

10.03.2025 r.



# #379

---

TRANSKRYPT ODCINKA

## Przedsezonowy o F1 z Jaśkiem Olejniczakiem

[MUZYKA]

***Tu Krzysztof Kołacz, a ty słuchasz właśnie podcastu, „Bo czemu nie?”. Usłyszysz w nim o technologiach, które nas otaczają i nas w tych technologiach zanurzonych. Sprawdzam, pytam i podpowiadam jak korzystać z nich tak, aby to one służyły nam, a nie my im.***

W dzisiejszym [odcinku](#) o nadchodzącym sezonie F1, technologii w motosporcie i tych, którzy dopiero marzą o rozpoczęciu przygody z nim rozmawiam z dziennikarzem F1, Jaśkiem Olejniczakiem.

Proszę, zostaw opinię na [Apple Podcasts](#) lub na [Spotify](#). Twój głos ma znaczenie!

Zaczynamy.

---

[MUZYKA CICHNIE]

[KRZYSZTOF] Czołem moi drodzy. Z tej strony kłania się serdecznie Krzysztof Kołacz w kolejnym odcinku, który nieco wybije nam się z technologicznej bańki, do której zdążyliście przywyknąć. Ale spokojnie, tylko nieco.

Ci z was, którzy śledzą mnie od dłuższego czasu doskonale wiedzą, że jestem fanem Formuły 1 i to przeogromnym. Od dzieciństwa w sumie i to wczesnego.

O tym jeszcze w tym odcinku postaram się opowiedzieć więcej, bo do tego okazji akurat nie było do tej pory. A zatem nie mogłem też pominąć rozmowy o nadchodzącym pod wieloma względami niezwykłym sezonie 2025!

Zanim jednak to, przypominam, że wszelkie linki do materiałów i osób oraz innych rzeczy, które pojawią się w tym odcinku podcastu znajdziecie w jego opisie i pod adresem [boczemunie.pl/379](https://boczemunie.pl/379). Tam także namiary na mój autorski [newsletter](#) około

technologiczny, który wysyłam w każdą sobotę o poranku. A moim i waszym gościem, a właściwie to przewodnikiem po świecie królowej motorsportu będzie dziś Jasiek Olejniczak. Cześć Jasiek!

[JAN] Dzień dobry, cześć. Dziękuję ci bardzo za zaproszenie.

[KRZYSZTOF] Ja dziękuję, że je przyjąłeś. Może na początek moim słuchaczom byś się przedstawił swoimi słowami, bo to zawsze inaczej jak gość o sobie powie i myślę, że naturalniej niż gdybym tutaj wyrecytował formułkę o tym, gdzie pracowałeś, co robiłeś i czym się w życiu zajmujesz. Także oddaję ci głos.

[JAN] Nie wiem jak daleko chcesz sięgać, ale jestem dziennikarzem, zajmuję się Formułą 1, pracuję w Eleven Sports, jestem komentatorem Formuły 1, a także serii towarzyszących, czyli Formuła 2, Formuła 3. Serie juniorskie są bardzo bliskie memu sercu, bo sam się kiedyś ścigałem, byłem zawodnikiem kartingowym, byłem zawodnikiem rallycrossowym. Miałem licencje wyścigowe, zresztą do dzisiaj je mam, więc powiedzmy, że z dwóch stron znam bardzo dobrze ten świat i tak do dzisiaj zajmuję się tym sportem, już nie jako zawodnik, choć to też nie są wcale jeszcze odłożone plany, ale przede wszystkim jako dziennikarz i relacjonuję to, co dzieje się na salonach Królowej Motorsportu.

[KRZYSZTOF] Tak jest, ja tylko przypomnę moi drodzy, że nagrywałem też parę lat temu rozmowę z Maćkiem Jermakowem, z którym doskonale Jasiek się znasz, choćby z byłej pracy, więc do niej link również znajdziecie w opisie aktualnie słuchanego, a wyciągam to dlatego, że Maciek również ściganiem osobiście się pała, więc zobacz, tak mi się trafiło akurat.

[JAN] Przewijają się te nasze losy z Maćkiem, to prawda, poznaliśmy się nawet jeszcze przed tym, gdy pracowaliśmy razem w redakcji, bo właśnie na torach się spotykaliśmy.

[KRZYSZTOF] To ciekawa anegdotka, dobrze, nawet nie wiedziałem.

No dobra, to mówisz o tych torach, to zostajemy chwilę przy nich. Od kiedy w ogóle się interesujesz jako tako? Ściganiem samochodami, Formułą 1 oczywiście też szeroko. Kiedy to się zaczęło?

[JAN] Myślę, że to nie będzie zaskakujące, ale gdy Robert Kubica pojawił się w Formule 1, to pierwsza jakaś moja styczność pojawiła się z Formułą 1 i Motorsportem właśnie. Od razu zaczynałem od F1, ale wtedy, gdy Robert debiutował w F1, to żeby nie skłamać, miałem 6 lub 7 lat. Więc bardzo rozmazane mam te wspomnienia z tamtego okresu.

Tak naprawdę takim najbardziej jaskrawym i świadomym dotyczącym tego, co się działo wtedy w Formule 1, był nagłówek z faktu. Na pierwszej stronie faktu był rozbity bolid Roberta Kubicy, oczywiście z Grand Prix Kanady. Pamiętam, że w szkole podstawowej ochroniarz czytał właśnie fakt. Były tam zdjęcia roztraskanego bolidu. Swoją drogą jest to zaskakujące, jak bardzo dramatyczne zdjęcia kiedyś mogły się ukazywać na rozkładowych stronach gazety.

[KRZYSZTOF] To prawda.

[JAN] Wtedy poznałem Formułę 1 jako taką, ale jako siedmiolatek za bardzo nie byłem w stanie w ogóle świadomie ogarnąć tego, co się dzieje. Później oczywiście kolejne wspomnienie to jest zwycięstwo Roberta. No i tak im dalej w życie, tym więcej jakichś różnych rzeczy związanych z F1 się pojawiało.

Bo to cała Polska wtedy oglądała, więc czy to jak byłem u dziadków czy z tatą, to zawsze gdzieś podglądałem, co tam się dzieje w telewizji. Później zaczęło się ściganie moje. To właśnie też na fali Roberta.

To był mniej więcej 2008-2009 rok, kiedy zacząłem jeździć w kartingu. No i tak to się dalej rozwijało. Ale kto zna motorsport, ten wie, jak bardzo dużą przeszkodą dla uprawiania tego sportu są finanse.

Ja nie wywodzę się z jakiejś bardzo majątnej rodziny, w związku z tym musiałem odwiesić kask na kołku w pewnym momencie, ale szybko się okazało, że mogę spełniać marzenie o Formule 1, nie będąc wcale kierowcą, a właśnie dziennikarzem.

[KRZYSZTOF] No właśnie. I to dziennikarstwo jakby przyszło, sam powiedziałeś już trochę ze względu na tego rodzaju przełączenie się, na tę drugą stronę, że tak powiem, na drugą stronę kamery. Aczkolwiek zastanawiam się, czy ty zawsze lubiłeś na przykład gadać, czy ty byłeś starytelerem, gadułą? Czy to dziennikarstwo przyszło tak z rozsądku? Bo to każdy ma inną historię.

[JAN] Absolutnie nie. Myślę, że nawet gdybyś zapytał moich znajomych jakim jestem typem osobowości, to raczej mogłoby podpaść określenie, że jestem bardziej introwertyczną osobą. Miałem zawsze problemy z tym, żeby nawiązywać jakieś nowe kontakty, żeby opowiadać o rzeczach.

Ale tak może nie przedłużając tej historii, jakoś za na to, gdy byłem w pierwszej liceum, to trochę nie wiedziałem, co zacząć dalej robić. To jest taki trudny okres dla młodego człowieka, kiedy musisz już decydować o swojej przyszłości, a za bardzo nie wiesz, co chcesz ze sobą zrobić. Tym bardziej to było dla mnie trudne, bo właśnie rozstałem się z sportem.

