

INTER-CONTINENTAL FORMULA

It was no secret that the British teams were unhappy with the Formula 1 World Championship adopting 1.50 liter engine capacity for the 1961 season. They were able to persuade the CSI that parallel series of at least six races should be run with cars having engine capacity of no less than 2000ccm, while not exceeding 3000ccm maximum. The new series was coined Inter-Continental Formula and a six-race calendar was announced, containing two events in Great Britain (International Trophy and Guards Trophy) two in Italy (Lottery Grand Prix and Century Grand Prix) two in the US (Indy 500 and Watkins Glen Trophy). The opportunity to add more races during the year was left open, and apparently there even was some talk about the possibility of Inter-Continental Formula taking over the World Championship status from Formula 1 from 1962 onward. Such optimism proved to be unfounded. Although the first race of the 1961 European racing season (Lombank Trophy on 26 March) was open for both categories of cars, there were no entries of purpose-built ICF cars and throughout the season the Inter-Continental Formula races featured only discarded 1960 specification Formula 1 machinery. The only true ICF specific design was apparently attempted by Scuderia Castellotti with their 3.00 liter Cooper Ferrari, which was, however, destroyed in testing accident that also claimed the life of Giulio Cabianca and several bystanders. Cooper Cars have built an experimental model T54 with 2.80 liter Coventry-Climax engine, and Jack Brabham raced it at Indianapolis. But overall, the Inter-Continental Formula disintegrated before it really began. Both Italian events were cancelled and there was an attempt to replace them with three other races (Lombank Trophy, Lavant Cup and British Empire Trophy) which turned the international series into strictly Anglo-American affair. Then the three replacement events were all declared to be non-Championship, and Watkins Glen switched to Formula 1 so it could hold the official United States Grand Prix. Consequently, the Inter-Continental Formula series consisted of only three events and no Championship standings were declared. In the end, any plans for the project to return in 1962 were quickly abandoned, and the whole thing had quietly faded.

Nespokojenosť britských týmů s rozhodnutím snížiť pro ročník 1961 obsah motoru mistrovství světa Formule 1 na pouhých 1.50 litru nebyla žádným tajemstvím. Situace dospěla tak daleko, že tyto týmy presvědčily CSI k tomu, aby schválila existenci podružného mistrovství s ne méně než šesti závody, pro vozy s motorem o obsahu nejméně 2000ccm do maxima 3000ccm. Nová série dostala název Inter-Continental Formula a byl zveřejněn i šestipodnikový kalendář, který obsahoval dva závody ve Velké Británii (International Trophy and Guards Trophy) dva v Itálii (Lottery Grand Prix a Century Grand Prix) dva ve Spojených Státech (Indy 500 and Watkins Glen Trophy). Dveře zůstaly pootevřeny k možnosti přidat během roku další závody a zřejmě existovaly i nějaké řeči o tom, že by Inter-Continental Formula od roku 1962 mohla nahradit Formuli 1 jako světový šampionát. Tento optimismus se prokázal jako neopodstatněný. Přestože první podnik evropské sezony pro rok 1961 (Lombank Trophy 26 března) byl otevřen pro obě kategorie vozů, nikdo se zde nepředstavil s vozem postaveným speciálně pro parametry ICF, a všechny pozdější závody pořádány pod hlavičkou Inter-Continental Formula předvedly pouze vyřazené vozy Formule 1 z předešlého roku. Jediným pokusem o sestrojení skutečného monopostu ICF byl zřejmě Cooper s třílitrovým motorem Ferrari od týmu Scuderia Castellotti. Vůz byl ale zničen při testování a tato nehoda si vyžádala i život Giulio Cabiancy a několika přihlízejících. Tovární tým Cooper také představil experimentální model T54 s motorem Coventry-Climax o obsahu 2.80 litru, se kterým Jack Brabham nastoupil v Indianapolis. Celkově se ale Inter-Continental Formula rozpadla dříve, než se byla schopna vůbec postavit na nohy. Oba italské podniky byly zrušeny, což se vedení snažilo vyřešit zařazením tří jiných závodů (Lombank Trophy, Lavant Cup and British Empire Trophy), čímž se ovšem z mezinárodního šampionátu stala čistě Anglo-Americká záležitost. Navíc byly všechny tyto tři náhražky prohlášeny za nemistrovské a Watkins Glen přešel k Formuli 1, aby mohl pořádat oficiální velkou cenu USA. Tím pádem se nové mistrovství skládalo z pouhých tří podniků a nebylo vyhlášeno žádné konečné pořadí. Plány na pokračování v roce 1962 byly nakonec rychle zrušeny a celá věc vyšuměla do ztracená.

