę⁵¹². Dwukrotny mistrz świata chciał podtrzymać partnerstwo, prowadząc dialog z nowym właścicielem byłego sponsora, firmą Brahma. Liczył, że perspektywa umocnienia monopolu na brazylijskim rynku przekona przedsiębiorstwo do zawarcia kontraktu⁵¹³. Troska o wizerunek przekreśliła jednak nadzieje byłego kierowcy, zmuszając go wysyłania mediom wiadomości o rozmowach z kilkoma poważnymi inwestorami⁵¹⁴. Musiał szybko znaleźć gotowe wesprzeć zespół konsorcjum finansowe, gdyż zadłużenie Fittipaldi-Automotive stwarzało zagrożenie niedokończenia sezonu. Utrzymywał kontakt z 15 kandydatami, spośród których chęć współpracy zadeklarowało tylko 6. Powodem nieudanych rozmów było opublikowanie przez angielską prasę informacji o długu sięgającym 450000 \$, co ostatecznie odstraszyło potencjalnych partnerów finansowych⁵¹⁵. Przesądziło to o obecności brazylijskiej drużyny w Formule 1, co Divila w imię wszystkich jej członków skomentował: „Nie mieliśmy pieniędzy”⁵¹⁶.

Dla Emersona Fittipaldiego rozpoczęty przez brata projekt był największą porażką w życiu. W 1983 r. ogłosił on upadłość, nie ukrywając już narracji o problemach. Istnienie zespołu podsumował jako długą i meczącą pracę, która się nie zwróciła. Wyjawił, że w pewnym momencie razem z bratem musiał zainwestować 2 mln \$, które nie wystarczyły na zakup sprzętu, wypłaty dla inżynierów czy przeprowadzanie regularnych testów⁵¹⁷. Oświadczenia te zmniejszyły krytykę brazylijskich mediów, nazywając dwukrotnego mistrza świata oddanym oraz godnym współczucia i pochwały właścicielem⁵¹⁸. Porażka rodzinnego zespołu oznaczała jednak niego rozstanie z Formułą 1. Powrócił do czynnej rywalizacji sportowej, debiutując w 1984 r. w amerykańskiej serii wyścigowej Championship Auto Racing Teams. W 1989 r. zdobył w niej mistrzostwo w 1989 r., wzbogacając swój dorobek dwoma zwycięstwami w legendarnym Indianapolis 500. W serii tej pozostał do 1996 r., nie zrywając całkowicie kontaktów z Formułą 1. Wspierał karierę Ayrtona Senny, przepowiadając mu status jednego z najlepszych kierowców w historii sportów motorowych. Sukcesy w Ameryce pomogły mu również zrealizować to, czego nie udało mu się na w najwyższej klasie wyścigowej. W 2003 r. podjął się prowadzenia własnego zespołu Fittipaldi-Dingman Racing w serii Champ Car, osiągając z nim sukcesy. W ten sposób zapisał się w

⁵¹² E. Fittipaldi, *Emmo. A Racer's...*, s. 90

⁵¹³ R. Sterchele, *op. cit.*, s. 339.

⁵¹⁴ Ibidem.

⁵¹⁵ R. Sterchele, *op. cit.*, s. 342.

⁵¹⁶ M., *Nosugar, nobeer, nofizz...*, s. 84.

⁵¹⁷ R. Sterchele, *op. cit.*, s. 342.

⁵¹⁸ Ibidem.

historii sportów motorowych jako kierowca spełniony, który doświadczył wszystkich trudności kariery zawodowego sportowca. Był również uosobieniem częstego w środowisku wyścigów samochodowych przypadku zawodnika o zróżnicowanych korzeniach. Dzięki nim stał się typem kierowcy, z którym mogła identyfikować się więcej niż jedna nacja. Przykładem tego jest narracja włoskiej prasy, która za sprawą pochodzenia ojca dwukrotnego poświęcała jego występom więcej uwagi. W taki sam sposób postać Emersona Fittipaldiego przeniknęła również do polskiego sportu motorowego. Stało się to dzięki wspomnianej Ninie Lengyel, która uznała Brazylijczyka za „swojego człowieka” przez narodowość jego matki, Józefy Wojciechowskiej. Przedstawiając historię rodziny Fittipaldi w polskiej prasie motoryzacyjnej, oficjalnie podjęła próbę uczynienia dwukrotnego mistrza świata częścią historii rodzimego sportu motorowego. W ten sposób stał się on również ogniwem, w którym polski entuzjasta wyścigów lat 70. XX wieku mógł widzieć element łączący rodzimy automobilizm wyczynowy ze Formułą 1. Samo otwarcie Fittipaldiego na pytania dotyczące jego pochodzenia pozwalają również ująć go w pracy poświęconej obecności Polski i Polaków na szczycie sportów motorowych. Najlepszym tego dowodem jest wspomniany na początku podrozdziału wpis ujawniający jego pochodzenie od strony matki.

Podrozdział 5.4. Przemilczane polskie akcenty lat 80. XX wieku

Wspomniana w poprzednim podrozdziale Nina Lengyel próbowała wykorzystać polskie pochodzenie Emersona Fittipaldiego do zbliżenia Polski i polskich kibiców do zachodnioeuropejskiego sportu motorowego. Plan się jednak nie powiódł ze względu na mnogość czynników spowalniających popularyzację Formuły 1 w PRL⁵¹⁹. Wpłynęły one również na działania dziennikarki, gdyż wszystko co wiązało się z najwyższą klasą wyścigową było szkodliwe dla systemu. Niemniej działania publicystki zasługują na miano przełomu choćby ze względu na przyświecające jej idee. Wprowadzając postać Emersona Fittipaldiego do polskiego sportu motorowego, niewątpliwie podjęła próbę wzbogacenia rodzimego automobilizmu wyczynowego o światowe akcenty. Z komercyjnego punktu widzenia jej narracja nie została jednak wystarczająco wykorzystana. Przegląd materiałów prasowych lat 70. XX wieku nie wskazuje, aby propagatorzy idei Grand Prix Polski używali jej jako narzędzia popularyzacji swojego projektu. Fakt ten można potraktować jako błąd, gdyż postać Fittipaldiego i jego matki mogła posłużyć jako ogniwo identyfikacji dla polskiego kibica w teoretycznie „próżnym” i obcym kulturowo sporcie.

Pomijając jednak kwestie niewykorzystanego potencjału, należy również dostrzec symboliczny aspekt aktywności Niny Lengyel. W rzeczywistości zapoczątkowała ona trend wyszukiwania polskich akcentów w Formule 1, gdyż wcześniej żaden z polskich dziennikarzy nie wyszedł poza klasyczne relacje opatrzone autorskimi opiniami. Ten typ narracji mógł jednak powrócić dopiero później ze względu na rzeczywistości polityczną PRL w latach 80. i negatywny stosunek władz do wyścigów samochodowych⁵²⁰. Niemniej córka polskiej inteligencji zostawiła po sobie dziedzictwo, z którego młode pokolenie polskich entuzjastów mogło posiąść wiedzę o mistrzostwach świata Grand Prix lat 70. i 80. wieku. Były nią 3 publikacje⁵²¹, których treść stała się początkiem pasji znanego krajowego specjalisty od Formuły 1, Mikołaja Sokoła⁵²². Dlatego warto również w prezentowanym podrozdziale wykorzystać zapoczątkowany przez dziennikarkę trend i przedstawić fakty, do których nie dotarła.

⁵¹⁹ Patrz podrozdział 5.2

⁵²⁰ Patrz podrozdział 6.2

⁵²¹ N. Lengyel, *Formuła 1. Legenda i rzeczywistość*, Warszawa 1984, idem, *rok McLaren*, Warszawa 1985, idem, *nareszcie Alain Prost*, Warszawa 1986.

⁵²² Polski komentator. Dziennikarz i reporter specjalizujący się w Formule 1., M. Sokół, *Szybko, szybciej, najszybciej. Formuła 1 Sokolim Okiem*, Kraków 2022 [bez paginacji stron].

Dla wątku polskich akcentów kluczowy jest świat filmu, który dla współczesnej Formuły 1 stanowi jedno z najlepszych narzędzi promocji. W powojennej przeszłości kinematografia nie miała jednak tak wielkiego znaczenia dla najwyższej klasy wyścigowej, ograniczając się w latach 60. XX wieku do produkcji Frankenheimera pt. „Grand Prix”⁵²³. Przełom nastąpił w latach 70., w których o ekonomice sportu zaczął decydować sponsoring pozabranżowych firm oraz dobra reklama. W tej atmosferze nieuchronny progres zaliczył również film, którego popularyzacja jako środka marketingu zaczęła się w pierwszej połowie dekady. Dla prezentowanej rozprawy najważniejszy jest fakt, że za pierwszym poważnym dziełem poświęconym Formule 1 stał się znany Polak. Nazywał się on Roman Polański. Urodzony w Paryżu reżyser, jak często bywa wśród artystów, był sympatykiem sportów motorowych. Szczególnie cenił jego szczyt, nawiązując w nim wartościowe kontakty. Najcenniejszym była z pewnością znajomość z Johnem Young Stewartem, która w 1969 r. przerodziła się w przyjaźń. Kierowca stanowił wtedy dla Polaka wartościowe wsparcie psychiczne, gdyż ten zmagał się z traumą po zamordowaniu przez sektę Charlesa Mansona jego żony, Sharon Tate⁵²⁴. Zażyła relacja zachęciła też Polańskiego do zrealizowania w 1971 r. wspólnego projektu w postaci dokumentalnego dramatu o Formule 1. Jego akcja rozgrywała się podczas tegorocznego Grand Prix Monako, na którym Stewart wywalczył drugie mistrzostwo. Zaprzyjaźniony kierowca był natomiast głównym bohaterem, przez co film otrzymał tytuł „Weekend of a Champion”⁵²⁵. Finalnie został ukończony w 1972 r., ukazując się pierwszy raz w 1972 r. na festiwalu filmów West End.

Sam Stewart pozytywnie określał współpracę z Polańskim, choć wspólne przedsięwzięcie w całości obejrzał dopiero w 2007 r. Traktował to jako ciekawe doświadczenie, w którym czuł się jak człowiek posiadający dwie zwalczające się osobowości. Z dozą sympatii wspominał konieczność zmieniania się ze zestresowanego zawodnika w pretensjonalnego i nerwowego mistrza⁵²⁶, pojmując w ten sposób znaczenie emocjonalnego aspektu filmów o sportach motorowych. Dzięki Polańskiemu wzrosła również jego popularność, a Formuła 1 otrzymała nowe narzędzie promocji. Produkcja „Weekend of a Champion” była typem filmu odsłaniającego kulisy funkcjonowania mistrzostw wyścigów Grand Prix, wprowadzając widza w tajniki torów, mechaniki, jazdy, podejścia psychologicznego i ówczesnej kultury. Największy rozwój tej formy popularyzacji przypadł

⁵²³ *Grand Prix*, reż. J. Frankenheimer, 1996, Stany Zjednoczone.

⁵²⁴ J.Y. Stewart, *The Autobiography. Jackie Stewart. Winning is not enough*, Londyn 2007, s. 213.

⁵²⁵ Ibidem, s. 242, *Weekend of a Champion*, reż. R. Polański, 1972, Francja–Stany Zjednoczone.

⁵²⁶ Ibidem, s. 244.

jednak na XXI w. W 2013 r. Ron Howard nakręcił biograficzny dramat sportowy „Rush”⁵²⁷ o rywalizacji Nicholasa Laudy i Jamesa Hunta, czyniąc z ich historii swego rodzaju bestseller. Nie był to oczywiście pierwszy film o Formule 1, biorąc pod uwagę pojawienie się wcześniej takich produkcji jak „Grand Prix” Frankenheimera, „Ferrari”⁵²⁸ Cralo Carlei, czy „Senna”⁵²⁹ Asifa Kapadi. Dramat sportowy Howarda przyspieszył jednak popularyzację Formuły 1 na ekranach kin, czego dowodem jest rosnąca od 2013 r. częstotliwość pojawiania się o niej filmów. Dobrymi przykładami są „Ferrari 312B-Legedna powraca”⁵³⁰ Andrei Marini, „Ferrari-Race to Immortality”⁵³¹ Daryl’a Goodricha lub „McLaren”⁵³² Rogera Donaldsona.

Strategia promocji Formuły 1 jako sportu i firmy jeszcze bardziej przybrała na sile po przejęciu przez Liberty Media praw własnościowych do niej. Amerykański koncern medialny zmodernizował zaniedbany przez CVC Capital Partners obszar komercji, otwierając go nie tylko na media społecznościowe oferujące wolność wypowiedzi, jak Twitter czy Facebook⁵³³. Za podstawę strategii uznał też kinematografię, czego efektem było powstanie w 2018 r. serialu produkcji Netflixa pt. „Formula 1. Drive to Survive”⁵³⁴. W przeciwieństwie jednak do dzieła Polańskiego produkcja ta obrała za środek przekazu maksymalistyczną konfabulację rzeczywistości, przez co widownia otrzymała zakłamany i przesadnie sfabularyzowany obraz wyścigów Grand Prix. Problem ten szczególnie podkreślają kierowcy i szefowie, skarżąc się na kreowanie przez producentów nieprawdziwych osobowości i scen⁵³⁵.

W związku z tym bliższa idei „Weekend of a Champion” jest inicjatywa innego reżysera, który podobnie jak przyjaciel Stewarta posiada również polskie pochodzenie. Reżyser ten nazywa się Joseph Kosinski. W 2023 r. ogłosił on projekt nakręcenia filmu opowiadającego o kierowcy, który przed przejściem na emeryturę postanawia pomóc drużynie i modemu partnerowi zespołowego w osiągnięciu sukcesu. Rolę głównego bohatera otrzymał Brad Pitt, który w ramach przygotowań podczas Grand Prix Wielkiej Brytanii w 2023 r. towarzyszył nawet prawdziwym zawodnikom Formuły 1 w ich codziennych obowiązkach. Polskie media nie przeoczyły oczywiście pochodzenia reżysera

⁵²⁷ *Rush*, reż. R. Howard, 2013, Stany Zjednoczone–Niemcy–Wielka Brytania.

⁵²⁸ *Ferrari*, reż. C. Carlei, 2003, Włochy 2003.

⁵²⁹ *Senna*, reż. A. Kapadia, 2010, Wielka Brytania–Francja–Stany Zjednoczone.

⁵³⁰ *Ferrari-312B*, reż. A. Marini, 2017 Włochy.

⁵³¹ *Ferrari-Race to Immortality*, reż. D. Goodrich, 2017, Wielka Brytania–Stany Zjednoczone.

⁵³² *McLaren*, reż. R. Donaldson, 2017, Nowa Zelandia 2017.

⁵³³ b.a., *F1 za kulisami. Widomości. Oto ludzie, którzy zastąpią Berniego*, „F1 Racing”, marzec 2017, s. 7.

⁵³⁴ *Formula 1. Drive to Survive*, reż. J. Gay-Rees, P. Martin, 2019-, Stany Zjednoczone–Niemcy.

⁵³⁵ L. Llewellyn, *Toto Wolff 'scared' by F1 Drive to Survive and Max Verstappen fumed at 'fake' scenes*, Express, <https://www.express.co.uk/sport/f1-autosport/1736608/Toto-Wolff-F1-Drive-to-Survive-Max-Verstappen-f1-news> [dostęp: 24.09.2023].

nieposiadającego jeszcze tytułu filmu, znajdując tym samym kolejny warty wspomnienia polski akcent na szczytach sportów motorowych⁵³⁶.

Nie ulega zatem wątpliwości, że film Romana Polańskiego znacznie przyczynił się do promocji Formuły 1 jako sportu. Wzbogacił jej dziedzictwo kulturowe, udoskonalając formę promocji poprzez kinematografię. Debiut „Weekend of a Champion” na prestiżowym festiwalu filmowym skłania jednocześnie do refleksji, dlaczego obecność reżysera w ówczesnym szczycie sportów motorowych nie znalazła się w narracji Niny Lengyel nawet w formie ciekawostki. Niewątpliwie wątek światowej sławy twórcy filmowego byłby solidnym wzbogaceniem zapoczątkowanego przez nią trendu wyszukiwania polskich akcentów i dobrym ogniwem łączności z zachodnioeuropejskim sportem motorowym. Pomijając jednak kwestie

Polańskiego w jej narracji, warto wspomnieć, że nie był on wówczas jedną wartą wspomnienia osobą. Kiedy Emerson Fittipaldi zbliżał się do końca kariery kierowcy Formuły 1, w stawce również pojawił zawodnik warty wspomnienia w prezentowanej pracy. Była nim osoba, której nazwisko współcześni dziennikarze lubią wpisywać w zagadnienie obecności Polski i Polaków w Formule 1 jako ciekawostkę lub krótką wzmiankę. Nie był to jednak mężczyzna, a kobieta o imieniu Divina Mary Galica. Postać ta jest godna uwagi nie tylko ze względu na pochodzenie. Dobrze wpisuje się również w obecny we współczesnym sporcie motorowym ruch promujący uczestnictwo kobiet w rywalizacji na torze i poza nim⁵³⁷. Pominięta przez Ninę Lengyel zawodniczka jest też jedną z zaledwie pięciu na świecie, które spróbowały swoich sił za kierownicą bolidu Formuły 1. Z tego też względu w oficjalnej historii najwyższej klasy wyścigowej figuruje jako ciekawostka lub argument przy coraz częstszych dyskusjach o fizycznej możliwości rywalizacji płci pięknej z mężczyznami. Pomijając jednak kwestie skuteczności równościowych haseł promowanych przez należącą do Susie Wolff organizację „Dare to be Different”⁵³⁸, wspomnienie o Galicy jest też pożądane z powodów czysto historycznych.

Członkini wąskiej grupy kierowców–kobiet Formuły 1 urodziła się 13 sierpnia 1944 r. w Bushey Heath w hrabstwie Hertfordshire. Jej nazwisko sugeruje podhalańskie pochodzenie, a te z kolei zawdzięczała dziadkowi ze strony ojca, urodzonemu w 1873 r. w Białym Dunajcu Andrzejowi Galicy. Dla współczesnego Podhala jest on jedną z najważniejszych postaci

⁵³⁶ b.a., *Brad Pitt kierowca Formuły 1. Film wyreżyseruje Joseph Kosinski*, RMF Classic, <https://www.rmftv.pl/informacje/Obraz,12/Brad-Pitt-kierowca-Formuly-1-Film-wyrezyseruje-Joseph-Kosinski,47587.html>, [dostęp: 24.09.2023].

⁵³⁷ *Dare to be different*, <https://mpacreative.com/portfolio/dare-to-be-different/>, [dostęp: 24.09.2023].

⁵³⁸ Ibidem.

historycznych ze względu na wielokierunkową działalność społeczną. Kształcił się we lwowskiej Szkole Politechnicznej i Uniwersytecie Technicznym w Wiedniu. Tam zdobył tytuł inżyniera budowy dróg i mostów, stając się aktywistą budowy galicyjskiej infrastruktury w krakowskiej Ekspozyturze Dyrekcji Budowy Dróg Wodnych. Jako literat wrażliwy na niesprawiedliwość społeczną i ubóstwo działał również w sferze politycznej, mając przy tym szczególną słabość do nurtów socjalistycznych. Podhalańska historia najbardziej jednak ceni postać Andrzeja Galicy za zasługi wojskowe, a konkretnie za działalność o charakterze niepodległościowym. W latach 1918-1919 był organizatorem i dowódcą podhalańskich oddziałów strzeleckich, a w 1920 r. został generałem 21 Dywizji Piechoty Górskiej. Po przejściu na emeryturę w 1931 r. działał również w polityce jako propagator Obozu Zjednoczenia Narodowego Edwarda Rydza Śmigłego oraz poseł na sejm i senator z ramienia Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem⁵³⁹.

Wielokierunkowa aktywność przesądziła jednak o losach jego potomków, czego przykładem jest ojciec Diviny Galicy. Urodzony w 1904 r. Władysław Galica tak jak ojciec, Andrzej Galica, wybrał karierę wojskową. Zaczął od udziału w wojnie polsko-bolszewickiej jako bombardier. Prawie zginął podczas ataku oddziału kozackiego, gdyby jeden z Kozaków nie powstrzymał się od zabicia szesnastolatka. Zamiast tego trafił jako jeńiec na roboty do więzienia w Kriemieńczugu i Saratowie, skąd uciekł pod zmienionym nazwiskiem. W Polsce służył jako porucznik rezerwy i komendant miasta Dębica⁵⁴⁰. Podczas II wojny światowej wyemigrował do Wielkiej Brytanii, gdzie służył w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie. Dowodził jednostką spadochronową Samodzielnej Kompanii Grenadierów, po czym został przeniesiony do polsko-francuskiej sekcji Special Operation Executive w ramach Oddziału VI Sztabu Naczelnego Wodza⁵⁴¹. Ta część życiorysu ojca Diviny Galicy jest niemalże odzwierciedleniem akcji wspomnianej już książki Joe'a Sewarda *The Grand Prix Saboteurs*. Podobnie jak Robert Benoist czy William Grover-Williams jako Andrzej Fredro prowadził we Francji działania sabotażowe w roli tajnego agenta, szyfranta i oficera łącznikowego. Nawiązywanie kontaktów z miejscowymi partyzantami miało na celu rekonstrukcję 2. Dywizji Strzelców Pieszych, przez co Władysław Galica został ostatnim polskim spadochroniarzem zrzuconym na terytorium Francji. Za zasługi otrzymał odznaczenia

⁵³⁹ A.A. Kozłowska, *Góral generałem. Andrzej Galica. Biografia żołnierza, polityka i generała*, Łódź 2013, s. 29-66.

⁵⁴⁰ Ibidem, s. 390-391.

⁵⁴¹ Ibidem, s. 932.

najwyższej rangi jak Order Wojenny Virtuti Militari, Krzyż Walecznych, brytyjski Military Medal czy francuski Croix de Guerre Alec Étoile⁵⁴².

Po wojnie powrót Władysława Galicy do Polski był jednak niemożliwy ze względu na przeszłość zmarłego w 1945 r. ojca. Postawa polityczna Andrzeja Galicy nie gwarantowała najstarszemu synowi bezpiecznego życia, więc tak jak Alfons Kowalewski czy Leo Kuźmicki postanowił zostać w Wielkiej Brytanii. Decyzję zdeterminował również fakt, że jeszcze w 1944 r. założył na Wyspach Brytyjskich drugą rodzinę z wdową po kapitanie Johnie Wyndham Malet, June Harrison-Broadley⁵⁴³. Oprócz wychowywania dwóch pasierbów doczekał się również własnych dzieci, a konkretnie trzech córek, Diviny Mary Galicy, Annabelle June, Vanessy Josephine Bronisławy oraz syna, Johna Władysława. Spośród całej czwórki największą sławę zdobyła właśnie urodzona 13 VIII 1944 r. w Bushey Heath Divina⁵⁴⁴. Wpisując jej nazwisko w wyszukiwarkę internetową, można trafić na dwa rodzaje artykułów. Podsumowaniem tej informacji jest tytuł międzynarodowej narciarki alpejskiej z uczestnictwem na igrzyskach olimpijskich lub kierowcy wyścigowego. Ten ostatni budzi oczywiście większe zainteresowanie za sprawą statusu jednej z pięciu kobiet startujących w Formule 1. Jednak jej drogę na szczyt sportu motorowego poprzedziła kariera w sportach zimowych, której towarzyszyły wyjątkowo trudne okoliczności⁵⁴⁵.

Kiedy Divina miała cztery lata, Władysław zaczął odczuwać skutki wieloletniej służby wojskowej i pracy w rosyjskich więzieniach. W wieku 44 lat pojawiły się u niego problemy z układem krążenia, którym małżonka June próbowała zaradzić rodzinnymi wyjazdami w góry. W 1948 r. zarezerwowała pobyt w szwajcarskim ośrodku narciarskim Lenk, gdzie czteroletnią Divinę zaintrygowała prędkość uzyskiwana na stokach przez miejscowych narciarzy zjazdowych. Pasję pomógł jej rozwijać przyrodni brat, gdyż Władysław zmarł na atak serca w 1950 r.⁵⁴⁶ Greville Malet był jej pierwszym trenerem, przy którym treningi zamieniły się w obsesję i potrzebę ciągłego udoskonalania swoich umiejętności. W związku z tym w wieku 13 lat matka wysłała Divinę do szwajcarskiej szkoły narciarskiej, gdzie wyrobiła sobie charakterystyczny dla kierowców wyścigowych pogląd na sport. Czytając pod nauczycielskim przymusem dzieła Szekspira, upodobała sobie cytat Lady Makbet: „Byłbyś wielki; Sztuka nie bez ambicji, ale bez. Choroba powinna w niej uczestniczyć [...]”⁵⁴⁷. Z tym

⁵⁴² Ibidem, 392.

⁵⁴³ Ibidem.

⁵⁴⁴ Ibidem.

⁵⁴⁵ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB; <https://www.teamgb.com/article/winter-tale-divina-galica/5zssuUEDCdKYpjZc9VJ0Ro> [dostęp: 24.07.2023]

⁵⁴⁶ Ibidem.

⁵⁴⁷ tłum. Ewelina Więckowska.

właśnie przeświadczeniem totalnego poświęcenia i podporządkowania całego życia swojej pasji osiągała wyróżniające wyniki, które na starych, popękanych nartach przyciągały szczególną uwagę trenerów. W ten sposób jako piętnastolatka trafiła do Downhill Only Club w Wengen, gdzie otrzymawszy od selekcjonera nowy sprzęt, usłyszała: „Będiesz na nich wygrywać wyścigi”⁵⁴⁸.

Słowa okazały się prorocze, ponieważ wnuczka podhalańskiego generała w wieku 18 lat zaczęła karierę olimpijską. W latach 1968-1972 kolejno w Innsbrucku, Grenoble i Sapporo startowała w Igrzyskach Olimpijskich⁵⁴⁹. Siebie samą opisywała jednak jako sportowca, który odczuwał deficyty umiejętności w dążeniu do perfekcjonizmu potwierdzone jej słowami: „Chociaż miałam duże nadzieje na dobry występ na igrzyskach olimpijskich, nigdy tego nie zrobiłam. Zawsze coś wielkiego mnie powstrzymywało”⁵⁵⁰. Słowa te były oczywiście efektem ambicjonalnego głodu najwyższego uhonorowania jakim było mistrzostwo olimpijskie. Galica była szanowaną brytyjską narciarką polskiego pochodzenia, w której dorobku nie brakowało podiów i renomy. Zaliczano ją do dziesiątki najlepszych narciarek alpejskich na świecie, a w 1968 r. na igrzyska zimowe w Grenoble przyjechała ze statusem kapitana brytyjskiej drużyny kobiet⁵⁵¹. Nie zdobyła jednak medalu olimpijskiego. Trener postanowił nawoskować jej narty, nie rozgrzewając ich. To zaważyło na prędkości zjazdu, wprawiając Divine w stan kierowcy wyścigowego mającego za dużo docisku i oporu na prostej. Skończyła na 32 miejscu, tracąc szansę na mistrzostwo. Pech nie opuścił jej również na igrzyskach w Sapporo w 1972 r., na które Galica przyjechała ze złamaną kością strzałkową. Walczyła z bólem, jednak kontuzja okazała się nie do pokonania. Podczas zjazdu straciła czucie w nodze, na skutek czego jej czas dał jej 26 miejsce w klasyfikacji generalnej⁵⁵².

Wszystko to sprawiło, że w 1972 r. nie chciała już trwać w statusie potencjalnej mistrzyni olimpijskiej i zdecydowała się zakończyć karierę alpejskiej narciarki. Otrzymała od królowej Wielkiej Brytanii Order Imperium Brytyjskiego⁵⁵³. Zwieńczył on częściowo ambicje narciarki, ale nie wygasił potrzeby poszukiwania dalszych sukcesów sportowych i adrenaliny. Divine martwił fakt braku wykształcenia i dyplomu, który pozwoliłby jej zostać trenerem. Nie chciała jednak na tym etapie być instruktorem, więc wybrała charakterystyczną dla emerytowanych sportowców opcję założenia własnego interesu. Razem z partnerką

⁵⁴⁸ Ibidem.

⁵⁴⁹ A.A. Kozłowska, *op. cit.*, s. 393.

⁵⁵⁰ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

⁵⁵¹ B.K., *Divina i inne*, „Motor”, marzec 1978, nr 11(1350), s. 14.

⁵⁵² Ibidem.

⁵⁵³ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

zespołową, Giną Hathorn, otworzyła w Londynie sklep z odzieżą narciarską. Prowadzenie własnego interesu nie przynosiło jej jednak satysfakcji, co skomentowała: „To była dla mnie kompletna zmiana tempa i byłam trochę niespokojna”⁵⁵⁴.

Stan ten nie trwał jednak długo. Mimo przejścia na emeryturę Divina nie straciła na popularności i dobrej renomy w świecie sportowców, stając się brytyjską celebrytką. Przekonała się o tym już w 1974 r., kiedy pewnego dnia odebrała telefon z intrygującą propozycją. Zdzwonił do niej dyrektor wykonawczy toru Brands Hatch, John Webb. Od 1954 r. był również promotorem wydarzeń i oficjalnym agentem prasowym obiektu, którego profesją zawodową była promocja drugorzędnych klasyków wyścigowych jak Mallory Park, Snetterton, Outlon Park czy Cadwell Park⁵⁵⁵. W latach 70. obrał filozofię angażowania w odbywające się na Brands Hatch imprezy znanych osobistości lub kierowców pilnie potrzebujących rozwinąć swoją karierę. Praktykę tę pojmował również w kategoriach pomocy, gdyż osobiście edukował takich zawodników w zakresie komercji i promocji samych siebie⁵⁵⁶. W tymże duchu skontaktował się również z Diviną Galicą, składając jej ofertę startu w wyścigu celebrytów dla sportowców⁵⁵⁷. Twierdził, że w czasach totalnej i wielobranżowej dominacji mężczyzn w sportach motorowych zawodniczki miały duży potencjał medialny⁵⁵⁸. Telefon do Galicy nie był jednak pierwszą tego rodzaju próbą. Webb prowadził wcześniej karierę Leli Lombardii, wprowadzając ją do Formuły 5000 i Formuły 1. Komercyjny potencjał widział również w Galicy. Wnuczka polskiego generała nie również nie miała obiektywności co do jego koncepcji⁵⁵⁹. Zgodziła się odbyć jazdy próbne na Brands Hatch, nie obawiając się zbytnio problemów natury fizycznej⁵⁶⁰. Wierzyła, że siła była głównym i niezbędnym dla kobiet czynnikiem dającym im szanse rywalizacji z mężczyznami. Siebie uważała za potwierdzenie tej tezy, wspominając w wieku 67 lat:

„Aby prowadzić samochód w moich czasach, trzeba było być wysportowanym. Na szczęście skończyłam karierę narciarską i byłam bardzo sprawna, byłam zbudowana jak czołg. W dzisiejszych czasach widziałam wiele Kobiet – kierowców, które są bardzo dobre, ale kiedy awansują w formule, nie są wystarczająco silne”⁵⁶¹.

⁵⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵⁵ S. Taylor, *Lunch with... John Webb*, „MotorSport”, luty 2012, nr 2, s. 99.

⁵⁵⁶ Ibidem, s. 105.

⁵⁵⁷ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

⁵⁵⁸ S. Tylor, *Lunch with...*, s. 105.

⁵⁵⁹ T. McGowan, *Pit-lane pioneers: Women in Formula One*. Cable News Network...

⁵⁶⁰ Formula 1 Driver|Divina Galica|Lunchtime Today|1975...

⁵⁶¹ T. McGowan, *Pit-lane pioneers: Women in Formula One*. Cable News Network...

Przeświadczenie zawodowej narciarki alpejskiej mogłoby wywołać konsternację w atmosferze polemik o możliwości kierowców–kobiet we współczesnej Formule 1. Słowa Galicy harmonizują i stoją jednocześnie w sprzeczności ze stanowiskami obecnego środowiska w tej sprawie. Jeszcze w 2022 r. dwukrotna mistrzyni upadłej już W Series⁵⁶², Jamie Chadwick, na pytanie o problem fizycznej rywalizacji kobiet w Formule 1, odpowiedziała: „Jednak nie mamy pewności, że jest to w ogóle możliwe”⁵⁶³. Jednocześnie nie trudno również znaleźć osoby potwierdzające swoją aktywnością słowa Galicy, czego przykładem jest dyrektorująca F1 Academy Sussie Wolff i jej organizacja Dare to be different. Przychylne słowa o udziale kobiet w tym sporcie można również usłyszeć od obecnych kierowców. Przykładem jest Lewis Hamilton czy Esteban Ocon, który sprawuje rolę wyścigowego „ojca chrzestnego” czternastoletniej Lisy Billard⁵⁶⁴ aw oficjalnych wywiadach promuje poświęcenie i sukcesy filipińskiej zawodniczki, Bianci Bustamante.

Niewątpliwie siła fizyczna, pewność siebie i wiara we własne umiejętności są atutami zawodników sportów motorowych. Tak też było w przypadku Galicy. W debiutanckim wyścigu celebrytów z 1974 r. na Oulton Park zajęła drugie miejsce, przez co Webb zaprosił ją do spróbowania swoich sił w rywalizacji z kobietami⁵⁶⁵. Tutaj również za pierwszym razem stanęła na drugim stopniu podium, oficjalnie zaczynając karierę kierowcy wyścigowego. Webb nie miał oczywiście zamiaru rezygnować z zawodniczki mającej psychofizyczne możliwości rywalizacji w samochodach wyczynowych. Sama debiutantka kontynuowała swój profesjonalizm sportowy. Brała lekcje jazdy na Brands Hatch, nie odmawiając sobie również treningów w gokartach. Odbywanie praktyki nie sprawiało jej trudności ze względu na szybkie znalezienie podobieństw między narciarstwem a prowadzeniem samochodu wyścigowego. Jak sama zauważyła, w obu przypadkach kluczem do bycia szybkim było perfekcyjne pokonywanie zakrętów. Nie ominęła również teorii, poświęcając czas studiom nad mechaniką i silnikami⁵⁶⁶. Ta część nowej profesji okazała się jednak najtrudniejsza, czego Galica doświadczała podczas wyścigów.

⁵⁶² Seria wyścigów samochodowych przeznaczonych dla kobiet. Rozgrywano ją w latach 2019-2021 według przepisów Formuły 3. Seria upadła na skutek kłopotów finansowych i niewypłacalności. W 2022 r. oficjalnie została zastąpiona przez klasę przeznaczoną dla kobiet, F1 Academy.

⁵⁶³ Ł. Kuczera, *Kobiety nie mają szans w Formule 1. Brutalna rzeczywistość daje o sobie znać*, SportoweFakty, <https://sportowefakty.wp.pl/formula-1/1015785/kobiety-nie-maja-szans-w-f1-brutalna-rzeczywistosc-daje-o-sobie-znac>, [dostęp: 26.07.2023]

⁵⁶⁴ B. Diagne, *Prés d'Yvetot, Lisa Billard en route vers le titre de championne de France de karting*, Paris Normandie, <https://www.paris-normandie.fr/id426416/article/2023-06-24/pres-dyvetot-lisa-billard-en-route-vers-le-titre-de-championne-de-france-de> [dostęp: 26.07.2023]

⁵⁶⁵ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

⁵⁶⁶ Formula 1 Driver|Divina Galica|Lunchtime Today|1975...

Wszystko to miało zapewnić dobry przebieg nowej kariery, w której rozwój zaangażował się sam John Webb. Opiekunem i mentorem Galicy został Nick Withing. Wraz z bratem słynnego już Charliego Whitinga wyposażyli ją również w samochód, a konkretnie rocznego Surteesa T16 w specyfikacji F1 z silnikiem Ford Cosworth DFV V8 za 9000 £⁵⁶⁷. Tym samochodem startowała w 1976 r. w brytyjskiej serii wyścigowej ShellSport Group 8 European Championship w barwach oficjalnego zespołu ShellSport Whiting. Sezon skończyła na czwartym miejscu w klasyfikacji generalnej, pokonując przyszłych kierowców Formuły 1, takich jak Alan Jones, Eddie Cheever czy Derek Bell⁵⁶⁸. Wyniki były na tyle satysfakcjonujące dla Webba, że jeszcze w 1976 r. postanowił zgłosić Galicę na wyścig Formuły 1. Było to pamiętne Grand Prix Wielkiej Brytanii na Brands Hatch, który zaczął karambol na szczycie zakrętu Paddock Hill z udziałem Nikiego Laudy, Claya Regazzoniego i Jamesa Hunta. Samochód kierowcy McLarena był w tak złym stanie, że nie było pewności co do ukończenia jego naprawy przed doprowadzeniem przez porządkowych⁵⁶⁹ do stanu używalności. W związku z tym dla opóźnienia prac brytyjscy kibice zaczęli rzucać z trybun śmieciami i obrażać sędziów, skandując: „Chcemy Hunta”⁵⁷⁰. Na nic jednak zdał się wysiłek oddanej widowni, ponieważ Brytyjczyk został zdyskwalifikowany dwa tygodnie później. Sama Galica również nie mogła nazwać tego wyścigu debiutem marzeń, ponieważ nie udało jej się w swoim Surtessie przebrnąć przez kwalifikacje⁵⁷¹. Niemniej „MotorSport” odnotował jej pojawienie się wzmianką:

„Był tam żółty Surtees TS16 Miss Divina Galica i czerwony Shadow DN3 Mike’a Wildsa, obaj uciekinierzy z wyścigów Brytyjskiej Formuły 5000, mający do czynienia z profesjonalną Formułą 1”⁵⁷².

Uwaga skierowana na wnuczkę polskiego generała zachęciła Webba do dalszej współpracy. Następny sezon znowu spędziła w ShellSport International Championship, zajmując siódme miejsce w klasyfikacji generalnej. Nick Withing zdołał zabezpieczyć byt zespołu, podpisując umowę o sponsoring z japońską firmą optyczną, Olympus Cameras. Powtarzalność dobrych występów zakłóciły jednak mechaniczne awarie. Nie ukończyła

⁵⁶⁷ S. Taylor, *Lunchtime with...*, s. 105.

⁵⁶⁸ Mistrzostwa Europy ShellSport Group 8 w 1976 roku, Klasyfikacja Mistrzostw Europy ShellSport Group 8 z 1976 r.; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/championships/1976-shell-sport-group-8-european-championship/> [dostęp: 22.11.2021]

⁵⁶⁹ Pracownicy toru odpowiadający za porządek i stan obiektu.

⁵⁷⁰ D.S.J., *The British Grand Prix. Well up to standard*, „MotorSport”, sierpień 1976, nr 8, s. 905.

⁵⁷¹ Ibidem.

⁵⁷² A. Jenkinson, *Notes on the Cars at Brands Hatch*, „MotorSport”, sierpień 1976, nr 4, s. 906.

sześciu wyścigów, powetowując sobie brak punktów dwoma drugimi i trzecimi miejscami⁵⁷³. Cztery wizyty na podiach i najszybsze czasy okrążeń wystarczyły jednak, aby dostać ofertę większej rangi niż wyścigi w duchu Formuły Libre. Zainteresował się nią właściciel amatorskiego zespołu Hesketh Racing, baron Alexander Fermor-Hesketh III. Arystokratyczne pochodzenie nie szło jednak w parze z jego trywialnym i ekspresyjnym charakterem, którego ucieleśnieniem była właśnie jego drużyna. W debiutanckim sezonie 1973 r. Hunt zajął 8 miejsce w klasyfikacji generalnej kierowców i dwa lata później zwyciężył w Grand Prix Holandii⁵⁷⁴. Po odejściu Hunta do McLaren'a hedonizm szefostwa dosłownie unicestwił drużynę. Lordowi szybko zabrakło pieniędzy na opłacanie wyścigów własnymi pieniędzmi, a renoma nawet w czasach sponsoringu opartego na tytoniu i alkoholu odstraszała potencjalnych inwestorów⁵⁷⁵.

W ten sposób w 1978 r. Hesketh zaczął zmierzać do zamknięcia działalności i nadrobienia braków w funduszach sprzedażą klienckich samochodów⁵⁷⁶. Nim to jednak nastąpiło próbował ratować swoje przedsięwzięcie, obierając strategię podobną do Johna Webba. Złożył ofertę startu w Grand Prix Formuły 1 Divinie Galicy, która choćby ze względu na płeć mogła przedłużyć medialną egzystencję zespołu. Wraz z nią przyszło również wsparcie Olympus Cameras w wysokości 350000 £, dzięki któremu Hesketh znalazł pieniądze na wpisowe⁵⁷⁷. Nie spodziewał się też, aby Divina była szczególnie drogim kierowcą. Posiadała sponsoring firmy kosmetycznej⁵⁷⁸. Miała również doświadczenie w jeździe samochodami Formuły 1, co naturalnie zmniejszało ryzyko wypadku. Brytyjski lord nie zakładał zwycięstwa zawodniczki. Paradoksalnie wystarczył mu tylko jej udział w wyścigu. Największym pozytywem finansowym był jego własny bolid March 308/4, którym jeździł jeszcze James Hunt. Maszyna była niekonkurencyjna, czego też nie ukrywał. Liczył nawet, że zniechęci Galicę do walki o wysokie lokaty i tym samym nie narazi na niepotrzebne koszty w postaci zatartego silnika czy rozbitego samochodu⁵⁷⁹.

Do drugiej próby startu w wyścigu Formuły 1 doszło podczas inauguracyjnej rundy sezonu 1978 r. w Buenos Aires. Galica przyjechała do Argentyny jako pełnoprawny kierowca z licencją wyścigową i numerem startowym, który jeszcze bardziej podkreślił obecność kobiety pośród 26 mężczyzn. Od 1976 r. jeździła z liczbą 13, łamiąc kulturowy przesąd o

⁵⁷³ Divina Glica, *Database. Drivers/Riders*; Statystyka z przebiegu kariery w latach 1976-1992; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/divina-galica/> [dostęp: 27.07.2023]

⁵⁷⁴ B. Horsley, *Carry on racing*, „MotorSport”, wrzesień 2022, nr 9, s. 117.

⁵⁷⁵ Ibidem.

⁵⁷⁶ Ibidem.

⁵⁷⁷ BK, *Divina i...*, s. 14.

⁵⁷⁸ A. A. Kozłowska, *op. cit.*, s. 393.

⁵⁷⁹ BK, *Divina i...*, s. 14.

nieszczęściu i pechu⁵⁸⁰. Zawodnicy i szefowie zespołów nie wychodzili poza tradycyjalistyczny kanon przekonania o symbolice nieszczęść. Galica była natomiast pierwszym kierowcą, który od 1963 r. nie wierzył w przesady. Kontrowersyjna liczba była również jej datą urodzenia, w związku z tym uznała ją za szczęśliwy dla siebie symbol⁵⁸¹.

Tak się jednak nie stało, biorąc pod uwagę atmosferę jaką roztaczali wokół niej dziennikarze. W charakterystyczny dla siebie sposób reporterzy zaczęli poruszać na konferencji prasowej wszystkie kontrowersyjne aspekty damsko-męskiej rywalizacji i zadawać dwuznaczne pytania o zdobycie przez kobietę mistrzostwa świata. Galica spodziewała się oczywiście takiej postawy, wspominając wydarzenia w podeszłym wieku: „Myślę, że byłam dość dobrze znana, ponieważ towarzyszyło mi wiele rozgłosu i większość ludzi uważała, że mam kwalifikacje do ścigania się na tym poziomie”⁵⁸². Zgodnie z doświadczeniem przyjęła jednak trzeźwą postawę, uznając mistrzostwo za nieistotne. Stwierdziła, że chciałaby wygrać choćby jeden wyścig i udowodnić możliwość fizycznego współzawodnictwa kobiet z mężczyznami. Później odpowiedziała na pytanie dotyczące problemu „fałszywej męskiej ambicji”. Mogła ona przedwcześnie zakończyć jej karierę, gdyż według dziennikarzy kierowcy – mężczyźni nie byli gotowi na przegranie sportowej rywalizacji z kobietą. Galica odpowiedziała: „Nie boję się takich sytuacji. Jeśli bowiem zdecyduję się wyprzedzać, będę to robić z taką prędkością, żeby wyprzedzany nie miał najmniejszych szans na odparcie ataku!”⁵⁸³.

Największe napięcie wywołało jednak pytanie odnośnie wieku. Jeden z dziennikarzy stwierdził, że 32 lata Galicy mogą poważnie utrudnić jej rywalizację i negatywnie wpływać na refleks. Była narciarka odpowiedziała ripostą: „Mario Andretti jest grubo starszy!!!”⁵⁸⁴. Nie ulega zatem wątpliwości, że atmosfera przed wyścigiem była wyjątkowo napięta. W padoku pojawiły się informacje o kłótni zespołu Ferrari z dostawcą opon Goodyear, gdyż drużyna zerwała kontrakt na rzecz firmy Michelin. Włosi oczekiwali również piątkowych jazd treningowych, pamiętając, że tydzień wcześniej James Hunt był najbardziej konkurencyjnym kierowcą podczas testów zimowych. Dla Galicy pierwszy trening nie okazał się jednak pomyślny. Jej March 308E/4 uległ zniszczeniu przez uderzenie o barierki ochronne⁵⁸⁵. Wypadek mógł być śmiertelny w skutkach, lecz zawodniczka wyszła z niego bez

⁵⁸⁰ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

⁵⁸¹ Ibidem.

⁵⁸² T. McGowan, *Pit-lane pioneers: Women in Formula One*, Cable News Network...

⁵⁸³ BK, *Divina...*, s.15.

⁵⁸⁴ Ibidem, s. 14.

⁵⁸⁵ A.H., *The Argentine Grand Prix. Andretti and Lotus all the way*, „MotorSport”, luty 1978, nr 2, s. 185.

żadnych obrażeń⁵⁸⁶. Na tle ambicji Grand Prix nie skończyło się jednak dobrze. Galica nie zakwalifikowała się do wyścigu, znajdując się w z Hectorem Rebaque i Eddim Cheever w grupie trzech nieklasyfikowanych kierowców⁵⁸⁷.