Nie mogłem dalej uprawiać kartingu, nie mogłem dalej rozwijać się na tej ścieżce sportowej, więc byłem trochę rozłamany i w takim absolutnym rozkroku. I pamiętam dobrze, że we wrześniu, tuż po rozpoczęciu tak naprawdę szkoły, trafiłem na Facebooku na ogłoszenie, że Radio Kampus rekrutuje do swojego zespołu studentów, że jest kolejny moment, w którym można dołączyć do redakcji akademickiego Radio Kampus i uznałem, że kurczę, w zasadzie nie mam co robić za bardzo w życiu. W liceum byłem całkiem do przodu, jeżeli chodzi o naukę, więc poszedłem na pierwsze spotkanie.

Dostałem jakieś zadania do zrealizowania, żeby pomyśleć, jakie materiały mogę nagrać, co zrobić, czym się interesuję. I tak w ciągu tak naprawdę dwóch, trzech spotkań wszedłem do redakcji. Bardzo mocno się w to wkręciłem.

Zacząłem poznawać, jak wygląda w ogóle praca dziennikarza, jak wygląda praca z mikrofonem. I tak od zadania do zadania połączyłem ze sobą kropki i okazało się, że skoro w radiu mogę zajmować się tym, co lubię i najlepiej jest tak naprawdę opowiadać o tym, co się lubi, bo po prostu jest to najprostsze do nauczenia się, to czemu nie zajmować się sportem i Formułą 1?

[KRZYSZTOF] Bo czemu nie? Chciałoby się powiedzieć, zgodnie z tytułem tego podcastu, ale rozumiem Cię w stu procentach.

Ja miałem bardzo podobnie z technologiami czy z Apple i też właśnie zaczynało się od Radiowęzła i dziwnych innych przygód, ale to chyba dobra droga, bo to właśnie jakby rozkręca też ten storytelling i tak w naturalny sposób jakby przekonuje Cię, że skoro masz coś do powiedzenia, to warto mówić, a jakby ten horyzont się tych rzeczy powiększa wraz z wiekiem i pewnie też tak było i u Ciebie, no a te początki są wtedy łatwiejsze.

No dobrze, mamy bardzo fajnie zarysowany początek tej historii, to ja pozwolę sobie zrobić teraz swoją prywatną wycieczkę do roku '97 i pamiętam jak dziś, że siedziałem wtedy z tatą i dziadkiem na Wersalce, chciałoby się powiedzieć, zgodnie z ówczesną nomenklaturą, w niedzielę i chyba na RTL-u, o ile dobrze pamiętam, były wyścigi Formuły 1, nie? I to były czasy jeszcze Schumachera i pamiętam, że to co mi się kojarzyło wtedy i co mam w pamięci, to są wielkie banery Marlboro i w ogóle koncernów alkoholowo-tytoniowych i paliwowych, no i generalnie nic co bym mógł powiedzieć, że dzisiaj widzę w telewizorze, nie? I tak sobie chcę od tego zacząć.

Jak ty widzisz, na ile ty widzisz dużą zmianę pomiędzy tymi początkami, nawet czasami Kubicy, nie? A tym co dzisiaj masz, kiedy pracujesz przy Formule 1, z punktu widzenia show, od tego bym chciał wyjść, nie?

[JAN] No zmieniło się mnóstwo. Tak naprawdę, jeżeli przyłożymy sobie te obrazki, o których ty mówisz, z '97 roku do tego, co jest dzisiaj, to poza tym, że samochody mają cztery koła, skrzydło z przodu, z tyłu, to niewiele jest jeszcze elementów spójnych, tak w zasadzie. Oczywiście, no sama chęć rywalizacji i sama forma ścigania się, oczywiście pozostała niezmienna, ale świat tak bardzo się zmienił na przestrzeni lat i technologia tak bardzo poszła do przodu, także jeżeli chodzi o motorsport, nawet nie chodzi o same osiągi, ale nawet o bezpieczeństwo, sposób w jaki wyglądają samochody, zawodnicy, no naprawdę na każdej płaszczyźnie znajdziemy różnicę, więc pory, OK?

Niektóre pozostały bardzo bliskie temu, jak wyglądały w 1997 roku, ale nadal to wszystko się tak pozmieniało, że gdyby ktoś przez te prawie 30 lat przeleżał w śpiączce i by się obudził dzisiaj i pierwsze co zobaczył to wyścig F1, to jest szansa, żeby tego nie poznał, by się zastanawiał, czy to nie jest przypadkiem jakiś inny sport.

[KRZYSZTOF] Mówisz o torach, ale tory też chociażby pod względem barier jednak się zmieniły, nie? Bo nie było kilku rodzajów barier tych, które obecnie mamy. Nie wiem, czy TecPro wtedy było, nie pamiętam aż tak, ale no na pewno niektóre tory pomimo układu, nitki samej są chociażby lepiej zabezpieczone, nie?

[JAN] To też warto podkreślić. Tak, dokładnie. Nawet jak oglądamy, to znaczy jak pooglądamy jakichkolwiek powtórek z tamtych czasów, no to rzuca się w oczy to, że

w większości na torach były osłony z opon, a nie z jakichś specjalnych barier, więc to kolejny taki element bezpieczeństwa, który niewątpliwie się zmienił na plus, jeżeli chodzi o ten rozwój.

Jeżeli chodzi o aspekty sportowe, no to starsi widzowie mogą z nostalgią wspominać to, co się działo kiedyś i mówić, że kiedyś to było, dzisiaj to już nie ma. Ale myślę, że aż tak źle to już nie jest.

[KRZYSZTOF] Z tych starszych zostawmy, bo to jakby są weterani, którzy zawsze sobie znajdą odpowiedź na to, albo znajdą to, czego szukają, to bez dwóch zdań. Natomiast ci, którzy teraz zaczynają przygodę, być może duża część moich słuchaczy jeszcze nie ogląda Formuły 1, a chciałaby zacząć na przykład, to myślę, tak przynajmniej, tak jest moje zdanie przynajmniej, że mają dużo łatwiej niż my mieliśmy pod kątem dostępu do wiedzy czy dostępu do tych osób, które się ścigają.

Mam na myśli kierowców, do ich historii, do ich biografii, do tego, co oni sobą reprezentują łącznie z tym życiem prywatnym, jakkolwiek to dziwnie nie brzmi i trochę się zaśmiałem, no bo to też jest element tego wielkiego show teraz, które wygenerowała Formuła 1, jakby nie patrzeć.

[JAN] Z jednej strony jest łatwiej, jeżeli spojrzymy na to, tak jak teraz opisujesz, to znaczy ten dostęp do wiedzy na pewno jest ogromny i to bardzo ułatwia wejście do oglądania tego sportu, a z drugiej strony można sobie pomyśleć, że kiedyś te wyścigi były dużo bardziej efektowne od samego początku, przez co jeżeli zostałeś zarażony tym pierwiastkiem F1 i chciałeś wejść głębiej, to jestem sobie w stanie wyobrazić, że nie było wcale przeszkodą to, że tej wiedzy nie było tak dużo, wręcz może to było na swój sposób fascynujące, że trzeba trochę poszperać, żeby stać się ekspertem, żeby zrozumieć co się dzieje na ekranie. Dzisiaj przez te ostatnie już ponad 10 lat, kiedy zmieniły się silniki, kiedy zmienialiśmy silniki na hybrydowe, trochę rywalizacja spowolniła, to znaczy tych emocjonujących bardzo wyścigów, w których dzieje się cały czas, już tu nawet nie chodzi tylko o manewry wyprzedzania i taką czysto sportową płaszczyznę, ale nawet o takie błahe rzeczy jak awarie, problemy techniczne, jak błędy zespołów, jak wypadki, wypadki podczas wyprzedzania, czy też po prostu wypadki, do których dochodziło. Nie chcę mówić, że przez przez to, że były wypadki na to, że te ludzie oglądali Formułę 1, ale no niestety trochę tak jest, że jeżeli siadałeś do wyścigu i mogłeś założyć się o to, że nie dojedzie do mety pełna stawka, a raczej było mniejsze prawdopodobieństwo, że dojadą wszyscy niż to, że ktoś się w trakcie wyścigu rozbije, no to podkreślało

emocje, bo zawsze coś w tych wyścigach się działo, nawet jeżeli ta warstwa sportowa nie była super fascynująca, bo gdyby tak się nad tym głębiej zastanowić, to dzisiaj, przez te ostatnie trzy lata, odkąd znowu się zmieniły przepisy techniczne i jeździmy innymi samochodami, no to sportowo ten sport się broni, ale jeżeli chodzi o nieprzewidywalność i te wszystkie elementy, które były chociażby w latach dziewięćdziesiątych, no to trochę ten sport ucierpiało, więc jest inaczej, jeżeli chodzi o zaczynanie dzisiaj oglądania.

