

Różnice w wynikach Mistrzostw Świata F1, gdyby obecny system punktowy stosowany był od 1958 roku.

wersja internetowa: <https://wp.me/pdtQU7-i>

W historii F1 stosowano różne systemy punktowe, które nie zawsze były tak przejrzyste i oczywiste jak ten, który stosowany jest obecnie. Ciekawiło mnie, co by się stało, gdyby obecny system punktowy stosowany był od zawsze. Wyniki analizy są dość interesujące, a pewne popularne historie przybierają zupełnie inny przebieg. Tekst ten wspomina również o kilku ciekawych historycznych aspektach ze świata F1, więc z pewnością zainteresuje też kogoś, kto interesuje się F1 z XX wieku. Zachęcam do samodzielnego zapoznania się z załączoną grafiką (oraz próbą samodzielnej, nawet powierzchownej analizy) zanim przeczytacie ten tekst. Możliwe, że pominąłem pewne interesujące kwestie, więc jeżeli takie znajdziecie, podzielcie się nimi w komentarzu!

TLDR:

- Wszystkie różnice w analizie wystąpiły przed rokiem 2000.
- Graham oraz Damon Hill, jako ojciec i syn, zdobyliby łącznie 5 tytułów mistrzowskich (3 tytuły Grahama, 2 tytuły Damona). Oficjalnie Damon zdobył 1 tytuł mistrzowski, a Graham 2.
- W F1 nie istniałby przypadek, w którym kierowca zdobyłby tytuł pośmiertnie. W 1970 roku Jochen Rindt zdobył tytuł mistrzowski pomimo tego, że 4 wyścigi przed końcem sezonu uległ śmiertelnemu wypadkowi podczas treningu do GP Włoch. Zastosowanie obecnego systemu punktowego pozbawiło Rindta wspomnianego tytułu.
- Walka Hunta z Laudą o tytuł mistrzowski z 1976 roku zakończyłaby się na korzyść Nikiego Laudy. Sama walka o tytuł byłaby podobnie piękna, jednak Hunt nie zdobyłby żadnego tytułu mistrzowskiego.
- Alain Prost oficjalnie zdobył 4 tytuły mistrzowskie, a z obecnym systemem punktowym zdobyłby ich aż 7.
- Kontrowersyjny mistrzowski tytuł z 1994 roku Schumachera mógłby wyglądać zupełnie inaczej. Kolidacja oraz przedwczesne zakończenie wyścigu Schumachera oraz Hilla nie dawałaby Niemcowi mistrzowskiego tytułu, więc Schumacher na swoim koncie posiadałby jedynie (albo wciąż aż) 6 zwycięstw w klasyfikacji generalnej kierowców.
- Mika Hakkinen na swoim koncie posiadałby 1 tytuł mistrzowski zamiast 2.
- Różnice w Mistrzostwach Świata Konstruktorów są wątpliwe ze względu na inne standardy ówczesnej F1. Drużyny w różnych latach w różnych wyścigach wystawiały różną liczbę bolidów, więc zastosowanie obecnego systemu punktowego mogło poskutkować wypaczonymi wynikami. Wyjątek stanowi rok 1973, gdzie Tyrrell Ford oraz Lotus Ford przez cały sezon wystawiały maksymalnie 2 bolidy do wyścigu, więc wyniki analizy z tego roku można rozpatrywać pozytywnie.

ANALIZA:

Hill, Surtees oraz Clark w 1964 roku stoczyli najprawdopodobniej jedną z najbardziej zaciętych walk o tytuł mistrzowski. Przed ostatnim wyścigiem wszyscy trzej Brytyjczycy posiadali realne szanse na zdobycie tytułu mistrzowskiego. Przebieg ostatniego GP w sezonie

(GP Meksyku) był bardzo emocjonujący i pełny zwrotów akcji (jeżeli ktoś jest zainteresowany, to polecam poszukać artykułów w Internecie). Bolid Grahama Hilla został uszkodzony przez jednego z zawodników, który nie liczył się w walce o tytuł mistrzowski, co w konsekwencji uniemożliwiło Hillowi dalszą walkę z Surteesem oraz Clarkiem. Silnik w bolidzie Clarka odmówił posłuszeństwa na ostatnim okrążeniu, przez co Surtees wymienił się pozycjami ze swoim kolegą z drużyny, ukończył wyścig na 2 miejscu i zdobył tytuł mistrzowski. Gdyby obecny system punktowy stosowany był w 1964 roku, to Surtees potrzebowałby w omawianej sytuacji zwycięstwa. Biorąc pod uwagę fakt, że wyścig zakończył ponad 60 sekund za liderem, można wyciągnąć wniosek, że tytuł mistrzowski powędrowałby na konto Grahama Hilla.