Sukcesem nie zakończyło się również kolejne Grand Prix, które odbyło się 29 stycznia 1978 r. w Rio do Janeiro. Samochód Galicy miał uszkodzone podwozie, którego zespół nie zdołał skutecznie naprawić. Również w trakcie kwalifikacji w Marchu 308E/4 doszło do wybuchu jednostki napędowej, co oczywiście przesądziło o udziale emerytowanej narciarki w niedzielnym wyścigu⁵⁸⁸. Ponownie znalazła się grupie niezakwalifikowanych zawodników razem z Arturo Merzarim, Vittorio Brambillą i Eddym Cheeverem⁵⁸⁹. Wydarzenia te pomogły podjąć Divinie decyzję o zakończeniu kariery w zespole. Z finansowego i pragmatycznego punktu widzenia dalsze starty nie miały uzasadnienia. Omawiając ten czas, zawodniczka polskiego pochodzenia odżegnywała się od obarczania winą personelu upadającej już wtedy ekipy lorda Hesketh. Mimo problemów finansowych, postrzegała zespół jako profesjonalną organizację, która potencjałem mogła dać jej realne szanse wygrania choćby jednego wyścigu lub skonfrontowania się z „fałszywą męską ambicją”. Źródło porażki upatrywała w samochodzie⁵⁹⁰.

Nie ulega wątpliwości, że starty Galicy były bardziej rozpatrywane w kategorii egzotycznego i korzystnego akcentu na szczytach sportów motorowych niż chęcią realnego sprawdzenia możliwości kobiety w bolidzie Formuły 1. Takie opinie pojawiły się nawet w polskiej prasie, która w przeciwieństwie do Fittipaldiego nie dotarła do polskich korzeni potomka generała Galicy. Świadczy o tym fragment tekstu: „A tak naprawdę to udział Diviny Galica w wyścigach Formuły traktowany będzie przez organizatorów jako jeszcze jeden barwny akcent w imprezach [...]”⁵⁹¹. Tezę tę potwierdzają też okoliczności w jakich jej postać straciła miano niedoszłej spadkobierczyni Lelli Lombardii i zniknęła z Formuły 1. Jej miejsce zajęła Desiré Wilson, którą Johny Webb nazwał „kolejną utalentowaną damą”⁵⁹². Jej kariera skończyła się zresztą w podobnych okolicznościach za sprawą niekonkurencyjnego sprzętu.

Sama Divina również śmiało udzielała wywiadów snując refleksje na temat rywalizacji kobiet na torach Formuły 1. Wspominając lata swojej obecności na torach wyścigowych, podkreślała aspekt perfekcyjnego przygotowania fizycznego i obycia

⁵⁸⁶ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

⁵⁸⁷ A.H., *The Argentine...*, s. 186, 198.

⁵⁸⁸ Idem, *The Brazilian Grand Prix goes to Rio*, „MotorSport”, marzec 1978, nr 3, s. 335.

⁵⁸⁹ Ibidem, s. 334.

⁵⁹⁰ T. McGowan, *Pit-lane pioneers: Women in Formula One*, Cable News Network...

⁵⁹¹ BK, *Divina i...*, s. 15.

⁵⁹² S. Taylor, *Lunchtime with...*, s. 105.

mechanicznego. Udział jej, Marii de Filipis i Lelli Lombardii w wyścigach samochodowych był zatem niewątpliwie przełomem, ponieważ w prasie stał się rzeczywistym początkiem dyskusji nad rywalizacją kobiet w starciu z mężczyznami. Temat ten nie tylko cieszył się większym zainteresowaniem. Stał się również modny, nabierając większego znaczenia w XXI wieku. Warto jednak wspomnieć, że pierwsze spory zaczęły się już w latach 70. XX wieku. Nina Lengyel podczas wywiadu mocującej się z ambicją występu w Formule 1 Marie-Claude Beaumont usłyszała brutalne, ale trzeźwe słowa. Na wzmiankę o powtórzeniu ruchu Galicy czy Lombardi, odpowiedziała: „Czy słyszałaś, żeby jedna z nich wygrała Grand Prix lub jechała w czołówce?”⁵⁹³. Potem natomiast dała do zrozumienia, że szczyt sportów motorowych jest zbyt wymagający psychofizycznie, żeby kobiety mogły do niego przystępować bez uprzedniego przygotowania⁵⁹⁴. Warto jednak zaznaczyć, że powtarzane już wtedy wnioski o brutalnej rzeczywistości nie zniechęcały kobiet do praktykowania sportu samochodowego. Galica była jedną z tych kobiet, która sukces w sporcie motorowym warunkowała jakością sprzętu i profesjonalnym podejściem zespołów.

Pozostała w świecie wyścigów samochodowych, startując w Complete British Formula One Championship i Complete European Formula Two Championship. Wróciła również do narciarstwa, poznając we francuskim ośrodku Les Arcs nową subdyscyplinę, narciarstwo szybkie. W wieku 48 lat pobiła rekord zjazdu na 100 mil, osiągając 125 mil/godz. Oprócz tego osobiście demonstrowała ten sport na Igrzyskach Olimpijskich w Albertville w 1992 r. Nie miała jednak już chęci utrzymywać swoich rekordów narciarskich, mówiąc: „Po co mi to, na litość boską? Idź dalej”⁵⁹⁵. W 1994 r. przeprowadziła się do Stanów Zjednoczonych. Oddała się tamsportom motorowym, obejmując funkcję instruktora młodych kierowców w Skip Barber Racing School w Lakeville w stanie Connecticut. W 2005 r. objęła również posadę w firmie iRacing specjalizującej się w symulatorach wyścigowych⁵⁹⁶. Wszystko to czyni ją postacią wartą wpisywania przez współczesnych dziennikarzy w kategorie polskich akcentów w Formule 1.

⁵⁹³ N. Lengyel, *Formuła 1...*, s. 44.

⁵⁹⁴ Ibidem.

⁵⁹⁵ Sportsbead 2021, Winter Tale. Divina Galica, Team GB...

⁵⁹⁶ A.A. Kozłowska, *op. cit.*, s. 393.

Rozdział 6. Polska i Polacy w Formule 1 wspólnie

Podrozdział 6.1. Polska droga do Formuły 1. Życie i kariera Krzysztofa Woźniaka oraz Jarosława Wierczuka

Analiza historii Formuły 1 pozwala stwierdzić, że w latach 70. XX wieku skończyły się możliwości solidnej identyfikacji polskich akcentów w okresie PRL. Lata 80. tego stulecia stały się natomiast czasem stagnacji rodzimych tradycji wyścigowych. Gdy kibice na świecie z podziwem śledzili karierę takich kierowców, jak Alain Prost czy Ayrton Senna, proces popularyzacji Formuły 1 w Polsce praktycznie już nie istniał. Nie pojawił się następca Niny Lengyel relacjonującej rywalizację zawodników na torach wyścigowych. Zaniechano prób sprowadzenia Formuły 1 do Polski i zaangażowania państwowego podmiotu gospodarczego we współpracę finansową z zespołem. Wiedza ograniczyła się do sprawozdań w czasopiśmie motoryzacyjnych, których obszerność treści warunkowała atmosfera polityczna. Krajowym sportem samochodowym zawładnęła opcja rajdowa, która wciąż była o wiele bezpieczniejsza i pragmatyczniejsza z racji kompatybilności z rozwojem krajowego przemysłu drogowego. Jednak w tej sferze również pojawił się regres. Sytuacja polskiej gospodarki była niekorzystna ze względu na następstwa negatywnych zjawisk dekady Edwarda Gierka jak korupcja i nieuczciwość członków rządu¹. Wymagała ona trudnych do wdrożenia reform pod nadzorem specjalnie powołanej Komisji ds. Reformy Gospodarczej². Największym problemem był kryzys zadłużeniowy, sankcje nałożone przez USA i państwa zachodnioeuropejskie w odpowiedzi na wprowadzenie stanu wojennego oraz skutki złej sytuacji na światowym rynku naftowym w latach 70. XX wieku³. Dla krajowego sportu motorowego oznaczało to nastanie okresu redukcji inwestycji finansowych w pierwszej połowie lat 80. XX wieku. Problemy z dostawą paliwa i koszty organizacji zmotoryzowanych imprez sportowych doprowadzały do ich odwoływania bądź łączenia ze sobą kategorii⁴. Świadczy o tym wstrzymanie najważniejszej dla krajowego automobilizmu organizacji Rajdu Polski w latach 1982-1983⁵.

Kryzys priorytetowej dla PZM kategorii oznaczał zatem jeszcze większe problemy dla wyścigów samochodowych. Te musiały walczyć z niskimi nakładami finansowymi i

¹ W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2011, s. 295-298.

² J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polska w XX wieku*, Warszawa 1998, s. 332.

³ W. Morawski, *op. cit.*, s. 295-298.

⁴ G. Chyła, *Polskie Wyścigi Samochodowe 1980-1989*, Toruń 2015, s. 12.

⁵ R. Mucha, S. Szelichowski, *Polacy w Rajdach i wyścigach samochodowych*, Warszawa 2017, s. 108.

towarzyszącą im od poprzedniej dekady opinią zdemoralizowanego i niepożytecznego sportu⁶. Rodzimi entuzjaści polskich wyścigów i Formuły 1 mogli w tym wypadku kontynuować swoją pasję na dwa sposoby. Zachowali dostęp do prasy, którą zaczęli też archiwizować. Szansą na obejrzenie rywalizacji na szczycie sportu motorowego było natomiast Grand Prix Węgier, organizowane od 1986 r. na torze Hungaroringu w Budapeszcie⁷. Za sprawą bliskości geograficznej tego kraju rudna ta szybko zyskała dla Polaków miano domowego wyścigu i pozytywnego akcentu w obliczu skromniejszych możliwości polskiej sceny wyścigowej. Ta w latach 80. XX wieku oferowała tylko socjalistyczne odpowiedniki Formuły 1 w postaci Samochodowych Wyścigowych Mistrzostw Polski, Formuły Easter, Formuły Polonia i Pucharu Przyjaźni i Pokoju⁸.

Trzy ostatnie zakończyły jednak swoje istnienie na przełomie lat 80. i 90. XX wieku w atmosferze wielkiego przełomu jakim był upadek Związku Radzieckiego i Bloku Wschodniego. Zmierzch polskich serii samochodów jednomiejscowych był w zasadzie naturalną konsekwencją historii przebiegającej w cieniu rajdów i niedostatecznego finansowania. Wszystko dlatego, że dla komunistycznych władz wyścigi samochodowe były potencjalnym źródłem ideologicznego separatyzmu zachodnioeuropejskiej mentalności. Wystarczy przypomnieć powojenne perypetie Jana Rippera. W ramach odmowy współpracy z rządem wymownie wypraszał on funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa z domu i nie nabywał żadnej nieruchomości w przekonaniu szybkiej konfiskaty własności⁹. Później pojawiła się idea Grand Prix Polski, w wyniku której do Poznania przyjechał podręcznikowy przykład kapitalizmu w osobie Waltera Wolfa¹⁰. Wszystko przerwał stan wojenny, w trakcie którego świat wyścigów samochodowych potwierdził status ukrytej opozycji antysystemowej.

Opisany regres popularności Formuły 1 w PRL nie zwalnia jednak z poszukiwania w niej polskich akcentów w latach 80. XX wieku. W listopadzie 1983 r. w filii Politechniki Łódzkiej w Bielsku-Białej doszło do aresztowania jednego z doktorów nauk technicznych. Był nim urodzony 16 października 1946 r. w Bielsku-Białej Jacek Jurzak, który w oczach studentów i pracowników Instytutu Technologiczno-Samochodowego cieszył się bardzo pozytywną opinią. Szanowano go i uważano za intrygującą osobowość, co było m.in. efektem jego fascynacji zachodnią kulturą. Sam też nie miał oporów, by manifestować swoje upodobania. Nosił kurtki z kontrowersyjnymi w socjalistycznej rzeczywistości hasłami i palił

⁶ M. Sokół, *Szybko, szybciej, najszybciej. Formuła 1 Sokolim Okiem*, Kraków 2022, s. 404.

⁷ N. Lengyel, *Formuła 1. Legenda i rzeczywistość*, Warszawa 1984, s. 51-52.

⁸ M. Sokół, *Szybko,...*, s. 404.

⁹ Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

¹⁰ Patrz podrozdział 5.2.

papierosy Marlboro¹¹, które w latach 80. XX wieku były też symbolem Formuły 1. Na sympatii do marki opierającej swój marketing o obrazy niezależnych kowbojów i podobnych im kierowców wyścigowych jednak się nie skończyło. Ekstrawagancki i nonkonformistyczny charakter Jurzaka podkreślała jego pozanaukowa profesja. W życiu codziennym był specjalistą od diagnostyki silników. Z zamiłowania natomiast czynnym praktykiem sportu motorowego. Rywalizował m.in. w Formule Easter, Formule Polonia oraz Pucharze Pokoju i Przyjaźni¹². Oprócz tego był również pilotem rajdowym i konstruktorem samochodów wyścigowych. Zgodnie ze swoimi upodobaniami w sferze technicznej inspiracją była dla niego Formuła 1, Formuła 2 oraz Formuła 3. Na ich wzór dokonał intelektualnego transferu, budując ze specjalistami od aerodynamiki lotniczej innowacyjny jak na standardy Bloku Wschodniego samochód JJ-01 z kadłubem typu monocoque¹³ zamiast tradycyjnej ramy rurowej¹⁴. Oprócz tego doradzał również w kwestiach technicznych dwukrotnemu mistrzowi WSMP, Edwardowi Kindermanowi, w konstruowaniu wzorowanego na Porsche 956 prototypu EK 85¹⁵.

Osiągnięcia sportowe Jurzaka nie odzwierciedlały jednak jego technicznego zacięcia. Więcej powodów tego stanu rzeczy leżało jednak w statusie wyścigów w Polsce niż predyspozycjach kierowcy. Jurzak traktował tory wyścigowe jako platformę manifestacji swoich poglądów. Przykładem jest wywiad udzielony Markowi Ponikowskiemu w 1981 r. w towarzystwie Jacka Szmidta¹⁶. Jurzak i jego kolega nie ukrywali, że status wyścigów samochodowych w Polsce był więcej niż przykry. Szmidt mówił:

„Wiele rzeczy się tu sumuje. Ludzie znają wyścigi bardzo słabo i często myślą naszą Formułę Easter, opartą na zespołach samochodów seryjnych z Formułą 1. Inni znowu nie odróżniają wyścigów od rajdów [...]. Jurzak wtórował, odsłaniając prawdę o degradacji finansowej ich dyscypliny i problemach ze sprzętem. Za wszystko winił mentalność i brak wiedzy o pozatorowych aspektach rywalizacji na asfalcie. Drażniła go krótkotrwała konkurencyjność samochodów, które automobilkluby otrzymywały od PZM i przekazywały swoim kierowcom. Problem ten podsumował: „[...] nie wszyscy rozumieją, że samochód

¹¹ T. Semik, *Jak konstruktor wyścigówki został szpiegiem*, „Dziennik Zachodni”, <https://plus.dziennikzachodni.pl/jak-konstruktor-wyscigowki-zostal-szpiegiem/ar/8998371>, [10.08.2023].

¹² Informacje o wyścigach samochodowych organizowanych w Bloku Wschodnim, (materiały udostępnione przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w dniu 20.01.2021 drogą elektroniczną).

¹³ Rodzaj nadwozia zwanego również samonośnym.

¹⁴ R. Steć, *Polskie samochody wyścigowe*, Opole 2011, s. 190.

¹⁵ Ibidem, s. 203-206.

¹⁶ G. Chyła, *Polskie wyścigi samochodowe. 1980-1989*, Toruń 2015, s. 45.

wyścigowy, który otrzymuje zawodnik, to właściwie półfabrykat wymagający wielu zabiegów i modyfikacji”¹⁷.

Prawdziwość ponurej rzeczywistości potwierdzały już tylko historie o skutkach niedostatecznego dofinansowania kierowców. Bardzo niski budżet zmuszał zawodników do samodzielnego serwisowania pojazdów, konieczności kupowania sprzętu u Czechosłowaków czy szukania części na złomowiskach. Szmitd wyrzucał niesłuszne traktowanie wyścigów jako zbyt kosztowne i niepożyteczne, mówiąc: „[...] Co zaś do pieniędzy – znam dyscypliny znacznie kosztowniejsze, choćby żeglarstwo regatowe, którego nikt jakoś nie zamierza likwidować”¹⁸. Jurzak wspominał natomiast próby wprowadzenia zachodnioeuropejskich zwyczajów motorsportowych i testowaniu na wyścigach za pieniądze nakładek hamulcowych zaprzyjaźnionego rzemieślnika. Najbardziej wymowne były jednak słowa kończące wywiad:

„I jeszcze jedno: sport stanowi formę wyżycia się. Kto jeździ szybko na wyścigu, nie będzie szalał na szosie. Wypadki powodują nie zawodnicy, ale ci, którym się wydaje, że byliby dobrzy na torze...”¹⁹.

Refleksja Jurzaka była reakcją na komentarze dziennikarzy, którzy opisywali kierowców wyścigowych jako szalone i niepoczytalne jednostki. Zawodnicy odczuwali negatywne nastawienie opinii publicznej względem środowiska wyczynowego automobilizmu, które przedstawiano jako szkodliwy element dróg publicznych i życia społecznego. Takie samo stanowisko prezentowała ówczesna władza. Przedstawiciele rządu twierdzili, że zawodowe jeżdżenie z nadmierną prędkością odzwierciedla emancypacyjną i buntowniczą postawę kierowców względem systemu. Obawiano się, że w odpowiednich okolicznościach zasilą oni opozycję polityczną i staną się oportunistami wobec istniejącej władzy. Jacek Jurzak okazał się potwierdzeniem tej tezy nie tylko ze względu na kontrowersyjny ubiór czy palenie papierosów Marlboro. Lubiany na uczelni doktor już w młodości miał skłonności do polityki, współpracując jako student ze służbami bezpieczeństwa²⁰. Niekorzystny epizod życiorysu był wypadkową działalności jego ojca, który na przełomie lat 60. i 70. XX wieku pozyskiwał dla polskiego wywiadu informacje gospodarcze z samego General Motors. Nie był jednak efektywny, przez co Urząd Bezpieczeństwa zaczął interesować się synem. W ten sposób w latach 1972-1973 przeszedł

¹⁷ Ibidem, s. 45-46.

¹⁸ Ibidem, s. 45.

¹⁹ Ibidem, s. 50.

²⁰ T. Semik, *Jak konstruktor...*

szkolenie na funkcjonariusza wywiadu, który skończył się posadą agenta Urzędu Bezpieczeństwa. Kolejny w historii motorsportu kierowca – agent szybko jednak stał się przeciwnikiem systemu za sprawą Norberta Adamshka. Podobnie jak Jurzak pochodził on z Bielska Białej, lecz od 1976 r. mieszkał w RFN. Dwa lata później zwerbowała go amerykańska Centralna Agencja Wywiadowcza zwana w skrócie CIA. Pod pseudonimem „Bert” dostarczał zagranicznemu wywiadowi informacje dotyczące obronności i gospodarki Polski. Na polecenie amerykańskiego wywiadu skontaktował się z polskim kierowcą, odbywając w 1979 r. rozmowę rozpoznawczą w bułgarskim Sozopolu. Uznał go za skłonnego do współpracy, odbywając w roku największej żywotności idei Grand Prix Polski jeszcze jedno spotkanie w Czeskim Śląsku²¹.

W kwietniu 1980 r. w Budapeszcie podczas ostatniej rozmowy z Norbertem Adamshkiem przyjął agenturę na rzecz USA. Ten natomiast zorganizował mu pobyt w Salzburgu w celu przejścia wstępnego szkolenia u oficera CIA. Tam kierowca spotkał się oficerem CIA, u którego przeszedł wstępne szkolenie, poznał warunki współpracy i otrzymał profesjonalne wyposażenie do łączności dwustronnej²². Jego zadaniem było dostarczanie danych o ruchu NSZZ „Solidarność” Adamshkowi z uwzględnieniem profili psychofizycznych jego przywódców, strukturach zapasowych oraz jego potencjału sabotażowego i agitacyjnego. Ten natomiast przekazywał je bezpośrednio amerykańskiemu wywiadowi, dostarczając przy okazji kierowcy wynagrodzenie²³. Czas działania stał się jednak wyjątkowo ryzykowany ze względu na przełomowe wydarzenie 1981 roku, kiedy gen. Wojciech Jaruzelski ogłosił stan wojenny. Zakres merytoryczny zdobywanych przez Jurzaka informacji powiększył się o zagadnienia obronności i bezpieczeństwa Polski. Pierwsza na liście była obserwacja nastrojów społecznych, sytuacji gospodarczej, położenia polskich i radzieckich obiektów wojskowych w Bielsku Białej oraz rozpoznanie roli Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministerstwa Obrony w stanie wojennym. Jednak z racji bycia kierowcą wyścigowym i dopiero co mianowanym doktorem zbierał także informacje o profilu produkcji w Zakładach Mechanicznych w Łabędach oraz obiektach wojskowych w pobliżu toru wyścigowego Poznań²⁴.

²¹ M. Zacharski, *Nazywam się Zacharski, Marian Zacharski. Wbrew regułom*, Poznań 2009 [bez paginacji stron]; doci.pl; <https://doci.pl/kajtek13/zacharski-marian-nazywam-si-zacharski+fnn1n1mv> [dostęp: 11.08.2023]

²² Ibidem.

²³ M. Majewski, M. Reszka, *Zacharski. superszpieg w klimacie PRL*, „Dziennik PL”, https://web.archive.org/web/20080506105525/http://www.dziennik.pl/wydarzenia/article15436/Zacharski_s_uperszpieg_w_klimacie_PRL.html, [dostęp: 11.08.2023].

²⁴ M. Zacharski, *Nazywam się...*

Wywiad amerykański nie wykazywał się jednak profesjonalizmem w prowadzeniu Jurzaka. 11 listopada 1983 r. kierowca został zdemaskowany i aresztowany jako jeden z 50 zidentyfikowanych na terenie państwa szpiegów amerykańskich. Dochodzenie trwało kilka miesięcy, a Urząd Bezpieczeństwa prowadził nawet rewizje w fili Politechniki Łódzkiej w Bielsku-Białej²⁵. W maju 1984 r. Sąd Warszawskiego Okręgu Wojskowego skazał nieprawomocnie Jurzaka na 15 lat pozbawienia wolności za szpiegostwo na rzecz obcego państwa. W lipcu tego samego roku Izba Wojskowa Sądu Najwyższego na wniosek prokuratora zmieniła wyrok na 25 lat²⁶.

Jacek Jurzak wraz z Norbertem Adamschkiem i Bogdanem Walewskim wybrał możliwą opcję wyjazdu na Zachód²⁷. Do wymiany szpiegów doszło 11 czerwca 1985 r. na moście Glienickie między Berlinem a Poczdamem. Tego dnia o godzinie 13.00 Jurzak bezpowrotnie wyjechał z Polski do Stanów Zjednoczonych, gdzie dołączyła do niego żona z dwiema córkami. Tam całkowicie oddał się swojej profesji intelektualnej, działając w branży motoryzacyjnej i technicznej. Zgodnie ze swoją specjalnością pracował w ośrodkach badawczych samochodów drogowych²⁸. Rozwijał również pozasportową karierę, stając się współautorem systemu i metody automatycznego sterowania pojazdem po pasie drogi pod nazwą patentu nr. US 524522 A²⁹. Odcinając się od przeszłości, całkowicie zerwał kontakty ze środowiskiem akademickim i krajowym sportem motorowym w Polsce.

Przypadek kierowcy działającego dla obcego wywiadu nie wpłynął pozytywnie na ich wizerunek u przedstawicieli wyścigów samochodowych w Polsce. W rzeczywistości przesądził całkowicie o negatywnym nastawieniu polityków do Formuły 1. Jej wizualno-techniczne podobieństwo do Formuły Polonia czy Formuły Easter niekorzystnie wpływało na położenie tych dyscyplin, gdyż przeciętny obserwator uznawał je za kopię najwyższej klasy wyścigowej. Problem ten trafnie skomentował Jacek Szmitd, nazywając go bezmyślnym tokiem rozumowania³⁰. Powierzchowne podobieństwo wystarczyło jednak, aby na nieszczęście władz komunistycznych istnienie socjalistycznych odpowiedników wykroczyło poza transfer technologii i teorii profesjonalnej rywalizacji torowej. Bez względu na swój międzykontynentalny charakter Formuła 1 była wytworem kapitalistycznych praktyk ludzi, którzy od drugiej połowy lat 60. XX wieku zaczęli traktować swoje zespoły jako inżynierskie przedsiębiorstwa przynoszące zysk. Podstawą jej ekonomicznego bytu był kapitalizm, a ona

²⁵ T. Semik, *Jak konstruktor...*

²⁶ M. Zacharski, *Nazywam się...*

²⁷ Ibidem.

²⁸ T. Semik, *Jak konstruktor...*

²⁹ G. Chyła, *op. cit.*, s. 166.

³⁰ Ibidem, s. 45.

sama przyciągała też firmy pożądanego w swoim marketingu motywu adrenaliny, przygody czy niezależności. To wystarczyło, żeby w Bloku Wschodnim rządy stawiające ideologię nad ekonomię uznały wszystko co podobne do Formuły 1 za szkodliwy element. Mimo regresu rozwojowego polskich wyścigów oraz siły argumentów przemawiających za ich likwidacją, niebezpieczeństwo transferu szkodliwych dla systemu istniało w dalszym ciągu. Tym zagrożeniem była Formuła 3, Formuła Junior, Formuła 3000 czy Formuła 2, które jak zostało opisane w rozdziale 5, dopuszczały uczestnictwo kierowców zza żelaznej kurtyny. Tym samym umożliwiały kontakt z zachodnim sportem motorowym. Niepokój budziło również Grand Prix Węgier, które mogły być nieosiągalne tylko pod kwestią finansową.

W związku z tym przemiany ustrojowe doby lat 80. XX wieku nieuchronnie przesądziły o żywotności polskich dyscyplin wyścigowych w Polsce. W 1988 r. swoje istnienie zakończyła Formuła Polonia i Formuła Easter, a dwa lata później Puchar Pokoju i Przyjaźni. Polski przemysł samochodowy wchodził natomiast w naznaczoną kapitalizacją i prywatyzacją reorganizację lat 90.

Sam fakt upadku Formuły Polonia i Formuły Easter można nazwać jednym z najgorszych momentów w historii polskich wyścigów samochodowych. W całym upadającym Bloku Wschodnim dochodziło do likwidacji podobnych Formule 1 klas, co oddalało tę część Europy od zachodniego sportu motorowego. Jedynym ogniwem łączącym była Formuła Mondial będąca częścią wygasającego w 1989 r. Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Serię tę powołał jeszcze w 1981 r. Jean Marie-Balestre, lecz oficjalnie zadebiutowała ona dwa lata później w ramach zastępstwa Formuły Pacific i Formuły Atlantic. Zgodnie z technologicznym oportunizmem ówczesnego prezydenta FISA względem Formuły 1, bazowała na innym regulaminie technicznym w postaci samochodów o prostej charakterystyce aerodynamicznej i bez efektu przyziemnego. W upadającym Bloku Wschodnim Formuła Mondial zastąpiła natomiast Formułę Easter, a jej regulamin dopuszczał tylko technologię pochodzącą z krajów socjalistycznych. Seria jednak nie przetrwała długo, gdyż po zaledwie dwóch sezonach zniknęła wraz z Pucharem Pokoju i Przyjaźni w 1990 r. W Polsce stała się natomiast częścią WSMP jako tzw. klasa E2 dla samochodów z otwartym nadwoziem³¹.

Brak dofinansowania w narodowym sporcie motorowym klas podobnych Formule 1 sprawił, że pomostem do niej i centrum narodowych tradycji wyścigowych stał się karting.

³¹ b.a., *North American Formula Mondial*, oldracingcars.com; <https://www.olderacingcars.com/atlantic/canada/1983/> [dostęp: 11.08.2023], b.a., *The Friendship of Socialist Countries Cup (FSCC)*, Internet Archive.WaybackMachine; <https://web.archive.org/web/20180410041226/http://www.teamdan.com/archive/www2/soviet/fscc.html> [dostęp: 11.08.2023]

Ten przetrwał trudną dekadę lat 80. XX wieku, co było oczywiście wynikiem większej dbałości ze strony władz państwowych i sportowych. Postrzegano go jako narzędzie pożytku społecznego i metodę politechnizacji młodzieży, gdyż jak głosił „Plan rozwoju sportu kartingowego w latach 1980-83”³² łączył w sobie możliwość rywalizacji sportowej ze sztuką budowania pojazdów, poznania ich konstrukcji oraz doskonalenia umiejętności prowadzenia pojazdów. Ponadto uczył praktykującą go młodzież dyscypliny i opanowania, a za sprawą niższej kosztowności od 1975 r. posiadał w ramach PZM samodzielną Główną Komisję Kartingową z własnym budżetem³³.

Obrazu pozytywnej dyscypliny dopełniał swoją aktywną działalnością Stanisław Szelichowski jako wiceprzewodniczący Międzynarodowej Komisji Kartingowej CIK³⁴ oraz fakt, że mistrzostwa Polski w kartingu miały status zawodów na poziomie międzynarodowym. Ambitny „Plan rozwoju sportu kartingowego w latach 1980-83” sprowadził się do podtrzymania rozpoczętych w latach 70. Działań i poszukiwania środków finansowych podtrzymujących to przedsięwzięcie. Automobilklub Warszawski w 1984 r. zreorganizował zarząd, mianując Franciszka Wysgę wiceprezesem ds. kartingu. Na uwagę zasługuje fakt, że w 1987 r. zaraz za Francją i Niemcami Polska zajmowała trzecie miejsce na świecie w liczbie homologowanych przez CIK torów kartingowych³⁵. Czołowe obiekty znajdowały się we Wrocławiu, Białymstoku, Koszalinie, Zielonej Górze i Starym Kisielinie, Kędzierzynie-Koźlu, Poznaniu, Kielcach, Radomiu, Częstochowie, Lublinie i Bydgoszczy³⁶. Rok po reorganizacji warszawskiego automobilklubu PZM opracował Kodeks Sportu Kartingowego³⁷, co w połączeniu z bogatą infrastrukturą zapewniło stabilne wejście w trudną dekadę lat 90. XX wieku.

Opisane działania miały oczywiście na celu podtrzymanie narodowych tradycji, a konkretnie jak najszybsze zbliżenie krajowego kartingu do przynajmniej średniego poziomu zachodnioeuropejskiego. Struktura zawodów pozostawała jednak ta sama. W 1990 r. w Polsce najważniejszymi wydarzeniami był Puchar CIM Puchar CIK o Grand Prix Polski, Kartingowe Mistrzostwa Polski, Międzynarodowe Kartingowe Mistrzostwa Polski oraz Młodzik 50-01 i Młodzik 50-02. Prawo organizacji dwóch pierwszych oficjalnie przyznała Międzynarodowa Komisja Kartingowa CIK³⁸. KMP i MKMP były natomiast corocznym cyklem, który

³² R. Wasiński, *Rozwój kartingu w Polsce*, Warszawa 1986, s. 122.

³³ *Ibidem*, s. 122-23.

³⁴ W. Tymiński, *Karting [w:] 70 lat Polskiego Związku Motorowego*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 163.

³⁵ *Ibidem*, s. 162-165.

³⁶ R. Wasiński, *op. cit.*, s. 145-156.

³⁷ W. Tymiński, *op. cit.*, s. 165.

³⁸ *Ibidem*.

obejmował klasę pojazdów o pojemności 125 cm³, a pozostałe były przeznaczone dla kartów o pojemności 50 cm³ oraz zawodników w przedziale wiekowym od 10 do 15 lat. Najważniejsze były jednak mistrzostwa, które organizowano według przepisów CIK-FIA oraz przepisów klasy International C i Formuły C³⁹. Oprócz tego Kartingowe Mistrzostwa Polski International C dzieliły się na kategorię wyścigową, popularną i młodzieżową w ramach oddzielenia krajowych gokartów bez modyfikacji od maszyn bazujących jeszcze na socjalistycznych rozwiązaniach technologicznych⁴⁰. Automobilklub Warszawski zadbał natomiast o skompletowanie kadry narodowej, którą wyłoniły szkolenia w Młodzieżowym Miasteczku Motoryzacyjnym⁴¹. Odczuwano jednak braki w młodzieży. Była to sytuacja wynikająca z niepewności bytu ekonomicznego polskiego społeczeństwa w okresie przemian. Ta pojawiła się w 1992 r., kiedy Kartingowe Mistrzostwa Polski wzbogaciła klasa A-100 Senior i klasa A-100 Junior dla gokartów do 100 cm³⁴². Tak właśnie wyglądała na przełomie lat 80. i 90. wyścigowa gałąź polskiego sportu motorowego, zdeklasowana przez rajdy. Jednak w obliczu braku krajowych klas podobnych Formule 1 karting stał się najbliższym jej ogniwem i pomostem do międzynarodowego świata wyścigów.

Oczywiście w porównaniu do rajdów i towarzyszącego im kultu tradycji, rzeczywistość nie zachęcała do zawodowej ani rozrywkowej jazdy „toczącym się wózkiem”⁴³. Kolejną osobą chcącą wzbogacić polską kulturę wyścigową o rywalizację w Formule 1 był urodzony w 1956 r. w zachodniopomorskim mieście Wałcz kierowca wyścigowy o imieniu Krzysztof Woźniak. Wrodzony mu indywidualistyczny i postępowy sposób myślenia rozwinął w Stanach Zjednoczonych, do których wyemigrował w celach finansowych. Zarabiał na życie jako kierowca ciężarówki, co okazało się pożytecznym doświadczeniem i powodem do rozwijania zainteresowań związanych z kartingiem oraz obserwacją amerykańskiego i europejskiego sportu motorowego. Karierę kierowcy wyścigowego postanowił jednak rozwijać w Polsce. Do kraju wrócił po upadku Żelaznej Kurtyny na początku lat 90 XX wieku. Emigracja do Stanów Zjednoczonych zapewniła mu dobre zaplecze finansowe. Swoją karierę rozpoczął od reprezentowania Automobilklubu

³⁹ Kartingowe Mistrzostwa Polski 1990, Klasyfikacje KMP kategorii wyścigowej i Międzynarodowej KMP Formuły C 1990 z 1990; AutoSport Retro; <http://www.scr.civ.pl/kmp1990.html> [dostęp: 13.08.2023].

⁴⁰ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

⁴¹ b.a., *Sport Kartingowy*, [w:] *Automobilklub Polski. 1909-2009. Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 250-251.

⁴² W. Tymiński, *Karting*, [w:] *70 lat PZM. 70 lat Polskiego Związku Motorowego*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 166-167.

⁴³ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

Wielkopolskiego⁴⁴, zamieszkując blisko symbolicznego dla polskiej motoryzacji obiektu. Dom znajdował się blisko Toru Poznań, który w latach 70. miał szansę być częścią kalendarza Formuły 1⁴⁵. Podczas Stanu Wojennego stanowił obszar działania Jacka Jurzaka. Sam Woźniak aktywnie zarządzał swoją karierą. Zaczął w 1991 r., startując w WSMP w klasie E2. Na początku dysponował sprzętem będącym reliktem poprzedniego systemu lub efektem bieżącego wytwórstwa i modyfikacji pozostałych centrów produkcji. Kupił od Litwinów, braci Jonusziszów, bolid estońskiego konstruktora TARK o nazwie Estonia 25 z silnikiem AutoVaz. Pojazd ten był odzwierciedleniem ówczesnego nurtu projektowego polegającego na dostosowywaniu technologii sprzed lat 90. XX wieku do zachodnioeuropejskich trendów projektowych. Samochód został poddany modernizacji, aby zbliżyć go do bolidów Formuły 3. Wykonawcami byli Aleksander Sadowski i Jaanus Heinsara, którzy ulepszyli go o aluminiowy monokok wyrafinowane zawieszenie dostosowujące się do charakterystyki toru. Solidna konstrukcja maszyny umożliwiła Woźniakowi zajęcie w 1993 r. 4 miejsca w klasyfikacji ogólnej WSMP w klasie E2⁴⁶.

Sezon 1994 r. wyglądał jednak inaczej. Woźniak nie chciał już polegać na przestarzałej radzieckiej technologii i postanowił wyjść poza krajowy kanon techniczny. Sprowadził zachodnioeuropejskie bolidy Formuły 3, Van Diemena RF93 i Reynarda 883 z silnikami Volkswagena⁴⁷. Pierwszy wyprodukowała firma Van Diemen z Norfolk, którą w 1973 r. założyli Ralph Firman i Ross Ambrose. Była ona poważanym w świecie sportu motorowego konstruktorem samochodów juniorskich takich serii jak Formuła Ford, Renault, Vauxhall czy Formuły 3⁴⁸. W jej samochodach Ayrton Senna torował sobie drogę do Formuły 1, co w latach 90. XX wieku było najlepszym poświadczeniem jakości. Krzysztof Woźniak osobiście poznał Firmana, wykonując następny krok w procesie profesjonalizacji rodzimego sportu motorowego. Zakupiony egzemplarz był przy tym wyjątkowy, gdyż Van Diemen traktował Formułę 3 jako niszowy rynek. Reynard 883 był natomiast nabytkiem od należącego do Adriana Reynarda przedsiębiorstwa Reynard Motorsport z siedzibą w angielskim Brackley. Powstała w 1973 r. w Bicester firma⁴⁹ była w latach 80. XX wieku czołowym producentem bolidów serii juniorskich, którego ambicje sięgały Formuły 1⁵⁰. Na polskim rynku samochody te były oczywiście technologicznym *novum*, które w połączeniu z

⁴⁴ Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7; https://www.youtube.com/watch?v=3qUtiGe3A_w [dostęp: 14.08.2023]

⁴⁵ Patrz podrozdział 5.2.

⁴⁶ Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7...

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ b.a., *Van Diemen returns ahead of 50th anniversary*, „MotorSport”, listopad 2022, nr 11, s. 18.

⁴⁹ J. Walton, *Interview. Adrian Reynard*, „MotorSport”, luty 1979, nr 2, s. 176.

⁵⁰ S. Taylor, *Lunch with... Adrian Reynard*, „MotorSport”, marzec 2013, nr 3, s. 101-105.

nabytym na amerykańskich autostradach doświadczeniem, dało Woźniakowi mistrzostwo w klasie E na szczęblu krajowym i międzynarodowym⁵¹.

Krzysztof Woźniak miał jednak naturę społecznika, pioniera i idealisty. Nie chciał ograniczać się do kolekcjonowania tytułów, pragnąc urzeczywistniać swoje ideały. Społeczność wyścigowa widziała w nim wizjonera chcącego wdrażać rozwiązania techniczne Formuły 3 oraz zachodnioeuropejskie standardy organizacyjno-sportowe. Sprowadzał zagraniczne bolidy juniorskich serii i sprzedawał je swoim konkurentom, czego przykładem jest zakup Eufry 391 przez Mirosława Krachulca. Nie miał przy tym żadnych obiekcji co do dzielenia się swoją wiedzą i służenia techniczną poradą, gdyż w polskich realiach zwiększanie konkurencyjności rywali oznaczałoby profesjonalizację narodowych wyścigów. Zespół Automobilklubu Wielkopolskiego stał się zatem punktem odniesienia. Wyróżniał się na tle rywali operacyjnością działania, a sam Woźniak dbał o wydajność pracowników. Swojego mechanika, Józefa Majrowskiego, wysłał na dwa tygodnie do siedziby firmy Van Diemen w brytyjskim Norfolk, aby ten mógł obcyć się z zachodnioeuropejską technologią. Dbął o dobrą atmosferę w zespole. Mechanicy i konkurenci nazywali go przyjacielem, co potwierdzają wspomnienia Majrowskiego o wspólnych podróżach na wyścigi ciężarówek do Holandii czy kierowcy Piotra Bednarka o radach technicznych. Obraz wyścigowego profesjonalizmu dopełniały oczywiście sukcesy na torze⁵². W 1995 r. Woźniak zdobył wsparcie amerykańskiej firmy naftowej ExxonMobil, zajmując 3 miejsce w klasie E-2000 i 4 w E-1600⁵³.

Wszystkie te działania wpisywały się w zachodnioeuropejski kanon profesjonalnego i konkurencyjnego zespołu. Zjawisko więzi kierowcy z mechanikami, inżynierami czy szefami było ponadczasowym trendem w samej Formule 1, dla której zażyłość Jima Clarka z Colinem Chapmanem czy Michaela Schumachera z Ferrari są pozytywnym dodatkiem do narracji historycznej. Ambicje Krzysztofa Woźniaka nie ograniczały się jednak do granic Polski. Podnosząc jej standardy sportowe, chciał nadać jej tożsamość na międzynarodowej arenie wyścigowej i wzbogacić skromną na tym tle tradycję. Wiedział jak wielkie profity komercyjne może dać państwu ekonomiczna, polityczna i sportowa obecność Polski w świecie globalnego sportu motorowego⁵⁴. Przede wszystkim był wizjonerem i kierowcą wyścigowym. Zgodnie z przynależną reprezentantom tej profesji obojętnością wobec wszelkich ograniczeń, postawił sobie maksymalistyczny cel. Był nim oczywiście szczyt

⁵¹ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

⁵² Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7...

⁵³ Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski 1995, Klasyfikacje Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski z 1995; AutoSport Retro; <http://www.scr.civ.pl/wmp1995.html> [dostęp: 14.08.2023].

⁵⁴ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

światowego sportu motorowego jakim w latach 90. XX wieku w dokumentacji FIA i w rzeczywistości była Formuła 1. Dla człowieka, który mieszkał w Stanach Zjednoczonych i bywał na zachodnioeuropejskich torach nie było problemem zrozumieć jej fenomenu. Lata 90. były momentem, kiedy Bernie Ecclestone próbował wystawić Formułę 1 na globalnej giełdzie jako międzynarodowe dobro intelektualne. Od wczesnych lat 70. XX wieku była już oficjalną platformą reklamową dla firm starających się poprawić swoją pozycję rynkową lub szukających po prostu prestiżu. Przedstawiciele wielkich firm przyjeżdżali na wyścigi Grand Prix, aby podpisać nową umowę handlową albo znaleźć nowego partnera biznesowego. Paddock Club Ecclestone'a przyciągał natomiast wielkie sławy i ludzi wysokiego statusu majątkowego, generując słynny blichtr i renomę sportu dla bogatych. Ponadto wszystko odbywało się w atmosferze politycznej, naukowej i sportowej rywalizacji, której efektem była technologia przekraczająca standardy przemysłu samochodów drogowych.

Status Formuły 1 doceniali nawet liderzy państw mający na celu ocieplenie wizerunku swojego kraju. Obecność w takim środowisku w roli inwestora lub organizatora wyścigu oznaczała zatem międzynarodową aktywność i poświadczenie dobrej kondycji gospodarczej. Woźniak doskonale rozumiał ten mechanizm. Wiedział również, że nobilitacja byłaby łatwiejsza dzięki oficjalnemu kierowcy-reprezentantowi. Za sprawą wieku nie miał oczywiście siebie na myśli, a zawodników młodszych. Postawił sobie za cel znaleźć w Polsce utalentowanego człowieka i doprowadzić go do Formuły 1 jako oficjalnego reprezentanta kraju. W tym właśnie celu wszedł we współpracę z kierowcą wyścigowym o imieniu Jacek Sadkiewicz. Wspólnie założyli Polsko-Amerykańską Fundację Rozwoju Sportów Motorowych Grand Prix. Była ona urzeczywistnieniem wszystkich cnót Krzysztofa Woźniaka czyli: pasji, emocji, altruizmu, pragmatyzmu oraz dbałości o aspekty narodowe i wychowawcze⁵⁵. Mottem przewodnim była „Polska droga do Formuły 1”, a wprowadzenie krajowego kierowcy do niej stało się jego życiowym celem. Czas na realizację takiej ambicji był również odpowiedni. W ramach okcydentalizacji narodowego sportu motorowego wzbogacono go o Formułę 3, która miała swój krótki epizod w latach 1964-1968. W praktyce nie była jednak nową opcją, lecz klasą E-2000 pod inną nazwą w ramach Samochodowych Wyścigowych Mistrzostw Polski⁵⁶. Podobne zmiany przechodził również polski karting. W 1992 r. rozrósł się on o typowo zachodnioeuropejską klasę Intercontinental A, czyli klasy A-

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ G. Chmielewski, *Samochody...*, s. 62.

100 Senior i A-100 Junior dopuszczające karty o pojemności nie przekraczającej 100 cm³⁵⁷. W tym czasie Woźniak miał już w swojej fundacji młodego kierowcę, którego potencjał i umiejętności pozwalały myśleć o udziale zawodnika w Formule 1.

Był nim urodzony 6 stycznia 1977 r. w Warszawie Jarosław Wierczuk, który zainteresowanie sportem motorowym zaczął od chłopięcej fascynacji samochodami i motoryzacją⁵⁸. W 1991 r. przerodziła się ona w pierwszą jazdę gokartem, a już rok później zamieniła na rywalizację na szczeblu narodowym. Sam Jarosław Wierczuk określał jednak swój debiut w tym sporcie za stosunkowo późny⁵⁹, co nie przeszkodziło trenerom dostrzec w nim potencjału podczas pierwszych treningów. Trafił do prowadzonej w Pałacu Kultury sekcji kartingowej prowadzonej przez Waldemara Michalskiego. Edukacja żartobliwie zwanego „Upiorkiem” narodowego autorytetu skończyła się egzaminem na licencję, którą Wierczuk zdobył podczas zawodów w Skwierzynie⁶⁰. W 1992 r. jako piętnastolatek zadebiutował w Kartingowych Mistrzostwach Polski jako zawodnik KTM Novi Kielce⁶¹. Czas na debiut nie był łatwy za sprawą wspomnianej już klasy A-100. Jej fundamentem były specjalistyczne silniki kartingowe, które nierzadko były produkcji włoskiej nieznanej wcześniej dla zawodników. Wykorzystywały one wymagającą obeznania technologię, dlatego przeskok z pojazdów napędzanych motorami Mińsk na pojazdy z klasy A-100 był swego rodzaju szokiem sportowo-technicznym⁶². Nastoletni Wierczuk był w trudnej sytuacji, gdyż jego praktyka w tym sprzęcie wynosiła zaledwie 10 min. Krótki staż oznaczał trudny i niebezpieczny sezon, w którym nie obyło się bez poważnych incydentów. W trakcie sezonu piętnastoletni kierowca uległ wypadkowi, który przez ograniczoną dostępność do profesjonalnej odzieży sportowej skończył się utratą przytomności⁶³.