Natomiast myślę, że jesteśmy akurat w takim miejscu w historii F1, że sezon 2025 naprawdę może być najlepszym, możliwym momentem do rozpoczęcia oglądania, bo wszystko wskazuje na to, że rok 2025 może być najbardziej barwnym sezonem w historii tego sportu.

[KRZYSZTOF] I myślę, że też łamiącym wiele rekordów, chociażby za sprawą tego dosyć dużego wydarzenia, no nie oszukujmy się, jakim będzie też premiera samego filmu „F1” pod tym właśnie tytułem, z udziałem Brada Pitta i też we współpracy z Hamiltonem. No budżet całości, który mocno zresztą wsparło sama Apple TV+, na wyłączność zresztą to jest ich film, jest tak gigantyczny, że aż tutaj nie chcę dokładnie przytaczać kwot, ale no myślę, że to będzie najbardziej kasowa produkcja roku, wiele przynajmniej o tym krytyków mówi. I wiele tych głosów krytycznych również te trailery pierwsze już zdążyły zebrać, no ale jakby trudno sobie wyobrazić, żeby to nie był sukces i żeby nie przyciągnął nowej widowni do samego F1.

Dodatkowo w tle mamy jeszcze transfer, można powiedzieć, dekady Hamiltona do Ferrari. No trochę się zgadzam z Tobą, że to chyba sam się przepis na sukces stworzył, a ten 2025 rok.

[JAN] Film na pewno będzie takim mocnym impulsem do tego, żeby oglądać Formułę 1 w tym sezonie i żeby znowu jakaś taka fala kibiców napłynęła do tego sportu. Przez lata oglądaliśmy „Drive to Survive” albo oglądaliśmy kibiców, którzy pojawiają się regularnie co roku, którzy dołączają do grona obserwatorów sam wśród swoich znajomych, których w życiu bym nie podejrzewał o to, żeby oglądali F1. Napłynęli do tego sportu i to z jednej strony przez „Drive to Survive” Netflixa, ale ta droga do oglądania samych wyścigów jest o tyle ciekawsza, że często ci ludzie bardziej się interesują najpierw samym show związanym z F1, to znaczy co robi Charles Leclerc, że nagrał jakąś płytę, co robi Lewis Hamilton, cała fascynacja Monaco i tym, że w ogóle takie miejsce istnieje i jak w takim miejscu się funkcjonuje, bo w sumie F1 bardzo dobrze pokazuje fenomen Monaco.

Wiadomo, że ze względu na sam wyścig przede wszystkim, ale ten splendor związany z życiem tam i z funkcjonowaniem w przypadku kierowców F1 jest bardzo widoczny i taki namacalny, no bo jak się pojedzie do Monaco, to nie ma najmniejszego problemu, żeby spotkać Charlesa Leclerca czy Lando Norrisa. Sam film oczywiście zbiera różne recenzje, jeżeli chodzi o te zwiastuny, które się już pojawiły. Ja jestem bardzo otwarty na to, co zostanie zaprezentowane.

Oczywiście są już jakieś wpadki i niedopatżenia, jeżeli chodzi chociażby o to, że Brad Pitt jeździ Bolidem bez systemu Hans. Tak, to jest takie specjalne zabezpieczenie, które sprawia, że przy wypadku głowa kierowcy nie będzie szarpnięta zbyt mocno do przodu, czyli zabezpiecza kręgosłup tak najprościej.

Rzecz ujmując i no to są takie rzeczy, które trochę się kłócą z samym podejściem do tego filmu, bo gdy inwestujesz tak dużo pieniędzy w to, żeby jeździć samochodem po torze, a nie dbasz o tak drobne szczegóły, no to jest trochę głupio i trochę zniechęcasz do siebie tę warstwę kibiców, która już w Formule 1 jest, a z drugiej strony, jeżeli ten film będzie zrealizowany pod względem merytorycznym, ale też fabularnym przynajmniej tak dobrze jak „Rush”, już nie pamiętam z którego roku, ale to jest historia Nickiego Laude i Jamesa Hunta, no to jest pewne, że ten film będzie sukcesem.

Czy też „Le Mans '66”, kolejny bardzo dobry, wyścigowy film. Naprawdę ten sport ma niezwykle duży potencjał do tego, żeby tego typu produkcje ściągały jeszcze więcej osób do zainteresowania się tą dyscypliną, bo po prostu to jest ciekawe i potencjał do stworzenia jakiejś ciekawej fabuły jeszcze wewnątrz tego świata jest ogromny, no byleby nie zakrzywić rzeczywistości, w której ten sport faktycznie funkcjonuje.

[KRZYSZTOF] No tak, bo tutaj będziemy mieli do czynienia z takim podwójnym sprawdzam. Z jednej strony to sprawdzam, powie ten widz, taki jakby osadzony już w tym świecie bardzo mocno. On powie sprawdzam, czy udało się wam oddać w tym filmie to wszystko do czego doszliśmy z całą Formułą 1 przez te ostatnie dekady, no a to drugie sprawdzam wypowie zwykły widz, który będzie chciał sprawdzić co się dzieje na pit stopie, albo co się dzieje w padoku przed takim wyścigiem.

No i raczej to zderzenie nastąpi przy tym filmie, tych komentarzy po obu stronach. Tego też się w sumie spodziewam i tu się z sobą zgadzam, no ale sama Formuła 1

też zaczyna produkować. Też zaczyna nadganiać, chociaż to nie są tak spektakularne produkcje jak „Drive to Survive”, czy ten nadchodzący F1, no ale chociażby „Debiutanci” – ostatni dokument, który pojawił się w aplikacji F1 TV Pro o właśnie tych, którzy w tym sezonie są bardzo młodzi i wchodzą do tego sportu też na zupełnie innych swoich warunkach, bo to zawsze historia indywidualnej postaci indywidualnego młodego kierowcy i dawniej też takich rzeczy nie było, no nie? Żeby sobie móc taki dokument przed sezonem jeszcze obejrzeć i trochę poznać te nowe nazwiska, no bo jednak na tym pasku po lewej stronie będziemy mieli przy transmisji dużo nowych skrótów, nie? Oczywiście, serdecznie polecam wszystkim!

[JAN] Krótki, chyba z godziny trwa ten film, ten materiał o debiutantach. Jest to w bardzo telewizyjnym stylu powiedziałbym przedstawione i jeżeli ktoś ma dylematy czy w tym sezonie oglądać Formułę 1 na F1 TV czy w Eleven Sports, to oczywiście zachęcam do Eleven Sports, bo my też takie materiały będziemy robić i zresztą sam między innymi za nie odpowiadam i kto z nami był w trakcie czy to tej prezentacji w Londynie na O2 Arenie, czy teraz przez trzy dni testowe ten myślę, że już namiastkę różnych ciekawych rzeczy zobaczył. Ale Formuła 1 zrozumiała, że ma tak dobry produkt, że tworzenie treści telewizyjnych tudzież internetowych, no nie robienie tego byłoby gigantycznym grzechem, bo Formuła 1 jako obraz jest tak wdzięczna do oglądania i oczywiście sam wyścig jako taki tak naprawdę stał się trochę kulminacją wszystkiego, co się wokół Formuły 1 dzieje.