W 1970 roku Jochen Rindt przegrałby walkę o tytuł mistrzowski z Jackim Ickxem. Ciekawe tutaj jest to, że Jochen Rindt jest jedynym mistrzem świata, który zdobył tytuł pośmiertnie. Tragiczna, a zarazem romantyczna historia, którą obecny system punktowy całkowicie by zmienił.

Walka o tytuł mistrzowski z 1976 roku pomiędzy Nikim Laudą oraz Jamesem Huntem przy obecnym systemie punktowym zakończyłaby się na korzyść Nikiego. Historia byłaby podobnie piękna i emocjonująca - przed ostatnim GP w sezonie (GP Japonii) Hunt rozpocząłby wyścig ze 192 punktami na swoim koncie, a Lauda z 210. Zakładając, że Lauda przy obecnym systemie punktowym również wycofałby się z wyścigu, Hunt musiałby ukończyć wyścig przynajmniej na drugiej pozycji (a oficjalnie ukończył rywalizację na miejscu 3). Druga pozycja zrównałaby zawodników punktami, a w konsekwencji o tytule mistrzowskim decydowałaby liczba zwycięstw, których Hunt zdobył 6, a Lauda 5.

Stosowanie obecnego systemu punktowego od 1958 roku z pewnością byłoby korzystne dla Alaina Prosta. W 1983, 1984 oraz 1988 roku zacięte walki o tytuł rozstrzygnęłyby się na jego korzyść. Gdyby tak się stało, na koncie Prosta widniałoby 7 tytułów mistrzowskich.

W 1983 roku potencjalny tytuł mistrzowski Prosta jest jednak dość wątpliwy. Prost nie ukończył ostatniego wyścigu ze względu na awarię w jego bolidzie, przez co Piquet musiał ukończyć wyścig przynajmniej na 4 miejscu, żeby zdobyć tytuł mistrzowski. Do momentu awarii Prosta, Piquet prowadził w wyścigu, a na 2 pozycji jechał jego kolega z drużyny, który zapewniał Piquetowi dodatkowe wsparcie. Po awarii Prosta, Piquet zdecydowanie odpuścił starając się zminimalizować ryzyko błędu i ukończył wyścig bezpiecznie na 3 miejscu. Obecny system punktowy wymagałby ukończenia wyścigu przez Piqueta przynajmniej na 2 miejscu, co byłoby wciąż realne, jednak presja byłaby z pewnością większa, więc ryzyko potencjalnego błędu byłoby też wyższe. Mimo wszystko, realizując założenia omawianej analizy, Alain Prost w 1983 roku zostałby mistrzem świata.

Walka Laudy oraz Prosta o tytuł mistrzowski w 1983 roku zakończyła się najniższą różnicą punktową w historii F1 - 0,5 pkt. Połowa punktów została przyznana za deszczowy wyścig w Monako, który został przerwany. Lauda nie ukończył wyścigu, a Prost został jego zwycięzcą. Gdyby wyścig został dokończony, a punkty zostały przyznane normalnie, to na koniec sezonu tytuł zostałby zdobyty przez Prosta. Przy obecnym systemie punktowym nawet po przyznaniu połowy punktów za wyścig w Monako, Prost w ostatnim wyścigu sezonu (GP Południowej Afryki) zapewniłby sobie tytuł poprzez zwycięstwo. Ukończenie wyścigu przez Laudę na 2 pozycji po rozpoczęciu z 11 miejsca byłoby wciąż efektowne, jednak nie dałoby to Nikiemu zwycięstwa w klasyfikacji generalnej.