Niełatwy debiut nie przekreślił perspektyw dalszego rozwoju kariery. W 1993 r. Wierczuk wystartował na szczeblu międzynarodowym. Nabral na europejskich torach tak dużego doświadczenia, że Główna Komisja Sportu Kartingowego i sam PZM poczynił mu nobilitację. W 1994 r. dostał awans do kadry narodowej na Mistrzostwa Europy i Świata, aby reprezentować Polskę w Formule C na zawodach w Bydgoszczy. Wyścig skończył się dla Wierczuka wypadkiem. Na jednym z biegów eliminacyjnych na starcie staranował go włoski zawodnik. Kontakt skończył się złamanym nadgarstkiem i koniecznością zakończenia sezonu

⁵⁷ Kartingowe Mistrzostwa Polski 1992, Klasyfikacja ogólna z Kartingowych Mistrzostw Polski z 1992; AutoSport Retro; <http://www.scr.civ.pl/kmp1992.html> [dostęp: 14.08.2023].

⁵⁸ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ Ibidem.

⁶² Ibidem.

⁶³ Ibidem.

z kontuzją. Mimo to Mistrzostwa Europy i Świata były momentem przełomowym. Na zawodach był obecny Krzysztof Woźniak. Poszukiwał młodych talentów do swojej fundacji i dopiero co założonego zespołu GPF Motorsport. Zwrócił uwagę na piętnastoletniego reprezentanta KTM Novi, widząc w nim potencjalnego podopiecznego⁶⁴. Bilans Kartingowych Mistrzostw Polski był również dobry, gdyż Wierczuk regularnie stawał na podium i zajął w klasyfikacji generalnej drugie miejsce⁶⁵.

Dalszy ciąg kariery Wierczuka tworzą wydarzenia charakterystyczne dla współczesnego sportu motorowego w postaci współpracy z wpływową osobą. Woźniak skontaktował się z Wierczukiem i zaproponował mu udział w testach na Torze Poznań z wybranymi przez siebie kartingowcami. Te odbyły się pod koniec sezonu. Wierczuk odbył testowy przejazd. Zadaniem było zrobienie reprezentatywnych czasów włoskim bolidem marki Dallara. Był to dla niego pierwszy kontakt z bolidem Formuły 3. Po testach Krzysztof Woźniak ogłosił go kierowcą GPF Motorsport. Chciał zaangażować więcej niż dwóch kierowców, lecz na wyposażeniu były tylko wspomniany Van Diemen RF92 z silnikiem Mugen-Honda i zakupiona w 1995 r. Dallara F93 z jednostką Fiata. Drugi samochód był nabytkiem od założonej w 1972 r. przez Gian Paolo Dallarę włoskiej firmy Dallara, która miała w swojej historii bolidy Formuły 3, Formuły 3000 i Indy Racing League i Formuły 1⁶⁶. W nawiązaniu do podrozdziału 5.1. warto wspomnieć, że pierwszy oficjalny samochód F3 tego producenta był efektem wsparcia finansowego samego Waltera Wolfa w 1978 r.⁶⁷ Ostatecznie więc GPF Motorsport reprezentowało dwóch kierowców, a konkretnie jego założyciel i nastoletni Wierczuk. Rok 1995 wypełniły starty w krajowych mistrzostwach Formuły 3 oraz powołanego w 1994 r. przez FIA Pucharze Formuły 3 Strefy Środkowoeuropejskiej. W obu Wierczuk zdobył mistrzostwo⁶⁸, realizując drugi etap „Polskiej drogi do Formuły 1”. Współautorem sukcesów nowego kierowcy czuł się jego koordynator i mentor, Krzysztof Woźniak. Potwierdził to wywiadem udzielonym dla polskiej telewizji na torze Hungaroring: „[...] żeby dodać Jarkowi ducha i trenując razem z nim, ja również biorę udział w wyścigach [...]”⁶⁹.

Wiadomości o sukcesie GPF Motorsport pojawiły się w krajowych mediach, a debiutujący kierowca znalazł się w centrum zainteresowania. Przedstawiano go jako

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Kartingowe Mistrzostwa Polski, Klasyfikacje KMP Formuły C, kategorii wyścigowej, Senior 100, Junior 100 i Młodzik 02 z 1994 roku; AutoSport Retro; <http://www.scr.civ.pl/kmp1994.html> [dostęp: 15.08.2023].

⁶⁶ R. Ladbroke, *A formula for success*, „MotorSport”, styczeń 2022, nr 1, 132.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

⁶⁹ Formuła 3- Jarosław Wierczuk i Krzysztof Woźniak na torze Hungaroring (1995); https://www.youtube.com/watch?v=MU_F31Aq_N8 [dostęp: 15.08.2023]

perspektywicznego i profesjonalnego młodego człowieka z marzeniem o Formule 1, który miał przed sobą do pokonania trudną drogę w postaci drabiny juniorskiej sportu motorowego. Krzysztof Woźniak nie chciał marnować czasu i postanowił wprowadzić swojego podopiecznego w kulisy torowe Mistrzostw Niemiec Formuły 3. Jeszcze w 1995 r. Wierczuk wziął udział w dwóch wyścigach, zajmując 14 i 18 miejsce. Podkreślano wagę tej kategorii, która warunkowała rozwój jego kariery. Sam kierowca był świadomy konkurencyjności niemieckiej serii i faktu, że z każdym następnym występem zbliżają się do osiągnięcia ostatecznego celu programu Krzysztofa Woźniaka jakim była Formuła 1.

Program Krzysztofa Woźniaka nie był chętnie akceptowaną ideą przez polskie środowisko motorsportowe. Propagator „Polskiej drogi do Formuły 1” był jednak człowiekiem, który nie wypowiadał słów „Nie” czy „Nie da się”⁷⁰. Posiadał kontakty pozwalające przewyciężyć opinie sceptyków i krytyków postrzegających istnienie jego fundacji jako fantazje. Dobrze wiedział, że GPF Motorsport musi stać się czymś więcej niż zwykłym polskim zespołem wyścigowym. Chciał związać go z Formułą 1, czyniąc ogniwem łączącym z seriami juniorskimi⁷¹. Ściślej mówiąc, aspirował do nadania mu tożsamość akademii młodych kierowców. Do tego potrzebny był protektorat zespołu F1, którego GPF Motorsport stałoby się reprezentatywnym członem w niższych formułach. Woźniak znalazł drużynę z potencjałem. Był nim włoski konstruktor wyścigowy o nazwie Forti Corse, który powstał w 1975 r. z inicjatywy przedsiębiorcy, Guido Forti, i inżyniera, Paolo Guerici. Zespół był podręcznikowym przykładem ekipy, która na fali sukcesów odniesionych we włoskiej Formule 3 i Międzynarodowej Formule 3000 postanowiła wejść w 1995 r. do Formuły 1. Guido Forti stworzył ku temu podstawę finansową jaką był sponsoring brazylijskiego biznesmena, Abílio Dos Santos Diniza. W ramach umowy zatrudnił jego syna Pedro jako partnera zespołowego dla słynącego ze startów dla niepewnych drużyn Roberto Moreno⁷². Ambicje zespołu zniweczył jednak niekonkurencyjny samochód FG01 autorstwa Giorgio Stirano⁷³.

Debiutancki sezon skończył się dla FortiCorse zerowym dorobkiem punktowym i ostatnim miejscem w klasyfikacji generalnej konstruktorów *ex aequo* z Pacific Racing i Simtek⁷⁴. Z pragmatycznego punktu widzenia współpraca z takim zespołem była ryzykiem. Z drugiej jednak strony związek z takim podmiotem był jedną z łatwiejszych do zawarcia

⁷⁰ Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7...

⁷¹ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

⁷² B. Jones, *The Complete Encyclopedia of Formula One*, Godalming 1998, s. 185.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ B. Jones, *The Complete Encyclopedia...*, s. 616.

umów. Pod koniec sezonu Guido Forti stracił wsparcie finansowe rodziny Diniz⁷⁵. Pedro przeniósł się do francuskiego zespołu Équipe Ligier, choć pieniądze jego ojca nie zagwarantowały mu tam statusu kierowcy nr 1 obok Oliviera Panisa⁷⁶. Odszedł też Moreno, przez co zespół pozostał bez kierowców. Guido Forti był natomiast uznanym reprezentantem włoskiej arystokracji przemysłowej z wyścigowymi tradycjami, chociaż nieskorym godzić ekonomiczny zysk z czynami dla celów wyższych. Jednakże w 1995 r. stanął przed koniecznością znalezienia nowego sponsora⁷⁷.

Współpracę nawiązał z firmą Shonnon Group będącą reprezentacyjnym członem i podmiotem wykonawczym przedsiębiorstwa FinFirst Group. W 1996 r. zawarł z nią umowę, na mocy której przejęła większościowy pakiet akcji, prawo do wyboru malowania samochodów i zarządzania strategiami kierowców. Okazała się jednak ona niekorzystna dla Forti Corse⁷⁸. W tym czasie Krzysztof Woźniak był również zainteresowany współpracą z Guido Forti, który poszukiwał dla swojej ekipy oryginalności i dobrej promocji. Dążył do działań umożliwiających jej przetrwanie w „Klubie Piranii” jak nazywano nieoficjalnie Formułę 1⁷⁹. Woźniak wyszedł więc z założenia, że kłopoty włoskiego teamu są dobrym momentem do negocjacji w celu realizacji własnych celów, czyli powołania akademii juniorów. W latach 90. XX wieku tego typu programy były domeną firm współpracujących z zespołami, czego przykładem były projekty stypendialne Marlboro, akademie koncernu Mercedes-Benz czy konkursy francuskich firm petrochemicznych typu Elf⁸⁰.

Krzysztof Woźniak postanowił przedstawić Guido Forti swoją wizję w 1995 r. Okazją do jej zaprezentowania były testy na włoskim torze Magione w Prowincji Perugia. Miały one wyłonić nowych kierowców Forti Corse. Polski kierowca zgłosił osiemnastoletniego Jarosława Wierczuka. Jazdy próbne były oczywiście płatne ze względu na sytuację finansową Guido Forti’ego, co nie było przeszkodą dla ekipy. Zwolennikiem Polsko-Amerykańskiej Fundacji Rozwoju Sportów Motorowych Grand Prix był prezydent Aleksander Kwaśniewski, który użyczył też swojego wsparcia⁸¹. Do Magione przyjechali także bardziej doświadczeni kierowcy oraz tacy, którzy swoją osobą mogli przynieść korzyści w postaci nowego dostawcy silnika czy pieniędzy. W pierwszej grupie byli Andrea Montermini, Gianni Morbidelli i Luca Badoer, za którymi przemawiały względy narodowe i doświadczenie. Drugą natomiast

⁷⁵ b.a., *Diary*, „MotorSport”, grudzień 1995, nr 12, s. 1286.

⁷⁶ b.a., *Diary*, „MotorSport”, luty 1996, nr 2, s. 108.

⁷⁷ B. Jones, *op. cit.*, s. 185.

⁷⁸ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

⁷⁹ T. Collinga, *The Piranha Club*, Londyn 2001, s. 1-321.

⁸⁰ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

⁸¹ Ibidem.

tworzyli Francuz Franck Lagorce, Japończyk Hideki Noda oraz hrabia Giovanni Lavaggi. Jarosław Wierczuk był najmłodszym uczestnikiem. Montermini był pewny podpisania kontraktu, co zrobił w styczniu 1996 r.⁸² On i inżynierowie Forti Corse okazali pomoc polskiemu kierowcy, analizując z nim telemetrię i zapoznając ze specyfiką pracy silnika. Na testach obecny był również Krzysztof Woźniak, który obserwował pracę samochodu i dawał swojemu podopiecznemu wskazówki⁸³.

Okoliczności debiutu Jarosława Wierczuka za kierownicą bolidu Formuły 1 nie były jednak sprzyjające za sprawą pogody. W dniu testów nie padało, lecz warunki atmosferyczne były wyjątkowo za zimne jak na klimat środkowych Włoch w grudniu. Temperatura toru Magione we Włoszech była niska, a to nieuchronnie zwiastowało kłopoty z ogumieniem. Najmłodszy kandydat miał problemy z utrzymaniem opon w odpowiednim oknie pracy, co ostatecznie zaważyło na wyniku grudniowych testów⁸⁴. Najlepiej zaprezentował się Franck Lagorce, Luca Badoer i Giani Morbidelli, spośród których zamierzano wybrać drugiego kierowcę⁸⁵. Ostatecznie miejsce w kokpicie dostał drugi, a Francuz otrzymał posadę testera⁸⁶. Mimo niezadowolającego wyniku Jarosław Wierczuk stał się pierwszym w historii III Rzeczypospolitej polskim kierowcą, który od czasów Andrzeja Jaroszewicza prowadził samochód Formuły 1. Ponadto wziął również udział w jazdach mających wyłonić etatowego zawodnika, a kulisy obecności były rezultatem programu mającego wprowadzić rodaka na szczyt sportów motorowych.

Połowiczny sukces nie przekreślił zamiarów Krzysztofa Woźniaka co do utworzenia akademii juniorskiej. Guido Forti zaaprobował pomysł Polaka, omawiając datę następnych testów w Bracelonie dla Jarosława Wierczuka. Jednak wszystkie plany pokrzyżowały zmiany w obrębie GPF Motorsport, który w połowie 1996 r. przestał istnieć za sprawą swojego właściciela. Krzysztof Woźniak tradycyjnie rywalizował w WSMP w klasie E 2000, zaczynając sezon zwycięstwem w Poznaniu w klasie 1600 i 2000⁸⁷. Był to jednak jego ostatni wyścig. Druga runda miała odbyć się w czerwcu na wspomnianym już kieleckim torze w Miedzianej Górze. Wtedy był to już jednak obiekt przestarzały i zaniedbany. Był typem toru tymczasowego, który na czas zawodów tworzone z zamkniętej dla ruchu publicznego drogi państwowej nr 74 Łódź-Kielce. W dni powszednie stanowiła ona trasę przejazdową dla samochodów ciężarowych, przez co nawierzchnia posiadała liczne koleiny i wzniesienia.

⁸² b.a., *Diary. The Month in Motor Sport*, „MotorSport”, marzec 1996, nr 3, s. 212.

⁸³ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ b.a., *Diary. The Month in Motor Sport*, „MotorSport”, marzec 1996, nr 3, s. 212.

⁸⁶ b.a., *Diray. The Month in Motor Sport*, „MotorSport”, maj 1996, nr 5, s. 438.

⁸⁷ Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7...

Ponadto brakowało bezpiecznych poboczy amortyzujących błędy kierowców wyjeżdżających poza tory wyścigowe. Istniały jedynie zniszczone bariery stalowe z małą zdolnością absorpcji siły uderzenia. O niskim standardzie świadczyły również braki dróg ewakuacyjnych i punktów łączności z najważniejszymi miejscami⁸⁸.

Wątpliwy stan techniczny nie budził jednak obaw co do czasu kwalifikacji. Te odbyły się 14 czerwca 1996 r., a Krzysztof Woźniak osiągał swoją Dallarą najlepsze czasy. Mistrzowską formę potwierdzał na eliminacjach. Wielokrotnymi przejazdami próbował poprawić wyniki przejazdu⁸⁹. Wrócił na tor, tracąc na prostej panowanie nad samochodem. Na swoim ostatnim przejeździe osiągnął prędkość 200 km/h, tracąc kontrolę nad maszyną. Nierówności nawierzchni asfaltu dopełniły złego. Podbiły samochód, w wyniku czego kierowca uderzył w zbyt blisko umieszczoną barierę. Stracił przytomność, a organizatorzy wyścigu nie otrzymywali informacji o wypadku przez brak łączności. O sytuacji poinformowali kierowcy, lecz służby medyczne okazały się niewystarczająco przygotowane. Zdarzenie zaczęło przypominać słynny wypadek Jackiego Stewarta na Grand Prix Belgii z 1966 r. Na miejscu nie było lekarza, przez co przyjazd karetki wydłużył się o decydujące dla życia Krzysztofa Woźniaka minuty⁹⁰. Zmarł w samochodzie. Organizatorzy odwołali wyścig. Prawda o złym stanie technicznym toru stała się dla wszystkim niezaprzeczalnym faktem. Podejmowano usprawiedliwiające dyskusje o niewystarczających inwestycjach PZM w infrastrukturę i marginesowym traktowaniu tej dyscypliny. Pisano o niedostatecznym przygotowaniu sędziów i braku możliwości wypowiadania się kierowców o stanie polskiego sportu motorowego⁹¹. Ci natomiast w ramach Stowarzyszenia Polskich Kierowców Wyścigowych złożyli 19 czerwca 1996 r. protest do Głównej Komisji Sportowej Samochodowej Polskiego Związku Motorowego⁹². Domagali się prawa do oceny torów wyścigowych i zatwierdzania możliwości rywalizacji, podniesienia kwalifikacji sędziów i funkcyjnych, poprawy pracy służb medycznych oraz podstawowych udogodnień w postaci wspomnianej łączności⁹³. Śmierć Krzysztofa Woźniaka ujawniła zatem liczne niedociągnięcia polskich wyścigów samochodowych, pozostawiając je w martwym punkcie rozwoju. Wymowne w tej kwestii były słowa Wojciecha Majewskiego, który upamiętniający kierowcę artykuł zakończył:

⁸⁸ J. Obrocki, *Śmierć na torze*, „Auto Motor i Sport”, sierpień 1996, nr 8, s. 64-65.

⁸⁹ Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7...

⁹⁰ J. Obrocki, *op. cit.*, s. 65.

⁹¹ Ibidem, s. 66.

⁹² W. Majewski, *op. cit.*, s. 19.

⁹³ Ibidem.

„Jestem przekonany, że sport wyścigowy przetrwa. Bardzo chciałbym, by tragiczna śmierć Krzysztofa Woźniaka stała się punktem zwrotnym w organizacji wyścigów samochodowych w Polsce. Zarówno pod względem bezpieczeństwa uczestników, jak i atrakcyjności imprez. Dla zawodnika, który całe swoje życie związał z tym sportem, to byłoby spełnienie marzenia.

Tylko jednego nie wiem: kto ma się tym zająć?”⁹⁴

Obawy i wątpliwości dziennikarza były słuszne. Tragiczne wydarzenie związane z Krzysztofem Woźniakiem przekreśliły ideę powstania akademii juniorskiej w ramach zespołu Forti Corse, którego właściciel w tym czasie wchodził na drogę sądową przeciwko Shannon Group. Ten wątek szerzej zostanie jednak opisany w następnym podrozdziale. Osoba Jarosława Wierczuka była jedynym czynnym ogniwem „Polskiej drogi do Formuły 1”. Pozostał on jednak bez menadżera i mentora, co zdecydowanie utrudniało przetrwanie w niemieckiej i austriackiej Formule 3. Były to bardzo wymagające serie. Niemiecka Formuła 3 szczególnie różniła się od swych zagranicznych odpowiedników. Za sprawą dobrej organizacji i silnej pozycji Niemiec w świecie motoryzacji przyciągała ona zawodników różnych narodowości, w tym reprezentantów państw o bogatych tradycjach wyścigowych. Z tego powodu pod względem poziomu konkurencyjności bliżej jej było do mistrzostw świata niż do krajowej serii. Dobre występy w niej czyniły wejście do Formuły 1 realniejszym. Niemniej wymagało to również dobrego zaplecza technicznego oraz wzbudzenia zainteresowania wpływowej osoby w odpowiednim miejscu i czasie⁹⁵.

Awans Jarosława Wierczuka do tak wymagającej serii nie mógł zatem pozostać bez echa w polskiej prasie motoryzacyjnej. Z historycznego punktu widzenia był on kolejną wartą odnotowania cezurą, gdyż kończący liceum kierowca otrzymał przydomek, którym czasopismo „Motor” podsumowało w latach 70. XX wieku postać Emersona Fittipaldiego⁹⁶. W 1996 r. czołowy magazyn motoryzacyjny nazywał go „naszym człowiekiem”, sugerując tym samym pokonanie następnego etapu wejścia Polski do światowego sportu motorowego⁹⁷. Jarosław Wierczuk miał już wtedy opinię człowieka, który pokonał małe zainteresowanie automobilizmem rodaków i stał się potencjalnym reprezentantem w Formule 1. Dziennikarze znający правила światowego sportu motorowego nie zapominali jednak o motywie długiej i trudnej drogi do celu. Jak pisano na łamach

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

⁹⁶ Patrz podrozdział 5.3.

⁹⁷ BK, *Wędrówki Wierczuka...*, s. 36.

„Motoru”:⁹⁸[...] Przed dwoma laty w mass mediach zaistniał on już jako pewny nasz człowiek w Formule 1, ale kto zna realia tego świata wie, że do tego panteonu droga stroma i daleka[...]⁹⁸.

Słowa te były nie tyle prorocze, co w pełni realistyczne. Starty Jarosława Wierczuka w seriach juniorskich są jednak istotne nie tylko z powodu symboliki opartej na pokonywaniu kolejnych szczebli sportu motorowego. Wprowadzają one również wydarzenia i osobowości, które współtworzą fundament najnowszej historii Formuły 1. Mając już zatem zdaną maturę, dziewiętnastoletni kierowca przystąpił w kwietniu 1996 r. do kolejnego egzaminu jakim był pierwszy pełny sezon w niemieckiej i austriackiej Formule 3. Nie był już jednak zawodnikiem GPF Motorsport, który przed śmiercią Krzysztofa Woźnika opuścił na rzecz austriackiego Franz Wöss Racing. Podobnie jak w GPF Motorsport za partnera miał szefa, Tobiasa Schlesingera, i niemieckiego kierowcę o imieniu Florian Schnitzerbau. W obu seriach dysponował Dallarą 395 z silnikiem Opla. Austriackie mistrzostwa skończył na trzecim miejscu w klasyfikacji generalnej. Jednak to seria niemiecka potwierdziła renomę prawdziwego przedsionka szczytu sportu motorowego. Na historycznych Hockenheimringu, Nürburgringu, Norisringu i Magny-Cours Jarosław Wierczuk spotkał przyszłych kierowców Formuły 1 z solidnym stażem kartingowym, talentem i dobrą promocją. W pierwszym roku startów dzielił tor z Jarno Trullim reprezentującym szwajcarski zespół Opel Team KMS Benetton Formula oraz Nicka Heidfelda z niemieckiego Opel Team BSR. Drugi kierowca był uosobieniem praw rządzących współczesnymi wyścigami samochodowymi. Nick Heidfeld oprócz naturalnej szybkości, za sprawą której nazywano go „Quick Nick”, posiadał również nierzadko decydujący o karierze atut. Miał ze sobą wsparcie samego zespołu Formuły 1, Marlboro McLaren Mercedes, o czym świadczył jego srebrny kombinezon⁹⁹. Niemiec zajął trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, na której szczycie uplasował się reprezentujący Włochy Jarno Trulli¹⁰⁰.

Jarosław Wierczuk zakończył natomiast sezon na 31 pozycji w klasie A i 8 w klasie B¹⁰¹. W niemieckiej Formule 3 spędził jeszcze dwa sezony, przechodząc w 1997 r. do niemieckiego zespołu Josef Kaufman Racing. Nie była to dobra decyzja ze względu na bolid Martini, który nie był kompatybilny z preferencjami Polaka. Sezon skończył na 24 miejscu w klasie A i 4 w klasie B, po czym nastąpiło przeniesienie do czeskiego zespołu Thomas

⁹⁸ Ibidem.

⁹⁹ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

¹⁰⁰ Database. Drivers/Riders. Jarno Trulli, Przebieg kariery z lat 1995-2016; MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/jarno-trulli/> [dostęp: 18. 08. 2023]

¹⁰¹ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

Karhank Racing. Była to drużyna z silną skłonnością do komercji stawiająca marketing nad inwestycje w zaplecze technologiczne. Nieodzowną cechą tego typu zespołów jest niekompatybilność możliwości rozwojowych z rzeczywistym potencjałem kierowców. Nierzadko przez reprezentację takiego konstruktora zawodnicy zostają określani przez opinię publiczną jako przeciętni. Starty w takich drużynach utrudniają również pozyskanie sponsora, gdyż słaba konkurencyjność podwyższa ryzyko nieudanej inwestycji. W 1998 r. Jarosław Wierczuk znalazł się właśnie w takiej sytuacji, kiedy komercyjność Thomas Karhank Racing nie pozwoliła mu zmienić doświadczenia i udoskonalonego rzemiosła wyścigowego na punktowane lokaty. Skończył sezon na 19 miejscu w klasyfikacji generalnej, która nie uwzględniała już podziału na dwie klasy¹⁰².

Uznanie zatem startów Jarosława Wierczuka w niemieckiej Formule 3 za niepostępowe jest nazbyt powierzchowną i idealistyczną oceną. Nie była to zresztą jedyna seria, w której realizował wizję Krzysztofa Woźniaka. Kariery juniorskie uwzględniają również międzynarodowe rywalizacje, których mistrzostwa odbywają się w ramach jednego corocznie organizowanego wyścigu. Uczestnictwo w nich jest pożądane nie tylko ze względu na wysoki poziom konkurencyjności i fakt startów najbardziej wyróżniających się zawodników. Na takich wydarzeniach można również pozyskać wsparcie wpływowych osób ze świata sportów motorowych, które traktują je jako czas selekcji. W latach 90. XX wieku niekwestionowanym liderem tego typu wyścigów było uliczne Grand Prix Makau. Inną opcją były również dodatkowe występy w międzynarodowych mistrzostwach danej klasy, co w przypadku Jarosława Wierczuka oznaczało uczestnictwo w Mistrzostwach Formuły 3. Dnia 3 sierpnia 1997 r. wziął zatem udział w wyścigu na holenderskim torze Zandvoort, startując w barwach Josef Kaufmann Racing. Finiszował na 42 pozycji, jednakże na nadmorskim obiekcie zrealizował następny motyw juniorskiej kariery¹⁰³.

W Chinach nawiązał kontakt z człowiekiem, który w XXI wieku. będzie szefem zespołu przygotowującego kierowców do startów w Red Bull Racing. Był nim emerytowany kierowca wyścigowy z austriackiego Trins, Franz Tost. Dla Jarosława Wierczuka po śmierci Krzysztofa Woźniaka poznanie entuzjasty Jochena Rindta było swego rodzaju przełomem, który warto uwzględnić w pracy poświęconej polskiemu wpływom i akcentom w Formule 1. W 1997 r. Franz Tost prowadził karierę młodszego brata Michaela Schumachera, Ralfa. W ten sposób był również osobą zespołu WTS, który jeszcze na potrzeby rozwoju kariery starszego z Schumacherów powołał jego menadżer, Willy Weber. Jednak już wtedy Austriak był

¹⁰² Ibidem.

¹⁰³ Ibidem.

następnym w życiu Wierczuka łącznikiem z Formułą 1. Tost posiadał znajomości z samym Dietrichem Mateschitzem, którego marka Red Bull od lat 80. wieku była zaangażowana w szczyt sportów motorowych. Zaczęło się od współpracy z Gerhardem Bergerem reprezentującym w 1986 r. zespół Benetton Formula. W 1995 r. Mateschitz zainwestował natomiast w Sauber Ford, by w XXI wieku stać się właścicielem Jaguar Racing i Minardi F1 Team¹⁰⁴.

Znajomość z Tostem była już zatem w latach 90.XX wieku korzystnym czynnikiem w życiu polskiego kierowcy. Austriak przyjął na siebie rolę menadżera i doradcy, pomagając zacząć nowy etap kariery. Następnym były Mistrzostwa Włoch Formuły 3000, w których rywalizację Wierczuk zaczął w 1999 r. Tost pomógł wynegocjować mu kontrakt z włoskim zespołem Durango, gdzie Polak poczuł atmosferę podobną do GPF Racing Krzysztofa Woźniaka. Za partnera zespołowego miał włoskiego talent w osobie Paolo Montiniego, w którym media z półwyspu apenińskiego upatrywały przyszłego kierowcę Formuły 1. Atmosfera w Durango była sprzyjająca dzięki umiejętności dobrego łączenia sportu z komercją. Włoski zespół przyjechał na testy przedsezonowe na poznański tor, gdzie Wierczuk Lolą T96/50 pobił rekord okrążenia. Durango dbał też o wykształcenie swoich zawodników, organizując im treningi w cenionej organizacji Formula Medicine z włoskiego Capezzano Pianore. Jej założycielem był Riccardo Ceccarelli, znany w świecie sportu motorowego jako specjalista od przygotowania psychofizycznego kierowców Formuły 1. W Formula Medicine Wierczuk spotkał również osoby powiązane z Ferrari, którego zawodnicy chętnie korzystają z usług organizacji. Poznał hiszpańskiego kierowcę Marca Gene, którego popularność bardziej zdefiniowała postać zawodnika testowego zespołu z Maranello niż etatowe starty dla Minardi i Williamsa¹⁰⁵.

Początek sezonu w Formule 3000 nie zaczął się jednak pozytywnie, gdyż drugi wyścig Wierczuka na słynnym torze Monza naznaczył wypadek podczas deszczowego treningu. Aquaplaning¹⁰⁶ pozbawił na prostej polskiego kierowcę kontroli nad samochodem, w wyniku czego uderzył on w barierę. Doznał on uszkodzenia kręgu szyjnego i wstrząsu mózgu. Skutki wypadku nie pozwoliły mu skończyć reprezentacyjnie sezonu, jednak nie oznaczało to końca kariery. Franz Tost doradzał rywalizację w wyścigach pozaeuropejskich, a konkretnie serii będącej w przyszłości elementem programu szkoleniowego Red Bull Junior Team. Austriak przekonał Polaka do startów w japońskiej Formule Nippon, lecz okazała się ona

¹⁰⁴ Ibidem.

¹⁰⁵ Ibidem.

¹⁰⁶ Utrata przyczepności opon podczas jazdy samochodem po mokrej nawierzchni.

przedostatnim etapem międzynarodowej kariery wyścigowej. Wybór Tosta nie był też przypadkowy. Na tle osiągnięć samochodów seria ta była bliżej Formuły 1 niż Formuła 3. Słynna japońska etyka pracy przygotowywała też do funkcjonowania w europejskich zespołach wyścigowych, które na przełomie XX/XXI wieku. były już inżynierskimi przedsiębiorstwami. Jednak nie tylko miejscowa kultura okazała się przeszkodą. Formuła Nippon była na wskroś krajową serią, co determinowało dominację cudzoziemców w stawce. Zespoły nierzadko były podmiotami sportowymi rodzimych koncernów samochodowych lub ich dodatkowym zapleczem technologicznym. Przesądzało to o priorytetowym statusie japońskich kierowców fabrycznych i drugorzędnej pozycji zawodników spoza kraju¹⁰⁷.

Z tego też powodu starty Jarosława Wierczuka z zespołem Cosmo Oil Racing Team Cerumo w 2000 r. i DoCoMo Team Dandelion Racing w 2001 r. nie okazały się przełomem. Pierwszy był oficjalnym tunerem¹⁰⁸ silników koncernu Toyota, przez co niekwestionowanym nr 1 był kierowca firmy, Yuji Tachikawa. W połączeniu z problemami natury sponsorskiej i kosztami startów w Japonii sezon z DoCoMo Team ograniczył się do czterech wyścigów, po czym Polak wrócił do Europy. Wznowił rywalizację w poprzedniej kategorii, która w 2001 r. zmieniła status krajowych mistrzostw na ogólnoeuropejskie o nazwie Mistrzostwa Euro Formuły 3000. Startował w tej serii w 2002 r., choć miał jeszcze w 2001 r. zacząć współpracę z włoskim zespołem Draco Junior Team. Jego barwy reprezentował jednak Felipe Massa, a na następny sezon samochód był zarezerwowany już dla innego Brazylijczyka, Augusto Farfusa. Będąc w posiadaniu zespołu rodzina Morini pomogła jednak Polakowi znaleźć zatrudnienie w innej włoskiej drużynie o nazwie Scuderia Fama. Była ona dobrą odmianą ze względu na pozytywniejszą niż w Formule Nippon atmosferę. Niemniej Wierczuk wziął udział tylko w dwóch wyścigach. Koszty i problemy z pozyskaniem sponsorów nie pozwoliły mu przejechać pełnego sezonu, zmuszając ostatecznie do zakończenia kariery kierowcy wyścigowego¹⁰⁹.

Wycofanie się przez Wierczuka z czynnej rywalizacji sportowej nie należy rozpatrywać jako nieudanej próby dotarcia do Formuły 1. Zważywszy na czas i rzeczywistość polityczno-ekonomiczną jego kariery, powinno się w niej widzieć zrealizowanie kolejnego etapu mającego uczynić Polskę aktywnym uczestnikiem historii Formuły 1. W tym wypadku była nim dewiza Polsko-Amerykańskiej Fundacji Sportów Motorowych Krzysztofa

¹⁰⁷ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

¹⁰⁸ Podmiot odpowiedzialny za poprawę osiągnięć silników.

¹⁰⁹ Ibidem.

Woźniaka, którą ten nazywał „polską drogą do Formuły 1”¹¹⁰. Sprawiedliwsze i obiektywniejsze będzie uznanie tego fragmentu historii jako przetarcie szlaków, których nie mogli pokonać kierowcy i entuzjaści czasów PRL. W poprzednim systemie niekwestionowanym prekursorem był Longin Bielak, który jako pierwszy zbliżył się do historycznych fundamentów Formuły 1. Sytuacja polityczna drugiej połowy XX wieku wstrzymała jednak ten proces, tworząc technologiczną separację między szczytem sportów motorowych a jego odpowiednikami z Bloku Wschodniego. W związku z tym w latach 70. i 80. XX wieku narodowy akces musiał opierać na alternatywnych formach zbliżenia, jak choćby organizacja wyścigu Grand Prix czy poszukiwanie polskich akcentów w samym centrum. Pojawienie się Krzysztofa Woźniaka i jego fundacji to natomiast wypadkowa rzeczywistości lat 80. XX wieku. W odniesieniu do tematu naznaczył je bunt obyczajowy kierowców wyścigowych, którego ucieleśnieniem był niewątpliwie Jacek Jurzak. Krzysztof Woźniak był natomiast podobną osobą, która również budowała swoje cele i przekonania pod wpływem amerykańskiego środowiska. Skutkiem była właśnie „polska droga do Formuły 1”. Jarosław Wierczuk jako oficjalny reprezentant polskiego sportu motorowego prowadził samochód F1 i współpracował z ludźmi tworzącymi historyczny panteon postaci najwyższej klasy wyścigowej. Po zawieszeniu kariery sam kontynuował idee Krzysztofa Woźniaka. Powołał organizację Fundacja Wierczuk Race Promotion mającą pomagać młodym kartingowcom z Polski stać się oficjalnymi zawodnikami szczytu sportów motorowych¹¹¹. Skutkiem bogatej przełomowej kariery była też profesja komentatora i dziennikarza, dzięki której narracja „zastrzeżonej” w czasach PRL Formule 1 nabrała profesjonalizmu opartego na doświadczeniu.

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ Ibidem.

Podrozdział 6.2. Obecność ekonomiczna Polski w Formule 1 w latach 90. XX wieku

Dogłębna analiza lat 90. XX wieku pozwala postawić tezę, że w tej dekadzie nie istniała tylko jedna wizja „polskiej drogi do Formuły 1”. Projekt Krzysztofa Woźniaka to przedsięwzięcie warte historycznej narracji i rekonstrukcji. Wyróżniała go oryginalność i nowatorstwo, gdyż jego twórca wykazywał się przedsiębiorczością w pokonywaniu ówczesnych barier natury polityczno-gospodarczej. Sama Polsko-Amerykańska Fundacja Sportów Motorowych Grand Prix była natomiast wypadkową ambicji i pasji, które stały się fundamentem idei znalezienia w Polsce przyszłego kierowcy Formuły 1. Analiza życiorysu Krzysztofa Woźniaka zachęca zatem do wnikliwej oceny kierujących nim powodów i bodźców. Dla entuzjastów i sympatyków był on przede wszystkim wizjonerem ze Stanów Zjednoczonych, który zgodnie ze stereotypiczną amerykańską mentalnością nie widział przeszkód w urzeczywistnianiu swoich koncepcji. Oficjalnie był jednak zawodnikiem Automobilkлубu Wielkopolskiego, który ponad dekadę temu zabiegał o przeforsowanie idei Grand Prix Polski. W ramach oddania się profesji zawodowej zamieszkał nawet blisko Toru Poznań, na którym w pierwszej połowie lat 90. znowu pojawił się człowiek Formuły 1.

Był nim trzykrotny mistrz świata, John Young Stewart znanym lepiej jako Jackie Stewart. W sobotę 1 maja 1993 r. przyjechał do wielkopolskiej stolicy w celu odbycia jazd promocyjnych na Torze Poznań w ramach targów motoryzacyjnych „Ford of Poland”. Firma ta była autoryzowanym dystrybutorem Ford-Watin i Automobilkлубu Wielkopolski¹¹². Status kierowcy był konsekwencją jego oficjalnej współpracy z General Motors jako przedstawiciel działu „Ford of Europe”, ambasador jakości samochodów koncernu i aktywista bezpieczeństwa na drogach¹¹³. W tym również celu przyjechał do Polski, gdzie na poznańskim torze prezentował m.in. istotę idealnej jazdy. W tym celu przeprowadził słynny „test finezji”¹¹⁴, przejeżdżając tor przeszkód Fordem Mondeo¹¹⁵. Wizytę skończył na otwarciu salonu Ford-Watin w mieście Jelonek pod Poznaniem i reprezentacji marki na targach motoryzacyjnych. Z symbolicznego punktu widzenia wydarzenie można rozpatrywać jako przypomnienie o nie tak dawnych ambicjach wzbogacenia historii narodowego sportu

¹¹² b.a., *ZDARZYŁO SIĘ W... 1993 roku. Jackie Stewart na Torze "Poznań"*; 100 lat. 1923-2023. Automobilkлуб Wielkopolski; https://www.aw.poznan.pl/filemanager/photos/uploads/pages/133/zdarzylo/5_Zdarzylo_sie.pdf [dostęp: 19.08.2023]

¹¹³ R. Hotten, *Formula 1. The Bussiness of Winning. The People, Money and Profits that Power the World's Richest Sport*, Londyn 1998, s. 131-132.

¹¹⁴ Test płynnej jazdy samochodem.

¹¹⁵ b.a., *ZDARZYŁO SIĘ...*

motorowego o Formułę 1. W odniesieniu do Krzysztofa Woźniaka można byłoby nawet dochodzić bodźców inspiracyjnych. Idąc tym tokiem rozumowania, warto wskazać podobieństwa między sposobem działania polskiego kierowcy i trzykrotnego mistrza świata. Do 1993 r. Sir Stewart wraz z synem Paulem prowadził powstały w 1988 r. rodzinny zespół wyścigowy, Paul Stewart Racing¹¹⁶. Jego domeną była rywalizacja w perspektywicznych seriach juniorskich jak brytyjska Formuła 3, europejska Formuła 3000 oraz Formuła Vauxhall Lotus¹¹⁷. W przeciągu pięciu lat zespół zyskał miano akademii młodych talentów. Kładziono tam nacisk na doskonalenie umiejętności jeździeckich oraz skuteczne funkcjonowanie w sporcie motorowym i jego komercji. Edukacja ta ukształtowała znanych kierowców wyścigowych jak David Coulthard, Dario Franchitti, Jan Magnussen czy osobiście znany Krzysztofowi Woźniakowi Ralph Firman Jr¹¹⁸. W tym wypadku można zatem wysunąć tezę o ideowym podobieństwie zespołu Stewart'ów do powstałego zaledwie trzy lata później GPF Motorsport, którego celem było przygotowanie kierowców do rywalizacji na torze oraz wyedukowanie ich w aspektach komercyjnych, politycznych i ekonomicznych.

Krzysztof Woźniak wiązał bardzo duże nadzieje z wizytą sir Stewarta w Poznaniu. Liczył również na wsparcie ze strony dziennikarzy, że pomogą mu zbliżyć kraj do szczytu światowego sportu motorowego. Oczekiwania jednak przerosły znacznie rzeczywistą mentalność Polaków. Wyścigi samochodowe pozostały w stadium niedofinansowanej dyscypliny, a Formuła 1 nie odnotowała wzrostu popularności. Nie pomogła nawet narracja trzykrotnego mistrza świata. Uważał on, że istnieje podobieństwo w użytkowaniu aut wyścigowych i zwykłych. Argument ten niewątpliwie powinien wpisywać się w sentyment polskiego automobilizmu wobec kategorii opartych na samochodach drogowych. Rozwój narodowych tradycji motoryzacyjno-sportowych pozostawiono jednak na łasce powolnego procesu modernizacji przeprowadzanego przez PZM.

Można zatem postawić pytanie, dlaczego wizyta kierowcy światowego formatu nie wywołała w Polsce takiego poruszenia i zainteresowania Formułą 1 jak w krajach azjatyckich? Problemem była właśnie rzeczywistość lat 90. Dekadę tę charakteryzowała wielowymiarowa liberalizacja i kapitalizacja. Interes nastawionej na zys jednostki zaczął wypierać typowo socjalistyczną ideę równości społecznej. Pełną legalność zyskała natomiast koncepcja własności prywatnej będąca cechą charakterystyczną gospodarek Europy Zachodniej. Krzysztof Woźniak rozumiał правила rządzące sportem motorowym, w tym

¹¹⁶ J.Y. Stewart, *The Autobiography. Jackie Stewart. Winning is not enough*, Londyn 2007, s. 341-414.

¹¹⁷ Ibidem, s. 344-345.

¹¹⁸ A.Frankel, *Lunch with Paul Stewart*, „MotorSport”, czerwiec 2017, nr 6, s. 139.

szczególnie Formułą 1. Wiedział, że od lat 60. XX wieku czynnikiem determinującym dojście do niej i przetrwanie, było wsparcie ludzi zawodowo spieniężających teorię własności prywatnej. Na przełomie XX/XXI wieku przedsiębiorca inwestujący w kierowcę przesądzał o jego karierze i obecności na torze, jeśli ten nie pochodził z kraju o silnych tradycjach wyścigowych. Jarosław Wierczuk pochodził z państwa o tradycjach nieporównywalnie słabszych niż włoskie, angielskie, francuskie czy nawet hiszpańskie. Rzadko też mógł liczyć na wsparcie polskich przedsiębiorców, których brak doprowadził ostatecznie do końca jego wyścigowej kariery. Z punktu widzenia historii gospodarczej nie mogło być inaczej. W latach 90. XX wieku III Rzeczpospolita znajdowała się w początkowej fazie kapitalizacji. Krajowi przedsiębiorcy kierowali się typowym zachowaniem początkujących kapitalistów byłego Bloku Wschodniego. Nabywali za zaniżone ceny upadające firmy państwowe i realizowali nadrzędny cel jakim było maksymalne wzbogacenie się bez inwestycji w zakupione dobro. Odbывало się to w atmosferze wielkiego otwarcia polskiego rynku dla zachodnich firm i indywidualnych inwestorów. Kupno dóbr państw byłego Bloku Wschodniego było dla nich tanim sposobem na powiększenie własnego kapitału prywatnego oraz państwowego.

Brak zainteresowania polskich przedsiębiorców Formułą 1 wynikał z jej stygmatyzacji w poprzednim systemie. Biznesmeni posiadali niedostateczną wiedzę na temat tego sportu. Tym samym nie dostrzegali jego ekonomicznego potencjału. Nie widzieli w wyścigach Grand Prix obszaru pozabranżowej inwestycji, traktując je jako pasję nielicznych entuzjastów lub fanaberię małej grupy ludzi. Trudno było też znaleźć wsparcie w krajowej motoryzacji, która również przechodziła czas budowania nowych podstaw. Ten sam problem pojawił się w PZM. Dominowała w nim opcja rajdowo-żużlowa, która spowalniała działania porządkujące wyścigowy sektor polskiego sportu motorowego. W rezultacie Krzysztof Woźniak z trudem znajdował środki finansowe na realizację swojego programu. Często ratował się wsparciem swoich znajomych, których w czasie pobytu za granicą. Natomiast Jarosław Wierczuk w urzeczywistnianiu koncepcji „polskiej drogi do Formuły 1” pozostawał często bez sponsorów. Ich brak szczególnie odczuwał podczas startów w Formule Nippon czy Formule 3000. Można więc wywnioskować, że o przedwczesnym końcu kariery podopiecznego Krzysztofa Woźniaka zdecydował brak wiedzy ludzi z branży ekonomicznej i towarzysząca im niepewność.

Szczegółowa analiza tematu dotycząca sponsoringu polskiego sportu wyścigowego pozwala jednak wyróżnić taką działalność. Podmiotami wykonawczymi były dwa przedsiębiorstwa gospodarcze, które w niewielkim stopniu przyczyniły się do realizacji idei

rozwoju Formuły 1 w Polsce. Warto jednak podkreślić, że ich działalność znaczenie różniła się od poprzedników. W obydwu przypadkach był to klasyczny sponsoring ukierunkowany na zysk wynikający z ekspozycji znaku firmowego na samochodzie lub torze. Ramy czasowe aktywności obu podmiotów objęły 1996 r., kiedy Jarosław Wierczuk równolegle realizował projekt „polskiej drogi do Formuły 1” Krzysztofa Woźniaka. Okoliczności i reputacja wykonawcy pierwszego sponsoringu mogłaby wzbogacić treść książki Crispiana Besley, pt., „Driven to Crime: True Stories of Wrongdoing in Motor Racing”¹¹⁹. W odniesieniu do miejsca, typu aktywności i kategorii produktu była natomiast powtórzeniem ruchu firmy Wyborowa S.A., która w 1978 r. była sponsorem Grand Prix Monako¹²⁰. Osiemnaście lat później księstwo dynastii Grimaldi znowu stało się tłem inwestycyjnym dla polskiej firmy z branży alkoholowej, jednakże narrację tę należy poprzedzić opisem jej źródła sprawczego.