Z każdym rokiem mam wrażenie, że coraz więcej widzimy takich zabiegów, w których Formuła 1 stara się opakować cały weekend jak najmocniej, żeby dostarczyć jak najwięcej informacji, rozrywki, trochę czasami komedii, żeby ostatecznie usiąść na półtorej godziny w trakcie wyścigu i zobaczyć kolejny odcinek jakiejś historii, która będzie kontynuowana od czwartku w trakcie następnego wyścigu i tak budujemy, budujemy, budujemy napięcie i debiutanci są super przykładem tego, no bo oglądając taki dokument my od razu utożsamiamy się trochę z tymi kierowcami, poznajemy ich i nie są to już dla nas zupełnie anonimowi ludzie, a w przypadku debiutantów jest to o tyle trudne, że oni nie są jeszcze popularni w internecie.

Oczywiście, gdyby wśród tych debiutantów był Polak, no to oczywiście te grupy narodowe śledzą, co się dzieje u swoich kierowców, no ale chodzi o to, żeby to był sport globalny i żeby zarówno w Chinach, Japonii, Polsce, Szwajcarii, żeby każdy wiedział, kim jest Jack Duan i każdy mógł polubić któregoś z tych nowych kierowców.

[KRZYSZTOF] Dobrze, że akurat tego kierowcę wyciągnąłeś, bo rzeczywiście z tych wszystkich, z tego Panteonu nowy nazwisk, to myślę, że o nim chyba najmniej tak medialnie jest mówione, a rzeczywiście no przecież jest na równi ze wszystkimi, też debiutuje w tym roku.

[JAN] Otóż tak.

[KRZYSZTOF] Do tego Londynu jeszcze na chwilę chcę wrócić, ale bardzo szybki skok tam zrobimy. Jesteś fanem tego typu wydarzeń, czy nie?

[JAN] Tak, wiesz co, uznaję, że dobrze, że Formuła 1 próbuje nowych rzeczy. Bałem się, że ten event w Londynie będzie gorszy.

Byłem mile zaskoczony, że to było akceptowalne. Są rzeczy do poprawy oczywiście, ale Formuła 1 po raz pierwszy coś takiego robiła. Poprawiłbym na pewno sekcję kulturalną i muzyczną, a jeżeli chodzi o same prezentacje zespołów, to były naprawdę bardzo smaczne, zjadliwe i można było się przy tym dobrze, dobrze bawić.

[KRZYSZTOF] Myślę, że się mogę podpisać pod tym, z wyjątkiem tego, że ja bym jeszcze, bo jakby zespoły tutaj dostały dowolność przygotowania tych prezentacji i wydaje mi się, że tam jeden *disclaimer* bym dołożył, mianowicie, żeby nie mógł być to show jednego muzyka. Mam na myśli tutaj Alpine, nie? Bo oczywiście z szacunkiem dla tej osoby, która akurat tam ten *performance* dawała, no to jednak był to DJ na scenie przez dosyć długi czas, nie?

[JAN] No tak.

[KRZYSZTOF] I na tle tych innych filmów takich, wiesz, nostalgicznym, historycznym z pomysłem, no wypadło to dziwnie, zwłaszcza, że jakby entourage pozostałych wykonawców, tu się z Tobą w pełni zgadzam, mógł być lepiej na pewno dobrany, także to to, no ale zobaczymy, może za pięć lat będzie kolejny tego nie wiem, czy w Londynie, ale zobaczymy.

[JAN] Zobaczymy. Tak jest.

[KRZYSZTOF] Dobrze, powiedz mi jeszcze jako dziennikarz, czy twórca treści, youtuber też, bo przecież nim jesteś, Jasiek: Czy to jest tak, że Wy też jako

dziennikarze teraz, bez względu na to, gdzie pracujecie, tak? Czy telewizja, radio, to nie jest istotne, ale jako dziennikarze i miłośnicy F1 też chcecie sobie budować właśnie taką drogę dotarcia do słuchaczy, do nas, do widzów, zupełnie prywatną i stąd te wszystkie kanały YouTube, no bo nie oszukujmy się, większość dziennikarzy topowych, też z Eleven Sports, ma swoje kanały i dla mnie jest to na przykład super fair rozwiązanie, bo ja sobie mogę wybrać, gdzie chcę oglądać, tak?

W jednym roku oglądam tu, w jednym roku tam, ale z Wami ten kontakt na YouTube cały czas mogę trzymać i to się pojawiło parę lat temu. Możesz zdradzić tak trochę po swojemu, jaka była Twoja może motywacja?

[JAN] Myślę, że dla wszystkich kanał na YouTube to jest taka furka do tego, żeby trochę więcej informacji sprzedać w takiej formie, w jakiej nam się podoba i myślę, że to jest najciekawsze i najlepsze, jeżeli chodzi o perspektywę kibica, że tak jak mówisz, można sobie po prostu wybrać, z kim chce się spędzić jeszcze czas. Wiadomo, że w telewizji niezależnie już od formy, którą się wybiera w trakcie weekendu wyścigowego, to jednak są pewne elementy, których oczekujemy po prostu od transmisji. To znaczy, gdy siadamy na godzinę przed wyścigiem, to chcemy sobie przypomnieć, co się wydarzyło w sobotę w kwalifikacjach, chcemy poznać najważniejsze tematy weekendu, chcemy trochę się wprowadzić w cały ten tryb wyścigowy i oczekujemy od tego, że nadawca nas do tego przygotuje tak, żeby w momencie, w którym zgasną czerwone światła, mieć jakąś taką informację kontekstową już w głowie zanotowaną. Jeżeli aktualnie jesteśmy, nie wiem, po Grand Prix Austrii, gdy Max Verstappen zderzył się z Lando Norisem, no to, że znamy kontekst tej sytuacji i oglądając następny wyścig, będziemy trochę podkreśleni przez nadawcę wszystkimi informacjami dotyczącymi jakichś konfliktów, wydarzeń, które się wydarzyły i tak dalej, i tak dalej.

A na YouTubie mamy trochę taką możliwość bardziej swobodnego spojrzenia już na różne tematy, trochę oddzielając się od samego takiego *newsowego* podejścia do wydarzenia sportowego. To znaczy możemy sobie zwrócić uwagę na temat, który nas bardziej interesuje, możemy się trochę wygadać, jeżeli czujemy, że w jakiejś sprawie jesteśmy niewygadani, a jakoś szczególnie nas interesuje.

Kto ze mną siedzi na YouTubie, u mnie na kanale, ten wie, że o seriach juniorskich, albo raczej o naszych polskich juniorach, bardzo dużo treści się pojawia, bo uważam, że jest to zaniedbana cały czas część, jeżeli chodzi o media, więc dla każdego coś, coś dobrego tak naprawdę. Nie wiem, czy mam jakąś jedną szczególną motywację, która sprawiła, że sam swój kanał zacząłem prowadzić.

Myślę, że taka potrzeba i dojrzałość do tego, żeby zacząć się dzielić tym, co myślę o Formule 1 i o tym, co się dzieje, co nie zawsze jest wcale proste, bo ten *storytelling*, o którym już chwilę rozmawialiśmy, trzeba wiedzieć, że ma się coś do powiedzenia, żeby zacząć mówić, a wcale chyba nie jest to takie oczywiste przy zakładaniu niektórych kanałów w internecie.

[KRZYSZTOF] To prawda.

Jak patrzysz na ten aspekt zawodowy, bo też na torach bywasz, to czy jest taka jedna rzecz, którą byś z punktu widzenia tego medialnego świata chciał zmienić najbardziej w obecnej Formule 1 z punktu widzenia dziennikarza?

[JAN] Wiesz co, nie byłem w padoku Formuły 1 przed 2020 rokiem. Wiem, że dużo się pozmieniało na minus, jeżeli chodzi o organizację pracy dziennikarskiej w związku ze wszystkimi obostrzeniami dotyczącymi wiadomych wydarzeń z 2020 roku. Celowo nie używam, bo z tego, co wiem, zasięgi to obcina cały czas.

[KRZYSZTOF] To prawda.

[JAN] Ale wszyscy wiedzą, co się wtedy działo, więc nie znam trochę tego świata, który wtedy był, ale jestem sobie w stanie wyobrazić na podstawie historii, które do mnie docierają.