Ayrton Senna w 1988 roku wygrał walkę o tytuł mistrzowski z Alainem Prostem różnicą 3 punktów. Przy zastosowaniu obecnego systemu punktowego, Prost zostałby zwycięzcą z bezpieczną przewagą wynoszącą 31 punktów. W ostatnim GP sezonu (GP Japonii), Senna

musiałby odrobić stratę 23 punktów. Byłoby to możliwe jedynie w przypadku zwycięstwa Ayrtona oraz ukończenia wyścigu przez Prosta na pozycji 9 lub niższej (zakładając, że żaden z nich nie ustanowiłby najszybszego okrążenia). Kluczowy mógłby się tutaj okazać punkt za najszybsze okrążenie, który w ostatnim wyścigu został zdobyty przez Alaina Prosta. Gdyby Ayrton wygrał GP Japonii, a Alain ukończył wyścig na 9 pozycji, to dodatkowy punkt za najszybsze okrążenie zdecydowałby o tytule mistrzowskim, który zdobyłby Prost. Gdyby Prost ukończył wyścig przynajmniej na 8 pozycji, to nawet zwycięstwo Senny z dodatkowym punktem za najszybsze okrążenie nie dawałoby Brazylijczykowi tytułu. Jak podaje anglojęzyczna wikipedia opisująca mistrzostwa świata z 1988 roku, Prost uznał wyższość Senny, jednak po omawianym sezonie był jednym z prekursorów, którzy rozpoczęli dyskusję na temat systemu punktowego. Doprowadziło to do powstania współczesnych systemów punktowych, gdzie do klasyfikacji generalnej liczy się każdy wynik z każdego wyścigu. Przed 1991 rokiem do klasyfikacji generalnej liczyły się jedynie najlepsze rezultaty kierowców w danych wyścigach (w zależności od sezonu). Jest to duże uproszczenie, więc jeżeli kogoś to zainteresowało, to polecam również samemu zgłębić temat w Internecie (słowa kluczowe do Google: lista systemów punktowych f1; points scoring systems f1).

Historia kontrowersyjnego tytułu z 1994 roku mogłaby wyglądać zupełnie inaczej - przedwczesne ukończenie wyścigu obu pretendentów nie dawałoby Schumacherowi tytułu mistrzowskiego. Michael Schumacher zdobył tytuł po tym jak wyeliminował siebie oraz Damona Hilla z wyścigu. Z pewnością wielu z was spotkało się z opinią, że Schumacher spowodował kolizję celowo. Nie chcę teraz dywagować na ten temat, jednak gdyby obecny system punktowy stosowany był w 1994 roku, to omawiana kolizja pozbawiłaby Schumachera szans na tytuł mistrzowski. Jeżeli było to celowe zagranie, to z pewnością Michael by go nie powtórzył na omawianych warunkach. Jeżeli był to incydent wyścigowy, w którym Schumacherowi dopisało szczęście, to z zastosowaniem obecnego systemu punktowego szczęściarzem byłby Damon Hill. Jeżeli obaj kierowcy dojechaliby do mety na pozycjach, które zajmowali przed zderzeniem (P1 Schumacher, P2 Hill), to mistrzem również zostałby Brytyjczyk.

W 1999 roku swoje jedyne mistrzostwo świata zdobyłby Eddie Irvine. Oficjalnie różnica punktowa pomiędzy Miką Hakkinenem oraz Eddim Irvinem wynosiła jedynie 2 punkty i wszystko rozstrzygnęło się w ostatnim wyścigu. Z obecnym systemem punktowym Eddie Irvine zapewniłby sobie tytuł mistrzowski już w przedostatnim GP sezonu, a sam tytuł zdobyłby z bezpieczną przewagą 17 punktów.

W liczbie zdobytych tytułów mistrzowskich Alain Prost razem z Lewisem Hamiltonem miałby zdobytych 7 tytułów. Michael Schumacher straciłby jeden tytuł, przez co na jego koncie widniałoby 6 tytułów. Po jednym tytule mistrzowskim zyskaliby również Graham Hill oraz Damon Hill, którzy kolejno zdobyliby 3 oraz 2 tytuły mistrzowskie. Ayrton Senna oraz Nelson Piquet straciliby po jednym tytule, więc na ich koncie byłyby 2 tytuły mistrzowskie zamiast 3. Nowymi mistrzami świata na liście byłiby Eddie Irvine oraz Jacky Ickx, którym udałoby się zdobyć po jednym tytule mistrzowskim. Mika Hakkinen straciłby jeden ze swoich tytułów, więc posiadałby tylko 1 tytuł mistrzowski. Obecny system punktowy pozbawiłby tytułów mistrzowskich Jamesa Hunta, Jochena Rindta oraz Johna Surteesa.