Był nim urodzony w 1956 r. w Katowicach mężczyzna trudniący się interesem wysokiego ryzyka i wątpliwą z prawnego punktu widzenia działalnością gospodarczą. Nazywał się Ryszard Marian Kozina, lecz z powodu profesji i charakteru posługiwał się imieniem Ricardo Fanchini głównie konsekwencją jego włoskiego pochodzenia. Imię to nie było jednak jednym, którym się posługiwał. W zależności od czasu i miejsca przybierał również godność Jerzego Banka, Michaela Prokupecza czy Richarda Ryjwirskiego. Świat zapamiętał go jednak jako Ricardo Fanchini, czyli gangstera i tzw. bossa mafii światowej sławy. Miał bardzo duże wpływy i znajomości, które obejmowały kontakty z samym Pablo Escobarem i posadę rezydenta w rosyjskiej mafii sołncewskiej¹²¹. Trudnił się przede wszystkim handlem walutą, narkotykami i alkoholem, które rozprowadzał za pośrednictwem fałszywych firm¹²².

Ricardo Fanchini był dzieckiem barmanki z katowickiego dworca i Włocha z Neapolu o imieniu Viliam Fanchini. Przestępczością i oszustwem zajął się w nastoletnim wieku. Zaczął od handlu walutą pod sklepami Peweks w latach 70. XX wieku i wyjazdów do Budapesztu. Oszukiwał tam osoby sprzedające niemieckie marki i dolary. Uprawianie tzw. „wajch” szybko wykroczyło poza granice Bloku Wschodniego dzięki zdobyciu paszportu umożliwiającego robienie interesów w krajach kapitalistycznych. Fanchini wyjechał do Republiki Federalnej Niemiec, gdzie w Hamburgu znalazł mentora w osobie Zbigniewa

¹¹⁹ C. Besley, *Driven to Crime: True Stories of Wrongdoing in Motor Racing*, Holwell 2023.

¹²⁰ Patrz podrozdział 5.2.

¹²¹ A. Górski, *Masa o bossach polskiej mafii*, Warszawa 2015 [bez paginacji stron]; Docer.Polska; <https://docer.pl/doc/sx5c1xs> [dostęp: 20.08.2023]

¹²² b.a., *Polski Al. Capone, czyli jak wódka z Raciborza sponsorowała Formułę 1*, Tejested; <https://tejested.pl/fanchini/> [dostęp: 20.08.2023]

Nawrota, ps. „Kanada”. W 1983 r. wyemigrował jednak z do Stanów Zjednoczonych, uciekając przed policją¹²³.

Mieszkając w Nowym Yorku, ożenił się z rosyjską modelką, dzięki której miał zdobyć status rezydenta w „Sołcewskiej Braci”. Czerpał też zyski z udziałów w zarejestrowanej w Antwerpii śląskiej firmie M&S. W jej ramach wraz z rosyjskim wspólnikiem rozprowadzał deficytowe towary jak papierosy, słodycze, elektronika i narkotyki. Największy zysk przynosiły oczywiście te ostatnie, które Fanchini przemycał do Ameryki w telewizorach¹²⁴. W Nowym Yorku prowadził także restaurację, jednak nie zamierzał ograniczać się do tradycyjnych usług gastronomicznych. Katowicki gangster zajął się branżą alkoholową. Zaczął od sprowadzania do Polski ze Zbigniewem Nawrotem przemysłowego spirytusu o nazwie „royal”¹²⁵. W 1993 r. ze wspólnikami z „Sołoncewskiej Braci” uruchomił natomiast nielegalną produkcję imitacji belgijskiej marki „Rossija Vodka” należącej do firmy Smets Distilleries. Trunek dystrybuowało przedsiębiorstwo Polmos w Raciborzu, a klientem docelowym miał być rosyjski Związek Weteranów Afganistanu. Biznes skończył się w 1996 r., kiedy twórcy postanowili wypromować swój produkt na targach alkoholowych w Moskwie. Był na nich również obecny przedstawiciel Smets Distilleries, który uznał wódkę z Raciborza za bezprawną kopię i powiadomił o oszustwie właściciela¹²⁶.

Ujawnione przestępstwo Fanchini’ego nie spowolniło znacząco jego kariery. Dochody z handlu kopią belgijskiego trunku pomogły mu stać się gangsterem międzynarodowej rangi. Miał poważanie we włoskiej mafii „Camorra” za sprawą majątku i pochodzenia ojca. Prosperująco układały się również jego kontakty z „Sołoncewską Bracią”, z którą interesy alkoholowe przyniosły mu status tzw. bossa. W pierwszej połowie lat 90. XX wieku udziałowiec z firmy M&S o imieniu Rach Brandwain przekonał go do inwestycji w interes, którego logo zdobiło zakręty toru Formuły 1 w 1996 r. Była nim produkcja wódki o wymownej nazwie „Kremljovskaya”¹²⁷. Jej produkcja odbywała się w Raciborzu. Fanchini stanął na czele zarządu firmy Kremljovskaya Export, która dzięki jego kontaktom w Narodowym Funduszu Sportu była wyłączona z podatków towarów przeznaczonych na eksport. Przyspieszyło to sprzedaż marki na zagraniczne rynki. Na początku Fanchini reklamował wódkę, pływając po Morzu Śródziemnym zakupionym za 20 mln dolarów jachtem. Nazywał się on „Kremlin Princess”, co prawdopodobnie nawiązywało do imienia

¹²³ A. Górski, *Masa o...*

¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ b.a., *Polski Al...*

¹²⁶ A. Górski, *Masa o...*

¹²⁷ Ibidem.

córki Borysa Jelcyna, Tatiany Diaczenko. W 1996 r. katowicki gangster postawił jednak na bardziej profesjonalny sposób promocji. Wybrał Formułę 1¹²⁸, która dobrze się do tego nadawała ze względu na towarzyszący jej prestiż i opinię „Klubu Piranii”¹²⁹.

Reklamowanie swojego przedsiębiorstwa na szczycie sportu motorowego nie było jednak wynikiem marketingowej oryginalności. Historia Formuły 1 już w latach 90. XX wieku obfitowała w kontrowersyjne osobowości. Okazywały się one niesłownymi sponsorami, zadłużonymi właścicielami zespołów, malwersantami, łapówkarzami lub finansowymi oszustami. Przykładami są perypetie Franco Ambrosio, Akiry Akagi, Cyrila de Rouvre czy Jean’a-Pierre’a Van Rossem¹³⁰. Sam również Ecclestone nie był typem gospodarza i nadzorcy, który wzbraniał się przed obecnością w Formule 1 ludzi o wątpliwej reputacji. Kontrowersja była dla niego dodatkowym środkiem popularyzacji sportu, a biznesmeni trudniący się nieczystymi interesami łatwiejszym źródłem dochodu. W latach 70. XX wieku sam nawet zaprosił na Grand Prix Brazylii organizatora słynnego „Great Train Robbery” z 1963 r., Ronniego Biggsa¹³¹. Obecność Fanchini w najwyższej klasie wyścigowej była zatem naturalną konsekwencją niedoskonałości jej polityki marketingowej. Gangster kierujący się w życiu frazą: „Jeśli się nie żyje na pełnych obrotach, lepiej zdechnąć od razu”¹³², pasował zatem do sportu, w którym najsilniejsi gracze wyznawali zasadę: „W Formule 1 są tylko szybcy i martwi”¹³³.

Na czas i miejsce reklamy katowicki gangster wybrał Grand Prix Monako, które odbyło się 16-19 maja 1996 r. Przełał kilka milionów dolarów, aby firma Kremlyovskaya Export została oficjalnym sponsorem wyścigu i dostała prawo do ekspozycji. Czerwone banery z białym napisem „Kremlovskaya” zdobiły każdy zakręt¹³⁴. Fanchini spędził natomiast większość czasu na pokładzie swojego jachtu „Kremlin Princess”. Zorganizował imprezę, na której pojawili się min. Ecclestone, kierowcy w osobach Eddie’ego Irvine’a i Rubensa Barichello, Sylvester Stallone, Arnold Schwarzenegger i dziennikarz motoryzacyjny, Jeremy Clarkson. Ostatni kręcił odcinek do programu „Motorworld”, gdzie Fanchini pojawia się w granatowej marynarce i charakterystycznej rosyjskiej koszulce zwanej tielnieszką¹³⁵.

¹²⁸ Ibidem.

¹²⁹ T. Collings, *The Piranha Club. Power and influence in Formula One*, Londyn 2004, s. 11.

¹³⁰ C. Besley, *op. cit.*, s. 12-16, 32-36, 349-352, 415-426.

¹³¹ K. Evanson, *Driven. The Men Who Made Formula One*, Londyn 2018, s. 156.

¹³² Śledczy 1/2014, *Kozina sypie, bo marzy o wolności*, FOCUS.pl, <https://www.focus.pl/artykul/kozina-sypie-bo-marzy-o-wolnosci>, [dostęp: 20.08.2023].

¹³³ T. Collings, *op. cit.*, s. 240.

¹³⁴ N. Ermochkine, P. Iglikowski, *40 Degrees East: An Anatomy of Vodka*, Nowy York 2003, s. 185-186.

¹³⁵ Jeremy Clarkson’s Motorworld | Monaco S01E01; <https://www.youtube.com/watch?v=RgxoG5-NVVA> [dostęp: 20.08.2023]

Inwestycja zwróciła się wielokrotnie ze względu na prestiżowy status Grand Prix Monako. Przebieg i wyniki wyścigu zapisały go jako jeden z najbardziej wyjątkowych w historii sportu. Deszcz i awarie mechaniczne sprawiły, że rundę ukończyło tylko 3 z 23 kierowców. Porównywalne poruszenie wywołał Olivier Panis z francuskiego zespołu Ligier Gauloises Blondes, który zwyciężył niemalże z pustym zbiornikiem paliwa¹³⁶. Na tym jednak obecność Fanchini'ego i jego wódki Kremlyovskaya w Formule 1 się nie skończyła. Ganster z Katowic zapewnił swojemu interesowi następną platformę reklamową, zawierając umowę sponsorską z Edmundem Patrickiem Jordan, właścicielem zespołu Benson&Hedges Total Jordan Peugeot. Słynący z humorystycznego i otwartego marketingu Irlandczyk otrzymał od nowego partnera biznesowego 2.5 mln franków francuskich. W zamian udostępnił mu przestrzeń reklamową na żółtych bolidach Jordan 196. Ta inwestycja również nie należała do chybionych, gdyż słabszy finansowo i zasobowo Jordan skończył sezon 1996 r. na piątym miejscu w klasyfikacji konstruktorów¹³⁷.

Fanchini nie zakładał jednak długich czasowo inwestycji w Formule 1, mimo że przynosiła mu ona duże dochody. Do samego końca starał się maksymalnie wykorzystać korzyści płynące z roli sponsora, czyniąc w ten sposób wyścigi Grand Prix punktem zwrotnym w swoim życiu. Na szczycie sportu motorowego był wpływowym graczem i biznesmenem większej rangi. Traktował go również jako sferę nawiązywania nowych kontaktów. Podczas imprezy jachtowej w Monako z ramienia „sołoncewskiej braci” wszedł we współpracę z Camorrą i południowoamerykańskimi kartelami w sprawie handlu narkotykami. Dzięki temu umocnił swój status międzynarodowego bossa mafii. Tym sposobem wszedł też w następnych latach w krąg 10 najgroźniejszych liderów światowego kalibru¹³⁸. Miał przy tym szczególną słabość do życia w luksusie, inwestując dochody ze sprzedaży Kremlyovskaya w powiększanie własnego majątku¹³⁹.

O zakończeniu kariery gangstera przesądziła jednak właśnie obecność w Formule 1. Poprzez aktywną działalność w mistrzostwach Grand Prix nieświadomie pozwolił się namierzyć Amerykańskiej Agencji Federalnej i Federalnemu Biuru Śledczemu. W latach 90. XX wieku organy te wszczęły wobec niego śledztwo. Zbieranie dowodów trwało do 2007 r., dopóki amerykańska i angielska policja nie znalazły go w Londynie. Tam ukrywał się jako Ricardo Rotman, mieszkając w luksusowej posiadłości w prestiżowej dzielnicy Mayfair na West End. Przed mieszkańcami jawił się jako dżentelmen i uczynny biznesmen, który nie

¹³⁶ M. Skewis, *Field of Dreas*, „MotorSport”, lipiec 1996, nr 7, s. 672-673.

¹³⁷ B. Jones, *The Complete...*, s. 616.

¹³⁸ Śledczy 1/2014, *Kozina sypie...*

¹³⁹ Ibidem.

odmawiał pomocy. Faktem wartym wspomnienia w odniesieniu do tematyki pracy jest również jego sąsiedztwo. Bezpośrednim współmieszkańcem dzielnicy był kierowca Formuły 1, Jenson Button, któremu dla podtrzymania dobrej opinii Fanchini pożyczał kosiarkę¹⁴⁰. Renoma uczynnego przedsiębiorcy została jednak zdemaskowana w 2007 r., kiedy na Myfair wkroczyli funkcjonariusze FBI i aresztowali fałszywego biznesmena. Podejrzany trafił na sześć miesięcy do aresztu w Nowym Yorku, gdzie w ramach złagodzenia kary dożywotniego pozbawienia wolności wszedł we współpracę z funkcjonariuszami. Wydał swoich współpracowników, zapłacił 2 mln dolarów odszkodowania i udostępnił cały swój majątek, zmniejszając karę więzienia do 10 lat¹⁴¹.

Nie ulega wątpliwości, że ciekawe i kontrowersyjne perypetie Ryszarda M. Koziny nie uszlachetniają historii Polski, Polaków i osób polskiego pochodzenia w Formule 1. Jego działalność potwierdza jednak, że szczyt sportu motorowego to nie tylko statystyki wyścigowe i biografie kierowców. Formuła 1 z racji swej holistycznej natury posiada również renomę sportu pełnego afer i skandali. Wypadkową tego statusu jest m.in. publicystyka w postaci takich pozycji jak „The Piranha Club: Power and Influence in Formula One” czy „Driven to Crime: True Stories of Wrongdoing in Motor Racing”. Nielegalna działalność katowickiego gangstera jest w tym przypadku typowym elementem rozwoju kapitalizmu. Lata 90. XX wieku są niewątpliwie szczytem towarzyszącej Formule 1 opinii skandalicznego sportu.

Kolejnym dowodem obecności Polski, Polaków i osób polskiego pochodzenia na szczycie sportu motorowego jest działalność Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik” SA. Jej obecność poświadczały tylne skrzydła samochodów zespołu Forti Corse z czerwonym logotypem „Sokol Helicopters”¹⁴². Firma weszła we współpracę z drużyną, której właściciel jeszcze w pierwszej połowie 1996 r. ustalał z Krzysztofem Woźniakiem datę jazd testowych dla Jarosława Wierczuka¹⁴³. Narrację o partnerstwie finansowym dobrze jednak poprzedzić historią samego PZL-Świdnik, która jest kluczowa do zrozumienia przyczyn jej obecności w Formule 1. Były to również pierwsze próby zaangażowania się znaczących polskich firm w działalność sponsorską, a szczególnie w odniesieniu do wyścigów samochodowych.

Początki przedsiębiorstwa przypadają na czasy dwudziestolecia międzywojennego. Zaczęły ją zakłady produkujące samoloty w Lublinie i Bielsku Białej. W 1951 r. władze PRL

¹⁴⁰ A. Górski, *Masa o bossach...*

¹⁴¹ Śledczy 1/2014, *Kozina sypie...*

¹⁴² b.a., *Diary. The Month in MotorSport*, „MotorSport”, lipiec 1996, nr 6, s. 659.

¹⁴³ Patrz podrozdział 6.1.

postanowiły przenieść siedzibę do pobliskiego Świdnika, gdzie znajdowało się lotnisko oraz Szkoła Pilotów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Rok później oficjalnie powstała Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku „WSK-Świdnik”, której nazwę w 1957 r. skrócono do WSK „PZL-Świdnik”. Siłą produkcyjną była przedwojenna kadra pracownicza, dzięki której już w 1953 r. pojawił się odrzutowiec MIG15. Symbolem firmy stały się jednak śmigłowce, którego produkcja ruszyła 3 lata później. Do połowy lat 60. XX wieku skupiała się ona na serii helikopterów SM, którą w 1965 r. wzbogacił napędzany dwoma silnikami turbinowymi model Mi-2. Lata 70. XX wieku były jednak przełomowym okresem w historii. Firma weszła w branżę szybowców, zaczynając konstrukcję samolotu SZD-30 Pirat. Usługi poszerzyła również produkcja części do pasażerskiego Aerobusa IŁ 86 i śmigłowca PZL-Kania, który był pierwszą maszyną bazującą na zachodnioeuropejskich silnikach i inżynierii lotniczej¹⁴⁴. Żaden ze wspomnianych samolotów nie przesądził jednak o przełomowości dekady Edwarda Gierka. Wszystkie one wykorzystwały zagraniczną technologię lub były po prostu efektem uzyskania licencji. Symbolem tej ścieżki rozwoju była oparta na radzieckich patentach seria helikopterów Mi¹⁴⁵.

Nowy rozdział w historii firmy zaczął śmigłowiec będący pierwotną wersją helikoptera, którego nazwa znalazła się w 1996 r. na tylnych skrzydłach bolidów FG03. Symboliczny był również czas oficjalnego powstania, gdyż przypadł na rok przyjazdu zespołu Wolf Racing do Poznania i zenitu idei Grand Prix Polski. Wtedy też „WSK-Świdnik” był obecny na Międzynarodowych Tragach Poznańskich, przedstawiając swój szybowiec „Puchacz”¹⁴⁶. Można zacząć się zastanawiać nad powodami zaangażowania polskiej wytwórni samolotów i helikopterów w Formułę 1. Wśród wszystkich dyscyplin sportu motorowego jest ona niekwestionowanym liderem w wykorzystywaniu osiągnięć inżynierii lotniczej w pojazdach lądowych. Najlepszym tego dowodem jest zastosowanie przez Franka Costina idei opływowego nadwozia w celu stworzenia słynnego bolidu VW5¹⁴⁷. Same wyścigi Grand Prix są również sferą realizacji dla inżynierów, którzy z przyczyn osobistych lub wypalenia zawodowego porzucili branżę lotniczą. Przykładem jest Robin Herd, który po niepowodzeniu projektu związanego z samolotem Concorde ukierunkował swoją karierę na współpracę z zespołem McLaren¹⁴⁸. Kult inżynierii lotniczej potwierdzają również kierowcy, którzy nierzadko przyznają się do zainteresowań samolotami i decydują się zdobyć licencję

¹⁴⁴ Archiwum Akt Nowych, Telewizja Polska S.A. Zbiór wycinków prasowych [dalej: AAN, TPSA], sygn. 8/429, k. Mering, *Nie tylko kanie i sokoły*, k. 6.

¹⁴⁵ AAN, TPSA, sygn. 8/429, b.a., *Wysokie loty „Sokoła”. Konstruktorzy z defektem w genach*, (bez paginacji).

¹⁴⁶ Patrz podrozdział 5.2.

¹⁴⁷ Patrz podrozdział 4.3.

¹⁴⁸ R. Hotten, *op. cit.*, s. 104.

pilota. Sama prasa motoryzacyjna utożsamia też ich z zawodowymi awiatorami, oceniając ich refleks i spostrzegawczość na poziomie dobrze wyszkolonego żołnierza sił powietrznych¹⁴⁹.

W odniesieniu do PZL-Świdnik warto również podkreślić, że nie tylko bombowce, myśliwce i samoloty pasażerskie stanowią źródła inspiracji dla inżynierów szczytu sportu motorowego. Środowisko Formuły 1 interesuje się również helikopterami, których motyw nie ogranicza się tylko do kierowców nabywających je w celu podkreślenia swojego statusu majątkowego. Proces projektowania samochodu wyścigowego jest równie tożsamy z planem budowy helikoptera, co samolotu. Od lat. 70 XX wieku zespoły wykorzystują tunele powietrzne w celu badania przepływu powietrza przez samochód. Teorie projektowe samolotu pomagają sukcesywnie zarządzać przepływem tej cieczy. Zjawiska charakterystyczne dla helikopterów są natomiast problemem. Cechą wspólną obu konstrukcji jest występowanie tzw. zawirowań powietrza, które w przypadku śmigłowca umożliwiają oderwanie go od nawierzchni. W odniesieniu do bolidu Formuły 1 to zjawisko jest natomiast problemem aerodynamicznym. Dla szczytów sportu motorowego zawirowania są postrzegane jako zakłócenie przepływu, co doprowadza do powstania oporu i obniża wydajność aerodynamiczną samochodu. Z tego też powodu zgłębianie przez projektantów Formuły 1 teorii budowy śmigłowców jest równie ważne, co konstrukcji samolotu¹⁵⁰.

Mając na uwadze te podobieństwa, nawiązanie przez PZL-Świdnik współpracy z Forti Corse nie powinno być postrzegane w kategorii braku ideologicznej podstawy. Zaczęta w 1979 r. budowa samego śmigłowca PZL W-3 Sokół przypomina również trudy towarzyszące projektowaniu samochodu Formuły 1. Helikopter ten był pierwszą konstrukcją w całości opartą na polskiej technologii. Jego twórcą był inż. Stanisław Kamiński, który stworzenie rodzimego śmigłowca postrzegał jako życiową szansę¹⁵¹. Nie zabrakło w tym wypadku głosów sceptycyzmu, które konstruktor zbywał słowami: „[...] ani na moment nie zwątpiłem w nasze rozwiązanie”¹⁵². Budowa pierwszego Sokoła przebiegała w rytmie prób i błędów, które przerwał burzliwy rok 1981. Prace wznowiono w 1982 r., tworząc do momentu oficjalnego ukończenia projektu prototypy testowe. W kwestii technologii Kamiński nie odmówił jednak doradztwa radzieckich inżynierów, którzy współokreślali warunki eksploatacyjne maszyny. Sokół odbył próby testowe w Baku, Tadżykistanie, nad Morzem

¹⁴⁹ Formula 1 Driver Sebastian Vettel In A Racing Plane; https://www.youtube.com/watch?v=SwYJCTd5b_c [dostęp: 25.09.2023]

¹⁵⁰ O. Jamil, *What Makes Formula 1 Cars Similar to Aircraft, Aviation for Aviators. Home of the Avgeeks*; <https://aviationforaviators.com/2022/11/13/what-makes-formula-1-cars-similar-to-aircraft/> [dostęp: 25.09.2023]

¹⁵¹ AAN, TPSA, sygn. 8/429, b.a., *Wysokie loty „Sokoła”. Konstruktorzy z defektem w genach, op. cit.*

¹⁵² Ibidem.

Kaspijskim i w Jakucji¹⁵³. Działania te dały w 1986 r. samolot, który polscy piloci uznali za lepszy od radzieckiego Mi-1 czy Mi-2. PZL W-3 Sokół uzyskał świadectwa organu nadzoru lotniczego Rosji, Stanów Zjednoczonych i Niemiec¹⁵⁴. Przesądziły o tym polskie rozwiązania techniczne, które zbliżyły konstrukcję do zachodnich standardów. Pod względem efektywności spalania paliwa Sokół okazał się porównywalny z amerykańskimi helikopterami, co przyspieszyło jego karierę na ogólnoswiatowym rynku. Motyw zużycia ogniwa napędowego również wpisuje się w filozofię projektową współczesnego samochodu Formuły 1. Jego cechą charakterystyczną jest efektywność spalania, czyniąca go wbrew pozorom bardziej ekologicznym pojazdem niż auta z napędem elektrycznym. Pod tym względem WZ3-Sokół był w latach 80. XX wieku wyjątkową maszyną, dzięki czemu w 1987 r. zdobył złoty medal na Międzynarodowych Targach Poznańskich¹⁵⁵.

Sukces śmigłowca nie uchronił jednak firmy „WSK-Świdnik” przed kryzysem przełomu lat 80. i 90. XX wieku. Firma stała się wyznacznikiem ekonomicznych konsekwencji rozpadu Związku Radzieckiego, ponieważ do 1990 r. był on głównym rynkiem zbytu i gwarantem bytu całego przedsiębiorstwa. Rozpad systemu strategicznego partnera handlowego i brak wsparcia finansowego ze strony rządu zmusiły firmę do zaciągnięcia kredytu od Banku Depozytowo-Kredytowego S.A. w Lublinie. Bez docelowego rynku niemożliwe było jednak terminowe spłacanie pożyczek, co w 1991 r. zmieniło się w zadłużenie wynoszące ponad 700 miliardów złotych¹⁵⁶. Konieczna była restrukturyzacja „WSK-Świdnik”, redukcja długów¹⁵⁷ i pozyskanie „jasno sprecyzowanego właściciela”¹⁵⁸. W 1991 r. został nim skarb państwa, zmieniając firmę w jednoosobową spółkę WSK „PZL-Świdnik”. Do 1994 r. zdobyła ona 5 udziałowców w postaci państwa, wspomnianego banku w Lublinie, firmy lotniczej WSK „Rzeszów”, Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych oraz Zarządu Miasta Świdnika i Zarządu Miasta Lublina¹⁵⁹.

W czasach ogólnopaństwowej transformacji strategia wyprzedawania kapitału była jednak krótkoterminowym rozwiązaniem. Priorytetowy był powrót firmy na światowy rynek i uruchomienie zagranicznej sprzedaży śmigłowców Sokół. Wymagało to zdobycie certyfikatu potwierdzającego status modelu PZL W-3 jako przedmiotu międzynarodowego handlu¹⁶⁰.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ AAN, TPSA, sygn. 8/429, K. Mering, *Nie tylko kanie i sokoły*, op. cit., k. 6.

¹⁵⁵ AAN, TPSA, sygn. 8/429, b.a., *Wysokie loty „Sokoła”. Konstruktorzy z defektem w genach*, op. cit.

¹⁵⁶ AAN, TPSA, sygn. 8/429, J. Wszystko, *„Sokół” spuszczone z uwięzi*, (bez paginacji).

¹⁵⁷ Ibidem.

¹⁵⁸ AAN, TPSA, sygn. 8/429, K. Mering, *Nie tylko kanie i sokoły*, op. cit., k. 6.

¹⁵⁹ Ibidem.

¹⁶⁰ AAN, TPSA, sygn. 8/429, S.Ł., *Eksperci USA w WSK Świdnik, to szansa nobilitacji... Amerykański certyfikat dla „Sokoła”?*, k. 8.

W tym też celu „WSK-Świdnik” pozyskał zagranicznego partnera strategicznego¹⁶¹, którym w 1991 r. została amerykańska firma lotnicza, Piasecki Aircraft Corporation. Jej prezes, Frank Nicholas Piasecki, pozytywnie ocenił potencjał Sokoła, przewidując wydanie certyfikatu najpóźniej wiosną 1992 r.¹⁶² Początek współpracy był optymistyczny, gdyż polskie przedsiębiorstwo podpisało kontrakt na produkcję w Świdniku bojowych śmigłowców typu Super Cobra¹⁶³.

Dobre relacje skończyły się jednak, gdy Urząd Rady Ministrów zakupił do obsługi pielgrzymki papieża amerykańskie śmigłowce Bell-412 zamiast Sokołów¹⁶⁴. Prezes Piasecki próbował złagodzić powstałą aferę „Sokółgate”, pisząc do prezydenta, Lecha Wałęsy, listy o swoim polskim pochodzeniu i sentymencie do wszystkiego co związane z krajem jego przodków¹⁶⁵. Spór zakończył się ostatecznie oświadczeniem prasowym o wycofaniu lubelskiej firmy z przetargów mających wyłonić dostawcę środka transportu dla papieża¹⁶⁶. Ponadto PZL-W03 miał nie spełniać warunków bezpieczeństwa¹⁶⁷, co podważało opinię Piaseckiego o nowoczesności i potencjale godnym międzynarodowego rynku¹⁶⁸. W związku z tym podstawą polsko-amerykańskiego partnerstwa stał się kompromis, na mocy której lubelska firma dostała prawa produkcji i obsługi serwisowej Bell-412¹⁶⁹.

Obszerna historia PZL-Świdnik w latach 90. XX wieku jest kluczem do zrozumienia jego obecności w Formule 1. Współpraca z Amerykanami przyspieszyła restrukturyzację i prywatyzację firmy¹⁷⁰, a w 1992 r. PZL-W03 pomyślnie przeszedł testy w Europie i Azji. Pracownicy zakładów ponownie nawiązali również kontakty z rosyjskimi specjalistami podczas wystawy Areoshow w Moskwie. Ich skutkiem było przyznanie Sokołowi certyfikatu umożliwiającego jego sprzedaż na terenie Wspólnoty Niepodległych Państw¹⁷¹. W 1993 r. uzupełniło go również zaświadczenie Federation Aviation Administration potwierdzające prawo sprzedaży PZL-W03 w Stanach Zjednoczonych¹⁷². Helikopter wzbudzał

¹⁶¹ AAN, TPSA, sygn. 8/429, K. Mering, *Nie tylko kanie i sokoły*, op. cit., k. 6.

¹⁶² AAN, TPSA, sygn. 8/429, S.Ł., op. cit., k. 6.

¹⁶³ AAN, TPSA, sygn. 8/429, K. Sz., *Nowe elementy tej samej sprawy. Helikoptery dla papieża i policji*, (bez paginacji).

¹⁶⁴ AAN, TPSA, sygn. 8/429, (jak), *List prezesa amerykańskiej firmy do prezydenta L. Wałęsy. Postscriptum do „Sokółgate”*, (bezpaginacji).

¹⁶⁵ AAN, TPSA, sygn. 8/429, L. Wyrwicz, *Sokółgate, Kto odpowie na proste pytania?*, (bez paginacji).

¹⁶⁶ AAN, TPSA, sygn. 8/429, K.Sz., op. cit.

¹⁶⁷ AAN, TPSA, sygn. 8/429, M. Bochenek, *Z MSW. Prawda o „Sokole” i „Belu”*, (bez paginacji).

¹⁶⁸ AAN, TPSA, sygn. 8/429, L. Wyrwicz, op. cit.

¹⁶⁹ AAN, TPSA, sygn. 8/429, J. Woc, *Komu bije Bell?*, (bez paginacji).

¹⁷⁰ AAN, TPSA, sygn. 8/429, J. Wszystko, op. cit., k. 8.

¹⁷¹ AAN, TPSA, sygn. 8/429, (zof) *Wschodni certyfikat dla Sokoła. Pierwsze okno otwarte*, (bez paginacji).

¹⁷² AAN, TPSA, sygn. 8/429, b.a., *Amerykański certyfikat dla Sokoła. Polski helikopter będzie konkurował z amerykańskim*, (bez paginacji).

zainteresowanie Francuzów, Niemców i Chińczyków z Tajwanu¹⁷³. Znalazł też zbytnie w Chinach i Korei Południowej jako wojskowy i cywilny środek transportu¹⁷⁴. PZL-Świdnik stał się natomiast narodowym symbolem zagranicznej ekspansji handlowej, zwiększając jednocześnie swoją wartość jako spółki akcyjnej¹⁷⁵.

Rok 1996 nie zapowiadał się jednak korzystnie. Firma w dalszym ciągu była zobligowana do spłaty udziałowcom ich należności i zaległych składek na rzecz Zakładu Ubezpieczeń Społecznych¹⁷⁶. Dyrektor zakładów, Mieczysław Majewski, ogłosił potrzebę zysku równą 10 mln zł, wątpiąc w możliwość realizacji tego planu¹⁷⁷. Oznaczało to konieczność wyrobienia już w grudniu 1995 r. zysku wartości trzech kwartałów, co także według Dyrektora Waldemara Kijanko było niewykonalne¹⁷⁸. Potrzebna była intensyfikacja produkcji oraz sprzedaży śmigłowców Sokół i Kania, które miały przynieść zysk równy 34 mln zł jeszcze przed końcem roku¹⁷⁹. Tradycyjna metoda sprzedaży nie gwarantowała już jednak realizacji celów. Majewski i Kijanko obawiali się trudności, gdyż zakłady zmagaly się z typowym dla postsocjalistycznych firm przypadłościami. Niski zysk i wydajność operacyjna komplikowały cały plan. Dowodem tego były niezrealizowane zamówienia na terenie Azji i zerwane umowy przez tamtejszych klientów¹⁸⁰. Plan wymagał ograniczenia inwestycji w zakład i zwiększenia aktywności na arenie międzynarodowej i wyjścia poza tradycyjne formy ekspansji w formie zdobywania certyfikatów.

W tych właśnie okolicznościach doszło do debiutu lubelskiej firmy lotniczej w światowym sporcie motorowym. Mimo niepewnego bilansu budżetowego w 1995 r. zaliczała się ona już do grupy europejskich producentów wyrobów najwyższej jakości¹⁸¹. Wzbudzała zainteresowanie zagranicznych inwestorów, którzy postrzegali ją jako rzetelną spółkę akcyjną. Wśród nich znalazł się również uczestnik Mistrzostw Świata Formuły 1. Był nim wspomniany w podrozdziale 6.1 zespół wyścigowy Shannon Racing będący nową formą Forti Corse. W 1996 r. nowi właściciele drużyny szczególnie intensywnie poszukiwali sponsora, aby pokryć koszty przeobrażenia zespołu i utraty 51% akcji przez Gudio Forti'ego¹⁸². Na tym tle doszło też do poważnego sporu, którego rozwiązanie sąd rozstrzygnął na korzyść nowego

¹⁷³ Ibidem

¹⁷⁴ J. Mazur, *Nowości i trudności*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, listopad 1995, nr 42 (1255), s. 3.

¹⁷⁵ Idem, *Sokół przeciera szlaki*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, listopad 1995, nr 41 (1254), s. 1, 3.

¹⁷⁶ jmr, *Żelazne priorytety*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, listopad 1995, nr 40 (1253), s. 2.

¹⁷⁷ Idem, *Na progu trudnego roku*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, grudzień 1995, nr 44 (1257), s. 2.

¹⁷⁸ Idem, *7 Sokółów, 4 Kanie, 1 Mi-2 do sprzedaży w grudniu. Na progu trudnego roku*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, grudzień 1995, nr 44 (1257), s. 1-2.

¹⁷⁹ Idem, *Na progu trudnego...*, s. 1.

¹⁸⁰ Idem, *Żelazne priorytety...*, s. 2.

¹⁸¹ Idem, *Certyfikat w zasięgu ręki*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, październik 1995, nr 37 (1251), s. 1.

¹⁸² Patrz podrozdział 6.1.

akcjonariusza¹⁸³. Prawo i warunki umowy dawały pierwszeństwo FinFirst Group, co spowodowało w trakcie sezonu zmianę nazwy Forti Corse na Shannon Racing Team. W manifeście niezadowolenia współudziałowiec, Guido Forti, nie dopuszczał do zmian barw bolidu, zachowując tradycyjną biel i zieleń. Shannon Racing Team ukrywał natomiast spór odnośnie malowania, zasłaniając się komercją. W przekazie medialnym zespół miał być unikatową stajnią wyścigową światowego kalibru, która miała łączyć wartości sportowe z szacunkiem do człowieka i przyrody¹⁸⁴. Zachowanie zielono-białych barw tłumaczono natomiast aspiracją promocji produktów przyjaznych dla naturalnego środowiska i zdrowia człowieka. W rzeczywistości miała to być próba cichego załagodzenia konfliktu między zwaśnionymi stronami czyli tzw. forma kompromisu. Listę idealistycznych celów kończyła natomiast deklaracja zdobycia w jak najkrótszym czasie tytułu Mistrzostwa Świata Formuły 1¹⁸⁵.

Nie ulega zatem wątpliwości, że interesy PZL-Świdnik i nowego właściciela Forti Corse zbiegły się w czasie. Shannon Racing Team szukał sponsora potrzebującego nowoczesnego sposobu promocji swoich towarów, a takim właśnie była lubelska firma lotnicza. W związku z tym posiadacz zespołu zwrócił się w 1996 r. do zarządu przedsiębiorstwa z propozycją współpracy, oferując przestrzeń reklamową dla aktualnej edycji PZL W-3 Sokół. Przedstawił historię sukcesów FinFirst Group i Shannon Group. Z jej opisu wynikało, że stajnia wyścigowa jest godnym zaufania partnerem. Pierwsza firma miała być utytułowanym podmiotem z sukcesami na międzynarodowym rynku finansowym, a druga gwarantem jakości zespołu wyścigowego¹⁸⁶. Sugerowane do reklamy samochody wedle zapewnień były konkurencyjnymi maszynami, a ich potencjał podnosił sinik Ford Zetec R 8V zastosowany w 1994 r. w mistrzowskim bolidzie Michaela Schumachera¹⁸⁷.

Ostatecznie zarząd „PZL-Świdnik” zdecydował się umieścić swój znak towarowy na bolidach zespołu. Tylne skrzydła obu samochodów przyozdobił czerwony napis „Sokol Helicopters”, co z wizualnego punktu widzenia było dobrym miejscem ekspozycji. Nazwa promocyjna PZL W-3 Sokół została jednak umieszczona bez uprzedniego podziału akcji z zespołem wyścigowym¹⁸⁸. Popularny wówczas w padoku Formuły 1 Eddie Jordan, stwierdził, że sprawdzonym, sposobem pozyskania partnera biznesowego jest zmysłowa prezentacja

¹⁸³ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

¹⁸⁴ Korespondencja pomiędzy Shannon Racing Team a PZL-Świdnik dotycząca nawiązania współpracy finansowej (materiały udostępnione przez Jana Mazura 19. 08. 2023 drogą elektroniczną).

¹⁸⁵ Korespondencja pomiędzy Shannon Racing team a PZL-Świdnik...

¹⁸⁶ Ibidem.

¹⁸⁷ Ibidem.

¹⁸⁸ Korespondencja pomiędzy Shannon...

Formuły 1¹⁸⁹. Zachętą do dalszej współpracy dla polskiej firmy miało być zaproszenie zarządu „PZL-Świdnik” na specjalną prezentację bolidów. Odbyła się ona 5 czerwca 1996 r. na torze Monza, gdzie przedstawiciele firmy zobaczyli biało-zielone samochody z wypełnioną już przestrzenią reklamową dla polskiego śmigłowca¹⁹⁰. Sprawdzony przez biedniejsze zespoły chwyt marketingowy nie zmienił jednak zdania polskiej firmy. Zapobiegawczo nie chciała ona szybko udostępniać FinFirst Group swoich akcji. W rezultacie „PZL-Świdnik” korzystał z potencjału reklamowego Shannon Racing Team bez ryzyka oszustwa ze strony partnera biznesowego. Obecność polskiego producenta lotniczego w Formule 1 nie trwała też długo, ponieważ ograniczyła się do dwóch wyścigów. Pierwszym było Grand Prix Kanady z 16 czerwca 1996 r., którego żaden samochód z logiem „Sokol Helicopters” nie ukończył¹⁹¹. Taki sam rezultat przyniosło Grand Prix Francji z 30 czerwca 1996 r.,¹⁹² kończąc współpracę „PZL-Świdnik” z Shannon Racing Team. Niemniej polski producent śmigłowców przetrwał ciężkie czasy, rozwijając się pod kątem produkcji¹⁹³.

Narrację o kłopotliwych perypetiach Polski na szczycie sportów motorowych warto jednak zakończyć akcentem pozytywnym i bardzo podobnym do historii zaczynającej prezentowany podrozdział. Zaledwie rok po pojawieniu się polskich akcentów gospodarczych i językowych w Formule 1, do kraju przyjechał człowiek będący już wówczas jednym z personalnych symboli najwyższej klasy wyścigowej. Był nim sam Michael Schumacher, który złożył wizytę w Warszawie w celach zawodowych. Nie były to jednak okoliczności natury wyścigowej ani sportowej. Niemiec wizytował w Polsce w ramach przymusowego uczestnictwa w edukacyjnym projekcie FIA poświęconemu promocji bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Powodem uczestnictwa była kara jaką otrzymał od federacji po zakończeniu sezonu. Kierowca Ferrari podczas finałowego wyścigu na hiszpańskim torze Jerez dopuścił się niebezpiecznego manewru, rywalizując z Jacques’em Villeneuve’em o mistrzowski tytuł¹⁹⁴. FIA uznała działania Niemca za celowe, choć ten określał je mianem instynktownych¹⁹⁵. Otrzymał werdykt anulowania punktacji zdobytej w trakcie sezonu i obowiązku uczestnictwa we wspomnianym międzynarodowym programie edukacyjnym. Dwukrotny mistrz świata zastosował się do kary, uznając ją przy tym za

¹⁸⁹ M. Gallagher, *The Business. Strategic Success from the Formula One Track to the Boardroom*, Londyn 2014, s. 175-176.

¹⁹⁰ Korespondencja pomiędzy Shannon...

¹⁹¹ b.a., *Canadian Grand Prix. Montreal 16 June 1996*, „MotorSport”, lipiec 1996, nr 7, s. 686-687.

¹⁹² Idem, *Getting the break*, „MotorSport”, sierpień 1996, nr 8, s. 819.

¹⁹³ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

¹⁹⁴ M. Sokół, *Szybko...*, s. 337-338.

¹⁹⁵ Ibidem, s. 338.

nieporozumienie. Twierdził, że dobrowolnie wziąłby udział w takim projekcie¹⁹⁶. Niemniej niezależnie od powodów uczestnictwa jego przyjazd do Warszawy w 1997 r. był niewątpliwie interesującym wydarzeniem, które potwierdziło również powolne wchodzenie Polski do kręgu zachodniego sportu motorowego.

¹⁹⁶ Ibidem.

Podrozdział 6.3. Pierwszy kierowca z Polski w Formule 1. Kariera Roberta Kubicy i jej następstwa

Historia obecności Polski, Polaków i osób polskiego pochodzenia w Formule 1 w latach 90. XX wieku nie należy do łatwej narracji. Z pewnością cechuje ją złożoność będąca wypadkową ówczesnej rzeczywistości polityczno-gospodarczej. Dobrze zapowiadająca się działalność Krzysztofa Woźniaka nie doczekała się należytej uwagi i inwestycji ze strony przedsiębiorców. Jego program oraz zaangażowanie PZL-Świdnik w Formułę 1 nie przyniosły popularyzacji tego sportu w Polsce. Z historycznego punktu widzenia pozytywny wzrost jego rozpoznawalności zaczął się dopiero w XXI wieku. Był on konsekwencją tego, co już w czasach dwudziestolecia międzywojennego przyciągało ludzi do wyścigów samochodowych. Mowa o kierowcach, którzy inspirowali największe postaci Formuły 1 jak Enzo Ferrari czy Ken Tyrrell. W zależności od dekady kibice przychodzili zobaczyć najbardziej emocjonujące momenty wyścigowe. Kierowca z sukcesami potrafił za sprawą swojego pochodzenia wzbudzić zainteresowanie Formułą 1 w kraju, który przed jego pojawieniem się na torze nie miał dużo wspólnego ze szczytem sportów motorowych.

Tą zależność szybko dostrzegł Bernard Ecclestone, który w procesie transformacji Formuły 1 w firmę wpływał na wybór kierowców z korzystną dla sportu osobowością i pochodzeniem. Zawodnik reprezentujący chłonny rynek zbytu potrafi zachęcić przeciętnego użytkownika Internetu do wizualnej eksploracji sportu. W konsekwencji zwraca jego uwagę na wydarzenia rozgrywane się również poza torem, popularyzując dyscyplinę. Powodem tego jest także specyfika Formuły 1 jako firmy, która pozyskuje klienta, wpływając na jego zmysł wzroku i sferę emocjonalną. Z tego też powodu oficjalne media społecznościowe Formuły 1 eksponują kierowców najlepiej wpisujących się w upodobania publiki lub tych, których obecność może poskutkować korzystnym partnerem finansowym. Są to zazwyczaj zawodnicy o wysokim stopniu aktywności na platformach typu Instagram, TikTok czy Twitter. Stają się oni ogniwem przyciągającym nowych widzów. Zyskują tym samym większe szanse na angaż w konkurencyjnym zespole lub pozytywne oceny swojej osoby w mediach. Otrzymują również więcej czasu antenowego od oficjalnego nadawcy podczas wyścigu i pozytywne komentarze. Często też wyidealizowaną narrację za występy na torze. Wszystkie te zabiegi zwiększają szansę popularyzacji Formuły 1 w nowych państwach, dla których właśnie kierowca jest punktem wyjściowym obecności w tej dyscyplinie.

Najnowsza historia Polski, Polaków i osób polskiego pochodzenia w Formule 1 rozpoczęła się znacznie później aniżeli na Zachodzie, a konkretnie w pierwszej dekadzie XXI wieku. Punktem zwrotnym był 6 sierpnia 2006 r., kiedy Robert Kubica zadebiutował na Grand Prix Węgier jako oficjalny kierowca zespołu BMW Sauber F1 Team. Po latach prób w Polsce pojawiło się zainteresowanie Formułą 1. Tym razem wyszło ono poza relacje korespondentów i artykuły w czasopismach o tematyce motoryzacyjnej. Stało się to za sprawą kierowcy, który swoją popularnością zapoczątkował humorystyczny trend oglądalności zwany „Kubicomanią”¹⁹⁷. Robert Kubica zachęcił do merytorycznej eksploracji całego sportu i poszukiwania Polaków pracujących w pionach technicznych i sportowych Formuły 1. Krajową sieć internetową zaczęły wzbogacać domeny poświęcone wyścigom Grand Prix. Dlatego też życiorys tego kierowcy zaczyna narrację o czasach najnowszych, osadzając go również w roli bodźca wszystkich aktywności w sferze pozasportowej.