To znaczy, ten kontakt między zespołami a dziennikarzami był dużo bliższy. Można było spokojnie wejść do zespołów, do tych budynków gościnnych, które są w padoku, spędzić tam czas trochę w inny sposób, szukać tych informacji, nie znając nawet szczególnie kogoś w zespole. Miało się po prostu dostęp do niemalże wszystkich.

Może nie było tak, że bez problemu można było porozmawiać z kierowcami czy też z szefami zespołów, no bo wiadomo, że oni mają swoje obowiązki i dziennikarze nawet nie chcieli raczej przeszkadzać nikomu w wykonywaniu swojej pracy, bo jest to jednak uważane za swego rodzaju nietakt. Ale no pod tym względem, gdy ja byłem w padoku, no to czułem po prostu respekt do pewnych przestrzeni, że gdzieś nie powinno mnie być, bo po prostu tam nie ma już wstępu i jest wyraźnie to odgródzone, co podobno wyglądało inaczej. Ale tak naprawdę, będąc tam na miejscu, czy też komentując te wszystkie wydarzenia z Warszawy, my mamy dostęp do tak wielu rzeczy i to w tak ekstremalnie szybkim tempie, że może jakbym chciał,

żeby coś się zmieniło, to właśnie, żeby trochę to wszystko zwolniło i żeby tych informacji, które mamy do dyspozycji, nie było aż tak wiele, bo tak naprawdę naszym problemem nawet teraz planując to, co będziemy robić w Grand Prix Australii jako redakcja, jest to, że mamy tyle różnych tematów i treści i jesteśmy świadomi tego, że jak wejdziemy właśnie w ten tryb organizacji już pracy od czwartku do niedzieli, gdy będzie weekend z Grand Prix Australii, to tych treści będzie tak wiele, że naszym zadaniem teraz nie jest nawet przygotowanie samej treści, żeby ona została wyemitowana i nie jest naszym zadaniem przetworzenie jakichś informacji, które docierają. Tylko raczej wyselekcjonowanie ich, żeby te informacje, które przekazujemy były jak najciekawsze i jak najbardziej potrzebne kibicowi, który wstanie o tej skandalicznej czwartej nad ranem i będzie chciał z nami spędzić ten czas przedwyścigowy, więc myślę, że tych treści pojawia się trochę za dużo i dobrze by było chyba gdyby sama F1 też trochę może pomogła nam w swego rodzaju selekcji, a z drugiej strony nie będę narzekał na urodzaj.

[KRZYSZTOF] No jasne, tylko tak sobie myślę, że być może też AI wszechobecny będzie w przyszłości odpowiedział na to, być może właśnie generatywna sztuczna inteligencja jest w stanie, chociażby z punktu widzenia i też z silosu danych, jakim dysponuje samo F1 czy F1 TV jako ten główny nadawca, to oni mogliby właśnie tym nadawcom lokalnym, tak sobie myślę, że mają takie dane, no właśnie coś nawet na konkretny rynek przygotowywać bardziej takiego zwięzłego i myślę, że tutaj ta rola właśnie AI być może też Wam pomoże, nie?

Czy ogólnie nam, no bo to też tyczy się podcasting w sumie każdych mediów, nie? Czy ty też widzisz w tym jakąś szansę w kontekście, czy może to już się dzieje w kontekście AI?

[JAN] Chciałbym, żeby sztuczna inteligencja pomagała w odsłuchiwaniu rozmów, które się pojawiają, bo to byłoby na pewno coś cennego. My w trakcie weekendu przesłuchujemy godziny wypowiedzi różnych kierowców i szefów zespołów i czasami jest po prostu jest duża szansa na to, że coś nam ciekawego umknie, dlatego, że tego jest na tyle dużo, że musimy czasami trochę szybciej przez niektóre materiały przechodzić. Gdyby sztuczna inteligencja mogła to spisywać, materiały, które do nas docierają, to na pewno byłoby to dużo prostsze.

Oczywiście już mamy takie możliwości, to znaczy możemy pobrać dany materiał, go wrzucić do spisania i później sprawdzić, ale tak jakby droga...

[KRZYSZTOF] Ty musisz na to wpaść.

[JAN] Dokładnie. Do trzymania tej spisanej wersji jest dosyć długa droga, więc ja w tym czasie zdążę po prostu odsłuchać ten materiał. Finalnie bym tracił na to czas. Więc to jest takie rozwiązanie, w którym bym widział, jeżeli chodzi o pomoc stricte dziennikarską, bo jeżeli chodzi o wszystkie te silosy danych, jak to nazwałś, na pewno są tutaj jakieś szanse w tym, żeby sztuczna inteligencja przetwarzała, podpowiadała nam, co myśleć na jakiś temat i co możemy odczytać z jakiegoś pakietu danych. Ale chyba na tym trochę polega zabawa z F1, że to my jako odbiorcy patrzymy na to, co dzieje się na torze i po jednej stronie mamy dane i stoper, a po drugiej test oka i to jak samochód faktycznie jeździ po tym torze i na tej podstawie jesteśmy w stanie wyciągnąć jakieś informacje i nie chciałbym, żeby jakiegokolwiek narzędzie zabrało nam tę zabawę, bo myślę, że jest to dla mnie w każdym razie jedna z najciekawszych rzeczy w F1, porównywanie tego, co mówią dane, a co mówi oko.

[KRZYSZTOF] To też tak, jak sobie widz może przecież rzucić na jeden ekran, powiedzmy na iPada *lifetiming*, drugim okiem patrzeć na telewizor, na transmisję, a w trzecim jeszcze oglądać coś na YouTube i może nikt mu nie zabroni i tak percepcyjnie będzie w stanie pewnie skupić się na tym, co się dzieje na tej transmisji, ale to jest piękne, masz rację, że zawsze jednostka tak naprawdę wyrabia sobie tę indywidualną opinię o tym konkretnym zawodniku czy wydarzeniu na torze i faktycznie, żebyśmy tego jak najdłużej nie stracili.

Dobra, to przejdźmy płynnie do tej samej technologii w ogóle w motorsporcie.

Za rok wchodzimy w kolejną erę zmian w ogóle regulaminowych, takich dużych, erę jakby nowej szansy, przez niektórych jest ona tak nazywana, być może nowego rozdania dla wszystkich zespołów, także tych nowych, które dopiero wejdą, bo przecież Cadillac nam debiutuje. Czas, w którym w dużej mierze jakby ta technologia i jej zrozumienie w kontekście czy to budowy jednostek napędowych czy też kwestii budżetowych odegrają dużą rolę. I tu moje pytanie kieruję najpierw do właśnie sposobu opowiadania o tym, bo taki widz znowu będzie musiał być przeprowadzony trochę za rączkę w kontekście drogi widzów.

Tak, to jest ta zmiana, o której wszyscy mówią i to znaczy A, B, C, D. I teraz siadź, posłuchaj i dopiero zacznij sobie wyrabiać opinię o nowym sezonie, a nawet przed tym sezonem. To będzie trudne wyzwanie, Jasiek, prawda?

[JAN] Wiesz co, tak naprawdę to, o czym mówisz paradoksalnie będzie najprostszą rzeczą do przeprowadzenia, bo opowiadanie o tym, jakie są zmiany i w jakiej rzeczywistości funkcjonujemy od pierwszego wyścigu, będzie dosyć proste i oczywiste i my już o tym rozmawiamy od jakiegoś czasu, no bo od jakiegoś czasu już wiemy, że te zmiany w przyszłym roku się wydarzą. Trudniejsze będzie samemu zrozumienie i później przetworzenie takiej informacji i wytłumaczenie odbiorcy dlaczego jeden zespół jest teraz bardzo szybki, a inny jest skandalicznie wolny. Bo o ile zmiany przepisów, tak jak mówisz mogą być dla zespołów wielką szansą do tego, żeby wrócić do walki o najwyższe cele, tak z drugiej strony im dłużej jesteśmy w jednej określonej erze technologicznej i technicznej tym bardziej stawka się zbija.