ICF CHAMPIONSHIP 1961						
CIRCUIT	POLE POSITION		FASTEAST RACE LAP		RACE WINNER	
Silverstone	Bruce McLaren, NZ	Cooper Climax	Stirling Moss, GB	Cooper Climax	Stirling Moss, GB	Cooper Climax
Speedway	Eddie Sachs, US	Ewing Offenhauser	Troy Ruttman, US	Watson Offenhauser	A.J. Foyt, US	Trevis Offenhauser
Brands Hatch	Stirling Moss, GB	Cooper Climax	Bruce McLaren, NZ	Cooper Climax	Jack Brabham, AU	Cooper Climax

POINT SYSTEM: Unknown. Presumably, the points would be based either on the 1960 Formula 1 Championship system of 8-6-4-3-2-1 or the new for 1961 scale of 9-6-4-3-2-1.

WORLD FEDERATION OF MOTORSPORT

In 1980, the conflict between FOCA and FISA over the commercial rights and technical regulations, jeopardized the very existence of the World Championship. Although the season was saved, in November the power struggle tensions culminated in formation of the World Federation of Motorsports, managed by Max Mosley and Bernie Ecclestone, who were supported by all British teams. Confident of their position, WFMS threatened to establish a new World Professional Drivers Championship, administered independently from the FIA, which still had the backing of manufacturer teams Ferrari, Renault, and Alfa Romeo. Consequently, the start to the 1981 season was extremely volatile, and the first race in Argentina had to be cancelled. The Grand Prix in South Africa was at first withdrawn, then postponed, and finally also cancelled by FISA. This created an opportunity for the newly established entity to step in and run the race at Kyalami on its original date as WFMS sanctioned event. Furthermore, the recently adopted aerodynamic restrictions were revoked, so all cars racing under the WFMS banner were free to continue using the 1980 configurations. However, because the FIA was in control of defining the Formula 1 technical regulations, the organizers had to adopt a Formula Libre designation. Still, solid field of 19 cars did take part. Nonetheless, the Grand Prix received virtually no media attention and that immediately compromised any further effort for successful rival Championship. All the teams agreed to return to the FIA World Championship, and the WFMS quickly disappeared.

Spor o komerční práva a technické předpisy mezi FOCA a FISA, ohrožoval v roce 1980 samotnou existenci světového šampionátu. Přestože sezona byla nakonec zachráněna, v listopadu napětí spojené s tímto přetahováním o moc vyústilo v založení World Federation of Motorsports, kterou řídili Max Mosley a Bernie Ecclestone, za podpory všech Britských týmů. WFMS se cítila natolik sebevědomě, že vyhlásila plány ustanovit nové mistrovství světa (World Professional Drivers Championship) nezávisle na FIA, která ale stále měla podporu továrních týmů Ferrari, Renault a Alfa Romeo. Začátek sezony 1981 byl tím pádem značně vypjatý, což vedlo ke zrušení prvního závodu v Argentině. Velká cena v Jižní Africe byla nejdříve stažena z kalendáře, potom odložena na později, ale nakonec ji FISA také zrušila. Tím se nové organizaci naskytla příležitost vstoupit do hry, a uspořádat velkou cenu v Kyalami v původním termínu pod hlavičkou WFMS. Navíc, nově zavedená aerodynamická omezení byla prohlášena za neplatná, takže všichni účastníci podniku vedeného WFMS mohli nasadit vozy s parametry platnými v roce 1980. Protože FIA stále měla kontrolu nad technickými pravidly definujícími vozy Formule 1, musel být závod vyhlášen jako Formula Libre. Přesto se na startu sešlo solidní pole 19 vozů. Nicméně, tato Grand Prix se odehrála za téměř úplného nezájmu médií, což značně zkompromitovalo jakoukoli další snahu o ustanovení konkurenčního šampionátu. Všechny týmy se nakonec vrátily k FIA a WFMS rychle zmizela ze scény.