Robert Kubica urodził się 7 grudnia 1984 r. w Krakowie jako dziecko Artura i Anny Kubiców. Głównym źródłem dochodu jego rodziców była rodzinna drukarnia, która w przyszłości miała umożliwić realizację dziecięcej pasji jedynego syna¹⁹⁸. Ta pojawiła się, kiedy miał on 4 lata. Zaczęło się od przypadkowej wizyty w krakowskim salonie Mercedesa, gdzie ojciec chciał z ciekawości obejrzeć samochody niemieckiego producenta. Robert zainteresował się natomiast miniaturowym modelem auta z małym silnikiem spalinowym. Dzięki dobrym zarobkom rodzica stał się on jego nową i ulubioną zabawką. Jazdy miniaturowym samochodem po blokowym osiedlu wypełniały wolny czas chłopca. Odciągały one jego uwagę od rówieśników i popularnych wśród młodzieży zabaw jak piłka nożna. Czterolatek nieświadomie zaczął też poznawać zasady prowadzenia pojazdów mechanicznych szybciej niż litery i liczby w szkole¹⁹⁹.

Ulubiona zabawa chłopca ujawniła jego wrodzony talent do wyczynowej jazdy samochodami. Nie pozostało to bez uwagi rodziców²⁰⁰. Kiedy miał sześć lat, kupili mu jako prezent bożonarodzeniowy gokarta. Artur Kubica nie szczędził pieniędzy na pasję jedynaka, zabierając go na treningi na tor w Kielcach i Częstochowie. Robert przewyższał umiejętnościami starszych kolegów, co skłoniło rodziców do znalezienia profesjonalnego wsparcia i zaplecza technicznego²⁰¹. Zwrócili się oni do właściciela krakowskiego warsztatu

¹⁹⁷ A. Martynkin, *Kubicomania*, „Polityka”; <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/klassykipolityki/1784990,1,kubicomania.read> [dostęp: 05.09.2023]

¹⁹⁸ Robert Kubica, Selection and Press clips; archiwum prywatne Błażeja Krupy.

¹⁹⁹ M. Sokół, *Szybko...*, s. 389-391.

²⁰⁰ A. Martynkin, *Kubica*, Warszawa 2006, s. 32.

²⁰¹ M. Sokół, C. Gutowski, *Robert Kubica. Moja Pasja*, red. M. Sokół, C. Gutowski, Warszawa 2008, s. 33.

samochodowego, Wacława Piaseckiego. Doświadczenie trenera kartingowego zdobył on przy własnym synu, stając się lokalnym specjalistą. Rodzice młodocianego kierowcy poprosili go o doradztwo w kwestii sprzętu i stworzenie programu treningowego. Piasecki został prywatnym nauczycielem siedmioletniego Roberta, nadzorując przez 3 lata jego rozwój jako kierowcy²⁰². Przygotował go do Kartingowych Mistrzostw Polski, w których Robert wystartował po ukończeniu 10 lat. Na tym etapie kariery trener postanowił jednak przekazać podopiecznego Arturowi Kubicy, który stał się oficjalnym trenerem i nadzorcą kariery syna. Ojciec też wybrał nowego mechanika. Został nim pracownik warsztatu Piaseckiego, Jerzy Wrona²⁰³.

Robert Kubica przeszedł klasyczną drogę do Formuły 1, zaczynając w 1995 r. od rywalizacji w Kartingowych Mistrzostwach Polski. Ojciec dbał o zasoby techniczne syna, pozyskując dla niego włoski sprzęt marki Mornidelli. Robert startował jako zawodnik Automobilklubu Krakowskiego, zdobywając w ciągu trzech lat trzy mistrzostwa w kategorii Młodzik 02, jedno w Junior 100 oraz wicemistrzostwo w kategorii Kadet 60²⁰⁴. Wszystkie tytuły osiągnął jako debiutant, co zmotywowało Artura Kubicę do zmian warunków treningowych. W 1997 r. Robert rywalizował już wśród zagranicznej konkurencji, gdyż ojcu zależało na jego szybkim zaklimatyzowaniu się do bardziej konkurencyjnego środowiska. Rok później trzynastoletni kierowca oficjalnie rywalizował w najwyższej lidze kartingowej jaką były Kartingowe Mistrzostwa Włoch²⁰⁵. Początki zwieńczone zwycięstwami na podium zwróciły uwagę wielokrotnego mistrza świata, Danila Rossi'ego. Włoch zarekomendował Polaka firmie CRG produkującej sprzęt kartingowy, dzięki czemu odciążył finansowo rodziców młodego kierowcy²⁰⁶. Ich dochody z drukarni nie wystarczały już na międzynarodową karierę, gdyż wyjazdy do Włoch zmusiły małżeństwo do zastawienia własnego domu. CRG przedstawiło natomiast obiecującą ofertę uwzględniającą starty w roli pierwszego kierowcy, posadę testera opon marki Vega, zaplecze techniczne i utrzymanie. Robert Kubica przyjął ofertę i zamieszkał we Włoszech. Zdobył mistrzostwo Włoch w kategorii juniorów, dokonując tego jako pierwszy obcokrajowiec w historii. Uzyskał również tytuł wicemistrza Europy w klasie Junior Kadet, ustępując tylko Portugalczykowi, Maia Alvaro Parente²⁰⁷.

Rok 1999 był powtórzeniem sukcesów poprzedniego sezonu. Nastoletni Kubica został Międzynarodowym Mistrzem Włoch i Niemiec, zwycięzcą Elf Masters, Pucharu Monako i

²⁰² A. Martynkin, *Kubica...*, s. 33-35.

²⁰³ Ibidem.

²⁰⁴ Robert Kubica, Selection and Press clips; archiwum prywatne Błażeja Krupy.

²⁰⁵ Power Marketing. Robert Kubica. 2005 Formula 1 Driver!?, archiwum prywatne Błażeja Krupy.

²⁰⁶ M. Sokół, *Szybko...*, s. 391-392.

²⁰⁷ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 111.

Pucharu Matrgutti. Gorszy bilans odnotował tylko w Mistrzostwach Europy, zajmując w klasyfikacji generalnej piąte miejsce²⁰⁸. Dwa lata rywalizacji w międzynarodowym kartingu stały się bezpośrednią drogą do Formuły 1. Krakowianin rywalizował z przyszłymi mistrzami Formuły 1 jak Nico Rosberg i Lewis Hamilton. Drugi w późniejszych latach wspominał Polaka jako najgroźniejszego rywala. Jego występy śledził natomiast uznany dziennikarz z „La Gazzetta dello Sport” i „Autosprint”, Roberto Chinchero. Włoch polecił Kubicę firmie menadżerskiej Power Marketing, która zaoferowała mu usługi w styczniu 2000 r.²⁰⁹ Jej założycielem był Daniel Morelli, którego postać warto przybliżyć ze względu na rolę jaką odegrał w karierze polskiego kierowcy. W przeszłości był on kierownikiem zespołu Forti Corse, który dzięki jego szerokiej sieci kontaktów wszedł do Formuły 1. Jako specjalista do spraw sportowego marketingu Morelli pełnił również rolę oficjalnego przedstawiciela Pedro Diniza i interesów jego rodziny. Wypracował dla Brazylijczyka kontrakty z zespołem Ligier, Arrows Formula 1 Team i Sauber Formula 1 Team, zakładając w 1998 r. Power Marketing. Kiedy w 2000 r. jego podopieczny wycofał się z Formuły 1, Morelli skupił się na poszukiwaniu młodych talentów wyścigowych. Wypełnił do końca zobowiązania wobec rodziny Diniz, zdobywając dla niej zgodę na wykup 40% akcji zespołu F1 Prost Team. Sam natomiast objął we francuskiej drużynie posadę kierownika Prost Junior Team, nadzorując jej programy juniorskie w Międzynarodowej Formule 3000, Brytyjskiej Formule 3 oraz Europejskiej i Włoskiej Formule Renault²¹⁰.

W 2000 r. właśnie od niego i Diniza Kubica otrzymał ofertę wsparcia Power Marketing. Na początek Morelli zaproponował mu przyjazd do Francji na jazdy testowe bolidem Formuły Renault 2000, które miały rozstrzygnąć sensowność inwestycji w jego karierę. Po miesiącu Polak podpisał umowę, na mocy której Power Marketing zobowiązało się przez 10 lat prowadzić jego karierę i przez trzy lata finansować starty w Formule Renault 2000. Morelli został natomiast osobistym menadżerem, zapewniając nowemu podopiecznemu kontrakt z włoskim zespole RC Motorsport w 2001 r.²¹¹ Czas oczekiwania na debiut Kubica wypełnił startami w kartingowych mistrzostwach Europy i świata, zajmując w obydwu czwarte miejsce²¹². Pierwszy rok startów w Formule Renault 2000 nie zakończył się jednak sukcesem. Kubica dzielił rywalizację między Europejskim Pucharem Formuły Renault 2000 i Włoską Formułą Renault. Przez niski poziom konkurencyjności RC Motorsport w 2001 r. i

²⁰⁸ Ibidem.

²⁰⁹ Ibidem, s. 48-56.

²¹⁰ Power Marketing. Robert... [bez paginacji stron]

²¹¹ A. Martnkin, *Kubica...*, s. 58-59.

²¹² Power Marketing. Robert... [bez paginacji stron]

częste awarie mechaniczne skończył jednak obydwie klasy na 14 i 12 miejscu w klasyfikacji generalnej²¹³. Następny sezon był już natomiast lepszy. Zespół odnotował poprawę w kwestii niezawodności. Kubica zdobył wicemistrzostwo we Włoskiej Formule Renault 2000²¹⁴ i 7 miejsce w Europejskim Pucharze Formuły Renault 2000²¹⁵.

Skutkiem startów w markowej serii była niewątpliwie wzrastająca popularność polskiego kierowcy. Do 1998 r. jego sukcesy miały charakter rodzinnej tajemnicy, o której wiedzieli najbliżsi znajomi Kubiców. Sam Robert bardzo dyskretnie przekazywał informacje o swojej karierze, chroniąc swoją prywatność. Spoza kręgu najbliższych osób o sukcesach nastolatka wiedzieli tylko dziennikarze relacjonujący wydarzenia z międzynarodowego sportu motorowego. W 2002 r. Robert Kubica miał już natomiast w kraju status perspektywicznego talentu z szansami na Formułę 1. Wizytował w Polsce w ramach współpracy z Renault Polska, wzbudzając zainteresowanie krajowej prasy. W 2002 r. przyjechał m.in. do Kielc w celu przeprowadzenia jazd pokazowych Renault Clio V6. Wizyta ujawniła jednak przykry fakt. Krakowianin okazał się bardziej rozpoznawalny we Włoszech niż we własnym kraju²¹⁶. Polacy w dalszym ciągu mało wiedzieli o Formule 1 i wyścigach samochodowych, co Kubica sam podkreślał w swoich wypowiedziach. Środowiska dziennikarskie znały go jako utalentowanego, inteligentnego i pracowitego kierowcę, którego wypowiedzi cechowała szczerłość i bezpośredni przekaz. Podczas wywiadów kierowanych do opinii publicznej podkreślał rangę światowego sportu motorowego i zaniedbania tego tematu w Polsce.

„Po prostu. Jako Polacy nigdy nie zwojowaliśmy nic w europejskiej rywalizacji. Od początku mojej kariery zagranicznej byłem i jestem »człowiekiem znikąd«. Z kraju bez wyścigowych tradycji, z bardzo skromnym budżetem, gdzieś z motoryzacyjnego buszu. Anglikom, Niemcom, Francuzom, Włochom, Brazylijczykom, Austriakom, Japończykom, a nawet Australijczykom, o wiele łatwiej o możliwych sponsorów. A w tym sporcie, jak mało kto gdzie, liczy się duża kasa. Bez niej niezwykle trudno się przebijać [...]»²¹⁷.

Szczerłość wypowiedzi Roberta Kubicy o polskich tradycjach wyścigowych była w rzeczywistości najlepszym sposobem popularyzacji Formuły 1. Pomagała mu w tym również

²¹³ Robert Kubica, Selection... [bez paginacji stron]

²¹⁴ b.a., *Sportowy oddech. W poczekalni F1*, „Poznaj Renault”, lato 2002, nr 2, s. 44.

²¹⁵ Robert Kubica, Selection... [bez paginacji stron]

²¹⁶ Ibidem.

²¹⁷ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 66.

agencja specjalizująca się w marketingu sportów motorowych, „Target Communications”²¹⁸. Odpowiadała ona za sferę Public Relations, koordynując również współpracę kierowcy ze sponsorami²¹⁹. W 2002 r. jej wsparcie było szczególnie ważne, gdyż w tym czasie kariera krakowianina nabrała dużego tempa rozwoju. W trakcie sezonu Kubica dostał się do akademii Renault Driver Development, której program szkoleniowy miał wyłonić kierowców nadających się do Formuły 1²²⁰. Pobyt w niej skończył się jednak po finale sezonu 2002 r. Winny opuszczenia przez Polaka akademii był szef oficjalnego zespołu Renault w Formule 1. Był nim Włoch o imieniu Flavio Briatore, który kierował Mild Seven Renault F1 Team od 2001 r. Słynący z ekstrawagancji i kontrowersyjnych zachowań biznesmen wyrzucił polskiego kierowcę z programu juniorskiego, argumentując swoją decyzję niewystarczającym talentem i brakiem wiary w rozwój jego kariery. Prawdziwy powód był jednak bardziej skomplikowany. Robert i jego menadżer chcieli w następnym sezonie rywalizować w powstałej w 2003 r. nowej serii juniorskiej, Formula 3 Euro Series. Briatore widział natomiast Polaka jeszcze jeden rok w Formule Renault²²¹, czemu stanowczo sprzeciwili się współpracownicy kierowcy. Biorąc pod uwagę profil Briatore jako szefa i menadżera, okazał się on słuszny. Poza kierowaniem zespołem Formuły 1, Włoch zarządzał również karierą reprezentującego Renault Fernando Alonso. Był typem szefa faworyzującego jednego zawodnika, czemu też nie zaprzeczał. Podczas wywiadu potrafił nawet powiedzieć, że dla niego zespół mógłby się składać tylko z Hiszpana²²². Pozostanie zatem w Renault Driver Development przedstawiało wątpliwą przyszłość. Nawet w przypadku ewentualnego debiutu w roku 2004 lub 2005 Kubica mógłby po prostu skończyć jako kierowca nr 2 u boku Alonso z gorszym zapleczem technicznym i statusem w zespole.

Z chwilą odejścia Polaka z akademii Renault wizja dotarcia do Formuły 1 znów stała się bardziej odległą. Zgodnie z planem w 2003 r. Kubica wystartował w Formule 3 Euro Series, która pokazała słuszność decyzji jego menadżera. Nowa seria nie była jednak jego jedynym zajęciem. W trakcie sezonu młody kierowca zainteresował się rajdami samochodowymi, które nie były mu całkowicie obce. W dzieciństwie Artur Kubica zabierał syna na szosowe rywalizacje, na których znajomi kierowcy próbowali zachęcić go do aut rajdowych. Wówczas jednak chłopiec nie podzielał narodowej pasji do rajdów. Przejawiał

²¹⁸ Power Marketing. Robert... [bez paginacji stron]

²¹⁹ Ibidem.

²²⁰ Robert Kubica, Selection... [bez paginacji stron]

²²¹ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 88-89.

²²² B. Lord, *Wy zadajecie pytania. Flavio Briatore*, „F1 Racing”, styczeń 2009, nr 54, s. 69.

większe zainteresowania i talent do kartingu²²³. Dopiero w okresie względnej niepewności co do kariery kierowcy wyścigowego rajdy przykuły jego większą uwagę. Priorytetem była jednak Formuła 1 i sukcesy w Formule 3 Euroseries, które zdobywał rywalizując ze znanym już Lewisem Hamiltonem i Nico Rosbergiem. Słaba dyspozycja zespołów Prema Powerteam i Mücke Motorsport uniemożliwiła jednak skończenie mistrzostw na wysokim miejscu w klasyfikacji generalnej. Najlepszym bilansem było zdobycie w 2004 r. 7 miejsca w klasyfikacji generalnej, co nie przekreśliło perspektyw na Formułę 1²²⁴. Kubica wziął również udział w prestiżowym Grand Prix Makau, które w 2004 r. zakończył z drugą lokatą²²⁵. Jego występy intrygowały zagranicznych dziennikarzy, przez co pod koniec roku pojawiły się spekulacje o awansie do najwyższej klasy motorsportu. W listopadzie magazyn „Autosport” opublikował wiadomość, według której Polak był kandydatem do organizowanych przez zespół Minardi płatnych jazd testowych dla młodych kierowców. On sam nie zaprzeczył plotce. Tłumaczył brak swojego udziału w Formule 1 niesatysfakcjonującymi warunkami stawianymi przez zespół²²⁶. Rzeczywistym powodem nieobecności w tej kategorii miały być jednak przepisy sportowe. Kubica nigdy wcześniej nie prowadził bolidu Formuły 1, przez co nie posiadał wymaganej do otrzymania licencji wyścigowej praktyki w postaci przejechania 300 km. Polska prasa robiła jednak poruszenie, przepowiadając historyczny awans rodaka na szczyt sportu motorowego. Liczono, że FIA zrobi wyjątek i wyda stosowny dokument w oparciu o talent i dojrzałość zawodnika za kierownicą²²⁷. Naczelny organ nie spełnił jednak polskich nadziei, a sam Kubica humorystycznie skomentował krajowe poruszenie, mówiąc:

„Dziwne to, a zarazem budujące – można zostać mistrzem w kartingu, wygrywać wyścigi czy stawać na podium w Formule 3 bez większego rozgłosu – a gdy pojawi się pogłoska dotycząca Polaka w Formule 1, nawet gdy dotyczy to płatnego testu dla najsłabszego zespołu, zainteresowanie jest ogromne. To świadczy o szybko rosnącej popularności Formuły 1 w Polsce”²²⁸.

Niewątpliwie, dwudziestoletni kierowca nie pomylił się w swojej opinii. W 2005 r. popularność wyścigów samochodowych w Polsce wzrosła za sprawą sukcesów w ostatniej już dla niego klasie prowadzącej do Formuły 1. Kubica wystartował w Formule Renault 3.5

²²³ J. Roberts, *Moje inne auto*, „F1 Racing”, styczeń 2011, nr 78, s. 63.

²²⁴ Robert Kubica, *Selection...* [bez paginacji stron]

²²⁵ M. Sokół, *Szybko...*, s. 392-393.

²²⁶ R. Kubica, *Robert Kubica*, „F1 Racing”, grudzień 2004, nr 8, s. 22.

²²⁷ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 89-90.

²²⁸ R. Kubica, *Robert Kubica...*

odbywającej się w ramach powstałej w 2005 r. serii World Series by Renault²²⁹. Został kierowcą profesjonalnego zespołu Team Epsilon Euskadi. Już pierwsze jazdy testowe zapowiadały udany sezon, gdyż Polak ustanowił na torze Paul Ricard rekordowy czas przejazdu dla samochodów swojej klasy²³⁰. Zaczął sezon jako lider klasyfikacji generalnej, utrzymując status do końca cyklu²³¹. Jego występy obserwowała redakcja „F1 Racing”, nie odmawiając Polakowi mistrzowskich przymiotów. Przedstawiano go jako zawodnika z cechami mistrza, uznając tytuł ogólnego zwycięzcy serii za kwestię czasu²³². Sam Kubica wypowiadał się również na łamach magazynu jako potencjalny kierowca Formuły 1, relacjonując na bieżąco przebieg swojej kariery i hobbystyczne wyjazdy do Polski na rajdy²³³. W październiku 2005 r. oficjalnie został już pierwszym w historii mistrzem Formuły Renault 3.5²³⁴.

Z praktycznego punktu widzenia najważniejsza była jednak nagroda w postaci czynnego uczestnictwa w listopadowych jazdach testowych samochodem Formuły 1 na hiszpańskim torze Barcelona de Catalunya. Organizatorem był znany mu zespół Mild Seven Renault F1 Team²³⁵, który w 2005 r. świętował pierwsze w swojej historii mistrzostwo świata kierowców i konstruktorów. Kubica usiadł za kierownicą bolidu R25, na którym Fernando Alonso zdobył swój pierwszy tytuł. Czasy uzyskiwane przez Polaka udowodniły błędność decyzji Flavio Briatore o usunięciu go z Renault Driver Development w 2002 r. Jego jazda i preferencje co do ustawień samochodu pokrywały się ze stylem Hiszpana. Nie popełnił żadnego błędu, odnotowując lepsze czasy przejazdu od obecnego na torze Davida Coultharda czy Marka Webbera²³⁶. Szef zespołu testowego Renault stwierdził, że nigdy wcześniej nie widział debiutanta tak sprawnie jeżdżącego nieznaną mu maszyną. Kubica zastrzegł jednak, że nie jechał w pełni swoich możliwości i zapoznawał się tylko ze specyfiką jazdy bolidem Formuły 1²³⁷. Niemniej zespoły szukające nowych kierowców nie zostały obojętne. Renault spróbowało ponownie pozyskać Polaka. Jednak Daniele Morelli nie widział dobrej

²²⁹ Formuła Renault 3.5 powstała w 2005 r. Była klasą ogólnosiatowej serii Wolrd Series by Renault będącej wynikiem połączenia Wolrd Series by Nissan i Renault v6. Bezpośrednim poprzednikiem Formuła Renault 3.5 był Europejski Puchar Formuły Renault V6. M. Sokół, C. Gutowski, *Robert Kubica. Moja pasja*, red. M. Sokół, C. Gutowski, Warszawa 2008, s.57-58.

²³⁰ R. Kubica, *Robert Kubica*, „F1 Racing”, luty 2005, nr 10, s. 24.

²³¹ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 79-81.

²³² b.a., *Deszczowy debiut Kubicy*, „F1 Racing”, wrzesień 2005, nr 17, s. 21.

²³³ R. Kubica, *Robert Kubica*, „F1 Racing”, styczeń 2005, nr 9, s. 20.

²³⁴ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 112.

²³⁵ M. Sokół, *Szybko...*, s. 393.

²³⁶ Ibidem, s. 395.

²³⁷ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 91-92

przyszłości w kontrakcie z firmą Briatore, Formula Flavio Briatore Business²³⁸. Zamiast tego porozumiał się z szefem zespołu BMW Sauber F1 Team, Mario Thaisenem. Rozmowy skończyły się podpisaniem w grudniu 2005 r. kontraktem, na mocy którego krakowianin został oficjalnym kierowcą testowym²³⁹. Drużyna ze szwajcarskiego Hinwil należycie zadbała o jego sytuację prawną, organizując w styczniu 2006 r. dwudniowe testy potrzebne do uzyskania superlicencji. Wymagany przejazd trasy 300 km Kubica przejechał prawie pierwszego dnia, przez co następnego trenował już tylko starty i sprawdzał opony Michelin²⁴⁰.

Warto jednak wspomnieć, że w pierwszej dekadzie XXI wieku Robert Kubica nie był jedynym Polakiem, który usiadł za kierownicą samochodu Formuły 1. W 2004 r. jazdy testowe dla zespołu McLaren odbył pochodzący z Legnicy kierowca, Seweryn Kubacki²⁴¹. Były one nagrodą za zwycięstwo w organizowanych przez brytyjską drużynę międzynarodowych zawodach West Race Day dla entuzjastów wyścigów samochodowych²⁴². Udział Kubackiego można uznać za potwierdzenie potencjału przedstawicieli polskiego sportu motorowego, którym do rozwoju kariery brakowało najczęściej środków finansowych. Z tego też powodu sam Robert Kubica mógł jeszcze w 2006 r. nie podpisać kontraktu ze szwajcarskim zespołem. Jego awans do Formuły 1 był zagrożony względami finansowymi. Polskie firmy w dalszym ciągu nie były gotowe na aktywność w sportach motorowych. Pieniądze wyłożyła niemiecka firma Allianz, której obecność wynikała ze statusu BMW jako oficjalnego uczestnika mistrzostw świata i dostawcy silników²⁴³. Sam kierowca studiował nastroje polskiej prasy, nie wskazując konkretnej daty oficjalnego debiutu w wyścigach Formuły 1. Zapowiadał, że w 2006 r. będzie testował dla Nicka Heidfeld i Jacquesa Villeneuve opony i nowe patenty aerodynamiczne²⁴⁴. Kubica przyciągał na sesjach treningowych uwagę brytyjskich dziennikarzy, którzy nie szczędzili pochwał dla jego profesjonalizmu pracy. W padoku pojawiły się spekulacje co do przyszłości Polaka, według których miał on zadebiutować jeszcze w 2006 r.²⁴⁵ Wiadomości nie były bezpodstawne, ponieważ szefostwo BMW Sauber nie było zadowolone z Villeneuve'a, którego występy nie

²³⁸ Ibidem.

²³⁹ M. Sokół, *Szybko...*, s. 395-396.

²⁴⁰ R. Kubica, *U progu nowego sezonu*, „F1 Racing”, marzec 2006, nr 20, s. 22.

²⁴¹ Wywiad Adriana Drozdka z Sewerynem Kubackim z dnia 12.12.2020; MotoHigh; <https://motohigh.pl/2020/12/12/seweryn-kubacki-polak-mclaren-west-race-day-wspomnienia-wywiad/> [dostęp: 06.09.2023]

²⁴² Ibidem.

²⁴³ Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.05.2023.

²⁴⁴ R. Kubica, *U progu...*, s. 22.

²⁴⁵ M. Sokół, *Fachowcy odkrywają Kubicę*, „F1 Eacing”, czerwiec 2006, nr 23, s. 24.

były odzwierciedleniem mistrzowskiego tytułu z 1997 r. O jego karierze przesądziło Grand Prix Niemiec, podczas którego przez własny błąd uległ wypadkowi²⁴⁶. Skargi Kanadyjczyka na jego konsekwencje w postaci bólu dały zespołowi argument do rozwiązania kontraktu pod pretekstem zdrowia²⁴⁷.

W ten sposób Robert Kubica awansował na oficjalnego kierowcę BMW Sauber. Zadebiutował 6 sierpnia 2006 r. podczas symbolicznego dla polskiej publiczności Grand Prix Węgier. Zajął w kwalifikacjach lepszą pozycję od Nicka Heidfelda, ustawiając się tuż przed nim na 9 polu startowym. Debiutant skończył wyścig na 7 pozycji, lecz ze względu na nieprzepisowo niską wagę bolidu został zdyskwalifikowany²⁴⁸. Trzy tygodnie później nikt już jednak nie miał wątpliwości co do słuszności awansowania krakowianina, gdyż 10 września 2006 r. we Włoszech na torze Monza zdobył swoje pierwsze podium²⁴⁹. Na skutek awarii silnika w bolidzie Renault Fernando Alonso skończył Grand Prix Włoch na trzecim. W ten sposób stał się pierwszym w historii Polakiem stojącym na podium Formuły 1²⁵⁰. Sukces ten był niewątpliwie przesłaniem obiecującej kariery, o czym intensywnie spekulowali dziennikarze. U progu sezonu 2007 r. Robert Kubica był już częstym bohaterem artykułów polskiej prasy, zyskując status potencjalnego mistrza świata. On sam podchodził jednak do takich treści z dystansem. Naturalnie stał się źródłem popularyzacji Formuły 1 w kraju, lecz nie ukrywał zadnia na temat wiedzy Polaków o wyścigach samochodowych. Z charakterystyczną dla siebie szczerością mówił:

„Miło jest być rozpoznawalnym na ulicy. To normalne, że w kraju ludzie interesują się sukcesami swoich rodaków. Ale sytuacja jest nieco dziwna, bo jeszcze przed rokiem nikogo nie interesowały sporty motorowe, ani ja. Jeśli chodzi o F1 wszyscy są więc nowicjuszami i czasem niełatwo im zrozumieć, na czym to wszystko polega. Na sukces w Formule 1 składa się wiele czynników, ale Polacy nie mają o tym pojęcia”²⁵¹.

Słowa Roberta Kubicy potwierdzał dalszy przebieg jego kariery. Jako początkujący kierowca zasłynął z energicznego i agresywnego stylu jazdy. Według ekspertów mogło to się niebezpiecznie przełożyć na problemy w prowadzeniu samochodów pozbawionych kontroli

²⁴⁶ Idem, *Być albo nie być... liderem*, „F1 Racing”, nr 29, s. 29.

²⁴⁷ A. Martynkin, *Kubica...*, s. 10.

²⁴⁸ M. Sokół, *Szybko...*, s. 389, 413.

²⁴⁹ Ibidem, s. 414.

²⁵⁰ D. Taylor, *W połowie mnich, w połowie zabójca*, „F1 Racing”, luty 2007, nr 31, s. 32-34.

²⁵¹ Ibidem, s. 32.

trakcji²⁵². Moment pojawienia się ich w 2008 r. Kubica poprzedził jednak udanym sezonem. Rok 2007 spędził na regularnym zdobywaniu punktów, rywalizacji z Heidfeldem i prowadzeniu samochodu podatnego na awarie mechaniczne. Wadą bolidu była skrzynia biegów, przeciętna wydajność aerodynamiczna i balans, które przekreślały jakąkolwiek myśl o znalezieniu się na podium przy dyspozycji czołowych ekip. Moment przełomowy nie był też powtórką pierwszego w karierze zdobytego podium, które zdobył na Monzy. Podczas Grand Prix Kanady 2007 r. Kubica doświadczył poważnego wypadku. Był to jego pierwszy tego typu incydent w Formule 1²⁵³. Z prędkością 270 km/h uderzył w mur okalający tor, na skutek czego jego bolid przeकोziołkował 200 m. Polak trafił do szpitala, gdzie lekarze zabronili mu występu na Grand Prix Stanów Zjednoczonych mimo zapewnień o dobrym samopoczuciu z jego strony²⁵⁴. Do rywalizacji powrócił jednak we Francji, kończąc ostatecznie sezon na 6 miejscu w klasyfikacji generalnej²⁵⁵.

Wypadek w Kanadzie nie był jednak jedynym przykrym doświadczeniem Kubicy w jego pierwszym pełnym sezonie. Naznaczyła go również walka o prymat z Heidfeldem. W duecie BMW Sauber Kubica jawił się jako młody talent z naturalną predyspozycją do szybkiej i efektywnej jazdy. Niemiec natomiast był postrzegany jako solidny kierowca potrzebujący silnego partnera, aby w pełni pokazać swój potencjał. Oba zawodnikom prasa odmawiała cenionej w Formule 1 mentalności „supergwiazdy”, przepowiadając w 2008 r. walkę o status lidera²⁵⁶. Sezon ten definitywnie należał jednak do Polaka, z perspektywy czasu można go nawet nazwać najlepszym w jego karierze kierowcy Formuły 1. Umiejętności techniczne Willy’ego Rampfa, tunel aerodynamiczny Wilema Toeta²⁵⁷, budżet zespołu i sprawna logistyka między Hinwil a siedzibą BMW w Monachium dały Kubicy optymalne możliwości, dzięki którym siedem razy stanął na podium²⁵⁸. W Bahrajnie zdobył swoje pierwsze i jedyne Pole Position²⁵⁹, a w Kanadzie pokazał mistrzowską odporność na powypadkową traumę. Na torze im. Gilles’a Villeneuve’a został pierwszym w historii reprezentantem Polski, który zwyciężył w wyścigu Formuły 1. Zgodnie z wrodzoną mu

²⁵² J. Villeneuve, *Jacques Villeneuve o najlepszych kierowcach sezonu '07*, „F1 Racing”, nr 32, s. 70.

²⁵³ M. Bishop, *From F1 disaster to triumph: Robert Kubica's two monumental Montreal years*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/from-f1-disaster-to-triumph-robert-kubicas-two-monumental-montreal-years/> [dostęp: 01.09.2023]

²⁵⁴ K. Sobierajski, *Niezwykłe szczęście Kubicy*, „F1 Racing”, lipiec 2007, nr 36, s. 22-25.

²⁵⁵ *Database. Drivers'Riders*. Robert Kubica, Przebieg kariery z lat 2002-2023; MotorSport”; <https://www.motorsportmagazine.com/database/drivers/robert-kubica/> [dostęp: 01.09.2023]

²⁵⁶ b.a., *2008 Grand Prix. Zapowiedź sezonu. BMW-Sauber*, „F1 Racing”, marzec 2008, nr 44, s. 39-41.

²⁵⁷ pierwsze pole startowe, tłum. Ewelina Więckowska

²⁵⁸ b.a., *2008 Grand Prix...*, s. 41.

²⁵⁹ Pierwsze pole startowe zdobyte przez kierowcę podczas kwalifikacji., K. Sobierajski, *Niesamowity początek sezonu*, „F1 Racing”. Maj 2008, nr 49, s. 22-23.

szczerością triumf przypisywał jednak gorszej dyspozycji czołowych ekip. Stwierdził: „Z pewnością nie mieliśmy najlepszego samochodu. Właściwie, jeśli chodzi o rywalizację, nie był to nasz najmocniejszy wyścig, chociaż zdecydowanie najlepszy wynik.”²⁶⁰

Za trzeźwą oceną krył się dogodny zbieg okoliczności w postaci kolizji dwóch kierowców. Spowodował ją Lewis Hamilton, który przy wyjeździe z alei serwisowej uderzył w Ferrari Kimiego Raikkonena²⁶¹. To wymusiło na sędziach wdrożenie procedury wyjazdu samochodu bezpieczeństwa na tor, dając konkurentom okazję zjazdu do mechaników na tankowanie i zmianę opon²⁶². W tym momencie Kubica odbył już pit-stop²⁶³, co uczyniło go liderem wyścigu. Zespół postanowił zatem zmienić jego strategię na jeden postój, która dzięki bezbłędnej jeździe kierowcy przyniosła zwycięstwo²⁶⁴. On sam podsumował siebie i swój występ, mówiąc: „Ja walczę zawsze, mam nadzieję, że zespół da mi szansę powalczyć”²⁶⁵.

Wymowne podsumowanie rezultatu było w rzeczywistości aluzją do sytuacji w zespole. Zgodnie z dziennikarskimi spekulacjami Kubica prowadził rywalizację z Heidfeldem o status lidera, w której Niemcowi brakowało tempa względem zespołowego partnera²⁶⁶. Kubica natomiast nie powstrzymywał się od sugestii odnośnie faworyzacji Niemca podczas wyścigów. Po Grand Prix Kanady kwestia wewnątrz zespołowej rywalizacji zeszła jednak na drugi plan w obliczu problemu rozwoju samochodu. Przez ponad połowę sezonu Kubica był poważnym kandydatem do zdobycia mistrzostwa²⁶⁷, lecz nie podchodził do tematu optymistycznie. Po sukcesie w Montrealu wypowiadał się zachowawczo, mówiąc:

„[...] Nie wiem, czy zostanę mistrzem świata z BMW, ani nawet, czy wygram więcej wyścigów. W tej chwili idzie nam dobrze, ale musimy się starać, by zmniejszyć dystans do McLarena i Ferrari. [...]”²⁶⁸.

Wyczuwalny w wywiadach sceptycyzm dotyczył strategii wobec dalszej części sezonu. Utrzymanie statusu lidera wymagało konsekwentnej aktualizacji samochodu do

²⁶⁰ N. Roebuck, *2008 Canadian Grand Prix report*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/2008-canadian-grand-prix-report/> [dostęp: 01.09.2023]

²⁶¹ N. Roebuck, *2008 Canadian...*

²⁶² M. Bishop, *From F1...*

²⁶³ Zatrzymanie się samochodu rywalizującego w wyścigu na stanowisku technicznym w alei serwisowej. Celem zjazdu jest obsługa techniczna, odbycie kary postoju lub wycofanie pojazdu,

²⁶⁴ K. Sobierajski, *Pierwsze zwycięstwo*, „F1 Racing”, lipiec 2008, nr 48, s. 24-25.

²⁶⁵ Ibidem, s. 25.

²⁶⁶ N. Roebuck, *2008 Canadian...*

²⁶⁷ M. Sokół, *Szybko...*, s. 450.

²⁶⁸ S. Codling, *Wyszedł z cienia, by walczyć o tytuł*, „F1 Racing”, sierpień 2008, nr 43, s. 46-47.

samego finału, na co centrala w Monachium nie chciała się zgodzić. Fabryka w Hinwil otrzymała polecenie zaprzestania rozwoju F1.08 i skupienia się na przyszłorocznym samochodzie²⁶⁹. Z oczywistych względów Polak nie podzielał aprobaty Heidfelda, który upatrywał w decyzji szansę na wyeliminowanie wad obecnej konstrukcji i poprawę swojej pozycji²⁷⁰.

Polityka finansowa zespołu przełożyła się na ostateczny wynik Roberta Kubicy w sezonie 2008 r., gdyż zajął on 4 miejsce w klasyfikacji generalnej. Strategia zarządu w Monachium nie zachęcała Polaka do wiązania swojej kariery z BMW, co podkreślał jeszcze w trakcie walki o mistrzostwo: „[...] W tym roku jeżdżę dla BMW i próbuję to osiągnąć z nimi, ale nie wiem, co przyniesie przyszłość”²⁷¹. Następny sezon w pełni uzasadnił sceptycyzm kierowcy. Bolid okazał się przeciwieństwem poprzednika, a polityka Monachium odzwierciedlała ówczesny światowy kryzys gospodarczy. Rok 2009 był szczytem załamania globalnego systemu finansowego zapoczątkowanego w 2007 r., przez co obecni w Formule 1 producenci samochodów drogowych zaczęli redukować finanse na programy z nią związane²⁷². W rezultacie Kubica otrzymał bolid, który zagwarantował mu finisz sezonu na 14 pozycji w klasyfikacji generalnej. Nie był to jednak jego jedyny problem, gdyż BMW na wzór Hondy i Toyoty wycofało się z Formuły 1. W rezultacie Polak został bez pracodawcy, lecz rozstanie z nim ograniczyło się tylko do pragmatycznego problemu braku zatrudnienia na rok 2010. Niedoszły mistrz świata nie ubolewał nad odejściem z zespołu, którego forma jeszcze na początku sezonu mogła go jedynie wprowadzić w stan ambicjonalnej frustracji²⁷³. W przeciągu dwóch lat startów wypracował sobie opinię konkurencyjnego, szybkiego i solidnego kierowcy, co pod koniec 2009 r. uruchomiło dziennikarskie i kibicowskie spekulacje wobec jego przyszłości w innym zespole.

Kubica otrzymał ofertę od Williamsa, Toyoty i Renault. Pierwsze dwie odrzucił ze względu na słabnącą formę drużyny z Grove i niepewnej przyszłości Toyoty w Formule 1²⁷⁴. Ostatecznie nowym pracodawcą został Renault F1 Team, z którym Danielle Morelli w 2006 r. nie chciał wiązać kariery swojego kierowcy z obawy przed panującą w nim polityką. W trakcie transferowych spekulacji prasa dawała też największą wiarę takiemu scenariuszowi. Francuski zespół zwolnił Nelsona Piqueta Jr, a w padoku nie traciła na znaczeniu plotka o zastąpieniu przez Fernando Alonso Kimiego Raikkonena w Ferrari.

²⁶⁹ M. Sokół, *Szybko...*, s. 448.

²⁷⁰ K. Sobierajski, *Dziwna końcówka sezonu i dziwny bolid 2009*, „F1 Racing”, grudzień 2008, nr 53, s. 45.

²⁷¹ S. Codling, *Wyszedł z...*, s. 48.

²⁷² M. Sokół, *Szybko szybciej...*, s. 376.

²⁷³ K. Sobierajski, R. Turski, *Technologiczna porażka*, „F1 Racing”, maj 2009, nr 58, s. 25.

²⁷⁴ T. Szmandra, *Pod skrzydłami Renault*, „F1 Racing”, listopad 2009, nr 64, s. 38.

Sam Kubica miał też dobre relacje z Hiszpanem, co zapowiadało dobrą współpracę w przypadku pozostawienia go w zespole. Ponadto dwukrotny mistrz świata miał przyznać, że chętnie widziałby Polaka jako swojego zastępcę. Krakowianin pozytywnie też wypowiadał się o zespole, w szczególności chwalać silniki francuskiego producenta²⁷⁵. Na jego korzyść samo Renault nie było już zespołem, który pamiętał z testów w Barcelonie. Francuski producent samochodów również ucierpiał na globalnym kryzysie, ograniczając wydatki na wyścigi Grand Prix jeszcze bardziej niż miał w zwyczaju. W połączeniu z niechęcią Carlosa Ghosna do projektu F1, zespół został w styczniu 2010 r. sprzedany luksemburskiej firmie inwestycyjnej, Genii Capital. Ta przejęła 75% akcji, natomiast koncern zachował pozostałe jako dostawca silników. Dla Kubicy najważniejsze były jednak zmiany w personelu, w którym zabrakło Flavio Briatore. W 2009 r. Włoch stracił stanowisko szefa zespołu na skutek afery „Crashgate”, w wyniku której dodatkowo otrzymał dożywotni zakaz pracy w Formule 1²⁷⁶. Wyrok ten nie okazał się jednak prawomocny, gdyż menadżer Fernando Alonso oficjalnie wrócił do Formuły 1 w roli ambasadora odpowiedzialnego za aspekty współpracy komercyjnej²⁷⁷.

Nie ulega zatem wątpliwości, że spośród wszystkich ofert Renault prezentowało najlepszy wybór. Daniel Morelli sfinalizował podpisanie kontraktu jeszcze w 2009 r., podając od razu powody współpracy z francuskim producentem samochodowym. Podstawą miał być długoterminowy charakter umowy, konkurencyjny silnik i nazwisko inżyniera wyścigowego. Kubica w ramach komercji dodał od siebie wspomnienie o pamiętnych testach w Barcelonie

²⁷⁵ R. Turski, *BMW wycofuje się. Robert Kubica czeka na propozycje*, „F1 Racing”, wrzesień 2009, nr 61, s. 26.

²⁷⁶ W 2008 r. zespół Renault F1 Team znalazł się w centrum afery „Crashgate”. Dotyczyła ona zamierzonego przez Flavio Briatore i szefa inżynierii, Pata Symondsa, wypadku drugiego kierowcy francuskiej drużyny, Nelsona Piqueta Jr. Na polecenie szefostwa Brazylijczyk umyślnie rozbił swój samochód podczas Grand Prix Singapuru na 14 okrążeniu, aby wywołać neutralizację w postaci wyjazdu na tor samochodu bezpieczeństwa i zmusić konkurentów do przedwczesnego zjazdu do alei serwisowej w celu zatankowania samochodu czy zmiany opon. Skorzystał na tym pierwszy kierowca Renault, Fernando Alonso, który celowo był w boksach przed wypadkiem Piqueta. W ten sposób Hiszpan objął prowadzenie i zwyciężył w pierwszym w historii wyścigu nocnym Formuły 1. Oskarżenia o manipulacje pojawiły się w 2009 r. na skutek kiedy po Grand Prix Węgier młodszy kierowca został zwolniony. Brazylijczyk oficjalnie złożył zeznania przed sędziami FIA, mówiąc, że rozbił się na polecenie zespołu. Federacja przeprowadziła śledztwo, w wyniku którego Renault F1 Team otrzymało zakaz rywalizacji w Formule 1 w zawieszeniu na 2 lata. Flavio Briatore i Pata Symondsa ukarano natomiast dożywotnią nieobecnością na szczycie sportów motorowych, w wyniku czego opuścili zespół jeszcze w 2009 r. Fernando Alonso nie poniósł natomiast żadnych konsekwencji, gdyż uznano go za nieświadomego uczestnika zdarzeń zaplanowanych przez swojego menadżera (Flavio Briatore). b.a., *Starter. Sprawy, którymi Formuła 1 żyje w tym miesiącu. Renault czeka na wyrok*, „F1 Racing”, październik 2009, nr 63, s. 8-9., b.a., *Zapowiedź sezonu. Renault*, „F1 Racing”, marzec 2010, nr 68, s. 74.

²⁷⁷ Flavio Briatore otrzymał w wyniku śledztwa przeprowadzonego przez FIA dożywotni zakaz pracy w Formule 1. Wyrok ten został jednak unieważniony, gdyż Włoch w 2010 r. odwołał się francuskiego Sądu Pierwszej Instancji. Na skutek postępowania cofnięto zakaz pracy w Formule 1 i orzeknięto 15.000 euro odszkodowania dla menadżera Fernando Alonso. ESPNF1 Staff, *Crashgate. Flavio Briatore's Ban overturned by French Court*, ESPN, <http://en.espn.co.uk/f1/motorsport/story/6063.html>, [dostęp: 01.09.2023].

z 2005 r.²⁷⁸ Sam natomiast spędzał biernie przerwę zimową. Jeszcze w czasach BMW Sauber podkreślał swoje zainteresowania i sympatię do faworyta polskiego sportu motorowego, rajdów.²⁷⁹ Za kierownicą Renault Clio R3 brał w nich udział, startując m.in. w Rajdzie Taormina-Mesyna, Ronde Citta dei Mille czy Raylle du Var²⁸⁰. Wtedy określał je jednak jako poważne hobby, stawiając na piedestale rywalizację w Formule 1. Starty w Renault niezaprzeczalnie były potwierdzeniem jego mistrzowskiego potencjału, choć nowy pracodawca nie dał mu samochodu umożliwiającego regularną rywalizację o miejsca na podium. Bolid R30 umożliwił mu regularną walkę o wysokie punkty, dając przy dobrych okolicznościach szanse na podia. Polak należycie wykorzystał taki moment, zajmując w 2010 r. 2 miejsce w Australii oraz 3 w Monako i Belgii²⁸¹. Tym samym ponownie znalazł się w centrum zainteresowania dziennikarzy, zyskując miano jednego z najlepszych kierowców w Formule 1²⁸². Jego talent porównywano do Fernando Alonso i Kimiego Raikkonena, widząc w nim połączenie ich najlepszych cech. Niekiedy stawiano nawet wyżej, zwracając uwagę na brak charakterystycznych dla Hiszpana sporów z konkurencyjnymi partnerami zespołowymi²⁸³.

Wraz z sukcesami Kubicy rosła również popularność Formuły 1 w Polsce. Power Marketing prowadziła sukcesywną kampanię dla kierowcy, którego jakość występów zmniejszała ryzyko inwestycyjnej porażki. Po latach wstrzemięźliwości i wątpliwości jedna z polskich firm zdecydowała się użyć sportów motorowych jako platformy reklamowej. Nawiązała ona współpracę z popularnym kierowcą i jego zespołem. Kubica został oficjalnym ambasadorem napoju energetycznego N-Gine, otwierając tym samym krajową gospodarkę na Formułę 1. Popularyzacja wyścigów Grand Prix w Polsce przeszła do historii pod humorystyczną nazwą „Kubicomanii”, w trakcie której nie brakowało wyobrażeń pierwszego narodowego kierowcy w roli przyszłego mistrza świata.