Dlatego sezon 2025 prawdopodobnie będzie aż tak fenomenalny. Dlatego, że już mamy któryś rok z kolei, gdy jeździmy tymi samymi samochodami z tymi samymi silnikami a więc wszystkie zakamarki techniczne zostały już odkryte i naprawdę detale decydują o tym, kto jest najszybszy a kto jest pół sekundy wolniejszy. Nie zdziwię się jeżeli w przyszłym roku na starcie sezonu pomiędzy pierwszym a ostatnim kierowcą, znowu będziemy mieli takie różnice czasowe jak trzy sekundy, dwie sekundy i wrócimy do momentu, w którym będą ogromne dystanse pomiędzy samochodami. Dlatego, że ktoś trafi od razu z odpowiednią koncepcją i będzie w stanie na tej podstawie dalej rozwijać swój samochód a ktoś inny będzie miał samochód tak naprawdę do wyrzucenia do kosza, tak jak to było z Mercedeselem w 2022 roku ten koncept bez sekcji bocznych choć bardzo ciekawy, odważny który nadal jest broniony w sumie przez Mercedesa tylko uznali, że nie mają już czasu na to, żeby uruchomić działanie tego samochodu.

Trzeba będzie przerzucić siły na nadrabianie strat a do tego dochodzą nowe silniki które jeżeli nasi widzowie pamiętają jak to było, gdy pojawiły się obecne jednostki napędowe hybrydowe no to z pewnością one się będą psuły, po prostu więc jeżeli chodzi o ten element zaskoczenia, o którym już rozmawialiśmy to on powróci to na pewno będzie ciekawe. Może się okazać, że liderzy, choć mają bardzo szybki samochód to może się okazać, że mają go niezwykle, że jest bardzo awaryjny więc pod tym względem tutaj upatruję jakichś nadziei, ale to będzie właśnie trudne, żeby z wyścigu na wyścig patrzeć na to co się dzieje z samochodami, żeby zrozumieć jaki jest układ w stawce, zrozumieć dlaczego jest taki, a nie inny układ zrozumieć gdzie leżą problemy tych wolniejszych zespołów, a gdzie są przewagi tych lepszych, dlaczego jednostki napędowe działają tak, a nie inaczej i tak dalej, i tak dalej.

Do tego pojawi się mnóstwo sztuczek, bo zawsze w F1 pojawiają się jakieś sztuczki jakieś *tricki*, które wykorzystują zespoły i pierwszymi osobami, które muszą to zrozumieć, to poza zespołami jesteśmy my dziennikarze i żeby później dalej to

przedstawić drogiemu widzowi to my sami musimy przynajmniej udawać, że to rozumiemy i starać się o tym opowiedzieć, więc to będzie ciekawy rok na wielu płaszczyznach.

[KRZYSZTOF] Lewis Hamilton nie udaje, a przynajmniej zdaje się nie udawać, że jeszcze wielu rzeczy nie wie po przejściu do Ferrari, tak sobie spoglądałem na te jego testowe jazdy jeszcze ze starszymi modelami Ferrari, kiedy pierwszy raz odwiedził Maranello i pojawił się tam ze swoim podobno słynnym notesem i długopisem którym sobie różne rzeczy notował jeżdżąc po raz pierwszy, tak naprawdę nowym dla niego samochodem, bo przecież to po Mercedesie jest zupełnie nowa konstrukcja zupełnie inne nazewnictwo niektórych elementów czy kierownica generalnie sporo, jak nie wszystko.

Tak się zastanawiam, czy takie aspekty, taka dbałość, wiesz, takie zaangażowanie też każdego z kierowców czy być może wszelkiego rodzaju triki jeszcze, które oni pamiętają nie wiem, z lat poprzednich serii wyścigowych, nie wiem, kartingu być może czy to też będzie miało wpływ albo czy może ma wpływ na przy takich zmianach, przy takich kolejnych początkach, wiesz er technicznych, technologicznych w F1, czy to może być przewaga stanowić o, wiesz, o tym, że ten kierowca po prostu umie się lepiej odnaleźć w tym trochę chaosie, który następuje?

[JAN] Powinniśmy wyjść z takiego założenia, że dwudziestu kierowców, których oglądamy w Formule 1, od przyszłego roku dwudziestu dwóch, to są absolutnie najlepsi kierowcy na świecie i każdy potrafi wnieść do zespołu jakiś taki ludzki element, który sprawia, że dany zespół będzie się rozwijał i tak to oczywiście jest potrzebne, ale są kierowcy, którzy mają tego ludzkiego elementu i tej jakiejś boskiej części kierowcy trochę więcej, a inni mają trochę mniej, no nie bez powodu, jedni zostają mistrzami świata, a inni nie?

Lewis Hamilton ma przede wszystkim przeogromne doświadczenie i choć przez lata Mercedes dominował w stawce, to nie jest tak, że Lewis Hamilton nie miał żadnego wpływu na ten sukces. A nawet jeżeli Mercedes dostarczał mu na tyle dobre narzędzia, że w zasadzie musiał tylko wsiąść i pojechać, to on w tym wszystkim uczestniczył i ostatecznie wsiadł i pojechał, co też nie jest dla wszystkich takie oczywiste, dostępne i możliwe do zrealizowania, bo byli kierowcy jak Sebastian Vettel czy zresztą sam Lewis Hamilton w 2016 roku, gdzie pomimo bardzo dobrego samochodu natrafiali na problemy związane z samym sobą. Więc tak, kierowca zmienia bardzo dużo i w Ferrari na pewno bardzo zyskuje na tym, że Lewis pojawił

się w zespole, bo takiej wiedzy mistrzowskiej nie da się kupić i nie da się zdobyć w żaden inny sposób, niż zatrudniając odpowiednich ludzi.

[KRZYSZTOF] Czyli trochę da się kupić, no patrząc na kwotę tego transferu, to jednak no wiesz... Tak sobie teraz o tym przypominam w kontekście Verstappena i ewentualnie Astona Martina, gdyby do tego doszło?

[JAN] Jeżeli do tego dojdzie, to Aston Martin zyska bardzo wiele, bo nic nie ujmując Fernando Alonso, jest to kierowca, który już kilka lat temu jednak zdobył swoje mistrzostwa i to grubo, przecież już prawie 20 lat temu, kiedy ostatni raz Fernando zdobywał mistrzostwo. Więc on wie jak pracować, wie jak walczyć o mistrzostwa, ale no Max Verstappen jest nową generacją kierowcy i czy komuś się to będzie podobało, czy nie, każda następna generacja kierowców będzie lepsza od poprzedniej. Nie można oczywiście porównywać Michaela Schumachera z Ayrtonem Senną, czy z Lewisem Hamiltonem, bo to jest niesprawiedliwe wobec samych kierowców, ale statystycznie i tak racjonalnie podchodząc do tematu, sport, niezależnie od tego, czy to Formuła 1, skoki narciarskie, czy lekkoatletyka, z każdą generacją sportowcy są po prostu coraz lepsi.

Biegają szybciej, skaczą wyżej, jeżdżą szybciej.

[KRZYSZTOF] A tak sobie myślę, że na schyłek kariery Alonso jeszcze jeden sezon nawet myślę, że w zupełności by wystarczyło jako taka, wiesz, wiśnienska na torcie, przejeżdżony z Maxem Verstappenem, coś pięknego, jeżeli chodzi o cały system.

[JAN] To byłoby piękne.

[KRZYSZTOF] Później by się mogli spotkać zresztą, jak Max odejdzie, w tym swoim upragnionym Le Mans, czy gdzie tam ich los poniesie.

[JAN] Zobaczymy.

[KRZYSZTOF] Jak już wspominałeś sam o tych młodych w motorsporcie, także tych, którzy podobnie jak ty kiedyś chcieli bardzo i bardzo by być może dziś nie chcieli się przełączać, się *switchować* i po prostu być może odchodzić zupełnie od tych marzeń ze względu na finanse, to chcesz dotknąć takiego tematu w naszej rozmowie dzisiejszej, jak Akademia Motorsportu? Trochę ze wsparciem Orlenu, ale przede wszystkim jako teraz taki twór, który sam w sobie się pojawił, był wielki,

zresztą miałeś o tym świetny odcinek też nagrany, był ogłoszony z wielką pompą, chociaż ja w sumie z tego ogłoszenia zapamiętałem tylko przymiotnik „galwaniczne”. Nie wiem, czy to dobrze, czy nie, ale nie wiem, czy to do końca jest zrozumiałe w ogóle, co to znaczy, ale to już zostawmy bez uszczypliwości dodatkowych.