WFMS CHAMPIONSHIP 1981						
CIRCUIT	POLE POSITION		FASTEAST RACE LAP		RACE WINNER	
Kyalami	Nelson Piquet, BR	Brabham Ford	Carlos Reutemann, AR	Williams Ford	Carlos Reutemann, AR	Williams Ford
POINT SYSTEM: Not applicable.						

ACEA-GPWC-GPMA

In 2001, DaimlerChrysler, Fiat, BMW, Ford, and Renault, founded new consortium called Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. Soon afterwards the group announced their commitment to establish a new Grand Prix World Championship, independent from FIA, beginning with the expiration of the current Concorde Agreement in 2007. Fiat's Paolo Cantarella headed the effort. The move was initiated when FIA extended the Formula 1 commercial rights to SLEC Holdings for 100 years. SLEC was owned 25% by Kirch Gruppe, 50% by Speed Investments (owned by EM.TV & Merchandising but also controlled by Kirch Gruppe), and 25% by Ecclestone's Bambino Trust. Although in reality Ecclestone remained firmly in charge, in theory the two German media corporations gained control over the TV broadcasts and could also dictate where the Grand Prix races would be held. ACEA's mission was to protect multinational manufacturers' position, while optimizing the image and financial returns by gaining more control over their respective investments. They were no longer just sponsors. Toyota was coming with its own F1 programme, while Fiat's Agnelli family, Renault, and Ford held 100% ownership of Ferrari, Benetton, Jaguar and Cosworth, respectively. McLaren was 40% owned by DaimlerChrysler, and it was certainly not out of the question that BMW and Honda would eventually acquire shares in the teams they supplied with engines, Williams, B-A-R, and Jordan. The non-affiliated teams of Prost, Minardi, Arrows, and Sauber would almost certainly sell their shares for an opportunity to align themselves with an engine supplying car company. There was a lot of potential out there. Nonetheless, by 2004 the group, which was mostly referred to as GPWC and apparently abandoned the idea of separate championship, remained united as a force seeking the capacity to change the financial structure of Formula 1 that remained fully in the hands of

Ecclestone. This proved increasingly fruitless, so by the end of the year, the breakaway threat was back on the table. As if the future of the sport was not complicated enough, in November, Speed Investments brought a court case against Formula 1 Holdings, an entity at the very center of Ecclestone's business complex. Speed Investments were by now acquired by three banks that now held 75% of SLEC. After the overextended Kirch Gruppe imploded, Bayerische Landesbank, JP Morgan Chase, and Lehman Brothers took control of the shares. Immediately, the banks claimed that Ecclestone, a 25% stockholder in SLEC, had used excessive authority in appointing the Formula 1 Holdings' Board of Directors, and demanded that they should control 75% of the board. Without control of their investment, the banks argued that they were in no position to negotiate with GPWC and stood to possibly lose \$1.65 billion in cash and shares. The judge agreed, but Ecclestone appealed directly to the team owners, with an offer of certain monetary redistribution promises reportedly worth \$500 million to the teams, in an effort to win their support and maintain his grip on Formula 1. At the beginning of 2005, GPWC presented its own offer, promising the teams 80% of all commercial revenues from 2008 onward. However, Ecclestone pulled a master stroke when he persuaded Scuderia Ferrari, perhaps his most outspoken critic, to agree to a five-year extension of the modified Concorde Agreement. Although the remaining manufacturers, led by DaimlerChrysler, still promised to present the team owners with an alternative prior to the first race in Melbourne, this was a serious blow to their plans. All they could do was to rename themselves again, to Grand Prix Manufacturers Association. This entity continued their efforts to remain relevant in discussions with the FIA and the commercial rights holder, with an aim to finalize the regulations, benefit the sport, and protect the shareholders. But their position was gradually deteriorating, and by mid-November 2005, FIA president Mosley and BMW's Burkhard Göschel have announced at a meeting in Munich that an agreement between FIA and GPMA had been reached on all outstanding issues. In the end, the manufacturer's consortium achieved very little and failed to stage single independent race.