Szczytem ekspresji zjawiska była impreza motoryzacyjna N-Gine Renault F1 Team Show, która odbyła się 17 lipca 2010 r. na obiekcie pierwotnie przeznaczonym wyścigom Grand Prix. Mowa oczywiście o torze Poznań, na którym Andrzej Jaroszewicz w 1979 r. został pierwszym polskim kierowcą prowadzącym bolid Formuły 1. Prawie 31 lat później jazdy te powtórzył właśnie Robert Kubica jako oficjalny reprezentant Polski. Pokazowy

²⁷⁸ T. Szmandra, *op. cit.*, s. 38.

²⁷⁹ J. Roberts, *Wy zadajecie pytania. Robert Kubica*, „F1 Racing”, sierpień 2009, nr 61, s. 35.

²⁸⁰ M. Sokół, *Lepiej od Prosta*, „F1 Racing”, styczeń 2010, nr 66, s. 30-31.

²⁸¹ Idem, *Szybko...*, s. 451.

²⁸² Ibidem, s. 452.

²⁸³ H. Seeberg, *20 minut z urodzonym kierowcą*, „F1 Racing”, czerwiec 2010, nr 71, s. 50-51.

pilotaż Renault R30 przyjechało zobaczyć około 150 tys. widzów²⁸⁴, którzy w oczekiwaniu entuzjastycznie skandowali jego nazwisko²⁸⁵. Nie był to oczywiście jedyny pokaz jaki odbył, gdyż tego dnia prowadził jeszcze sportowe Renault Megane Coupe. Niewątpliwie był główną atrakcją, co nieuchronnie wiązało się z charakterystycznymi dla kierowcy powinnościami jak podpisywanie autografów czy udzielanie wywiadów²⁸⁶. Spektrum tematów było bogate, gdyż przed przyjazdem do Polski Kubica przedłużył kontrakt z Renault²⁸⁷. Powody decyzji uzasadniał oczywiście wiarą w potencjał zespołu i dobrym samopoczuciem w Enstone, choć nie wykluczył też jej negatywnych skutków, mówiąc: „[...] W Formule 1 trudno jest kalkulować [...]”²⁸⁸.

Oświadczenie o niewiadomych towarzyszącym podpisywaniu każdego kontraktu zachęcało do stawiania pytań o przyszłość Kubicy w Formule 1. Krajowi entuzjaści z oczywistych względów wyobrażali go sobie jako mistrza świata, na co krakowianin odpowiadał: „[...] Tak naprawdę nadal aktualne jest pytanie, czy kiedyś zdobędę ten tytuł. Nigdy bowiem nie ma pewności”²⁸⁹. Słowa te kryły w rzeczywistości aktualną sytuację Polaka na rynku transferowym. Mimo przedłużenia kontraktu z Renault był poważnym kandydatem do jazdy w mistrzowskim zespole, co szczególnie podkreślała krajowa prasa. Dziennikarze Formuły 1 również widzieli go w konkurencyjnych drużynach, zaczynając w 2010 r. spekulacje o perspektywie dzielenia Ferrari z Fernando Alonso. Spekulacje te nie były w każdym razie wypustem bieżącego sezonu, gdyż już w 2008 r. publicystyczne lobby Formuły 1 łączyły Polaka z włoskim zespołem. Wtedy odpowiadał: „Myślę o pojedynczych wyścigach. Zobaczmy co zdarzy się w przyszłości”²⁹⁰. W udanym dla siebie 2010 r. przybrał już jednak tajemniczą i pewniejszą postawę, odpowiadając na sugestie jazdy u boku Alonso w Ferrari: „[...] im silniejszy partner w zespole, tym lepiej”²⁹¹.

Z takimi myślami Kubica skończył też sezon na 6 miejscu w klasyfikacji generalnej z dorobkiem 136 punktów, 3 podiumami i 3 nieukończonymi wyścigami. Oficjalnie miał postać w Renault w 2011 r., lecz fakt ten nie uciszał opinii łączących go z lepszymi zespołami. Ecclestone otwarcie głosił: „Jeśli posadzisz Kubicę w McLarenie albo Ferrari, to stawiam

²⁸⁴ M. Grygier, *Relacja Autokult: N-Gine Renault F1 Team Show! Jak było?*, autokult; <https://autokult.pl/relacja-autokult-n-gine-renault-f1-team-show-jak-bylo,6807999309555329a> [dostęp: 03.09.2023]

²⁸⁵ Robert Kubica 17 Lipca 2010 Tor Poznań;

<https://www.google.com/search?q=robert+kubica+w+poznaniu+youtube&sca> [dostęp: 03.09.2023]

²⁸⁶ Ibidem.

²⁸⁷ R. Turski, *Kubica w Poznaniu*, „F1 Racing”, sierpień 2010, nr 73, s. 12-13.

²⁸⁸ Ibidem, s. 13

²⁸⁹ Ibidem.

²⁹⁰ S. Codling, *Wyszedł z...*, s. 48.

²⁹¹ Ibidem.

pieniądze, na to, że rozniesie Hamiltona w pył”²⁹². Dziennikarze wtórowali tym tezą, pisząc, że Polakowi brakuje tylko mistrzowskiego samochodu²⁹³. Taki właśnie w końcu obiecał mu szef drużyny, w której prasa usilnie upatrywała przyszłości Kubicy. Szef Ferrari, Stefano Domenicali, zwrócił się do menadżera Kubicy z propozycją zastąpienia Felipe Massy w 2012 r., co sam Brazylijczyk potwierdził po zakończeniu kariery w Formule 1²⁹⁴. Polak przystał na propozycję, podpisując jeszcze w 2010 r. wstępny kontrakt. Do jego realizacji nigdy jednak nie doszło. W styczniu 2011 r. Kubica uległ poważnemu wypadkowi, przez co wszystkie jego dążenia do uzyskania mistrzowskiego tytułu zamieniły się w nieosiągalny cel. Powodem był udział w rajdzie, którego kontrakt z Renault nie zabraniał.

Zwarzywszy na zawarte już porozumienie z Ferrari, starty Polaka w tej dyscyplinie można byłoby uznać za lekkomyślne i związane z dużym ryzykiem utraty posady kierowcy w Formule 1. Jednak zawodnicy często próbują swoich sił w innych kategoriach sportu motorowego. Jest to ich naturalny komponent osobowości. Z prawnego punktu widzenia źródłem winny powinien być pracodawca, dla którego sympatia kierowcy do rajdów była dobrym uzupełnieniem innych sportowych przedsięwzięć firmy. Renault było również aktywne w rajdach, które ze względu troskę Ghonsona o produkcję samochodów drogowych były nawet bardziej mu bliższe niż Formuła 1. Na mocy kontraktu i obowiązków marketingowych Kubica prowadził gościnnie rajdowe samochody Renault na najważniejszych imprezach, o czym świadczy jego obecność na torze testowym Marcoussis w 2011 r.²⁹⁵ Udzielenie zatem Kubicy pozwolenia na uczestnictwo w rajdach było nie tylko realizacją kaprysu wysoko opłacanego kierowcy, ale także dobrą reklamą.

Polityka ta okazała się jednak zgubna dla obu stron. Dnia 6 lutego 2011 r. przyszły zawodnik Ferrari wziął udział we włoskim rajdzie Ronde di Andora²⁹⁶, którego nazwa niewątpliwie stała się ponurym symbolem polskiego sportu motorowego. Kubica prowadził Skodę Fabię, którą z prędkością 100 km/h uderzył w barierę. Odniósł rozległe obrażenia. Najbardziej ucierpiała prawa strona ciała, ręka i udo. Utrata krwi zagrażała życiu kierowcy, lecz szybka interwencja lekarzy ze szpitala Santa Corona w pobliskim miasteczku Pietra Ligure zapobiegła najgorszemu scenariuszowi. Tam ustabilizowano stan zdrowia kierowcy,

²⁹² b.a., *Starter. Szybkiego powrotu do zdrowia Robert*, „F1 Racing”, kwiecień 2011, nr 80, s. 8.

²⁹³ R. Turski, *Wzloty i upadki sezonu 2010*, „F1 Racing”, grudzień 2010, nr 77, s. 24.

²⁹⁴ R. Ćwik, *Massa: Byłem pewien, że Kubica zastąpi mnie w Ferrari*, ŚwiatWyścigów.pl, <https://swiatwyscigow.pl/f1/f1-wypowiedzi/25640-massa-bylem-pewien-ze-kubica-zastapi-mnie-w-ferrari>, [dostęp: 14.09.2023].

²⁹⁵ J. Roberts, *Moje inne...*, s. 62-64.

²⁹⁶ M. Sokół, *Szybko...*, s. 452.

jednak czas powrotu do zdrowia przewidziano na kilka miesięcy²⁹⁷. Rehabilitację nadzorował sam Ceccarelli, a prasa z oczywistych względów wyczekiwała informacji. Te jednak miały typowy dla Public Relations przekaz, według którego wszystko miało być na dobrej drodze. Tą narracją podążał też sam Kubica, mówiąc swoim entuzjastom, aby „cieszyli się spektaklem F1, nawet jeśli na razie mnie w nim nie ma. Próbuję wykorzystać moje trudne doświadczenia, abym wrócił tak mocny, jak to możliwe”²⁹⁸.

Z oczywistych względów kierowca chciał to zrobić jak najszybciej, a Morelli przekazał prasie plan powrotu jeszcze w 2012 r. na Grand Prix Brazylii²⁹⁹. Boullier oficjalnie zapewniał o gotowości Lotus Renault GP i poddania Kubicy testom w symulatorze oraz za kierownicą samochodu drogowego³⁰⁰. Jednak czas powrotu do zdrowia wydłużał się. Kończyny prawej strony ciała wymagały ponownych operacji przywracających ruchliwość kończyn. Największe zagrożenie stanowiły natomiast prawy nadgarstek i przedramię. Istniała groźba amputacji dłoni Polaka, której uniknął dzięki rekonstrukcji głównych nerwów i przywróceniu cyrkulacji krwi³⁰¹. W rezultacie optymistyczny plan powrotu za kierownicę bolidu Formuły 1 okazał się procesem, który rozłożył się na kilka lat. Rehabilitacja też nie przywróciła Kubicy całkowitej sprawności w prawej ręce, przywracając mu 70% władzy nad nią. Polak nie porzucił jednak ambicji ponownych startów, przyznając się Boullier’owi do snów o jeździe bolidem³⁰². W rzeczywistości czekał jednak na ten moment do 2017 r. Przed prasą nie stawiał natomiast Formuły 1 w świetle priorytetu, mówiąc: „Tak naprawdę nie mam żadnego celu jeśli chodzi o F1. Cel, a raczej nadzieja, jest jeden: żeby kiedyś w końcu ta ręka była tak sprawna, jak się da [...]”³⁰³. Swoją powrót do rywalizacji za kierownicą samochodu rozpoczął od rajdów³⁰⁴. W latach 2013-2016 uczestniczył w Rajdowych Mistrzostwach Świata, Rajdowych Mistrzostwach Europy i Renault Sport Trophy, budując fundament powrotu na szczyt światowego sportu motorowego³⁰⁵.

Nieobecność Roberta Kubicy niewątpliwie przełożyła się na spadek popularności Formuły 1 w Polsce. Nie był on jednak tak dotkliwy, żeby zdegradować ogólnospołeczne zainteresowanie do stanu z drugiej połowy XX wieku. Wraz z nim zabrakło firmy N-Gine Energy, która wycofała się ze współpracy z Lotus Renault F1. Nieobecność krakowianina nie

²⁹⁷ b.a., *Starter. Szybkiego powrotu...*, s. 8.

²⁹⁸ R. Turski, *Odwdzięczę się, dając z siebie wszystko*, „F1 Racing”, maj 2011, nr 82, s. 21.

²⁹⁹ M. Sokół, *Sokolim okiem*, „F1 Racing”, lipiec 2011, nr 84, s. 19.

³⁰⁰ M. Cieśllicki, *Nasz raport. Kubica na ostatniej prostej*, „F1 Racing”, październik 2011, nr 87, s. 18.

³⁰¹ b.a., *Starter. Odbudowa Roberta Kubicy*, „F1 Racing”, październik 2011, nr 87, s. 10.

³⁰² Ibidem.

³⁰³ M. Sokół, *Sokolim Okiem*, „F1 Racing”, październik 2012, nr 99, s. 10.

³⁰⁴ R. Rodgers, *All the world's a stage*, „MotorSport”, październik 2013, s. 82.

³⁰⁵ M. Sokół, *Szybko...*, s. 455.

oznaczała jednak całkowitego zniknięcia polskich akcentów z Formuły 1. On sam podczas N-Gine Renault F1 Team Show stwierdził, że jednorazowe zainteresowanie Formułą 1 wystarczy, aby zachęcić przeciętnego widza do jego merytorycznej eksploracji³⁰⁶. Polacy czekając na powrót rodaka, śledzili kolejne sezony wyścigowe i obserwowali pozatorowe życie kierowców. Szczególnie rozwijały się wśród społeczeństwa zainteresowania techniczne. Studenci kierunków ścisłych, technicznych i inżynierskich pojawili się w międzynarodowej serii Formuła Student³⁰⁷. Są to zawody oparte na rywalizacji uniwersyteckich zespołów, których zadaniem jest samodzielne skonstruowanie samochodu o charakterystyce wyścigowej³⁰⁸. Zwycięzcą mistrzostw Formuły Student zostaje drużyna, której konstrukcja zdobędzie najlepsze wyniki w konkurencjach statycznych³⁰⁹ i dynamicznych³¹⁰. Seria ta zyskała w Polsce duże zainteresowanie. Dowodem tego jest wysoka częstotliwość powstawania zespołów na krajowych uczelniach, czego przykładem jest aktywna działalność krakowskiego AGH Racing (Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie), PWR Racing Team (Politechnika Wrocławska), PolSl Racing (Politechnika Śląska) czy PGR Racing Team (Politechnika Gdańska)³¹¹. Polscy studenci szybko stali się konkurencyjnymi uczestnikami, tworząc m.in. projekty bolidów elektrycznych³¹² czy pierwszy w historii Formuły Student samochód z autonomicznym systemem jazdy³¹³. Uczestnictwo w tej prestiżowej serii jest dla polskich studentów szansą na znalezienie pracy w Formule 1, która traktuje ją jako sferę poszukiwania perspektywicznych, młodych inżynierów i mechaników.

Sukcesy krajowej młodzieży często są jednak rezultatem ciężkiej pracy w warunkach niedostatecznego dofinansowania³¹⁴. W drugiej dekadzie XX wieku uniwersyteckie zespoły były odzwierciedleniem wstrzemięźliwości i niechęci polskich przedsiębiorstw wobec inwestycji w sport motorowy. Potwierdza to również ich niski poziom aktywności

³⁰⁶ R. Turski, *Kubica w...*, s. 13.

³⁰⁷ Informacje o udziale polskich studentów w Formule Student, (materiały udostępnione przez redakcję magazynu MotoHigh w dniu 14.07.2021 drogą elektroniczną).

³⁰⁸ Ibidem.

³⁰⁹ Badanie przez sędziów samochodów pod kątem spełnienia wymagań ujętych w regulaminie technicznym, Informacje o działalności zespołu PWR Racing, (materiały udostępnione przez przedstawicieli zespołu AGH Racing w dniu 16.01.2022 drogą elektroniczną).

³¹⁰ Konkurencje oparte na pomiarze osiągow i niezawodności samochodów na torze, Informacje o działalności zespołu PWR Racing, (materiały udostępnione przez przedstawicieli zespołu AGH Racing w dniu 16.01.2022 drogą elektroniczną).

³¹¹ Informacje o udziale polskich studentów w Formule Student, (materiały udostępnione przez redakcję magazynu MotoHigh w dniu 14.07.2021 drogą elektroniczną).

³¹² Informacje o działalności zespołu AGH Racing, (materiały udostępnione przez przedstawicieli zespołu AGH Racing w dniu 18.01.2022 drogą elektroniczną).

³¹³ Ibidem.

³¹⁴ Ibidem.

w Formule 1 w czasach nieobecności Roberta Kubicy. Z gospodarczego punktu widzenia najważniejszym wydarzeniem była działalność sponsoringowa firmy o nazwie X-Trade Brokers w latach 2011-2012. Powstała ona w 2002 r. w Warszawie jako dom maklerski³¹⁵ z ambicją zbudowania najbardziej rozpoznawalnej marki w Unii Europejskiej³¹⁶. Środkiem do celu był klasyczny sponsoring zespołu Vodafone McLaren Mercedes, który w tym czasie reprezentował Lewis Hamilton i Jenson Button. Logo firmy przez dwa lata widniało na pokrywach silnika ich samochodów oraz kombinezonach. Umowę ogłoszono jako „ekscytujący moment dla rozwoju Polski oraz polskiego biznesu”, dzięki któremu sami Polacy mieli poszerzyć swoje istnienie w Formule 1³¹⁷. Prezes Józef Zabłocki zapowiadał nawet organizację tematycznych imprez w kraju z udziałem samych kierowców. Wszystko jednak pozostało niezrealizowanymi planami, a wraz z wygaśnięciem umowy w 2012 r. X-Trade Brokers stało się jednym z wielu epizodycznych inwestorów finansowych ze szczytu sportu motorowego.

Współpraca warszawskiego domu maklerskiego z Vodafone McLaren Mercedes nie wywołała też wśród kibiców wielkiego poruszenia. Polska publika za sprawą Roberta Kubicy z oczywistych względów ceniła bardziej personalne dowody obecności swojego kraju w Formule 1 niż zaangażowanie podmiotów gospodarczych. W związku z tym przybrał na sile proces wyszukiwania personalnych akcentów w Formule 1, przywracając w 2013 r. pamięć o pochodzeniu Emersona Fittipaldiego. Brazylijczyk nie wywołał już jednak takiego entuzjazmu jak w czasach PRL. Zamiast niego zainteresowanie krajowej publiki zdobyły inne osoby, lecz w przeciwieństwie do Kubicy był one tzw. pracownikami wiedzy. Pierwszym z nich za sprawą wymownie brzmiącego nazwiska szybko zyskał status nieoficjalnego reprezentanta Polski, a jego życiorys stał się dostępną kibicom historią.

Człowiek ten nazywał się Marcin Budkowski. Urodził się 23 kwietnia 1977 r. w Warszawie, skąd w wieku 6 lat wraz z rodzicami wyemigrował do Francji. Sportem motorowym zainteresował się jednak przypadkowo. Z ciekawości jako nastolatek zaczął oglądać wyścigi Grand Prix z ojcem, który nie wykazywał wobec sportu pasji. Jedenastoletniego Martina zafascynował jednak całokształt Formuły 1. Intrygowała go

³¹⁵ Archiwum Akt Nowych, Urząd Komisji Papierów Wartościowych i Giełd. Departament Domów Maklerskich [dalej: AAN, UKPWIG.DDM], sygn. 3918/3, Uzupełnienie wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie działalności maklerskiej, k. 1.

³¹⁶ b.a., *xbt z McLarenem*, motorsport. com, <https://pl.motorsport.com/f1/news/xtb-z-mclarenem-28581/3252576/> [dostęp: 10.09.2023]

³¹⁷ Ibidem.

technika, polityka i kierowcy³¹⁸, którzy za sprawą Alaina Prosta byli bardzo popularnymi personami we francuskich mediach. Formuła 1 szybko stała się życiowym celem i marzeniem, któremu Budkowski podporządkował swoją przyszłość. Przed osiągnięciem pełnoletniości myślał o karierze kierowcy wyścigowego, ale koszty związane z kartingiem zweryfikowały ten plan³¹⁹. Postanowił zatem wybrać intelektualną drogę kariery, gdyż osobiście był pasjonatem aerodynamiki i aeronautyki. Chciał zostać inżynierem, w związku z czym wybrał studia politechniczne na École Polytechnique. Tam zdobył tytuł inżyniera aeronautyki ze specjalnością w aerodynamice. Profil ten wzbogacił również o studia w Imperial College London i staż w dziale ds. aerodynamiki w firmie Peugeot, po których oficjalnie zaczął szukać zatrudnienia w Formule 1³²⁰. W 2001 r. wysłał ponad 40 podań CV do dyrektorów technicznych, aerodynamików i szefów, aby doczekać się tylko jednej pozytywnej odpowiedzi. Stał za nią francuski zespół Prost Acer, którego nowy dyrektor w osobie Henry'ego Duranda reorganizował personel w oparciu o zatrudnianie młodych inżynierów. Budkowski trafił do działu aerodynamiki, gdzie rysował części i pracował przy CFD oraz tunelu aerodynamicznym³²¹.

W zespole czterokrotnego mistrza świata spędził jednak rok, gdyż narodowa drużyna Francji zbankrutowała w 2001 r. Dobra opinia u Duranda uratowała jednak karierę młodego inżyniera, gdyż ten polecił go samemu Jean'owi Todt. Ówczesny szef Ferrari przyjął Budkowskiego na etat specjalisty do spraw aerodynamicznych, choć ten miał jeszcze ofertę pójścia za byłym dyrektorem technicznym Prosta do zespołu DHL Jordan Honda. Odmówił jednak ze względu na niepewną sytuację finansową i trudności strukturalne drużyny. W Ferrari wzbogacił natomiast doświadczenie o umiejętności kierownicze, obejmując w późniejszych latach szefostwo nad zespołem odpowiadającym za projekty aerodynamiczne samochodu Michaela Schumachera³²². We włoskiej „stajni” Budkowski pracował do 2007 r., będąc współautorem czterech mistrzostw niemieckiego kierowcy. Na koniec sezonu zmienił natomiast pracodawcę, przechodząc do Vodafone McLaren Mercedes. Tam pracował u boku Lewisa Hamiltona, który w 2020 r. wyrównał liczbę siedmiu mistrzostw świata Schumachera. Przeprowadzka do Woking nie odbywała się jednak w przychylnej atmosferze. Zespół Rona

³¹⁸ Wywiad z Marcinem Budkowskim (materiał udostępniony przez Mikołaja Sokoła 27.04.2022 r. drogą elektroniczną).

³¹⁹ Ibidem.

³²⁰ Wywiad z Marcinem Budkowskim...

³²¹ Wywiad Mikołaja Sokoła z Marcinem Budkowskim z dnia 16.12.2015; Sokolim Okiem; <https://sokolimokiem.com/wywiad-marcin-budkowski/> [dostęp: 07.09.2023].

³²² Wywiad z Marcinem Budkowskim...

Denisa był głównym podejrzanym słynnej afery szpiegowskiej o nazwie „Spygate”³²³. Z oczywistych względów Budkowski obawiał się, że jego nazwisko znajdzie się na liście pracowników posądzonych o przekazywanie własności intelektualnej Ferrari McLarenowi³²⁴. Pracę w brytyjskim zespole zaczął jednak dwa tygodnie po posiedzeniu Światowej Rady Sportów Motorowych, która orzekła anulowanie wyników jego nowej drużyny w mistrzostwach świata konstruktorów z 2007 r. i obciążyła ją karą finansową³²⁵. Przyjście do Woking akurat w tym czasie nieuchronnie wykluczyło go z grona podejrzanych i pozwoliło rozwijać karierę w następnym utytułowanym zespole.

W McLarenie Budkowski spędził 7 lat, zmieniając często stanowiska i obowiązki. Zgodnie z profesją pracował w dziale aerodynamicznym, lecz na skutek zmian strukturalnych po odejściu Denisa stał się w 2009 r. liderem projektu ds. rozwoju aerodynamicznego. W praktyce przez dwa lata odpowiadał za wydajność i konkurencyjność samochodu Hamiltona i Jensona Buttona. Zespół wchodził jednak w fazę spadku formy, co doprowadziło do niezgodności między Polakiem a Paddy’em Lowe. Niekorzystną atmosferę Polak odreagował rocznym urlopem, powracając w 2012 r. jako szef ds. aerodynamiki. Współpracę w Woking oficjalnie zakończył w 2014 r., stając przed zupełnie nowym wyzwaniem. Prezydujący FIA Jean Todt szukał asystenta dla głównego delegata technicznego i szefa działu technicznego FIA, Charlie’go Whithinga. Marcin Budkowski humorystycznie wspominał ten okres jako skomplikowany. Todt w rzeczywistości chciał zmusić Brytyjczyka do przejścia na emeryturę, wykorzystując jego niechęć do posiadania pomocnika. Środkiem do tego było zatrudnienie polskiego inżyniera jako zastępcę Whithinga, czego delegat nie postrzegał przychylnie. Sposób działania prezydenta nie wpłynął jednak na relacje z odgórnie zatrudnionym asystentem³²⁶. Budkowski stworzył z Brytyjczykiem relacje opartą na zawodowym, wiekowym i intelektualnym szacunku, którego fundamentem była również chęć skorzystania z doświadczenia starszego pracownika. Pełnił przede wszystkim funkcję oficjalnego koordynatora sportowego i technicznego Formuły 1, dostarczając Brytyjczykowi raporty³²⁷. Ich merytoryka była podstawą zaufania, które zagwarantowała Budkowskiemu pozytywną opinię w FIA. On sam był też wdzięczny Whithingowi, trzymając w swoich gabinetach pracy jego portret³²⁸. W 2017 r. Polak po odejściu Brytyjczyka na emeryturę

³²³ Ibidem.

³²⁴ Ibidem.

³²⁵ M. Sokół, *Szybko...*, s. 437-439.

³²⁶ Wywiad z Marcinem Budkowskim...

³²⁷ Wywiad Mikołaja Sokoła...

³²⁸ Wywiad z Marcinem Budkowskim...

zastąpił go na stanowisku szefa departamentu technicznego FIA. Rolę tę pełnił do 2020 r., stając się jedną z najbardziej wpływowych i pożądanых osobistości w Formule 1.

Awans Budkowskiego w FIA nie był jednak jedynym wówczas przypadkiem wpływowego polskiego akcentu w czasie nieobecności Kubicy na torach. W rzeczywistości zbiegł się z rozwojem kariery człowieka, którego przodkowie pochodzą ze Śląska. Urodził się on 12 stycznia 1972 r. w Wiedniu jako Torger Christian Wolff, lecz na skutek prawnej zmiany imienia znany jest jako Toto Wolff³²⁹. Podobnie jak Emerson Fittipaldi sławę polskiego akcentu w Formule 1 zawdzięcza urodzonej w Częstochowie matce, która w latach 60. XX w. wraz z rodziną wyemigrowała do Austrii w ramach ucieczki przed komunistami³³⁰. W Wiedniu pracowała jako lekarka i wzięła ślub z rumuńskim emigrantem, z którym doczekała się dwójki dzieci. Pierwszy dzieckiem był właśnie Torger Christian Wolff. Za sprawą matki wychował się on w rodzinie polskojęzycznej, gdyż ta rozmawiała z nim w swoim rodzimym języku i utrzymywała kontakty z krewnymi z Bielska-Białej³³¹. Dzieciństwo Torgera i jego o 3 lata młodszej siostry nie należało jednak do łatwych i pogodnych. Rodzeństwo uczęszczało do francuskiego liceum ze statusem szkoły prywatnej, gdzie młody Torger wzbogacił swój język o znajomość francuskiego i angielskiego. Atmosferę w domu dyktowała jednak choroba ojca. Mężczyzna przez kilka lat chorował na raka mózgu, która zakończyła się osieroceniem dwójki dorastających dzieci. W chwili jego śmierci Torger był czternastolatkiem, którego edukacja została poważnie zagrożona. Naukę w prywatnej szkole wspierał finansowo jego dziadek, lecz jego pieniądze nie wystarczyły na regularną spłatę chesnego. Wypłata matki również tego nie gwarantowała, co doprowadziło do skreślenia rodzeństwa z listy uczniów³³². Dla Wolffa moment ten był jednym z najtrudniejszych w życiu, gdyż dyrekcja wydalila go z placówki na oczach rówieśników. Jak sam wspominał: „Musiałem wrócić do klasy, aby zabrać plecak. Wtedy przeżyłem upokorzenie, wiadomo było, że nie zapłacono mojego chesnego”³³³.

W trudnym dla całej rodziny czasie Wolff nie był typem ucznia z sukcesami naukowymi i wysokim wskaźnikiem popularności wśród rówieśników. Edukację dokończył we francuskim liceum, gdzie zainteresował się nauką języków obcych i ekonomią. Siebie samego postrzegał jednak jako przeciętną jednostkę bez wybitnych umiejętności. Jedynym

³²⁹ A. Rowlinson, *Wy zadajecie pytania. Toto Wolff*, „F1 Racing”, maj 2015, nr 130, s. 46.

³³⁰ E. Silbermann, *Breakfast with... Toto Wolff*, FI. Com, <https://f1i.com/magazine/69794-breakfast-toto-wolff.html> [dostęp: 14.09.2023]

³³¹ Wywiad z Toto Wolffem (materiał udostępniony przez Mikołaja Sokoła 27.04.2022 r. droga elektroniczną).

³³² Ibidem.

³³³ K. Pocięcha, *Toto Wolff ma miliony i piękną żonę młodszą o 10 lat. Wcześniej klepał biedę*, InteriaSport, <https://sport.interia.pl/f1/news-toto-wolff-ma-miliony-i-piekna-zone-mlodsza-o-10-lat-wczesni,nId,5697058>, [dostęp: 14.09.2023].

jego pragnieniem w tamtym czasie było dążenie do pełnej odpowiedzialności za siebie³³⁴. Rozpoczął studia z ekonomii na wiedeńskim Uniwersytecie Ekonomicznym, znajdując w 1898 r. pasję życia w postaci sportu motorowego. Nową fascynację odkrył jednak przypadkowo, dając się namówić na obejrzenie wyścigu swojego przyjaciela w Niemieckiej Formule 3 na torze Nürburgring. Podczas pobytu zwiedził padok, którego atmosfera obudziła w nim chęć stania się jego częścią. Szybko zapragnął zarabiać na życie jako zawodowy kierowca wyścigowy, w związku z czym zaczął zbierać fundusze. Za zaoszczędzone pieniądze zapisał się do szkoły jazdy Waltera Lechnera na Österreichringu, gdzie pokazał predyspozycje do sportowej rywalizacji samochodem. Starty zaczął od uczestnictwa w austriackiej kategorii Seat Ibiza Cup, którą w rzeczywistości sam założył. Już w 1992 r. przeszedł do niemieckiej Formuły Ford, lecz kariera kierowcy wymagała finansów. Te gromadził na różne sposoby, pracując przede wszystkim jako instruktor w szkole Lechnera³³⁵. Nie było to jednak jego jedyne źródło dochodu. Pierwszym jego biznesem była sprzedaż świec demonstrantom biorącym udział w antyrasistowskich manifestacjach³³⁶. Z poznanym na torze Alexem Wurzem sprzedawał również alkomaty³³⁷, a w latach 1992-1994 podjął się nawet rozprowadzania ulotek³³⁸. Ostatniej pracy nie wspominał jednak zbyt dobrze. Problemem była towarzysząca mu już rozpoznawalność kierowcy, którą w 1994 r. umocniło zwycięstwo w Nürburgring 24³³⁹. Po tym triumfie sponsor zaproponował mu nawet zastępstwo Karla Wendlingera w zespole w Sauber-Mercedes na Grand Prix Monako, lecz Wolff odmówił³⁴⁰.

Mimo całej swojej pasji do sportu motorowego, Torger zdawał sobie sprawę z swoich utrudnień dyskwalifikujących go jako kierowcę najwyższej klasy wyścigowej. Wzrost, waga, zerowe doświadczenie w kartingu i brak sponsorów pomogły podjąć mu decyzję o zawieszeniu kariery sportowej w wieku 22 lat³⁴¹. Skupił się na ekonomii. W trakcie studiów podjął się pierwszej pracy w branży finansowej, odbywając staż w warszawskim banku³⁴². W Polsce spędził kilka miesięcy. W 1998 r. wrócił do Austrii. Wtedy też założył swoją

³³⁴ Wywiad z Toto Wolffem...

³³⁵ A. Rowlinson, *Rozmowa z Torger 'Toto' Wolff*, „F1 Racing”, styczeń 2013, nr 102, s. 47.

³³⁶ K. Pociecha, *op. cit.*

³³⁷ A. Rowlinson, *Wy zadajecie...*, s. 46.

³³⁸ K. Pociecha, *op. cit.*

³³⁹ A. Rowlinson, *Rozmowa z Torger 'Toto' Wolff*, „F1 Racing”, styczeń 2013, nr 102, s. 47.

³⁴⁰ Toto Wolff stwierdził, że przez wysoki wzrost i brak doświadczenia w kartingu nie będzie dobrym kierowcą Formuły 1. Uznał swój potencjalny udział za złą inwestycję i poradził znaleźć zawodnika z lepszymi warunkami fizycznymi; Wywiad z Toto Wolffem...

³⁴¹ Ibidem.

³⁴² Ibidem.

pierwszą firmę o nazwie Marchfifteen z branży prywatnych funduszy inwestycyjnych³⁴³. Przyniosła mu ona sukces finansowy, gdyż obszarem jej działalności był Internet i tzw. start-up'y. Sam Wolff był również pierwszym w Austrii przedsiębiorcą, który zainwestował w ogólnosiwiatową sieć łączy komputerowych³⁴⁴. Dochody pozwoliły mu powrócić do sportu motorowego, lecz bez ambicji bycia zawodowym kierowcą. Jazdę bolidem traktował jako hobby i spełnienie młodzieńczych marzeń. Pierwsze sukcesu odniósł w latach 2001-2002, zdobywając 2. miejsce w Euro Endurance Touring Car Series i 6. w mistrzostwach świata FIA NGT. W 2006 r. zwyciężył też wyścig organizowany w Dubaju 24h i został rajdowym wicemistrzem Australii, nie odmawiając sobie również bicia rekordów okrążeń na legendarnym torze Nordschliefe³⁴⁵. Zawodowo był jednak biznesmen odnotowującym coraz większe zyski. W tej też roli zadebiutował w 2002 r. w sporcie motorowym, zakładając z Miką Hakkinenem firmę menadżerską zajmującą się karierą kierowców. W Formule 1 pojawił się natomiast za sprawą powołanego cztery lata później przedsiębiorstwa Marchsixten Investments³⁴⁶. W 2009 r. za jego pośrednictwem wykupił udziały zespołu AT&T Williams Racing, zostając dyrektorem niewykonawczym i nadzorcą finansowym³⁴⁷. W Formule 1 działał już jednak jako Toto Wolff, decydując się zmienić nieakceptowanego przez siebie norweskiego imienia. Jak sam stwierdził:

„Rodzice nazwali mnie Torger. Torger Christian. Brzmi tak okropnie, że od małego wszyscy wołali na mnie ”Toto”. To był przydomek, ale później zmieniłem sobie imię w paszporcie i teraz oficjalnie nazywam się Toto”³⁴⁸.

W Grove był zaufanym człowiekiem samego Franka Williams, odpowiadając za restrukturyzację jego rodzinnej firmy. W 2012 r. awansował na dyrektora wykonawczego Williams Grand Prix Holdings plc, tłumiąc przy okazji spekulacje odnośnie potencjalnego przejścia stanowiska szefa³⁴⁹. Przyszłość napisała jednak inny scenariusz. W 2013 r. Toto Wolff dołączył do zespołu Mercedes AMG Petronas F1 Team jako dyrektor wykonawczy. Drużyna przechodziła proces zmian kadrowych. Potrzebowała człowieka biegłego w polityce finansowej. Wolffa ceniono jako przedsiębiorcę, który dorobił się fortuny na inwestycjach w

³⁴³ A. Rowlinson, *Rozmowa z...*, s. 47.

³⁴⁴ Ibidem.

³⁴⁵ A. Rowlinson, *Rozmowa z...*, s. 47.

³⁴⁶ Ibidem,

³⁴⁷ Ibidem.

³⁴⁸ A. Rowlinson, *Wy zadajecie...*, s. 46.

³⁴⁹ Idem, *Rozmowa z...*, s. 47.

technologię i informatykę. Mimo krótkiej obecności w Formule 1 padok nie odmawiał mu również doświadczenia w sportach motorowych. Był współwłaścicielem austriackiego zespołu rajdowego BRB, który wystawiał kierowców juniorskich samego Red Bulla. Oprócz tego działał również w prestiżowej klasie wyścigowej Deutsche Tourenwagen Masters zwanej w skrócie DTM. Tam również był współwłaścicielem drużyny Mercedesu o nazwie HWM³⁵⁰. Wszystko to czyniło z Wolffa idealnego kandydata do kierowniczego stanowiska w Mercedes AMG Petronas F1 Team. W ten sposób zespół próbował też uwolnić się od centralistycznej formy rządów szefującego Rossa Brown. Na początku zarząd zwrócił się do Wolffa z prośbą o opinię w sprawie DTM. Tydzień później biznesmen otrzymał już propozycję wykupu udziałów oraz kierowania działem sportowym Mercedesu³⁵¹.

Sam Totonię był jednak pewien transferu. Ostatecznie uległ namowom Nikiego Laudy i samego Franka Williamsa³⁵². W praktyce pełnił jednak rolę szefa finansów przy ówczynie urzędującym Brownie, z którym zarząd zamierzał się niedługo rozstać. Do końca 2013 r. Brytyjczyk ustąpił ze stanowiska, przekazując Toto posadę naczelnego szefa. Biznesmen był jednak zwolennikiem filozofii skupiania się na najmocniejszych dla siebie dziedzinach³⁵³. Mimo szerokich prerogatyw kierował głównie finansami i polityką, ograniczając się w kwestiach technicznych. W tej sferze polegał głównie na opinii nieformalnego współszefa w osobie dyrektora technicznego³⁵⁴. W ten sposób od 2014 r. zaczął tworzyć opinię jednego z najskuteczniejszych szefów w historii Formuły 1. Początek jego rządów w Mercedesie zbiegł się z nastaniem tzw. ery hybrydowej, w której regulamin o konkurencyjności samochodu przesądzała wydajność i niezawodność jednostki napędowej. Regulamin techniczny stawiał układ napędowy nad aerodynamikę nadwozia, co dla zespołów ze słabszymi motorami oznaczało walkę o zmianę przepisów. Toto Wolff okazał się w tej kwestii równie niezawodnym politykiem co ekonomistą. Skutecznie wyprzedzał ruchy rywali, uzależniając słabsze zespoły od dostaw jednostek Mercedesu. W ten sposób poprowadził zespół do 8 mistrzostw świata konstruktorów, zapewniając również Lewisowi Hamiltonowi i Nico Rosbergowi zdobycie łącznie 7 tytułów.

Etatowi zawodnicy Mercedesu nie byli jedynymi kierowcami, których wspierał Toto Wolff. Dobrym tego przykładem jest francuski kierowca, Esteban Ocon, którego uwarunkowania fizyczne i mieszane pochodzenie narodowościowe znacznie utrudniały

³⁵⁰ Ibidem.

³⁵¹ A. Rowlinson, *Kolekcjonerzy trofeów*, „F1 Racing”, czerwiec 2013, nr 107, s. 27.

³⁵² Ibidem, s. 25-29.

³⁵³ Wywiad z Toto Wolffem...

³⁵⁴ A. Cooper, *F1 seeks new entrants. Fresh interests sought as existing teams struggle*, „MotorSport”, luty 2014, nr 2. S. 19.

rozwój kariery wyścigowej. Będąc członkiem prowadzonej przez upadły zespół Lotus akademii juniorskiej Gravity Sport Management, otrzymał pomoc Wolffa. Francuz dołączył do szkoły Mercedesa, zdobywając mistrzostwo w GP3. Zawodnik niejednokrotnie doceniał wsparcie Austriaka w swoim życiu, mówiąc z charakterystyczną dla siebie szczerością o trudnym etapie życia:

„Pomiędzy końcem 2014 roku, a początkiem 2015... Gdyby wówczas nie pojawił się Toto Wolff, aby mi pomóc, zapewne teraz przewracałbym na grillu hamburgery w McDonald's! Bez wsparcia nie byłbym w stanie kontynuować kariery. Nie miałem pieniędzy, ale przyszedł do mnie Toto, aby ze mną porozmawiać...”³⁵⁵.

Perypetie Francuza można uznać za odzwierciedlenie przeszłości Toto Wolfa, który karierę w sporcie motorowym również zaczynał z niewystarczającym budżetem. Niemniej nie tylko Francuz jest kierowcą mogącym zawdzięczać mu spełnienie młodzieńczych marzeń. Równie znanym podopiecznym jest także George Russell, którego powiązanie z Mercedesem wynika bardziej z kalkulacji możliwości wyboru na etapie serii juniorskich. Jednakże udana kariera Brytyjczyka również potwierdza polityczną skuteczność człowieka, który awans na listę najbogatszych ludzi magazynu Forbes zaczynał od sprzedawania świec na wiedeńskim placu. Renoma najbardziej skutecznego w historii Formuły 1 szefa zespołu nieuchronnie podnosiła zatem jego popularność, czyniąc ikoną i kanoniczną osobowością współczesnej Formuły 1. Z racji swojego pochodzenia Wolff szczególne zainteresowanie zyskał także wśród polskich widzów. Ci pod wpływem informacji o jego korzeniach, naturalnie zaczęli wysyłać pytania dotyczące związków z Polską lub znajomości języka polskiego. Biznesmen nie zaprzeczał powiązaniom z krajem przodków. Wraz ze zwrotem zainteresowania jego osobą zaczął nawet udzielać krajowym reporterom wywiadów w języku polskim, argumentując swoją decyzję: „Tak, ja rozmawiam po polsku. [...] Moja mama jest Polką, w domu mówię po polsku”³⁵⁶. Tego typu odpowiedzi nieuchronnie zachęcały jednak kibiców do sugestii stawiających mowę dziadków w pozycji języka ojczystego. W tej kwestii zatknęli się jednak z typowym dla światowego sportu motorowego podejściem do mowy. Wolf nie był w stanie wskazać żadnego z używanych przez siebie języków za ojczysty, żartobliwie

³⁵⁵ Esteban Ocon On The Tears and Triumphs of F1 | Beyond The Grid | Official F1 Podcast; <https://www.formula1.com/en/latest/article.podcast-i-cried-in-my-rental-car-esteban-ocon-on-his-long-painful-path-back.5ze37ddPcAsUiXmwjfb95M.html> [dostęp: 16.09.2023]

³⁵⁶ A. Rowlinson, *Wy zadajecie...*, s. 47.

mówiąc: „Nie, używałem go [języka polskiego] w domu. W szkole mówiłem po niemiecku i francusku, w domu po polsku- teraz jeszcze po angielsku, bo muszę!”³⁵⁷

Stosunek Wolfa do problemu języka wpisuje go zatem w ramy kanonicznej osoby światowego sportu motorowego, której przodkowie reprezentowali więcej niż jedną narodowość. Nie zaprzeczał powiązaniom z krajem pochodzenia matki, uznając powiązania z Polską za część swojego „ja”. Niemniej znajomość języka i świadomość swoich korzeni nie okazały się jednak jedynymi polskimi akcentami w jego życiu. Pomagając rozwijać karierę kierowcom, nie ograniczał się tylko do młodych. Chęć promocji talentu w potrzebie spowodowała, że otaczał również wsparciem zawodników starszych lub chcących powrócić do czynnego ścigania. W ten właśnie sposób w 2013 r. zainteresował się także sytuacją kierowcy, którego przodkowie pochodzili z tej samej krainy historyczno-geograficznej. Tym człowiekiem był oczywiście Robert Kubica realizujący swój plan powrotu do Formuły 1. Krakowianin zaczął go od startów w rajdach, ucząc się nich przezwyciężać ograniczenia wynikające z niepełnosprawności prawej ręki. Decyzję tę tłumaczył następującą filozofią:

„Kiedy spędzasz na torze 20 lat i pewnego dnia musisz przestać... nie jest łatwo. Zwłaszcza, kiedy napotykasz ogromne problemy. Starty rajdówką pomagają mi w rehabilitacji i dzień, w którym siadam za kierownicę i wcale nie myślę o ograniczeniach... To byłaby najlepsza rehabilitacja. Jeśli będę miał szczęście, będę pracował i elementy układanki się ułożą to może któregoś dnia poprowadzę samochód Formuły 1”³⁵⁸.

Doświadczenie zdobyte za kierownicą samochodu rajdowego miała przede wszystkim przyspieszyć czas powrotu na tor. Wraz ze wzrostem pewności co do swojej kończyny, Kubica przeszedł do obowiązkowych w planie klas wyścigowych. Mimo dobrych wyników w terenie tor był jego naturalnym środowiskiem pracy, do którego Polak bardzo chciał powrócić. Praktykę postanowił zacząć od prestiżowej serii Deutsche Tourenwagen Masters zwanej w skrócie DTM. Niemieckie Mistrzostwa Samochodów Turystycznych nazywano „Formułą 1 z dachem”, gdyż startujące w nich samochody miały zbliżoną do bolidów dynamikę. DTM było zatem ciekawą opcją dla Kubicy, który poszukiwał najmniej bolesnej pod względem psychicznym drogi do Formuły 1³⁵⁹. O jego planach doskonale wiedział

³⁵⁷ Ibidem.

³⁵⁸ J. Roberts, 2011-*Strata lidera. 2013-Nowa nadzieja*, „F1 Racing”, luty 2013, nr 103, s. 47.