Natomiast co do zasady, młodzi, którzy chcą wchodzić w motorsport, czy ty uważasz, że w najbliższych, nie wiem, pięciu latach, już o dekadę nawet nie pytam, bo to nie wiadomo, gdzie świat będzie za dekadę w kontekście chociażby samego AI, jest szansa, że coś się zmieni, tylko wiesz, Jasiek, tak zmieni, zmieni, nie? Nie, że będziemy mieli kolejne konferencje, jak myślisz?

[JAN] Uważam, że mamy szansę na to, żeby w Formule 1 znalazł się polski kierowca. Czy to się wydarzy, to jest już trochę inny temat tak naprawdę, bo mamy kierowców zdolnych, mamy kierowców szybkich, mamy w końcu kierowców regularnie meldujących się w seriach juniorskich, takich jak Formuła 4, Formuła 3, Formuły regionalne, tak jakby to wszystko się dzieje i to jest bardzo dobre dla stymulacji całego środowiska, ale jak zwykle problemem są pieniądze i nadal w Polsce, to już nawet abstrahując od samego motorsportu, ale sektor prywatny nie jest zbyt mocno zaangażowany w wspieranie polskiego sportu i tak naprawdę największymi mecenasami sportu są właśnie firmy państwowe, które przeznaczają gigantyczne środki na to, żeby ten sport funkcjonował, ale nadal brakuje miłości dla motorsportu.

Żałuję bardzo tych czasów Roberta Kubicy, że te kilka lat, kiedy on był w Formule 1, że nikt odpowiednio nie wykorzystał tego czasu i nie zabezpieczył naszej przyszłości motoryzacyjnej, bo to był ewidentnie przespany moment. Teraz odczuwamy tego efekty, teraz tak naprawdę oglądamy młodych kierowców, którzy weszli do motorsportu dlatego, że Robert jeździł w Formule 1. Jeżeli się porozmawia z wszystkimi naszymi młodymi kierowcami, to każdy z nich ma w głowie jakieś wspomnienie Roberta. Pomimo, że oni mają jeszcze mniejsze prawo niż ja do tego, żeby w ogóle pamiętać, co Robert robił w Formule 1, ale naturalnie pojawiła się wtedy wielka fala młodych ludzi, którzy chcieli rozwijać się w tym sporcie, ale finalnie powstrzymała ich bariera finansowa i nadal naszych kierowców ta bariera powstrzymuje. No takim najbardziej nośnym przykładem jest oczywiście Tymek Kucharczyk, który był swego czasu wspierany przez Roberta Kubicę, zresztą z tego, co nadal zdarza im się mieć kontakt.

Ja wierzę w to, że to się uda, tylko że to będzie, mówię o Polaków w Formule 1 albo w jakichś innych jeszcze topowych seriach, ale umówmy się, że dla Polaka istnieje tylko Formuła 1 i najpierw potrzebujemy kogoś w tym sporcie. Wierzę, że to się uda, ale obawiam się, że to będzie droga, która będzie niezwykle bolesna dla samego kierowcy i dla jego otoczenia. Jest to strasznie trudne do pogodzenia w naszym kraju, żeby funkcjonować i żeby szukać pieniędzy, dlatego, że ciężko jest komukolwiek wytłumaczyć, dlaczego to kosztuje tyle pieniędzy i dlaczego to nie jest inwestycja, która powinna trwać sześć miesięcy, tylko powinna trwać sześć lat.

Ale nadal będę to powtarzał, mam wiarę w to, że to się w końcu uda, dlatego, że mamy po prostu zbyt wielu tych dobrych kierowców i my, jako dziennikarze, się mam nadzieję na tyle mocno staramy o to, żeby wszyscy odbiorcy Formuły 1 w Polsce wiedzieli o tym, że my mamy kierowców, tylko oni potrzebują pieniędzy. Prędzej czy później znajdzie się inwestor. Inwestor, nie sponsor, to jest ważne, bo na tym etapie to nasi kierowcy potrzebują inwestorów, tak naprawdę, a nie sponsorów, żeby te nasze marzenia o Polaku w Formie 1 znowu się spełniły.

[KRZYSZTOF] Być może i o Polsce, no bo Klara Kowalczyk ostatnio ogłasza w Formie 1 Akademii, też bardzo, bardzo duże.

[JAN] Trzymamy kciuki, oczywiście! Młode talenty na horyzoncie są, także jeżeli chodzi o płęć piękna.

[KRZYSZTOF] Ja sobie tak jeszcze też marzę do tego twojego optymistycznego, że wierzymy, że to się uda, o tym, bo jak powiedziałaś o Kubicy, żebyśmy tej kolejnej szansy nie przekuli w piórniki, mówiąc zupełnie wprost. I dlaczego to mówię? Bo z znajomym kiedyś o tym rozmawiałem, co my pamiętamy z czasów Kubicy.

No i smutny wniosek był taki, że piórniki na rok szkolny... No właśnie, w kontekście promowania całego motorsportu i BMW oczywiście. To jest też zrozumiałe, bo tam jeździł, ale faktycznie zgadzam się z Tobą, że potencjał był o wiele większy.

Pytanie, jak byśmy go dziś wykorzystali w tych czasach, bo to też nie były takie czasy i taki internet chociażby, jak dzisiaj, więc to też trzeba mieć na względzie. No dobrze, powiedz mi po przedsezonowych testach, jakie ty masz odczucia? Specjalnie nie oglądałem twojego materiału przed naszym dzisiejszym nagraniem, bo nie chciałem się sugerować.

No, co uważasz?

[JAN] Uważam, że jest bardzo ciasno w stawce. Te nasze predykcje dotyczące tego sezonu, gdy kończyliśmy poprzedni, zdaje się, że się sprawdzają. Jest naprawdę bardzo, bardzo ciasno.

Oczywiście stawka podzieli nam się na pierwszą czwórkę, czyli na McLarena, Red Bulla, Ferrari, Mercedesa i na całą resztę. Niestety od tej całej reszty może się oddzielić Sauber i zostać na szarym końcu i to jest taki najpewniejszy wniosek z tych testów, które wynoszę, że Sauber i Aston Martin niestety mają duże problemy i raczej ciężko będzie je rozwiązać w trakcie tego sezonu, bo po prostu nie opłaca się tracić już czasu na rozwój samochodu na ten rok, podczas gdy trzeba zająć się rozwojem przyszłorocznych samochodów, gdzie można zyskać zdecydowanie więcej, zwłaszcza gdy jesteś Astonem Martinem i masz na pokładzie i tyle fantastycznych zasobów pod ręką, w które zostały poczynione inwestycje.

Jeżeli chodzi o czołówkę, bałbym się tutaj nominować kogoś, kto będzie dominował, czy też będzie zdecydowanym faworytem do wygrania mistrzostw. To, czego trochę życzeniowo, czego bym chciał i myślę, że to jest najbardziej prawdopodobne do zrealizowania, to, że będziemy mieli ośmiu różnych zwycięzców w trakcie tego sezonu, może nawet więcej, że cztery zespoły będą wygrywać, może będzie jakiś zaskakujący zwycięzca jeszcze spoza tego topowego układu, ale to już musiałoby wydarzyć się coś zaskakującego, tak jak w trakcie Grand Prix w Brazylii w zeszłym roku.

Myślę, że w zależności od tego, na którym torze będziemy się pojawiać, to różne zespoły będą silne, nie będzie tak, że każdy będzie mniej więcej w stanie oszacować, że przed Australią albo przed kolejnymi wyścigami, że na pewno to Mercedes czy też McLaren będą najszybszymi. Nie, myślę, że to będzie się zmieniało. No i do tego dochodzą nam zmiany techniczne w trakcie sezonu, bo przy Grand Prix Hiszpanii zmieni się przepis dotyczący elastyczności skrzydeł, zatem to też nam trochę przemiesza stawkę.