V roce 2001, automobilky DaimlerChrysler, Fiat, BMW, Ford a Renault, založily novou organizaci pod názvem Association des Constructors Europeans d'Automobiles. Brzy poté tato skupina oznámila záměr vyhlásit, po vypršení Concordské Dohody v roce 2007, nový šampionát (Grand Prix World Championship) nezávislý na FIA. Paolo Cantarella z Fiatu byl hlavním proponentem. Důvodem bylo to, že FIA, prodloužila kontrolu obchodních práv pro F1 společnosti SLEC Holdings na dalších sto let. SLEC byl vlastněn z 25% Kirch Gruppe, 50% Speed Investments (vlastníkem bylo EM.TV & Merchandising ale kontrolu měla Kirch Gruppe) a 25% Bambino Trust (Ecclestone). Přes tento menšinový podíl, Ecclestone byl ve skutečnosti nesporným šéfem všeho dění. Teoreticky ale měly oba německé mediální koncerny rozhodující slovo nad televizními právy a dokonce i určováním, kterým zemím může být závod F1 přidělen, a kterým ne. ACEA si předsevzala především chránit pozice nadnárodních automobilek a optimalizovat image a finanční investice ve vlastní prospěch. Automobilky už se neviděly jen jako pouzí sponzoři. Toyota se chystala do F1 vstoupit s vlastním programem, zatímco rodina Agnelli (Fiat), Renault a Ford vlastnili 100% akcií v týmech Ferrari, Benetton, respektive Jaguar a Cosworth. McLaren byl ze 40% vlastněn koncernem DaimlerChrysler a nebylo by to nic neočekávaného, pokud by BMW a Honda získaly značný podíl v týmech, kterým dodávaly motory, kterými byli Williams, B·A·R, a Jordan. Týmy bez továrních pohonných jednotek, Prost, Minardi, Arrows a Sauber by skoro nepochybňě prodaly značnou část svých akcií výměnou za spolupráci se silným výrobcem automobilek. Potenciál byl opravdu značný. Nicméně, když přišel rok 2004, zdálo se, že tato skupina, teď známá hlavně jako GPWC, se naděje na vlastní šampionát už vzdala. Přesto ale zůstala jednotna ve své misi změnit finanční strukturu Formule 1, kterou nadále držel v hrsti Ecclestone. Jejich snaha se ale stále mijela účinkem, takže na konci roku byla najednou hrozba nezávislé série znova na stole. A pokud budoucnost sportu nebyla dostatečně komplikovaná, v listopadu Speed Investments zažalovaly skupinu Formula 1 Holdings, což byla organizace v samém jádru Ecclestonova panství. V té době už Speed Investment byly v majetku tří finančních institucí, které tím ovládly 75% SLEC. Když se zhroutila Kirch Gruppe, Bayerische Landesbank, JP Morgan Chase a Lehman Brothers získaly kontrolu nad jejími podíly. Banky brzy daly najevo svou nelibost nad tím, že Ecclestone, jako 25% vlastník, má přemrštěný vliv a začaly se domáhat práva jmenovat 75% členů představenstva SLEC. Jako hlavní důvod uvedly, že ze stávající pozice nemají možnost efektivně jednat s GPWC, což značně ohrožuje jejich \$1.65 miliardové investice. Soudce souhlasil, ale Ecclestone okamžitě nasadil páku přímo na jednotlivé týmy, kterým údajně slíbil zvýšení finančních příspěvků o \$500 milionů ročně. Jeho snahou pochopitelně bylo udržet si nadále kontrolu nad Formulí 1. Na začátku roku 2005 GPWC předložila vlastní návrh a slíbila týmům 80% komerčních zisků, počínaje rokem 2008. Ecclestone ale zatím dosáhl dílčího, ale rozhodujícího, vítězství, protože se mu podařilo na svou stranu získat Scuderii Ferrari, do té doby svého nejsilnějšího kritika. Ferrari souhlasilo s pětiletým prodloužením stávající Concordské Dohody. Zbývající automobileky pod vedením DaimlerChrysler sice slíbily předložit další alternativu ještě před zahájením sezony, ale jejich pozice teď byla značně oslabena. Jediné, na co se zmohli bylo se znova přejmenovat na Grand Prix Manufacturers Association. Tato skupina pokračovala ve snaze udržet si nějakou významnější roli v diskuzích s FIA a vlastníkem komerčních práv, s cílem ovlivnit vývoj pravidel pro dobro sportu a ochránit své vlastní akcionáře. Jejich pozice ale postupně slábla a v listopadu 2005 FIA prezident Mosley a šéf BMW Burkhard Göschel po setkání v Mnichově oznámili, že všechny zbývající spory mezi FIA a GPMA byly vyřešeny a uzavřeny. V konečném souhrnu, spojení automobilek nedosáhlo prakticky ničeho a neuspořádalo ani jeden závod nezávisle na FIA.