³⁵⁹ ROBERT KUBICA: „Moje życie po wypadku to dogrywka, ale dobrego meczu jak w finale Ligi Mistrzów”; <https://www.youtube.com/watch?v=eAF9P2shmvo> [dostęp: 16.09.2023]

Wolff, który znał Polaka od czasów jego startów w Formule Renault³⁶⁰. Cenił go sobie jako kierowcę i człowieka, podkreślając umiejętności, wiedzę mechaniczną oraz silną psychikę. Z tego też powodu w 2013 r. zaproponował mu testy samochodem Mercedesa, wywołując poruszenie wśród polskiej publiki. Krajowi dziennikarze w ramach dobrej symboliki poruszali w wywiadach kwestię pochodzenia, które ten potwierdzał historią swojej matki, krewnymi z Polski oraz stażem w warszawskim banku. Szef Mercedesa osobiście przyjechał na testy Kubicy. Inżynierowie Mercedesa odnotowywali konkurencyjne czasy, lecz polski kierowca nie widział siebie jeszcze w DTM. W 2013 r. uznał ją za zbyt „bolesną psychicznie” i przypominającą o okolicznościach rozstania w Formułę 1. Czuł potrzebę zdrowej separacji ze szczytem sportów motorowych, wybierając rywalizację w rajdach³⁶¹. Wolff nie chciał jednak marnować okazji, widząc przyszłość i miejsce Kubicy na szczycie sportów motorowych. Z tego też powodu zaproponował mu pracę w Mercedesie jako kierowca pracujący w symulatorze. Krakowianin przystał na propozycję, traktując ją jako dalszy etap długoterminowego powrotu za kierownicę bolidu. Biznesmen nie ukrywał przed kamerami i mikrofonami zadowolenia z pracy Kubicy, mówiąc:

„Jeśli jest na świecie jedna osoba, która byłaby w stanie wrócić do Formuły 1 po odniesieniu takich obrażeń. To Kubica. Nikt inny. Zobaczymy jak będzie się poprawiać jego stan zdrowia. Jednego jestem jednak pewien, jeśli ktoś tego dokona, to będzie się nazywać Robert Kubica”³⁶².

Wzniosłe słowa nie okazały się tylko osądem przygotowanym na potrzeby Public Relations. Kubica imponował inżynierom, którzy po analizie danych z przejazdów czy symulatora porzucali wątpliwości co do możliwości prowadzenia przez niego bolidu Formuły 1. Ludzie trudniący się marketingiem również nie wykazywali zwątpienia. Dla nich historia kierowcy wracającego na tory po makabrycznym wypadku była świetną promocją sportu. Polak nie chciał jednak wracać tą drogą na szczyt przez zawodową znajomość mechanizmów rządzącym Formułą 1. Wiedział, że przy obecnym rynku kierowców jego obecność w Formule 1 ograniczyłaby się do pokazowych jazd i ekscytujących artykułów. Obawiał się

³⁶⁰ maciektube12, *Mercedes czeka na decyzję Polaka! Kubica w DTM 2017!?*, Robert Kubica. Klub Kibiców; <http://www.robertkubica-klubkibicow.pl/2016/11/mercedes-czeka-decyzje-polaka-kubica-dtm-2017/> [dostęp: 16.09.2023]

³⁶¹ ROBERT KUBICA:...

³⁶² R. Lichowicz, *Toto Wolff: Czegoś takiego może dokonać tylko Kubica*, WP Sportowe Fakty, <https://sportowefakty.wp.pl/formula-1/380930/toto-wolff-czegos-takiego-moze-dokonac-tylko-kubica> [dostęp: 16.09.2023]

także powrotu psychicznej traumy jaki niosła za sobą komercja. Jak sam po latach przyznał: „[...] Co by mi dało jakby wskoczenie do bolidu Formuły 1, jeśli ja wiem, że jest to tak naprawdę, i mam to odczucie, zagrywka marketingowa [...]”³⁶³. Potrzebował pewności, że jego pierwsza powypadkowa jazda bolidem nie byłaby ostatnią³⁶⁴.

Chcąc to osiągnąć, podjął decyzję o stopniowym działaniu bez medialnego szumu. Zgodnie z planem zaczął od rywalizacji w wyścigach samochodowych, przerywając w 2016 r. starty w Rajdowych Mistrzostwach Świata. Wszedł we współpracę z dawnym pracodawcą jakim było Renault. W jej ramach wystartował Renault Sport Trophy³⁶⁵, nazywając ten etap „zrzucaniem rdzy”³⁶⁶. Zdradził jedynie zamiar spędzenia sezonu 2017 r. na torach wyścigowych³⁶⁷, wypełniając go debiutem w World Endurance Championship i testami bolidów niższych serii³⁶⁸. Oficjalnie pracował jako kierowca testowy zespołu Renault Sport Formula 1 Team, przygotowując się do pierwszej powypadkowej jazdy Formuły 1. Przeprowadził testy w Walencji za kierownicą Lotusa E20³⁶⁹. Po zakończeniu jazd określił szansę powrotu do Formuły 1 na „80 do 90%”³⁷⁰. Do następnych testów doszło w sierpniu 2017 r. na hiszpańskim torze Ricardo Tormo pod Walencją³⁷¹. Tym razem Kubica poprowadził bolid Renault R30 z 2010 r., ponownie imponując inżynierom danymi z objazdów na torze³⁷². Alan Permane twierdził, że Kubica nie stracił umiejętności ani determinacji, przywołując wspomnienia o jego najlepszych występach z przeszłości³⁷³. Na jazdach na Ricardo Tormo się jednak nie skończyło. Polak odbył jeszcze dwa testy, prowadząc na torze Hungaroring aktualny samochód R.S.17³⁷⁴. Węgierski obiekt postrzegał jako sprawdzian decydujący, mówiąc: „Jadąc na te testy, wiedziałem, że jeśli będę w stanie tu jeździć, prawdopodobnie będę mógł to robić wszędzie”³⁷⁵. Przejechał dystans równy dwóm wyścigom Grand Prix, wykonując jednocześnie program kierowcy testowego. Po wyjściu z bolidu miał pozytywne odczucia. Dziękował Renault za danie mu szansy, nie kryjąc już

³⁶³ ROBERT KUBICA:...

³⁶⁴ Ibidem.

³⁶⁵ b.a., *Wyścigowe przetarcie na Spa-Francorchamps*, „F1 Racing”, październik 2016, nr 147, s. 9.

³⁶⁶ Ibidem.

³⁶⁷ Ibidem.

³⁶⁸ M. Sokół, *Kubica z powrotem na torze*, „F1 Racing 2017”, maj 2017, nr 154, s. 16-17.

³⁶⁹ M. Hughes, *Renault confirms secondo Kubica test*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/renault-confirms-second-kubica-test/> [dostęp: 16.09.2023]

³⁷⁰ Ibidem.

³⁷¹ A. Rowlinson, *Powrót do akcji*, „F1 Racing”, sierpień 2017, nr 157, s. 19-20.

³⁷² W. Editor, *Gallery: Kubica's Renault test*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/gallery-kubica-renault-test/> [dostęp: 16.09.2023]

³⁷³ Ibidem, s. 21.

³⁷⁴ T. Szmandra, *Testy na Hungaroring. Kubica pokazał klasę*, „F1 Racing”, wrzesień 2017, nr 158, s. 25.

³⁷⁵ N. Pluto-Prodzyńska, *Apetyt rośnie w miarę jedzenia*, RedBull, <https://www.redbull.com/pl-pl/robert-kubica-testy-hungaroring-renault-2017> [dostęp: 16.09.2023]

nadziei na pomyślny obrót spraw w kontekście powrotu do Formuły 1. Wprowadzał prasę i publikę stan ekscytacji, mówiąc kończąc dzień jazd testowych słowami: „[...] Co się wydarzy w przyszłości, jeszcze nie wiem, ale będę spał spokojnie”³⁷⁶.

Potencjalny powrót Kubicy jako oficjalnego zawodnika wywoływał poruszenie zarówno w pozytywnym jak i negatywnym sensie. Środowisko Formuły 1 miało różne zdanie na temat jego powrotu, widząc w nim symbol sportowej determinacji lub idealistyczną historię na potrzebę komercji. Pesymistyczne opinie były oczywiście efektem niepełnosprawności prawej ręki kierowcy. Miała ona osłabić jego odporność na działające na bolid prawa fizyki. Źródłem wątpliwości byli również rywale, którzy z wiadomych względów starali się zdobyć miejsce w stawce lub utrzymać swoje miejsce pracy. Niemniej Polak miał nadzieję jeszcze w 2017 r. zastąpić w Renault Jolyona Palmera, gdyż na testy na Węgrzech przyjechał „z kontraktem”³⁷⁷. Zespół wybrał jednak ze względów polityczno-technicznych możliwość wypożyczenia Carlosa Sainza będącego kierowcą należącego do Red Bulla Scuderia Toro Rosso³⁷⁸. Zakontraktowanie Hiszpana ostatecznie zakończyło współpracę Kubicy z francuskim producentem. Drugą opcją okazał się Williams Martini Racing, który z przyczyn ekonomicznych ponownie wszedł w okres niekonkurencyjności. W Grove poszukiwano partnera zespołowego dla Lance’a Strolla, którego ojciec zainwestował 20 mln \$ w zespół. W obliczu niepewności co do kontynuacji przez Felipe Massa startów w 2018 r., Kubica stał się potencjalnym kandydatem do jazdy, gdyż Williams widział w jego historii potencjał marketingowy. Niepełnosprawność rodziła jednak wątpliwości, które zespół chciał rozwiązać testami na Silverstone i Hungaroringu³⁷⁹. Mimo dobrych preferencji Polak był traktowany jak osoba musząca zawsze „zrobić więcej niż człowiek, który nie ma ograniczeń”³⁸⁰. W związku z tym jeszcze w listopadzie 2017 r. odbył próbne jazdy na torze Yas Marina w Abu Zabi³⁸¹. Wyszedł z bolidu z podobnymi odczuciami jak na Hungaroringu, mówiąc: „Myślę, że jeśli dostanę szansę, to okazja do bycia szybkim będzie w Australii, a nie tutaj”³⁸².

Rzeczywistość okazała się jednak inna. Oficjalna prasa Formuły 1 donosiła, że Polak nie wypadł dobrze na testach. Williams miał problemy z korelacją danych przejazdowych, przez co uznał go za niewystarczająco szybkiego. Etatowym kierowcą niespodziewanie został

³⁷⁶ T. Szmandra, *Testy na...*, s. 25.

³⁷⁷ ROBERT KUBICA:...

³⁷⁸ b.a., *Za kulisami. Kto da szansę Robertowi Kubicy*, „F1 Racing”, listopad 2017, nr 160, s. 7.

³⁷⁹ Ibidem.

³⁸⁰ ROBERT KUBICA:...

³⁸¹ M. Sokół, *Niezwykła historia powrotu*, „F1 Racing”, styczeń 2018, nr 162, s. 14.

³⁸² Ibidem.

młody Siergiej Sirotkin, który oprócz wyników z serii juniorskich przynosił około 15 mln euro od rosyjskiego banku SMP³⁸³. Kubicy nie pozostawało zatem nic innego jak znalezienie sponsora, w którym konstruktorzy widzieliby dobrego partnera biznesowego. Tego znalazł w marcu 2018 r. w polskim koncernie naftowym, Grupa LOTOS S.A.³⁸⁴ Przedsiębiorstwo wyłożyło odpowiednią kwotę pieniędzy, dzięki którym Kubica ostatecznie został kierowcą rezerwowym Williams Martini Racing³⁸⁵. Polak nie krył jednak rozczarowania, publicznie wyznając poczucie niesprawiedliwości. Porównywał się do nieświadomego przegranej kolarza, któremu zwycięstwo odebrała fotokomórka³⁸⁶. Nie tracił jednak wiary w powrót jako uczestnik torowej rywalizacji. Wiadomości o słabych wynikach jazd testowych, komentował: „Wiem, że jeśli dostałbym szansę jeżdżenia samochodem co weekend, jak stały kierowca wyścigowy, to pole do poprawy byłoby jeszcze większe. Wiedziałem to podczas zimowych testów, kiedy wskoczyłem po dwóch miesiącach i teraz też to dostrzegałem, że jeśli w ogóle czegoś brakuje, to tylko kwestia tego, że robię to co dwa miesiące. Jeśli w ogóle czegoś brakuje”³⁸⁷.

Rok 2019 przyniósł dla Kubicy dobre zmiany. Niezadowolony z wyników Sirotkina Williams oficjalnie ogłosił Polaka swoim reprezentantem, parując go z młodym adeptem akademii Mercedesa, Georgem Russellem³⁸⁸. Realizacja kilkuletniego procesu nie doszłaby jednak do skutku bez odpowiedniego wsparcia finansowego. Nie była to już jednak Grupa Lotos, która pod koniec 2018 r. wypowiedziała umowę. Do gry wszedł większy partner, który na polskim rynku miał status hegemonu branży naftowej. Był nim PKN Orlen, dzięki któremu Kubica podpisał roczny kontrakt z opcją przedłużenia na następny sezon. Firma z Płocka wyłożyła 10 mln euro³⁸⁹, opisując partnerstwo z ROKiT Williams Racing jako nowy rozdział w historii sportów motorowych w Polsce. Współpraca z Kubicą była klasyczną metodą sportowej popularyzacji marki i produktów, które były dostępne w 90 krajach na świecie. Powrót krakowianina wywołał wielkie poruszenie wśród mediów, które przełożyło się na marzenia kibiców o kontynuacji przerwanej kariery rodaka w 2011 r. Rzeczywistość okazała

³⁸³ b.a., *Za kulisami. Williams stawia na Sirotkina*, „F1 Racing”, luty 2018, nr 161, s. 6-7.

³⁸⁴ Grupa LOTOS S.A. Sprawozdanie finansowe za rok 2018; file:///C:/Users/legion/Downloads/Jednostkowe_sprawozdanie_finansowe_za_2018_rok_.pdf [dostęp: 17.09.2023]

³⁸⁵ M. Sokół, *Trzy piątki dla trzeciego*, „F1 Racing”, marzec 2018, nr 164, s. 22.

³⁸⁶ Ibidem, s. 23.

³⁸⁷ M. Sokół, *Robert Kubica z innej perspektywy*, „F1 Racing”, lipiec 2018, nr 168, s. 35.

³⁸⁸ M. Hughes, *Robert Kubica secures F1 comeback with Williams...*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/robert-kubica-secures-f1-comeback-williams/> [dostęp: 17.09.2023]

³⁸⁹ Raport Zintegrowany Grupy Orlen za rok 2019; <https://raportzintegrowany2019.orken.pl/contents/uploads/2020/07/Raport-Zintegrowany-ORLEN-2019.pdf> [dostęp: 17.09.2023]

się jednak zupełnie inna. Williams przechodził fazę największego w swej historii kryzysu, który Polak doświadczył osobiście. Stara infrastruktura zespołu i prześladowający go kryzys finansowy nie dały obu kierowcom samochodu możliwości walki o zadowalające lokaty. W drugiej fazie bolesnego sezonu legendarna brytyjska drużyna nie była nawet w stanie zapewnić swoim zawodnikom zapasowych części, skupiając całą uwagę jedynie na Russellu. Ostatecznie Kubica zakończył sezon na 19 miejscu w klasyfikacji ogólnej, zdobywając 1 punkt na chaotycznym³⁹⁰ Grand Prix Niemiec³⁹¹. Bolesny sezon 2019 r. okazał się ostatnim w karierze Polaka w roli etatowego kierowcy wyścigowego. PKN Orlen zerwał współpracę z Williamsem, nawiązując nową z Alfa Romeo Sauber³⁹². W tym zespole Kubica pełnił przez dwa lata rolę rezerwowego³⁹³, doczekując się jedynie dwóch występów w zastępstwie Kimiego Raikkonena³⁹⁴. Nie miał perspektyw na etatową jazdę w obliczu pojawiania się kierowców z solidnym sponsoringiem i korzystna dla marketingu narodowością. W związku z tym ponownie związał swoją karierę z wyścigami długodystansowymi, całkowicie się na nich całkowicie w 2022 r.

Kończąc zatem ogólną historię Roberta Kubicy, jego powrót do Formuły 1 nie można oceniać w jeden sposób. Z symbolicznego punktu widzenia jest przykładem determinacji, która dobrze wpisała się w scenariusz filmu o sportowcu pokonującym przeciwności losu. Jednak w realiach Formuły 1, a zatem ujęciu pragmatycznym i megalomańskim, drugą karierę Polaka w mistrzostwach Grand Prix można byłoby uznać za porażkę. Nie było w niej wyczekiwanych przez kibiców podiów, zwycięstw i występów z lat 2006-2010. Drugi osąd jest jednak nazbyt idealistyczny, biorąc pod uwagę okoliczności i warunki ostatniego pełnego sezonu Kubicy w Formule 1. Rywalizował on w zespole z kondycją finansową i konkurencyjnością zagrażającą jego istnieniu. W efekcie dysponował samochodem, który tylko dzięki łagodniejszym dla słabych maszyn przepisom brał udział w niedzielnych wyścigach. W rzeczywistości bolid FW42 nie mieścił się w normach wymaganych osiągnięć, nie wyrabiając podczas kwalifikacji 107% czasu najszybszego w 2019 r. Mercedesa F1 W10

³⁹⁰ Przebieg wyścigu zakłóciła deszczowa pogoda, która utrudniała kierowcom zarządzanie oponami. Doszło do wypadków i błędnych decyzji strategicznych wśród najbardziej konkurencyjnych zespołów, w związku z czym najlepsze wyniki uzyskali zawodnicy niedysponującymi w suchych warunkach konkurencyjnymi samochodami.

³⁹¹ D. Tobin, *Robert Kubica to leave Williams at the end of the F1 season*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/robert-kubica-leave-williams-end-f1-season/> [dostęp: 17.09.2023]

³⁹² Raport Zintegrowany Grupy Orlen 2020. Napędzamy przyszłość odpowiedzialnie; <https://raportzintegrowany2020.orlen.pl/uploads/orlen-raport-zintegrowany-2020-pl.pdf> [dostęp: 17.09.2023]

³⁹³ J. Williams-Smith, *Robert Kubica joins Alfa Romeo as F1 reserve driver*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/news/robert-kubica-joins-alfa-romeo-f1-reserve-driver/> [dostęp: 17.09.2023]

³⁹⁴ M. Sokół, *Szybko...*, s. 457.

EQ. Pomijając już aspekty politycznej faworyzacji zespołu względem George Russella, nie należy więc rozpatrywać powrotu Roberta Kubicy w kategoriach porażki. W tym wypadku sprawiedliwiej będzie zastosować podejście humanistyczne z uwzględnieniem usprawiedliwienia zarezerwowanego dla najbardziej lubianych przez publikę i marketing kierowców. Jako kierowca z udowodnionym talentem i odpornością psychiczną Robert Kubica nie miał po prostu samochodu, który umożliwiłby mu rywalizację o wyższe lokaty i odpowiadał jego stylowi jazdy.

Wartym jeszcze wspomnienia powodem niesatysfakcjonującego powrotu Polaka do Formuły 1 była również sama jej natura. W XXI wieku szczyt sportów motorowych odbiegł od swojej pierwotnej formy, którą tworzył kunszt techniki oraz kierowcy skupiający większość uwagi na zagadnieniach motoryzacji. Robert Kubica nie wpisywał się już w obowiązujący kanon komercyjny, uosabiając zawodników przeszłości jak Jack Brabham czy Phill Hill. Był typem kierowcy mechanika i technika niezabiegającego o uwagę publiki i mediów społecznościowych. Słynął ze swojej niechęci względem eksponowania swojego życia na platformie Twitter czy Instagram, świadomie osłabiając w ten sposób swoją popularność wśród młodszych pokoleń. Sam też nie krył niechęci wobec natury współczesnych mistrzostw Grand Prix. Najlepszym tego dowodem jest jego udział w lubianym przez tzw. „młodych fanów” serialu „Drive to Survive”³⁹⁵. Jeden z odcinków chciano poświęcić Robertowi Kubicy, ukazując jego karierę w kategoriach heroicznego powrotu. Do zrealizowania tej koncepcji nigdy jednak nie doszło. Polak nie chciał jednak typowo komercyjnej narracji i jej wypadkowej w postaci fabularyzacji czy konfabulacji faktów. Zaproponował fabułę opartą na objaśnianiu przez niego strony technicznej sportu, co spotkało się z natychmiastowym sprzeciwem reżysera³⁹⁶. Argumentem było ryzyko niskiego zainteresowania publiki nastawionej na narrację bazującą na emocjach, scenach konfliktu między kierowcami oraz podziale na lubianych i nienawidzonych zawodników³⁹⁷. Robert Kubica jako nieaktualny już archetyp kierowcy nie pasował po prostu do współczesnej komercji, czego najlepszym dowodem są słowa wypowiedziane przez niego słowa: „świat F1 nie docenił mojego powrotu”³⁹⁸.

³⁹⁵ *Formula 1. Drive to Survive*, reż. J. Gay-Rees, P. Martin, 2019-, Stany Zjednoczone–Niemcy.

³⁹⁶ Ł. Kuczera, *Tak Netflix wykasował Roberta Kubicę. "Po prostu byłem szczery"*, WPSportoweFakty, <https://sportowefakty.wp.pl/formula-1/1037259/tak-netflix-wykasowal-roberta-kubice-po-prostu-bylem-szczery>, [dostęp: 17.09.2023].

³⁹⁷ Ibidem.

³⁹⁸ b.a., *Formula 1. Robert Kubica: świat F1 nie docenił mojego powrotu*, Polskie Radio 24.pl, <https://polskieradio24.pl/5/4147/artykul/3016823,formula-1-robert-kubica-swiat-f1-nie-docenił-mojego-powrotu>, [dostęp: 17.09.2023].

Nie ulega zatem wątpliwości, że swego rodzaju rekompensatą trudnych perypetii Roberta Kubicy jest kariera Marcina Budkowskiego i Totto Wolffa. Biorąc pod uwagę wzrost ich popularności podczas nieobecności kierowcy, można nazwać ich zastępczymi polskimi akcentami. Kiedy krakowianin przygotowywał się do powrotu na szczyt sportów motorowych, ich kariery znalazły się w przełomowym momencie. Budkowski zaczął pracę w Renault Sport Formula One Team, zespół zapowiedział kolejny w swojej historii nieudany plan pięcioletniego rozwoju. Jego efektem końcowym miały być regularne podia i walka o mistrzostwo świata. Projekt wymagał oczywiście modernizacji przestarzałego zaplecza technicznego oraz kompetentnego i doświadczonego personelu. Jako zespół nierywalizujący o zwycięstwa i podia, Renault szczególnie potrzebowało ludzi wpływowych i ponadprzeciętnie biegłych w polityce i inżynierii. Do tego grona należał właśnie Marcin Budkowski, który wraz z pojawieniem się oferty pracy w zespole zakończył pracę szefa departamentu technicznego FIA. Został nowym dyrektorem technicznym Renault Sport Formula One Team pomimo sprzeciwu zespołów. Te nie zgadzały się z przyjściem inżyniera do Estone bez obowiązkowego urlopu przysługującego pracownikom zmieniającym miejsce pracy w Formule 1³⁹⁹. W związku z tym na prośbę Renault Budkowski odbył półroczną przerwę, którą Abiteboul skomentował: „Zawsze dawaliśmy jasno do zrozumienia, że nie chcemy być agresywni w stosunku do [daty jego rozpoczęcia]”⁴⁰⁰.

Ostatecznie jednak zaczął pracę pod koniec 2017 r. jako dyrektor wykonawczy⁴⁰¹. W Estone spędził 5 lat, będąc członkiem historycznego rebrandingu marki. W 2021 r. Renault Sport Formula One Team oficjalnie zmieniło swój profil, zmieniając nazwę na Alpine F1 Team. Marka ta była jednym z podmiotów koncernu Renault, który w 2017 r. przywrócił ją i uczynił swoim oficjalnym reprezentantem w sportach motorowych. W Alpine Budkowski zachował stanowisko dyrektora wykonawczego, stając się członkiem nowej edycji pięcioletniego planu rozwoju⁴⁰². Ten jednak nie był wykonalny, gdyż przestarzałe zaplecze techniczne i korporacyjny styl zarządzania zespołu uniemożliwiał odnotowywanie progresu na wzór McLaren czy Red Bulla. Polski inżynier był jedną z ofiar charakterystycznego dla francuskiego zarządu rozwiązywania problemów. W celu ukrycia swoich braków koncern uciekał się do odgórnego zwalniania pracowników, którzy niemożność realizacji planu tłumaczyli problemami strukturalnymi, niesprzyjającą współpracą mentalnością pracowników

³⁹⁹ b.a., *Renault confirm signing of ex-FIA tech man Budkowski*, F1.com, <https://www.formula1.com/en/latest/article.renault-confirm-signing-of-ex-fia-tech-man-budkowski.Ol4Qm4EaAuO0qeG4GiMYQ.html>, [dostęp: 17.09.2023].

⁴⁰⁰ Ibidem.

⁴⁰¹ b.a., *Wywiad z Marcinem Budkowskim Renault F1 Team*, „AutoRok Sport 2023”, s. 312.

⁴⁰² M. Sokół, *Nieustający proces*, „La Squadra. La Route”, s. 48.

i technicznymi brakami samej firmy. Budkowski również nie powstrzymywał się od takich oświadczeń, ostatecznie zwolniony z końcem sezonu 2021 r.⁴⁰³. Udał się na przymusowy urlop pracowniczy, powracając w 2023 r. jako komentator telewizyjny. Nowy rozdział w swojej kariery połączył jednak ze swoim pochodzeniem, zostając pracownikiem polskiego oddziału platformy Viaplay.

Moment powrotu Roberta Kubicy do stawki był też szczytem kariery Toto Wolffa jako szefa zespołu. W 2019 r. Mercedes wyróżniał się wśród zespołów bijąc kolejne rekordy. Do 2020 r. Lewis Hamilton zrównał się z Michaeliem Schumacherem w tytułaturze, zdobywając siódme w swojej karierze mistrzostwo świata kierowców. Rok później Mercedes-AMG Petronas F1 został natomiast zespołem, który najwięcej razy z rzędu zwyciężył w klasyfikacji mistrzostw świata konstruktorów. Ósmy tytuł w tej kategorii zespół zdobył w 2014 r. czyniło to z Wolfa najbardziej skutecznym szefem zespołu w historii Formuły 1. Następny sezon jednak zakończył wieloletnią passę za sprawą nowych przepisów technicznych. Od 2022 r. Formuła 1 egzystowała w oparciu o regulamin faworyzujący więcej czynników determinujących konkurencyjność samochodu. Wszyscy producenci silników przygotowali nowe jednostki napędowe, które zgodnie z panującym w sportach motorowych ekologicznym kursem miały być przyjaźniejsze środowisku naturalnemu. To nie jednak kwestie spalania i emisji CO₂ przerwały hegemonię Mercedesa. Nowe przepisy zwiększyły również znaczenie aerodynamiki, przywracając efekt przypowierzchniowy. W ten sposób podłoga i podwozie stały się źródłem 60% docisku, więc ich niska wydajność przesądzała o miejscach samochodów i kierowców w stawce. W tym właśnie obszarze Mercedes popełnił najwięcej błędów, padając ofiarą nieprzewidzianego przez inżynierów FIA zjawiska utraty przez bolid przyczepności do nawierzchni. Pojawienie się tzw. „propoisingu”⁴⁰⁴ znowu pokazało wartość Wolffa jako wprawnego gracza politycznego, dzięki któremu w trakcie sezonu 2022 r. organ zarządzający zmodyfikował przepisy za pomocą dyrektywy TD39⁴⁰⁵. Ta jednak nie przywróciła Mercedesowi konkurencyjności. Czołowi rywale lepiej zaadaptowali się do zmian, podkreślając nawet słaby punkt Mercedesa jakim była charakterystyka

⁴⁰³J. Williams-Smith, *Budkowski leaves Alpine F1 team with immediate effect*, „MotorSport”; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/budkowski-leaves-alpine-f1-team-with-immediate-effect/> [dostęp: 17.09.2023]

⁴⁰⁴ Zjawisko polegające na utracie przez bolid przyczepności do nawierzchni na skutek nieprawidłowości przepływu powietrza przez specjalne kanały pod podłogą i dyfuzor. Błędy projektowe powodują w tym wypadku zablokowanie jego obiegu, co wywołuje niekorzystne właściwości jezdne. Bolid traci przyczepność do nawierzchni, popadając w proces cyklicznych podskoków trwających mniej niż sekundę. Potocznie zjawisko to nazywane jest również odbijaniem.

⁴⁰⁵ Wydana przez FIA w 2022 r. dyrektywa techniczna mająca ograniczyć zjawisko propoisingu. Nakazywała ona podwyższenie prześwitu bolidów w celu zwiększenia przestrzeni przepływu powietrza i zminimalizowania prawdopodobieństwa jego blokady.

aerodynamiczna bolidu W13. Od tego też czasu kariera Toto Wolffa jako szefa wrócił do punktu z 2013 r., jakim było przywrócenie Mercedesowi mistrzowskiej formy z lat 2014-2021.

Zakończenie

Główna teza niniejszej pracy zawarta jest w jej tytule „Polska i Polacy w Formule 1”. Jest to jednocześnie stwierdzenie sugerujące długotrwałą obecność państwa i jego przedstawicieli w tym sporcie. Nie są to tylko lata, kiedy wyścigi Grand Prix w 1947 r. zostały nazwane Formułą 1, a trzy lata później odbyły się jej pierwsze mistrzostwa¹. Jest to również okres końca XIX wieku i czasów dwudziestolecia międzywojennego. Wtedy miała ona formę organizowanych od 1906 r.² cyklów wyścigów Grand Prix, które w latach 1931-1939 istniały jako Mistrzostwa Europy. Najważniejsze rundy w kalendarzu nosiły również dodatkową nazwę Grand Épreuve³. Sama Formuła 1 w prezentowanej rozprawie określana jest również jako forma sportu samochodowego, który stanowi jedną z dyscyplin sportu motorowego. Wyścigi Grand Prix są jednak najdroższą i najbardziej zaawansowaną technologicznie klasą, w związku z czym występują także pod nazwą szczytu sportu motorowego⁴.

Analiza historii Formuły 1 pozwala stwierdzić, że największy w niej udział mają państwa o dobrze rozwiniętym przemyśle samochodów drogowych i bogatych tradycjach sportowych. Bogata kultura wyścigowa i kartingowa jest cechą charakterystyczną tych państw, czego odzwierciedleniem jest dobra infrastruktura i status organizatorów prestiżowych serii lub wydarzeń. Do grona tych państw niezaprzeczalnie należą Wielka Brytania, Niemcy, Włochy i Francja. Polskie tradycje wyścigowe trudno natomiast nazywać porównywalnymi do dziedzictwa największych potęg. Jest to pierwszy i fundamentalny powód niskiego wskaźnika obecności Polaków na szczycie sportów motorowych. Słabo rozwinięta kultura torowego ścigania jest w tym wypadku konsekwencją trudnej historii polityczno-gospodarczej. Były to czasy zaborów wymuszających na Polakach aktywności chroniących tożsamość narodową. Sytuacja polityczna nie wykluczała ani nie ograniczała działalności ukierunkowanych na sport czy nauki techniczne. Pod koniec XIX wieku Polacy znajdowali satysfakcję w automobilizmie, którego oficjalny rozwój w kontekście narodowym zaczął się po 1918 r. Obywatele II RP realizowali się w rajdach i wyścigach samochodowych.

¹ J.A. Litwin, *Zarys historii sportu samochodowego*, Warszawa 1980, s. 212, 216. I. Rendall, *The Chequered Flag. 100 Years of Motor Racing*, Londyn 1993, s. 160.

² WS., *Kto pierwszy, ten lepszy. Przed I Wojną Światową*, [w:] *AutoRok Sport*, red. W. Sierpowski, Warszawa 2020, s. 6.

³ Idem, *Formułowanie zasad. Grand Prix-okres międzywojenny*, [w:] *AutoRok Sport*, red. W. Sierpowski, Warszawa 2020, s. 68-71.

⁴ J. Noble, M. Hughes, *Formuła 1 dla bystrzaków*, przekł. P. Szeremiota, Gliwice 2007, s. 40.

Praktykowanie tych drugich było jednak trudniejsze ze względu na niestabilną sytuację gospodarczą państwa. Niemniej mimo kosztów uprawiania wyścigów, ich międzynarodowy charakter umożliwiał kierowcom indywidualne starty bez rezygnacji ze swojego pochodzenia.

Za początki rywalizacji w formie corocznych cyklów Grand Prix uznaje się ostatnie dziesięciolecie XIX wieku, kiedy rozpoczyna się też historia wyczynowego automobilizmu. We Francji i w Niemczech pojawiły się wtedy samojezdne pojazdy spalinowe lub parowe. Moda na ich użytkowanie szybko się rozprzestrzeniła, docierając również do Polaków. Miejscem największego zainteresowania była Galicja, gdzie narodziły się też polskie tradycje motoryzacyjne i motorsportowe⁵. Nieobojętna pozostała też Warszawa, gdzie po raz pierwszy pojawiła się idea udziału w wyścigu samochodowym. Stał za nią miejscowy przedsiębiorca o imieniu Stanisław Grodzki. Jako pierwszy Polak postanowił on stanąć do rywalizacji w zmotoryzowanych zawodach, francuskim wyścigu z Paryża do Rouen z 1897 r. Idei tej jednak nie zrealizował z powodów problemów mechanicznych w samochodzie⁶. Niemniej to właśnie od warszawskiego przedsiębiorcy zaczęła się długa historia Polski i Polaków w międzynarodowym sporcie motorowym i wyścigach. W związku z tym warto również podkreślić, że głównymi podmiotami rekonstruowanej historii nie są tylko osoby o niepodważalnie polskim pochodzeniu. Tworzy ją szersza grupa. Obejmuje ona także jednostki dysponujące polskim pochodzeniem za sprawą rodziców lub dziadków, lecz nie zamieszkujące terenów II RP lub PRL⁷. Ujęcie tych ludzi jest bardzo istotne w kontekście narodu o burzliwej i skomplikowanej przeszłości politycznej. Ich pobyt poza granicami państwa polskiego, nie musi oznaczać zerwania więzi z ojczyzną. Emigracja tych osób nierzadko była uwarunkowana politycznymi trudnościami, które uniemożliwiały im często realizację życiowych planów. Żyjąc poza granicami kraju, nie odżegnywały się jednak od swojego pochodzenia. Dlatego niniejsza praca również określa ich działalność jako wkład w dziedzictwo kulturowe Polski.

Temat rozprawy doktorskiej nie zawęży się tylko do kierowców. Obejmuje również pracowników, którzy niejednokrotnie przesądzają o zwycięskich sukcesach zawodników. Należą do nich osoby na stanowiskach kierowniczych, inżynierowie, mechanicy, technicy, projektanci oraz biznesmeni. W oparciu o zaplecze finansowe i polityczne wykorzystują oni swój potencjał intelektualny, tworząc zespół. Obecność kraju w sporcie motorowym

⁵ J. Szymanek, G. Chmielewski, *Alfabet krakowskich automobilistów*, Warszawa 2018, s. 7-12.

⁶ b.a., *Początki. Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego*, [w:] *Automobilklub Polski. 1909-2009. Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009, s. 10.

⁷ *Słownik pojęć*, Wydział Spraw Cudzoziemców. Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu; <https://migrant.poznan.uw.gov.pl/pl/slownik-pojec> [dostęp: 10.12.2023]

najwyższej klasy to również udział państwa w organizacji wyścigów. Jest on jednak zarezerwowany dla tych odznaczających się wysokim statusem polityczno-ekonomicznym. Wymaga m.in. dobrej infrastruktury, co w przypadku Polski było bardzo trudnym warunkiem do spełnienia. Czynnikiem decydującym w tej sprawie ponownie były losy historyczne państwa. Nie oznacza to jednak, że na terenie II RP nie podjęto takich prób. W latach 1930-1931 odbywały się we Lwowie w ramach Mistrzostw Europy wyścigi Grand Prix będące międzywojennym wcieleniem Formuły 1⁸. Zawody we wschodniej Polsce przyciągały takie sławy, jak Hans Stuck czy Rudolf Caracciola⁹. Pierwszy był rywalem i przyjacielem popularnego w Polsce Jana Rippera Sr., który dzięki znajomości z Niemcem miał nawet szansę zostania pierwszym w historii Polakiem reprezentującym fabryczny zespół jakim była w tym przypadku oficjalna drużyna koncernu Auto-Union¹⁰.

Wielki optymizm i nadzieje na rozwój tradycji wyścigowych skończyły się jednak wraz z wybuchem II wojny światowej. Sprawiała ona, że po 1945 r. polski sport motorowy musiał wejść w fazę odradzania uzależnionego od powojennych zjawisk i czynników. Z tego też powodu ważnym etapem pracy jest analiza polskiej drogi do Formuły 1. Wymagała ona własnych tradycji i serii wyścigowych, których rozwój był uwarunkowany atmosferą polityczną w kraju i za granicą. Do 1989 r. świat był podzielony na dwa obozy. Pierwszy tworzyły państwa liberalnych rządów i kapitalistycznych gospodarek. Drugi natomiast kraje socjalistyczne, w których zachodnioeuropejskie wartości postrzegano jako szkodliwe, demoralizujące i niebezpieczne. Sama Formuła 1 była jeszcze w swej międzywojennej formie sportową platformą „zachodnich” i kapitalistycznych wartości za sprawą zjawiska sponsoringu, który przed 1939 r. ograniczał się do współpracy z firmami z branży samochodowej¹¹. W latach 60. XX wieku najwyższa klasa wyścigowa rozwinęła natomiast te praktyki o podmioty spoza motoryzacji, zawierając kontrakty z koncernami tytoniowymi, firmami kosmetycznymi czy spożywczymi. Bolidy pełniły funkcje ruchomych platform reklamowych dla ludzi, których działalność była efektem gospodarki wolnorynkowej i wynikającego z niej ekonomicznego liberalizmu. To wystarczyło, aby w latach 50. i 60. XX wieku Formuła 1 była niemile widzianym zjawiskiem w PRL. Jej władze postrzegały ją jako szkodliwą, a Polski Związek Motorowy faworyzował rajdy i nie widział opłacalności inwestowania w wyścigi samochodowe. W związku z tym ich entuzjaści sami musieli się

⁸ R. Mucha, S. Szelichowski, *Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych*, Warszawa 2017, s. 209-213.

⁹ Ibidem, s. 212.

¹⁰ T. Szczerbicki, *Niemiecko-niemiecki wyścig zbrojeń*, „Classicauto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, marzec 2007, nr 9, S. 53.

¹¹ I. Rendall, *op. cit.*, s. 90.

zatrzaszczyć o byt i rozwój tego sportu. Gromadzili sprzęt wyścigowy i organizowali centra przygotowawcze. Dzięki ich staraniom krajowa kultura torowego ścigania zachowała się pod nazwą Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Wysiłki kierowców i kadry kierowniczej zostały zwieńczone udziałem Polaków w międzynarodowej Formule 3 i Formule Junior będących w latach 60. XX wieku bezpośrednią drogą do Formuły 1.

Symbolem polskich wyścigów był w tym czasie Longin Bielak, którego kariera była pionierską eksploracją sposobów dostania się na szczyt sportu motorowego. On też uratował krajowe wyścigi od likwidacji. Za jego sprawą w Polsce powstała infrastruktura sportowa i serie będące socjalistycznym odpowiednikiem Formuły 1. Był to Puchar Pokoju i Przyjaźni oraz Formuła Polonia. Już w latach 70. XX wieku powstały tory w Miedzianej Górze i Poznaniu, które w przyszłości odegrały fundamentalną rolę w kwestii pojawiania się Polski i Polaków w najwyższej klasie wyścigowej. Stały się one platformą rozwoju rodzimych tradycji, spełnieniem ambicji kierowców oraz fanów automobilizmu. Znaczący progres był wynikiem dekady naznaczonej polityczną odwilżą i liberalizacją gospodarki. Wynikała ona z prób władz PRL zbliżenia się do krajów Zachodu. Pewne ożywienie nastąpiło również w stosunkach między Warszawą a Waszyngtonem. Potwierdzeniem tej polityki była wizyta prezydenta USA w Polsce 31 maja 1972 r. Była ona zapowiedzą amerykańskich kredytów i licencji dla Polski oraz zwiększenia wymiany handlowej. Były to czasy rządów ekipy Edwarda Gierka, I sekretarza Komitetu Centralnej Polski w latach 1970-1980, który propagował otwarcie PRL na świat kapitalizmu. W 1974 r. polityk wizytował w Waszyngtonie. Dla Moskwy wzmocnienie pozycji Gierka oznaczało stabilizację sytuacji w PRL, na którą sowieccy towarzysze patrzyli z wielkim niepokojem u schyłku rządów Władysława Gomułki¹².

Polityczno-gospodarcza liberalizacja lat 70. XX wieku ożywiła również życie kulturalne, co w przypadku sportu motorowego odnosi się głównie do krajowej prasy. Dziennikarze odważniej pisali o Formule 1, ciesząc jej entuzjastów. Wśród nich pojawiła się w roli korespondentki Nina Lengyel, dzięki której Polacy dowiedzieli więcej się o istnieniu tożsamyh dla siebie akcentów wewnątrz samego sportu w osobach Emersona Fittipaldiego i Diviny Galicy. Szczytem popularności Formuły 1 w Polsce był jednak rok 1979. Automobilklub Wielkopolski i Andrzej Jaroszewicz starali się o organizację wyścigu Grand Prix w Polsce, chcąc wykorzystać do tego Tor Poznań. Na odbywający się w ramach

¹² M. Szukała, *45 lat temu Edward Gierek odbył wizytę w Stanach Zjednoczonych*, Dzieje.pl. Portal historyczny; <https://dzieje.pl/aktualnosci/45-lat-temu-edward-gierek-odbyl-wizyte-w-stanach-zjednoczonych> [dostęp: 10.12/2023]

Międzynarodowych Targów Poznańskich II Targowy Wyścig przyjechał właściciel zespołu Wolf Racing, Walter Wolf. Natomiast Bernard Ecclestone wyraził aprobatę dla projektu¹³. Wszystko jednak zniweczył konserwatywny zwrot w polityce wewnętrznej, na skutek którego skończył się przychylny dla idei Grand Prix Polski czas Edwarda Gierka i premiera Piotra Jaroszewicza¹⁴.

Burzliwy początek lat 80. XX wieku w zasadzie cofnął polską kulturę wyścigową o 20 lat. Formuła 1 i torowe zmagania zawodników ponownie stały się centrum potencjalnego oportunizmu systemowego. Potwierdza to historia Jacka Jurzaka i jego agentury na rzecz Stanów Zjednoczonych. Niewykorzystane obiekty wyścigowe ulegały zniszczeniu, a polskim entuzjastom szczytu sportów motorowych pozostały wyjazdy na Grand Prix Węgier. Państwo to, jako pierwsze za żelazną kurtyną zorganizowało w sezonie 1986 r. Mistrzostwa Świata Formuły 1. Organizacja Grand Prix odbywa się w tym kraju do chwili obecnej¹⁵.

Stagnacja trwała do lat 90. XX wieku, czyli czasów radykalnych przemian polityczno-gospodarczych. Przykładem było urynkowienie gospodarki, które zaowocowało jej nieskrępowanym rozkwitem. Jednak pojawiły się również niekorzystne zmiany i niewykorzystane szanse. Kluczowa prywatyzacja gospodarki naraziła państwo na straty. Nie dokonano skutecznej reformy systemu emerytalnego i dopuszczono do powiększenia nierówności społecznych, co zrodziło utrzymujący się do dziś wśród ekonomistów podział poglądów co do skuteczności tzw. „planu Balcerowicza”¹⁶. Trudna liberalizacja i kapitalizacja dały jednak większą wolność działania jednostce i szanse rozwoju prywatnym inicjatywom gospodarczym. W polskim sporcie motorowym pojawił się Krzysztof Woźniak, który poprzez swoją Polsko-Amerykańską Fundację Sportów Motorowych Grand Prix przetarł ówczesne szlaki prowadzące do najwyższej klasy wyścigowej. Z jego ramienia Jarosław Wierczuk stał się pierwszym w historii III Rzeczypospolitej Polakiem starającym się awansować do Formuły 1. Jego kariera zbiegła się z oficjalnym zaangażowaniem narodowych podmiotów gospodarczych w szczyt sportu motorowego, czego przykładem jest współpraca firmy PZL-Świdnik z zespołem Shannon Racing Team.

Z praktycznego punktu widzenia lata 90. XX wieku można uznać za czas nieosiągniętego celu. Bowiem nie zakończył się on wprowadzeniem polskiego kierowcy do Formuły 1 ani kilkuletnią współpracą z wybranym zespołem. Etap ten powinno się jednak

¹³ M. Sokół, *Szybko, szybciej, najszybciej. Formuła 1 Sokolim Okiem*, Kraków 2022, s. 404-407.

¹⁴ J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 2000, s. 494-495.

¹⁵ N. Lengyel, *Formuła 1. legenda i rzeczywistość*, Warszawa 1984, s. 51-52.

¹⁶ P. Arak, Ł. Czernicki, A. Czerwiński, P. Kukołowicz, K. Kutwa, M. Maj, *Polska 1989-2019. Społeczeństwo, gospodarka, kultura*, red. J. Nowak, M. Wieteska, Warszawa 2019, s. 4.

postrzegać jako niezbędnyczas w drodze do celu, który został ostatecznie osiągnięty dopiero w XXI wieku. Bogate doświadczenia, wytrwałość i skuteczność działań zaowocowały w pierwszej dekadzie stulecia. Sukces ten jest m.in. treścią ostatniej części pracy rozdziału szóstego. Na szczycie sportów motorowych pojawił się długo wyczekiwany i oficjalny reprezentant Polski w osobie Roberta Kubicy. Człowiek ten niezaprzeczalnie stał się narodowym symbolem Formuły 1, który za sprawą swojego talentu i charakteru stał się również źródłem rodzimych inicjatyw inwestorskich. Obecność Kubicy zachęcała przedsiębiorstwa do ekonomicznej inwestycji w wyścigi Grand Prix, licząc tym samym na wzrost wartości firmy na rynku międzynarodowym. W pierwszym okresie swojej kariery polski kierowca zaangażował się w działalność komercyjną w celu zwiększenia oglądalności i wzrostu dochodów. Wprowadził do Formuły 1 markę napoju energetycznego N-Gine, pełniąc również rolę ambasadora Renault w Polsce. Świetlaną przyszłość Kubicy zakończył jego poważny wypadek w 2011 roku podczas Rajdu Ronde di Andora. Przekreślił on również narodową ambicję i marzenia posiadania polskiego mistrza świata.