Zastosowanie obecnego systemu punktowego do walki o mistrzostwo konstruktorów w różnych latach z XX wieku może zostać uznane za wątpliwe. Drużyny w poszczególnych wyścigach w poszczególnych latach wystawiały różną liczbę bolidów, co znacząco może wpływać na wyniki analizy. Ówczesne systemy punktowe z pewnością lepiej radziły sobie

z ówczesnymi standardami, jednak z tego co zauważyłem, to w 1973 roku Tyrrell Ford oraz Lotus Ford przez cały sezon dysponowały maksymalnie dwoma bolidami w każdym z wyścigów. Można to uznać za sprawiedliwe, a przy obecnym systemie punktowym zwycięzcą klasyfikacji konstruktorów zostałby Tyrrell Ford z przewagą aż 48 punktów.

Mimo pewnych wątpliwości, podam jeszcze jako ciekawostkę najważniejsze różnice w liczbie zdobytych mistrzostw świata konstruktorów dla poszczególnych drużyn. Ferrari oficjalnie zdobyło 16 tytułów mistrzowskich, a z zastosowaniem obecnego systemu punktowego byłoby to 17 tytułów mistrzowskich. McLaren oficjalnie zdobył 8 tytułów mistrzowskich, a dzięki aktualnemu systemowi punktowemu zrównałby się liczbą zdobytych tytułów z Williamsem i miałby ich 9. Lotus oficjalnie posiada 7 tytułów mistrzowskich, jednak gdyby obecny system punktowy stosowany był od 1958 roku, to na koncie Lotusa widniałyby jedynie 3 tytuły mistrzowskie.

METODOLOGIA:

Wyniki wszystkich wyścigów z lat 1958-2020 zostały pobrane z oficjalnej strony F1 (<https://www.formula1.com/en/results.html>). Wielolecie zostało ograniczone do 1958 roku z tego względu, że dopiero od 1958 roku obowiązuje klasyfikacja generalna konstruktorów (przed rokiem 1958, walka o mistrzostwo obowiązywała jedynie kierowców). Na przestrzeni wielolecia wystąpiło kilka specyficznych przypadków, które zostały również wzięte pod uwagę w analizie i odpowiednio skorygowane. Z danych ze strony F1 nie zawsze wyraźnie wynika kto otrzymał karę/dyskwalifikację, więc zostało to poprawione przy pomocy algorytmu, a później dodatkowo za pomocą ręcznego sprawdzania danych. Wychwycono również przypadki, w których bolidy F1 ścigały się z bolidami F2, co negatywnie wpływało na przyznawanie punktów za dany wyścig oraz znacząco zmieniało wyniki (np. Grand Prix Niemiec z lat 1958, 1963, 1967 oraz 1969). W przypadku równoczesnego wyścigu bolidów F1 oraz F2, bolidy F2 zostały usunięte z klasyfikacji, a punkty zostały przyznane na podstawie zaktualizowanych wyników wyścigu (z pominięciem zawodników z kategorii F2). Wystąpiły również przypadki, w których dwóch kierowców dzielił jeden bolid podczas jednego wyścigu. Jeżeli taka sytuacja miała miejsce, to obu kierowców zostało usuniętych z klasyfikacji wyścigu, a punkty ponownie zostały przyznane na podstawie zaktualizowanej listy z wynikami (w której nie było już kierowców dzielących jeden bolid).

Dla jasności podaję jeszcze założenia, które zostały zastosowane przy przyznawaniu punktów za wyścig:

- skala punktowa to ta, która obowiązuje w sezonie 2021 (25 pkt za zwycięstwo, 1 pkt za 10 miejsce. Dodatkowy punkt za najszybsze okrążenie, jeżeli zawodnik ukończył wyścig w top 10)
- kierowca musi przejechać co najmniej 90% odległości, którą przejechał lider wyścigu
- jeżeli kierowcy przejechali przynajmniej 2 pełne okrążenia, ale mniej niż 75% zakładanej odległości w danym wyścigu, to przyznawana jest jedynie połowa punktów

UWAGI:

Zdaję sobie sprawę z tego, że system punktowy wpływa na wiele rzeczy podczas wyścigu oraz sezonu (np. taktykę obieraną przez drużynę, nastawienie kierowców). Może to skutkować tym, że rzeczywistość napisałaby zupełnie inne historie przy zastosowaniu obecnego systemu punktowego, jednak na tę chwilę możemy jedynie o tym dywagować

i gdybać. Analiza ta jest swego rodzaju gdybaniem, jednak wydaje mi się, że jej wyniki są wciąż interesujące i piszą również ciekawe historie. Pokazuje ona również jak duże znaczenie może mieć nawet najmniejsza zmiana w systemie punktowym, np. dodatkowy punkt przyznawany za najszybsze okrążenie.