No wszystko po prostu wskazuje na to, że to będzie naprawdę fantastyczny sezon. Na pewno McLaren jest bardzo szybki, na pewno Ferrari jest bardzo szybkie, jeżeli chodzi o tych dwóch kandydatów, którzy będą się między sobą bili, a więc te dwa pierwsze miejsca z zeszłego sezonu nadal na tych dwóch pierwszych miejscach powinny się utrzymać. Mercedes na pewno nie powiedział ostatniego słowa i tutaj

mogą nas zaskoczyć i na to trochę liczę, że będą w lepszej formie i że udało im się zażegnać te problemy, z którymi się borykali, a Red Bull to jest taki trochę znak zapytania, ale mam wrażenie, że stracili ten rozpęd, który mieli.

[KRZYSZTOF] Antonelli wygrywający wyścig w tym sezonie? To jest realna wizja?

[JAN] Jest to jak najbardziej możliwe. Jeżeli chodzi o talent i tak, jeżeli byśmy chcieli spojrzeć tylko na CV Kimiego i na jego dokonania i porównali to z tym, co Kimi robił chociażby na testach, no bo to jest chyba najlepszy punkt odniesienia, to jak spisywał się na torze. Kimi wygląda na niezwykle szybkiego kierowcę.

Zobaczymy jak będzie z dojrzałością wyścigową, bo to jest coś, czego nie da się po prostu nauczyć, to trzeba przeżyć, ale Mercedes powinien dać Kimiemu narzędzia do tego, żeby mógł w tym sezonie wygrać. Jakbym miał postawić pieniądze, to postawiłbym na to, że Kimi przynajmniej raz w tym sezonie będzie zwycięzcą Grand Prix.

[KRZYSZTOF] Też bym tak zrobił ze wszystkich debutantów, w sumie właśnie w jego kierunku takie spojrzenie skierował. Myślę sobie też o tym, powiedziałeś o dojrzałości wyścigowej, ale też dojrzałości kwalifikacyjnej. To akurat nie tylko Kimiego się tyczy, bo sam Hamilton musi się poprawić w kwalifikacjach, jeżeli mówimy o jakimkolwiek odtrąbianiu sukcesów po przejściu do Ferrari, w którym w drugim Bolidzie jeździ Leclerc.

[JAN] Tak, przed Hamiltonem jest wielkie wyzwanie, bo trochę mam wrażenie, że przez te ostatnie lata ludzie zapomnieli jak dobrym kierowcą jest Charles Leclerc. Trochę go pamiętają z tego jak zakończył rywalizację o Mistrzostwo Świata w 2022 roku w Francji, gdy się rozbił i wrzasnął przez radio. Trochę Ferrari też rzuciło cień na samego Leclerca przez wszystkie błędne decyzje, które popełniało i stał się Charles takim męczennikiem, a to jest naprawdę jeden z najwybitniejszych kierowców, których mamy w stawce i to był tak naprawdę jedyny kierowca poza Lewisem Hamiltonem, ale mówmy już o tych nowych samochodach, więc to jest tak naprawdę jedyny kierowca, który realnie zagroził Maxowi Verstappenowi w pierwszej połowie sezonu, to znaczy był od niego regularnie szybszy.

Ale Lewis jest talentem wszech czasów, jest na pewno już wpisany do kanonu, jeżeli chodzi o Formułę 1. Pokazywał się świetnie, jeżeli chodzi o taki swój talent wyścigowy, przede wszystkim w tych pierwszych sezonach, gdy jeździł w Formule

1, więc myślę, że jeżeli miał się pojawić jakiś impuls w jego życiu, który sprawi, że znowu będzie tym chłopcem z 2007 roku, który był w stanie zawalczyć o Mistrzostwo Świata już w swoim debiucie, no to właśnie jesteśmy w tym miejscu w historii i ten debiut Ferrari może być właśnie takim trochę powrotem do przeszłości, byle by się nie skończył tak tragicznie dla Lewisa, jak ten 2007.

[KRZYSZTOF] To prawda i myślę, że to jest już ostatnia szansa też, w sensie tak na logikę rzecz ujmując i chyba dobrze, że to właśnie jest Ferrari i że tutaj jakby to się rozegra. Tak naprawdę rozegra się to, kiedy ta kariera się zakończy i jak się zakończy, to też należy być tego świadomy. Ciężko mi sobie wyobrazić kolejny transfer, choć nigdy nie mów nigdy.

[JAN] Oczywiście.

[KRZYSZTOF] Dobrze, Jasiek, to powiedz mi jeszcze tak na koniec i moim widzom, słuchaczom, przede wszystkim słuchaczom, widzisz to ta telewizja, moim słuchaczom i mnie samemu, jakby ktoś się z nich zastanawiał i jak dzisiaj zostać takim Olejniczakiem, Jermakowem albo Sokołem, to właśnie to co? Nagrywać? Po prostu mówić o tym, że się interesuje motorsportem? Wchodzić na YouTube? Co byś radził?

[JAN] Ja bym radził pójść do... Znaczący zależy z roku, w jakim jesteśmy, wieku. Jeżeli jest się młodym człowiekiem i ma się jeszcze dużo czasu na wiele rzeczy, to poszedłbym do akademickiej redakcji, nie ważne czy to pisanej, czy do radia, czy do telewizji, bo też są studenckie telewizje, chociażby na Uniwersytecie Warszawskim, ale wiem, że też w Poznaniu coś takiego funkcjonuje, bo to jest dobre miejsce, żeby poznać trochę warsztatu, bo oczywiście twórcą internetowym może zostać każdy i świetnym przykładem tego jest chociażby Bartek Budnik i Bartek Pokrzywiński, którzy nagrywają swój podcast, chociaż oni są akurat po studiach dziennikarskich. Jeżeli chodzi o taką stronę warsztatową na pewno mają doświadczenie, ale jest to po prostu duże ułatwienie później dla kogoś, kto chce tworzyć treści dotyczące sportu, bo dostajemy narzędzia, z których potem korzystamy tak, jak my chcemy, a ważne jest, żeby dosyć szybko nauczyć się odpowiednio mówić, odpowiednio pisać, odpowiednio wyglądać przed kamerą. To wszystko są narzędzia, które tylko mogą nas utwierdzić w tym, że to, co robimy jest dobre i że myśli, które chcemy przekazać naszemu odbiorcy na pewno będą sformułowane tak, że po publikacji nie będziemy się tego wstydzili.

Oczywiście nie jest to gwarantem, bo nadal można zrobić coś głupiego i takie wyczyny też każdy z dziennikarzy ma na swoim koncie, ale na pewno trochę to osadza taką wiedzę i zajawkę, którą każdy z dziennikarzy sportowych powinien mieć w każdym razie z założenia i sprawi to, że będzie trochę łatwiej. Więc polecałbym zacząć od jakichś akademickich działań, a dalej próbować sięgać tam, gdzie się chce sięgnąć. No nie wiem jakie kto ma plany oczekiwania.

Tego życzymy.

[KRZYSZTOF] A czego Tobie życzyć? No bo formuła wraca do Eleven Sports, też nowe rozdanie i też nowa załoga. No właśnie, to czego na ten rok byś chciał zrobić i życzone?


[JAN] Jak najwięcej różnych zwycięzców w trakcie tego sezonu. Najlepiej niech pół stawki stanie na pierwszym miejscu i niech Roman Biliński w Formule 3 wygra z dwa wyścigi w tym sezonie. Wtedy będzie to naprawdę spektakularny sezon.

[KRZYSZTOF] Moi drodzy, bardzo mocno trzymamy za to kciuki. Myślę, że nie tylko ja i Jasiek!

Bardzo Ci Jasiek dziękuję za Twoje zaangażowanie, za Twoją ekspertyzę no i dobrego sezonu życzę nam obu.

[JAN] Bardzo dziękuję.

[MUZYKA]

*Raz jeszcze, na koniec, żeby nie umknęło. Przypominam, zostaw na [Apple Podcasts](#) lub na [Spotify](#) taką liczbę  gwiazdek, jaką uznasz za stosowną.*

*Do usłyszenia w kolejnym odcinku, a za dziś bardzo dziękuję.*

[MUZYKA CICHNIE – KONIEC ODCINKA]