Nowa fala entuzjazmu pojawiła się w 2019 r. wraz z powrotem polskiego kierowcy do Formuły 1 po długim okresie rekonwalescencji. Komercyjna natura współczesnego szczytu sportu motorowego wymagała jednak pozyskania wartościowego partnera biznesowego, w którym słabe zespoły zobaczyłyby dobre wsparcie finansowe. Najpierw była to Grupa Lotos, a później PKN Orlen. Druga firma po ostatecznym wycofaniu się Kubicy z Formuły 1 na początku 2023 r. stała się głównym identyfikatorem Polski, który najwyższą klasę wyścigową uczynił środkiem do podniesienia swojego wizerunku i wartości marki.

Niespełnione oczekiwania spowodowane niepowodzeniem kariery Roberta Kubicy skierowały uwagę publiki na osoby pracujące w Formule 1. Ten argument stał się przyczyną do wzbogacenia ostatniego działu o postaci Toto Wolffa i Marcina Budkowskiego. Pierwszy z nich jest osobą polskiego pochodzenia. Obecnie sprawuje funkcję długoletniego szefa zespołu Formuły 1, Mercedes. Natomiast Budkowski jest polskim inżynierem w Formule 1. Pełnił on funkcję szefa departamentu technicznego FIA. Był tam koordynatorem sportowym i technicznym Formuły 1. W latach 2016-2021 pracował również z zespołem Formuły 1 Renault F1 Team, który w 2021 r. zmienił nazwę na Alpine F1 Team¹⁷. Obecnie jest komentatorem i ekspertem do spraw szczytu sportów motorowych w polskiej telewizji¹⁸.

¹⁷ J. Williams-Smith, *Budkowski leaves Alpine F1 team with immediate effect*, MotorSport; <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/budkowski-leaves-alpine-f1-team-with-immediate-effect/> [dostęp: 10.12.2023]

¹⁸ K. Zimek, *Marcin Budkowski ekspertem Viaplay w Polsce. Debiut już przy okazji startu sezonu*, MotoHigh; <https://motohigh.pl/2023/02/25/marcin-budkowski-viaplay-kim-jest/> [dostęp: 10.10.2023]

Zrekonstruowana w pracy historia Polski, Polaków i osób pochodzenia polskiego potwierdza cel przeprowadzonych badań. Dotyczy on ich obecności w Formule 1. Dogłębna analiza tematu potwierdza jedynie trudną drogę do spełnienia tych ambicji i postawionego celu. Jednak przeszkody natury historycznej nie powinny odbierać prawa Polsce, Polakom i osobom pochodzenia polskiego do stwierdzenia, że są również częścią Formuły 1 i jej współkreatorami. Nie jest to oczywiście udział na poziomie historycznych liderów tego sportu, ale na tyle znaczący, że zasługuje na wyróżnienie.

Niniejsza praca zamyka okres zmagania, ale jednocześnie zachęca do pytania o dalszą przyszłość Polski, Polaków i osób pochodzenia polskiego na szczycie sportów motorowych. Od czasu awansu Roberta Kubicy do najwyższej klasy wyścigowej nie pojawił się jego następca. Niekorzystna dla rodzimych wyścigów samochodowych sytuacja to wypadkowa rzeczywistości będącej synkretyzmem zaniedbań doby PRL. Fundamentalnym warunkiem obecności polskiego kierowcy w Formule 1 jest wskaźnik jej popularności w kraju jego pochodzenia. Polscy studenci stali się czynnymi uczestnikami międzynarodowej Formuły Student, odnosząc w niej liczne sukcesy. Nie tylko jednak w edukacji wyższej pojawiły się oznaki zainteresowania Formułą 1. Podobne projekty pojawiły się również w szkolnictwie podstawowym i średnim. Tam wdrożono F1 in Schools angażujący uczniów do międzynarodowych zawodów technicznych. Opierają się one na skonstruowaniu pojazdu w specyfikacji jednoosobowego bolidu. Polska była nawet gospodarzem tego typu rywalizacji, organizując rundę na torze w Słomczynie pod Warszawą w 2019 roku. Krajowa młodzież odniosła tam sukces, kwalifikując się do finałowej odbywającej się jako wydarzenie towarzyszące Grand Prix Singapuru¹⁹. Wszystkie te aktywności na polu intelektualnym przekładają się na wzrost wskaźników obecności Polaków w Formule 1. Dotyczą one głównie stanowisk wymagających pracy umysłowej oraz zdolności mechanicznych i manualnych. W pierwszej grupie znajdują się sędziowie, pracownicy FIA oraz członkowie zespołów z działów projektowych czy marketingowych. Drugą stanowią mechanicy czy graficy odpowiedzialni za przygotowanie samochodów do rywalizacji.

Nie ulega jednak wątpliwości, że elementem najbardziej pożądanym przez krajową publikę jest kierowca z polską flagą na kasku i kombinezonie. Ten nie pojawił się od debiutu Roberta Kubicy. Jego potencjalni następcy są obecnie na poziomie serii juniorskich. Dużym utrudnieniem w drodze do awansu są koszty związane z rywalizacją i problemem w znalezieniu sponsora. Współczesna sytuacja odbiega jednak od tej, w której znajdował się

¹⁹ Korespondencja elektroniczna od Mikołaja Sokoła z dnia 27.09.2023.

Jarosław Wierczuk. W przeciwieństwie do czasów PRL i początków XXI wieku polskie firmy dostrzegają już korzyści płynące z obecności w wyścigowych mistrzostwach świata. Jedynym, aczkolwiek poważnym problemem, jest niestabilność finansowa współczesnych czasów i fakt, że Formuła 1 urosła do rangi imperium sportowego o dochodach plasujących ją w rankingach Forbse'a. W związku z tym próg dołączenia do zespołu w roli sponsora czy partnera jest bardzo wysoki. Nierzadko zbyt kosztowny dla firm będących indywidualną inicjatywą gospodarczą lub niemających zasięgu o charakterze międzynarodowym. Dlatego na Formułę 1 stać przeważnie przedsiębiorstwa o statusie spółek należących do Skarbu Państwa lub z międzynarodową renomą. Z tego powodu głównym reprezentantem Polski na szczytach sportów motorowych jest PKN Orlen, który w 2023 r. przeszedł fuzję z Grupą Lotos²⁰. Przedsiębiorstwo z Płocka prowadzi program juniorski dla utalentowanych sportowców, starając się dofinansowywać ich kariery w ramach inicjatywy Orlen Team. Program ten można uznać za swego rodzaju próbę przezwyciężenia braków w polskiej infrastrukturze motoryzacyjnej i sportowej. Polska w dalszym ciągu nie posiada własnych serii juniorskich w postaci Formuły 3 czy Formuły 4, oferując tylko rodzimym talentom rywalizację na podstawowym poziomie kartingu. Niestety o tym wszystkim niemalże decydują finanse. To właśnie od nich i od stopnia zaangażowania czołowego polskiego koncernu naftowego zależy przyszłość rodzimych talentów w Formule 1. Ich obecność będzie dalszym ciągiem historii zatytułowanej „Polska i Polacy w Formule 1”.

²⁰ b.a., *Historia połączenia z Orlenem*, Grupa LOTOS S.A.; https://www.google.com/search?q=pkn+orlen+po%C5%82aczy%C5%82+si%C4%99+z+lotosem&oq=pkn+orlen+po%C5%82aczy%C5%82+si%C4%99+z+lotosem&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyCQgAEEUYORigATIHCAEQIRigAdIBCDc0MTFqMWo0qAIA&sourceid=chrome&ie=UTF-8 [dostęp: 10.12.2023]

Bibliografia

Archiwa

Archiwum Akt Nowych

Telewizja Polska S.A. Zbiór wycinków prasowych

Urząd Komisji Papierów Wartościowych i Giełd. Departament Domów Maklerskich

Archiwum Państwowe w Poznaniu

KWPZPR w Poznaniu

Archiwa Prywatne

archiwum prywatne Błażeja Krupy, Power Marketing. Robert Kubica. 2005 Formula 1 Driver!?

archiwum prywatne Błażeja Krupy, Robert Kubica, Selection and Press clips

Prasa:

„F1 Racing”, „GP Racing”, „MotorSport”, „Przegląd Sportowy”, „Dziennik Polski”, „Sport & Salon. Illustrierte Zeitschrift für die Vornehme Welt”, „Czas” , „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”, „Ilustrowany Kuryer Codzienny”, „Młody Technik”, „Automobilista”, „Classic Bike”, „Motor”, „Motór”, „Gazeta Lwowska”, „Auto motor i sport”, „Lotnik i Automobilista”, „Postępy Nauk Rolniczych”, „Roczniki Gleboznawcze”, Kwartalnik Historii, Nauki i Techniki”, „Głos Świdnika. Tygodnik”, „Auto: Automobilizm-Lotnictwo-Sport”, „Classic Auto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, „Auto: miesięcznik : organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, „Auto: miesięcznik : organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, „La Squadra. La Route. Magazyn Alpine Centre”, Gazeta „ Myślenicka”, „Dziennik Zachodni”, „Dziennik PL”, „Auto Świat”, „Classic Rally and Race”

Literatura

70 lat PZM. 70 lat Polskiego Związku Motorowego, red. S. Brzóska, Warszawa 2020.

Allsop D., *Formula One. Uncovered. The Rother side of the track*, Londyn 1998.

Arak P., Czernicki Ł., Czerwiński A., Kukołowicz P., Kutwa K., Maj M., *Polska 1989-2019. Społeczeństwo, gospodarka, kultura*, red. J. Nowak, M. Wieteska, Warszawa 2019.

Arron S., *Lunch with... John Barnard*, „MotorSport”, wrzesień 2018, nr 9.

Aston Martin (evo), *Aston Martin: Behind the Wheel of a Motoring Icon*, Londyn 2017.

Automobilklub Polski. 1909-2009. *Monografia*, red. B. Mierowski, Warszawa 2009.

AutoRok Sport, red. W. Sierpowski, Warszawa 2020.

Barbasiewicz M., *Ludzie interesu w przedwojennej Polsce. Przedsiębiorcy, filantropi, kapitaliści*, Warszawa 2013.

Bascomb N., *Faster. How a Jewish Driver, an American Heiress, and Legendary Car Beat Hitler's Best*, Boston-Newy York 2021.

Bellanca L., *Kimi: pelen obraz*, „F1 Racing”, marzec 2013, nr 104.

Benson A., *Mnóstwo zmian w środku stawki*, „GP Racing”, marzec 2021, nr 200.

Besley C., *Driven to Crime: True Stories of Wrongdoing in Motor Racing*, Holwell 2023.

Biro P., Levy G., *F1 Mavericks. The Men and Machines that Revolutionized Formula One Racing*, Beverly 2019.

Boddy B., *ChittyBangBang*, „MotorSport”, wrzesień 1992, nr 9.

Bosacki Z., *Od Tarpana do Volkswagena*, Poznań 2014.

Bower T., *Formuła 1 to ja. Bernie Ecclestone*, przekł. A. Gralak, Warszawa 2012.

Brundle M., *Rusza F1 2013. Zapowiedź sezonu. Na żywo (bardzo) bezpośrednio*, „F1 Racing”, marzec 2013.

Burliński D., *Edward Gierek*, Warszawa 2013.

Chyła G., *Polskie Wyścigi Samochodowe 1980-1989*, Toruń 2015.

Cieśllicki M., *Nasz raport. Kubica na ostatniej prostej*, „F1 Racing”, październik 2011, nr 87.

Clarkson T., *Ma się dobrze*, „F1 Racing” styczeń 2011, nr 78.

Codling S., *Historia F1. Część 1. A imię jej będzie... Formuła 1*, „F1 Racing”, styczeń 2016, nr 138.

Codling S., *Następny ruch, Nico*, „F1 Racing”, marzec 2013, nr 104.

Codling S., *Wyszedł z cienia, by walczyć o tytuł*, „F1 Racing”, sierpień 2008, nr 43.

Collings T., *Team Schumacher. The Man who Painted F1 Red Again*, Compton 2005.

Collings T., Edworthy S., *Formula One Years. The Ultimate Season-by-Season Celebration of Grand Prix Racing*, Londyn 2011.

Collings T., S. Edworthy, *The Formula One Years*, Londyn 2002.

Collings T., *The Piranha Club. Power and influence in Formula One*, Londyn 2004.

Collins B., *Aston Martin. Made in Britain*, przekł. M. Józefiak, Kraków 2021.

Cooper A., *F1 seeks new entrants. Fresh interest sought as existing teams struggle*, „MotorSport”, luty 2014, nr 2.

Couldwell C., *Formula One: Made in Britain. The British Influence in Formula One*, Londyn 2010.

Craig R., *Ayrton Senna. The Messiah of Motor Racing*, Londyn 2012.

Cutler M., *Koniec z nowościami, wraca stare*, „F1 Racing”, październik 2013, nr 111.

Czy wiesz kto to jest? Uzupełnienia i sprostowania, red. S. Łoza, Warszawa 1939.

Daly R., *Okrutny sport. Wyścigi Grand Prix 1959-1967*, przekł. M. Gumowski, Warszawa 2007.

Derc M., *O przedmiocie psychologii humanistycznej*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, 1994, nr 279.

Dick. R., *Auto Racing Comes of Age: A Transatlantic View of the Cars. Drivers and Speedways. 1900-1925*, Jefferson – Londyn 2013.

Domke R., *Przemiany społeczne w Polsce w latach 70. XX wieku*, Zielona Góra 2016.

Donaldson G., *Formula 1. The Autobiography*, Haydock 2002.

Donaldson G., *Gilles Villeneuve. The life of the legendary racing driver*, Londyn 2003.

Dziok A., *Potargować trzeba...(Korespondencja własna z Poznania)*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 134(10898).

Ermochkine N., Iglowski P., *40 Degrees East: An Anatomy of Vodka*, Nowy York 2003.

Evanson K., *Driven. The Men Who Made Formula One*, Londyn 2018.

Feldman J., *Bismarck a Polska*, Katowice 1938.

Fernandes J.S., *Alpine F1 Team Inside. Saison 1. La genése*, Paryż 2021.

Fittipaldi E., *Emmo. A Racer's Soul*, London 2014.

Fittipaldi E., *Ten sezon na pewno nas zaskoczy*, „F1 Racing”, luty 2015, nr 127.

Fittipladi E., *Moje życie w F1. Emerson Fittipaldi*, „F1 Racing”, listopad 2009, nr 64.

Fleming I., *Chitty Chitty Bang Bang. The Magical Car*, Londyn 1964.

Fleming I., *Chitty Chitty Bang Bang: The Magical Car*, Nowy York 1964.

Francis A., *Alf Francis, racing mechanic: hisown story*, Londyn 1957.

Franeek J., *Papiery wartościowe*, „Classicauto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, lipiec 2020, nr 166.

Frankel A., *Lunch with Paul Stewart*, „MotorSport”, czerwiec 2017, nr 6.

Friskke A., *Polska Gierka*, Warszawa 1995.

- Gallagher M., *The Business. Strategic Success from the Formula One Track to the Boardroom*, Londyn 2014.
- Gross N., A. Peacock, K. Raymond, T. Scott, J. Sutherland, A. von Wegner, *100 Years of Change. Speed and Power*, Londyn 1998.
- Hamilton C., *Wewnątrz umysłu kierowcy Grand Prix. Psychologia najszybszych zawodowców na świecie: sex, niebezpieczeństwo i cała reszta*, przekł. P. Żak, Warszawa 2007.
- Hamilton H., *Wywiad Maurice'a Hamiltona. Flavio Briatore*, „F1 Racing”, maj 2013, nr 106.
- Henry A., *Dorównać dziedzictwu Lotusa*, „F1 Racing”, luty 2010, nr 67.
- Henry A., *The Battle for British Grand Prix. The Inside Story of the Fight to Save Britain's Biggest Motor Race*, Yeovil 2010.
- Hilton C., *Grand Prix Showdown! The full drama of the races which decided the World Championship 1950-92*, Sparkford 1992.
- Hilton C., *Jacques Villeneuve. In His Own Right*, Sparkford 1996.
- Horsley B., *Carry on racing*, „MotorSport”, wrzesień 2022, nr 9.
- Hotten R., *Formula 1. The Business of Winning. The People, Money and Profits that Power the World's Richest Sport*, Londyn 1998.
- Hughes M., *Formuła . Encyklopedia*, przekł., Warszawa 2007.
- Hughes M., Noble J., *Formuła 1 dla bystrzaków*, Gliwice 2006.
- Innes P., *500 i nadal w grze*, F1 „Racing”, czerwiec 2012, nr 95.
- Jakubaszek A., *Historia. Polskie samochody wyścigowe. Raki i Promoty*, „Auto Świat. Classic”, czerwiec 2025, nr 6.
- Jakubowski T.H., *Samochody i rajdy w mojej Rzeczypospolitej. II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2019.
- Jankowski K., *Od psychiatrii biologicznej do humanistycznej*, Warszawa 1975.
- Jankowski K., *Przełom w Psychologii*, Warszawa 1978.
- Jenkinson A., *Notes on the Cars at Brands Hatch*, „MotorSport”, sierpień 1976, nr 4.
- Jenkinson D., *Gardn Prix de Belgique. A Demonstration of High Speed Driving*, „MotorSport”, lipiec 1955, nr 7.
- Jenkinson D., *The Gran Premio Supercortemaggiore. Collins on Form, Hawthorne in Luck*, „MotorSport”, sierpień 1956, nr 8.
- Jenkinson D., *The Monaco Grand Prix. A process of elimination*, „MotorSport”, czerwiec 1978, nr 6.
- Jenkinson D., *Walter Wolf Racing*, „MotorSport”, grudzień 1977, nr 12.

Jenkinson D., *XIII Grand Prix de Monaco. A Race of surprises, Ferrari win the Grand Prix of Europe*, „MotorSport”, czerwiec 1955, nr 5.

Jones B. *The Complete Encyclopedia of Formula One*, Godalming 1998.

Jones B., *Formuła 1*, przekł. M. Sokół, Warszawa 2007.

Jones B., *The Encyclopedia of Formula One. The Bible of Motorsport*, Godalming 1998.

Jones B., *The Ultimate Encyclopedia of Formula One. The Definitive Illustrated Guide to Grand Prix Motor Racing*, Londyn 1999.

Kalinauckas A., *Drugi raz Albon*, „GP Racing”, Grudzień 2021, nr 209.

Kaliński J., Landau Z., *Gospodarka Polska w XX wieku*, Warszawa 1998.

Karpow O., *Gambit Schumachera*, „GP Racing”, lipiec 2022, nr 216.

Kieniewicz S., *Historia Polski 1795-1918*, Warszawa 1983.

Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9.

Kluczowski Z., *Historia motoryzacji*, Warszawa 2021.

Knowles A., *Two from Formula Two*, „MotorSport”, lipiec 1980, nr 7.

Koperski B., *Jakie cele i zadania wyczynowego automobilizmu?*, „Motor”, czerwiec 1974, nr 23.

Koperski B., *Wyścigi przyspieszają*, „Motor” październik 1978, nr 41(1380).

Kowalczyk K., *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Motór”, marzec 2021, nr 11.

Kowalczyk K., *Narodziny Rajdu Polski*, „Motór”, marzec 2020, nr 80.

Kowalik T., Słowiński P., *Królewski dar. Co Polska i Polacy dali światu. Wynalazcy, odkrywcy, badacze*, Warszawa 2020.

Kozłowska A.A., *Góral generałem. Andrzej Galica. Biografia żołnierza, polityka i generała*, Łódź 2013.

Krynicky M., *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1928, nr 9.

Krynicky M., *Wyścigi samochodowe we Lwowie*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9.

Krynicky M., *152 km. NA GODZINĘ. Wspaniały rekord Zawidowskiego. Jan Ripper mistrzem automobilowym Polski. Przed meczem lekkoatletycznym Czechosłowacja-Polska*, „Przegląd Sportowy”, 31 sierpnia 1929, nr 54(456).

Krynicky M., *Grand Prix Miasta Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1932, nr 6.

Krynicky M., *Krakowski Turniej Automobilowy*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych”, lipiec 1930, nr 9.

Krynicky M., *Martwy punkt automobilizmu polskiego. Brak toru wyścigowego hamuje rozwój tego sportu*, „Przegląd Sportowy”, 22 października 1927, nr 42 (335).

Krynicky M., *Międzynarodowe wyścigi okrężne we Lwowie*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1931, nr 7.

Krynicky M., *Międzynarodowe wyścigi okrężne we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1931, nr 7.

Krynicky M., *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Auto: miesięcznik : organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9.

Krynicky M., *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1930, nr 9.

Krynicky M., *Po zakończeniu sezonu sportowego*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych” listopad 1929, nr 9.

Krynicky M., *Polski Mistrz kierownicy, inż. Liefeldt o swojej karierze automobilowej*, „Przegląd Sportowy”, 7 stycznia 1928, nr 1(346).

Krynicky M., *Tegoroczne „Grand Prix” w Lyonie*, „Auto: Automobilizm-Lotnictwo-Sport”, 1 września 1924, nr 16-17.

Krynicky M., *VI Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski*, „Auto: ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, czerwiec 1929, nr 6.

Krynicky M., *Wielka Nagroda Włoch*, „Auto: Automobilizm-Lotnictwo-Sport”, 1 listopad 1924, nr 21.

Krynicky M., *Wyścigi samochodowe w Łodzi. Bohaterem dnia-Inż. Liefeldt*, „Przegląd Sportowy”, 21 maj 1927, nr 20 (313).

Krynicky M., *Wyścigi samochodowe we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz

Krynicky M., *Wyścigi samochodowe we Lwowie*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, wrzesień 1928, nr 9.

Kuba A., Hausman J., *Dzieje samochodu*, przekł. W. Nawrocki, Katowice 1989.

Kubica R., *Robert Kubica*, „F1 Racing”, grudzień 2004, nr 8.

Kubica R., *Robert Kubica*, „F1 Racing”, luty 2005, nr 10.

Kubica R., *Robert Kubica*, „F1 Racing”, styczeń 2005, nr 9.

Kubica R., *U progu nowego sezonu*, „F1 Racing”, marzec 2006, nr 20.

- Kurek A., Od przejażdżek automobilami do turystyki. Zarys dziejów turystyki samochodowej w Galicji do 1914, [w:] „Folia Turistica”, 2010, nr 23.
- Kuzak R., *Drogi*, [w:] *Przedwojenna polska w liczbach*, red. M. Miłaszewska, Warszawa 2022.
- Kuzak R., *Motoryzacja*, [w:] *Przedwojenna Polska w liczbach*, red. M. Miłaszewska, Warszawa 2022.
- Ladbrook R., *A formula for success*, „MotorSport”, styczeń 2022, nr 1.
- Laffaye H.A., *A History. Polo in the United States*, Jefferson 2011.
- Lengyel L., *Nareszcie Alain Prost*, Warszawa 1986.
- Lengyel N., *Copersugar*-Fittipladi. Nowa konstrukcja w Formule 1. Korespondencja własna*, „Motor”, listopad 1974, nr 47(1178).
- Lengyel N., *Fatalny koniec sezonu*, „Motor”, grudzień, nr 51-52 (1390-1392).
- Lengyel N., *Formuła 1. Legenda i rzeczywistość*, Warszawa 1984,
- Lengyel N., *Rok McLarena*, Warszawa 1985.
- Lengyel N., *Wojna producentów*, „Motor”, luty 1979, nr 6 (1398).
- Lengyel N., *Kto widział matkę, która nie boi się o swoje dziecko*, „Motor”, grudzień 1974, nr 51/52.
- Lewis P., *Alf Francis. Racing mechanic. His own story as told to and written by Peter Lewis, etc.*, Londyn 1957.
- Litwin J.A., *Zarys historii sportu samochodowego*, Warszawa 1980.
- Lord B., *Wy zadajecie pytania. Flavio Briatore*, „F1 Racing”, styczeń 2009, nr 54.
- Loveys R., *Aston Martin*, Londyn 2015.
- Lubiński P.M., *XI-y Raid—wszechstronny sprawdzian wozu i kierowcy*, „Auto: miesięcznik : organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, lipiec 1938, nr 7.
- Ludvigsen Z., *Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera*, przekł. G. Siwek, Warszawa 2017.
- Łastawski K., *Historyczne i współczesne wartości polskiej tożsamości narodowej*, „Słupskie studia historyczne”, 2007, nr 13.
- Łozinski C., *Przemysł samochodowy w Polsce*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiliowanych”, październik 1925, nr 19/20.
- M. Młynarczyk, *Ja idealne vs Ja powinnościowe. Analiza emocjonalnych konsekwencji rozbieżności w systemie „Ja” na podstawie teorii autoregulacji E. T. Higginsa*, [w:] *Studia z psychologii w KUL*, t. 13, red. P. Francuz, W. Otrębski, Lublin 2006.
- Mała Encyklopedia Sportu A-K*, red. K. Hądzelek, Warszawa 1984.

Mała Encyklopedia Sportu L-Z, red. K. Hądzelek, Warszawa 1987.

Martynkin A., *Kubica*, Warszawa 2006.

Mazur J., *Nowości i trudności*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, listopad 1995, nr 42 (1255).

Mazur J., *Sokół przeciera szlaki*, „Głos Świdnika. Tygodnik”, listopad 1995, nr 41 (1254).

McDonough E., *Vanwall Green for Glory*, Ramsbury 2003.

Melosik Z., *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*, Poznań 2020.

Michalski J., *Wspomnienie pośmiertne o prof. dr hab. dr h. c. Aleksandrze Maksimowie 1982-1971*, „Postępy Nauk Rolniczych”, 1972, nr 5.

S. Liwski S., *Aleksander Maksimow*, Roczniki Gleboznawcze, t. 23, nr 1.

Modecki J., *Jakie cele i zadania wyczynowego automobilizmu*, „Motor”, październik 1974, nr 42.

Morawski W., *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2011.

Mucha R., Szelichowski S., *Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych*, Warszawa 2017.

Newey A., *How to Build a Car*, Londyn 2017.

Newman R., *Motor Racing Heroes. The Stories of 100 Greats*, Poundbury 2014.

Niejadlik T., *Powrót mistrza*, „Automobilista”, sierpień 2012, nr 8.

Noble J., M. Hughes, *Formuła 1 dla bystrzaków*, przekł. P. Szeremiota, Gliwice 2007.

Obrocki J., *Śmierć na torze*, „Auto motor i sport”, sierpień 1996, nr 8.

Osada S., *Historyja Związku Narodowego Polskiego i rozwój ruchu narodowego Polskiego w Ameryce*, Kraków 1903.

Oxley M., *Leo Kuzmicki*, „Classic Bike”, czerwiec 2020.

Oxley M., *Riding Back from the Brink*, „MotorSport”, sierpień 2020, nr 8.

Paprota W., *Na zboczach wulkanów Charade*, „Motór”, wrzesień 2021, nr 9.

Perczak R.M., *Jak piękny, stary teatr*, „Classicauto. Magazyn prawdziwych samochodów”, maj 2021, nr 175.

Peryt A., *Metoda TR*, „Młody Technik”, 1969, nr 11.

Plutyński A., *Inżynier Wacław Wolski*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki (1865-1922)”, 1960, nr 5/3-4.

Podbielski Z., *Polskie Fabryki samochodów 1946-1989*, Łódź 2016.

Pojazdy zabytkowe z lat 1886-1975. 333 automobile. Fascynująca technika, red. K. Jezierski, przekł. M. Latecka, K. Ostats, Warszawa 2015.

Pollack M., *Cesarz Ameryki. Wielka ucieczka z Galicji*, Wołowiec 2017.

Porázik J., *Stare samochody*, Warszawa 1984.

Rencken D., *Wielka nierówność, która dzieli F1*, „F1 Racing”, lipiec 2014, nr 112.

Rendall I., *The Chequered Flag. 100 Years Motor Racing*, Londyn 1993.

Rendall I., *The Power and The Glory. A Century of Motor Racing*, Londyn 1991.

Rendall I., *The Power Game. The History of Formula 1 and The World Championship*, Londyn 1999.

Reynolds J., „*Te maszyny były jak dzikie bestie!*”, „F1 Racing”, sierpień 2009, nr 61.

Roberts J., *2011-Strata lidera. 2013-Nowa nadzieja*, „F1 Racing”, luty 2013, nr 103.

Roberts J., *Moje inne auto*, „F1 Racing”, styczeń 2011, nr 78.

Roberts J., *Wy zadajecie pytania. Robert Kubica*, „F1 Racing”, sierpień 2009, nr 61.

Rodgers R., *All the world's a stage*, „MotorSport”, październik 2013.

Roebuck N., *Stirling's day of days*, „MotorSport”, maj 2011, nr 5.

Rolicki J., *Edward Gierek: Przerwana dekada*, Warszawa 1990.

Rostocki A., Tarczyński J., *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988.

Rostocki A.M., *Poczet twórców motoryzacji*, Warszawa 2009.

Rowlinson A., *Francuz za granicą*, „F1 Racing”, listopad 2012, nr 100.

Rowlinson A., *Kolekcjonerzy trofeów*, „F1 Racing”, czerwiec 2013, nr 107.

Rowlinson A., *Powrót do akcji*, „F1 Racing”, sierpień 2017, nr 157.

Rowlinson A., *Rozmowa z Torger 'Toto' Wolff*, „F1 Racing”, styczeń 2013, nr 102.

Rowlinson A., *Wy zadajecie pytania. Toto Wolff*, „F1 Racing”, maj 2015, nr 130.

Rowlinson A., *Za szybko. Za wściekle*, „F1 Racing”, maj 2015, nr 130.

Rubython T., *The Life of Senna*, Londyn 2006.

Rychter T., *Karting*, Warszawa 1982.

Rychter W., *Dzieje samochodu*, Warszawa 1987.

Rychter W., *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1985.

Sasanka P., *Czerwiec 1976. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2006.

Saward J., *The Grand Prix Saboteurs*, Londyn 2006.

Saymonds P., *2012. Człowiek Roku-Fernando Alonso*, „F1 Racing”, styczeń 2013, nr 102.

Saymonds P., *Końcowa prosta. Analiza wyścigu Pata Saymondsa. Grand Prix Singapuru*, „F1 Racing”, listopad 2012.

Schlegelmilch R.W., Lehbrink H., *McLaren Formula 1*, Köln 1999.

Seeberg H., *20 minut z urodzonym kierowcą*, „F1 Racing”, czerwiec 2010, nr 71.

Seeberg H., *Weekend inżyniera*, „F1 Racing”, lipiec 2009, nr 60.

Semczuk P., *Maluch. Biografia*, Kraków 2014.

Sheldon P., *A Record of Grand Prix and Voiturette Racing. Volume 2. 1926 to 1931*, t. 2, Ludlow 1987.

Skewis M., *Field of Dreas*, „MotorSport”, lipiec 1996, nr 7.

Skodlarski J., *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 2000.

Słownik poprawnej polszczyzny, red. S. Szober, Warszawa 1948.

Słownik wyrazów obcych PWN, red. M. Czekał, Warszawa 2004.

Smith D., *Historia zespołu Lotus. Część 3: 1968-76. Dekada wzlotów i upadków*, „GP Racing”, czerwiec 2021, nr 203.

Smith D., Moss, „MotorSport”, czerwiec 2020, nr 6.

Sobierajski K., *Dziwna końcówka sezonu i dziwny bolid 2009*, „F1 Racing”, grudzień 2008, nr 53.

Sobierajski K., *Niesamowity początek sezonu*, „F1 Racing”. Maj 2008, nr 49.

Sobierajski K., *Niesamowity początek sezonu*, „F1 Racing”. Maj 2008, nr 49.

Sobierajski K., *Pierwsze zwycięstwo*, „F1 Racing”, lipiec 2008, nr 48.

Sobierajski K., Turski R., *Technologiczna porażka*, „F1 Racing”, maj 2009, nr 58.

Sokół M., *Fachowcy odkrywają Kubicę*, „F1 Eacing”, czerwiec 2006, nr 23.

Sokół M., Gutowski C., *Robert Kubica. Moja pasja*, red. M. Sokół, C. Gutowski, Warszawa 2008.

Sokół M., *Kubica z powrotem na torze*, „F1 Racing 2017”, maj 2017, nr 154.

Sokół M., *Lepiej od Prosta*, „F1 Racing”, styczeń 2010, nr 66.

Sokół M., *Nieustający proces*, „La Squadra. La Route. Magazyn Alpine Centre Katowice”, Katowice 2021.

Sokół M., *Niezwykła historia powrotu*, „F1 Racing”, styczeń 2018, nr 162.

Sokół M., *Robert Kubica z innej perspektywy*, „F1 Racing”, lipiec 2018, nr 168.

Sokół M., *Sokolim okiem*, „F1 Racing”, lipiec 2011, nr 84.

Sokół M., *Sokolim Okiem*, „F1 Racing”, październik 2012, nr 99.

Sokół M., *Szybko, szybciej, najszybciej. Formuła 1 Sokolim Okiem*, Kraków 2022.

Sokół M., *Trzy piątki dla trzeciego*, „F1 Racing”, marzec 2018, nr 164.

Steć R., *Polskie samochody wyścigowe*, Opole 2011.

Sterchele R., *Copersucar-fittipaldi. The full story of brazilian formula 1*, São Paulo 2020.

Stewart J.Y., *The Autobiography. Jackie Stewart. Winning is not enough*, Londyn 2007.

Szczepaniak C., *Motoryzacja na przełomie epok*, Warszawa 2000.

Szczerbicki T., *Niemiecko-niemiecki wyścig zbrojeń*, „Classic Auto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, marzec 2007, nr 9.

Szczerbicki T., *Zrób to sam. Część 6*, „Classic Auto. Magazyn Prawdziwych Samochodów”, nr 169.

- Szelichowski S., *Co nowego na torach*, „Motor”, grudzień 1978, nr 51-53(1390-1392).
- Szelichowski S., *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012.
- Szelichowski S., *Tor „Poznań”*, „Motor”, styczeń 1978, nr 1(1340).
- Szmantra T., *Pod skrzydłami Renault*, „F1 Racing”, listopad 2009, nr 64.
- Szymanek J., Chmielewski G., *Alfabet krakowskich automobilistów*, Warszawa 2010.
- Szymanek J., Chmielewski G., *Stulecie. Rajd Polski 1921-2021*, Warszawa 2021.
- T.Szmantra, *Testy na Hungaroring. Kubica pokazał klasę*, „F1 Racing”, wrzesień 2017, nr 158.
- Tabler J., *Foxhunting with Meadow Brook*, Nowy York 2016.
- Tarczyński J., Szczerbicki T., *Mercedes a sprawa Polska*, Wyd. I, Warszawa 2006.
- Taylor D., *W polowie mnich, w polowie zabójca*, „F1 Racing”, luty 2007, nr 31.
- Taylor S., *Lunch with... Adrian Reynard*, „MotorSport”, marzec 2013, nr 3.
- Taylor S., *Lunch with... Emerson Fittipaldi*, „MotorSport”, grudzień 2007, nr 12.
- Taylor S., *Lunch with... Emerson Fittipaldi*, „MotorSport”, grudzień 2007, nr 12.
- Taylor S., *Lunch with... John Webb*, „MotorSport”, luty 2012, nr 2.
- Taylor S., *Lunch with... Walter Wolf*, „MotorSport”, styczeń 2015, nr 1.
- Teneta A., *Jan Paweł II w Nowym Targu i Krakowie*, „Dziennik Polski”, czerwiec 1979, nr 128 (10892).
- Terlecki D., *Po dolary i wolność. Śladami Polonii w Ameryce*, Warszawa 2019.
- The Fastest Show on Earth. The Mammoth Book of Formula One*, red. Chicane, Londyn 2019.
- Tittenbrum J., *Upadek socjalizmu realnego w Polsce*, Wyd. I, Poznań 1992.
- Tremayne D., Hughes M., *The Concise Encyclopedia of Formula 1*, Bath 2003.
- Tremayne D., *Rywalizacja od lat wielu*, „F1 Racing”, maj 2016, nr 142.
- Tremayne D., *The Science of Speed. Today's fascinating high-tech Word of Formula 1*, Sparkford 1997.
- Turski R., *Odwzięczę się, dając z siebie wszystko*, „F1 Racing”, maj 2011, nr 82.
- Turski R., *Kubica w Poznaniu*, „F1 Racing”, sierpień 2010, nr 73.
- Turski R., *Wzloty i upadki sezonu 2010*, „F1 Racing”, grudzień 2010, nr 77.
- Tuszyński A., *Ilustrowany informator samochodowy. Ogólne wiadomości o produkcji, budowie, kupnie, obsłudze i prowadzeniu pojazdów mechanicznych*, Kraków 1946.
- Tymiński W., *Karting [w:] 70 lat Polskiego Związku Motorowego*, red. S. Brzóska, Warszawa 2020.
- Vassal J., *History. The birth of Formula One*, Londyn 2000.

Vassal J., *John Cooper (1923-2000). The man who Powered Formula 1*, [w:] *Formula 1 Yearbook*. 2001-02, red. L. Domenjoz, Bath 2001.

Villeneuve J., *Jacques Villeneuve o najlepszych kierowcach sezonu '07*, „F1 Racing”, nr 32.

Wachowski M., *Pod znakiem Jankla*, „Motor”, grudzień 1958, nr 51-52 (348-349).

Wagstaff I., *The British at Indianapolis*, Poundbury 2012.

Walker M., *The Manx Norton*, Londyn 2005.

Walton J., *Interview. Adrian Reynard*, „MotorSport”, luty 1979, nr 2.

Warnock M., *Egzystencjalizm*, przekł. M. Michowicz, Warszawa 2005.

Warr P., *Team Lotus. My View from the Pit Wall*, „MotorSport”, wrzesień 1970, nr 9.

Warr P., *Team Lotus. My View from the Pit Wall*, Sparkford 2012.

Wasiński R., *Rozwój kartingu w Polsce*, Warszawa 1986.

Watra-Przewłocki J., *Historia Polski ilustrowana*, Oakland 1918.

Webber M., *Mark Webber. Aussie Grit: My Formula One Journey*, przekł. B. Sałbut, Londyn 2016.

Wieliński D., *Magia Asfaltowej Wstęgi. Tor Poznań 1977-2007*, Poznań 2007.

Wilczek W., *Automobilista, kierowca, szofer... Nazwy kierowcy jako element leksyki motoryzacyjnej XX i XXI wieku*, [w:] *Bogactwo polszczyzny w świetle jej historii*, t. 5, red. J. Przyklenk, Katowice 2014.

Wileński D., *Automobiliści znad Warty. 85 lat Automobilklubu Wielkopolskiego 1923-2008*, Poznań 2000.

Wilk H., *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce w latach 1945-1970*, Warszawa 2017.

Williams R., *70 najbardziej wpływowych osób w historii Formuły 1*, „GP Racing”, październik 2020, nr 195.

Williams R., *The Boy. Stirling Moss. A life in 60 laps*, London 2021.

Windsor P., *Co to znaczy „szybki”?*, „F1 Racing”, styczeń 2007, nr 30.

Windsor P., *Starter INFO. Kręgi tarcia*, „F1 Racing”, październik 2007.

Windsor P., *Starter. Kręgi tarcia*, „F1 Racing”, styczeń 2008, nr 42.

Witek P., *Andrzej Wajda jako historyk. Metodologiczne studium z historii wizualnej*, Lublin 2016.

Wygard A., *Grand Prix Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1932, nr 7.

Wygard A., *IV Grand Prix M. Lwowa*, „Auto: miesięcznik: organ Automobilklubu Polski oraz Klubów Afiljowanych”, lipiec 1933, nr 7.

Yates B., *Ferrari. The Man and Machine*, Milton Keynes 2019.

Youson M., *Romain Gladiator*, „F1 Racing”, kwiecień 2013, nr 105.

Załęski S., *Jezuici w Polsce Porozobiorowej. Z mapą. Część I. 1772-1820*, Kraków 1907.

Żarnowski J., *Polska 1918-1939. Praca-technika-społeczeństwo*, Warszawa 1992.

Filmografia:

Broadcasting Center: The Grand Circus of Formula1®; <https://www.youtube.com/watch?v=lWnl60FFP9g>

C² Challenge- Chess Challenge; <https://www.youtube.com/watch?v=aN56CZsI8GY>

Esteban Ocon On The Tears and Triumphs of F1 | Beyond The Grid | Official F1 Podcast; <https://www.formula1.com/en/latest/article.podcast-i-cried-in-my-rental-car-esteban-ocon-on-his-long-painful-path-back.5ze37ddPcAsUiXmwjfb95M.html>

Ferrari, reż. C. Carlei, 2003, Włochy 2003.

Ferrari-312B, reż. A. Marini, 2017 Włochy.

Ferrari-Race to Immortality, reż. D. Goodrich, 2017, Wielka Brytania – Stany Zjednoczone.

Formula 1. Drive to Survive, reż. J. Gay-Rees, P. Martin, 2019-, Stany Zjednoczone – Niemcy.

Formuła 3- Jarosław Wierczuk i Krzysztof Woźniak na torze Hungaroring (1995); https://www.youtube.com/watch?v=MU_F31Aq_N8

Grand Prix, reż. J. Frankenheimer, 1996, Stany Zjednoczone.

Grill The Grid 2021 Finale: Name Every F1 World Champion; https://www.youtube.com/watch?v=StAi_V99uxw

Jeremy Clarkson's Motorworld | Monaco S01E01; <https://www.youtube.com/watch?v=RgxoG5-NVVA>

McLaren, reż. R. Donaldson, 2017, Nowa Zelandia 2017.

Polscy Kierowcy Wyścigowi Krzysztof Woźniak #7;

https://www.youtube.com/watch?v=3qUtiGe3A_w

Robert Kubica 17 Lipca 2010 Tor Poznań;

<https://www.google.com/search?q=robert+kubica+w+poznaniu+youtube&sca>

ROBERT KUBICA: „Moje życie po wypadku to dogrywka, ale dobrego meczu jak w finale Ligi Mistrzów”; <https://www.youtube.com/watch?v=eAF9P2shmvo>

Rush, reż. R. Howard, 2013, Stany Zjednoczone – Niemcy – Wielka Brytania.

Sebastian Vettel and Lance Strolltry 007's iconic Aston Martins;

<https://www.youtube.com/watch?v=MvPGAtRdAqw>

Senna, reż. A. Kapadia, 2010, Wielka Brytania – Francja – Stany Zjednoczone.

Weekend of a Champion, reż. R. Polański, 1972, Francja – Stany Zjednoczone.

Wywiady

Wywiad Mikołaja Sokoła z Marcinem Budkowskim z dnia 16.12.2015

Wywiad Szczepana Kolaczka z Janem Ripperem Jr. z dnia 15.07.2016

Wywiad z Andrzejem Jaroszewiczem z dnia 20.11.2021 [w posiadaniu autora].

Wywiad z Janem Potockim z dnia 24.07.2023 [w posiadaniu autora].

Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

Wywiad z Janem Ripperem Jr. z dnia 20.04.2021[w posiadaniu autora].

Wywiad z Marcinem Budkowskim (materiał udostępniony przez Mikołaja Sokoła 27.04.2022 r. drogą elektroniczną).

Wywiad z Toto Wolffem (materiał udostępniony przez Mikołaja Sokoła 27.04.2022 r. drogą elektroniczną).

Materiały udostępnione drogą elektroniczną

Informacje o udziale polskich studentów w Formule Student, (materiały udostępnione przez redakcję magazynu MotoHigh w dniu 14.07.2021 drogą elektroniczną).

Informacje o udziale polskich studentów w Formule Student, (materiały udostępnione przez redakcję magazynu MotoHigh w dniu 14.07.2021 drogą elektroniczną).

Informacje o wyścigach samochodowych organizowanych w Bloku Wschodnim, (materiały udostępnione przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w dniu 20.01.2021 drogą elektroniczną).

Korespondencja elektroniczna od Grzegorza Chyły z dnia 12.03.2021.

Korespondencja elektroniczna od Jarosława Wierczuka z dnia 05.02.2023.

Korespondencja pomiędzy Shannon Racing Team a PZL-Świdnik dotycząca nawiązania współpracy finansowej (materiały udostępnione przez Jana Mazura 19. 08. 2023 drogą elektroniczną).

Akty Prawne

254. ZARZĄDZENIE. Na Zasadzie art. 5 ustawy z dnia 23 czerwca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 458) o nadaniu Złotego Krzyża Zasług za zasługi na polu automobilizmu polskiego Henrykowi Liefeldtowi, członkowi Zarządu Głównego Automobil-Klubu Polski w Warszawie, (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 458)

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA EDUKACJI NARODOWEJ z dnia 18 stycznia 2001 r. w sprawie wykazu dyscyplin i dziedzin sportu, w których mogą działać polskie związki sportowe, oraz szczegółowych warunków i trybu udzielania zezwoleń na tworzenie polskich związków sportowych, (Dz.U. 2001 nr 8 poz. 67)

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA EDUKACJI NARODOWEJ z dnia 18 stycznia 2001 r. w sprawie wykazu dyscyplin i dziedzin sportu, w których mogą działać polskie związki sportowe, oraz szczegółowych warunków i trybu udzielania zezwoleń na tworzenie polskich związków sportowych, (Dz.U. 2001 nr 8 poz. 67)

STATUT RADY WZAJEMNEJ POMOCY GOSPODARCZEJ podpisany w Sofii dnia 14 grudnia 1959 r. w Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, (Dz.U. 1960 nr 35 poz.1970)

Strony internetowe

100 lat. 1923-2023. Automobilklub Wielkopolski

A Polônia Em português

Archiwum Błażeja Krupy

Autokult

Automobilklub Kielecki

Automobilownia

Cambridge Dictionary

Dzieje.pl

Dziennik

Dziennik Polski

Expres

F1-The Official Home of Formula 1®Racing

FI. Com

FOCUS PL

Grupa LOTOS. S.A.

InteriaSport

MotorSport

motorsport. com

MyHeritage Company

ORLEN

POLITYKA

Polskie Radio 24pl

Rajdy-Wyścigi. Historia jakiej nie znacie

RMF Classic

Robert Kubica. Klub Kibiców

Sokolim Okiem

ŚwiatWyścigów.pl

The Golden Era of Grand Prix Racing

WPSportoweFakty

Wydział Spraw Cudzoziemców. Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu