

1950s FACTS & NUMBERS			
1950-59	World Championship sanctioned by FIA through CSI division.		
1950-59	No regulatory restrictions on how many cars can qualify unless imposed by local organizers. Starting grid was determined in several timed practice sessions held over 2-4 days preceding the race.		
1950-51	Maximum engine capacity 4500cc or 1500cc supercharged. Minimum weight 700 kg car only.		
1952-53	Maximum engine capacity 2000cc or 750cc supercharged. No weight limit.		
1954-59	Maximum engine capacity 2500cc or 750cc supercharged. No weight limit.		
World Championship Grands Prix	74		Plus 10 Indy 500 races.
Drivers Taking Part in a World Championship GP Event	233		Plus 190 in Indy 500 events.
Drivers Taking Part in World Championship GP Race	199	85.408%	Plus 8 qualified for but never started in GP.
Average Number of Starters per GP	19.527		Range 10 – 34.
Average Number of GP Starts per Driver	7.352		Range 1 – 58.
Drivers Achieving Top-Ten Race Result	120	60.302%	Includes shared results.
Drivers Achieving Top-Six Race Result	80	40.201%	Includes shared results.
Drivers Achieving Top-Three Qualifying Result	26	13.065%	
Drivers Achieving Top-Three Race Result	42	21.105%	Includes shared results.
Drivers Achieving Fastest Race Lap	19	9.548%	Includes shared results.
Drivers Achieving Fastest Qualifying Lap	13	6.533%	Includes shared results.
Drivers Achieving Pole Position	11	5.528%	
Drivers Achieving Race Lead	28	14.070%	
Drivers Achieving GP Win	15	7.538%	Includes shared results.
Drivers Achieving World Championship Points Lead	11	5.528%	
World Champions	5	2.513%	
Circuits Holding World Championship Event	18		Plus Indianapolis Motor Speedway.
Constructor Teams Participating in World Championship	33		Indy 500 excluded.
Customer Teams Participating in World Championship	62		Indy 500 excluded.
Private Entrants Participating in World Championship	64		Indy 500 excluded.
Total Race Laps	4877		Plus 1938 at the Indy 500.
Total Race Kilometers	31510.391		Plus 7797.271 at the Indy 500.
Average Race Distance in km	425.816		Range 305.760 – 601.755.

The early World Championship starting grids were comprised mostly of veterans, who were competing in various racing categories already for years, even decades. Drivers like Chiron, Chaboud, de Graffenried, Étançelin, Giraud-Cabantous, Lang, Parnell, Serafini, Sommer, von Stuck, or Whitehead all made appearances during 1950 and beyond, but it was too late for them to have any significant impact. Rosemeyer, Varzi and Wimille were all killed before 1950. The great Nuvolari drove his last race at Mille Miglia in 1948 at the age of 56 and in frail health, yet still was leading convincingly in a car that was falling apart underneath him. The driver was sitting on a crate of oranges, because his seat was one of the things that broke off along the way, together with the engine cover and some fenders. Some springs were broken, the car leaning to one side, but Nuvolari only stopped when the brakes on his Ferrari Spyder Corsa had definitely failed and it was absolutely impossible to continue. He would never participate in the World Championship, together with Caracciola or Chinetti. Others, like Ascari, prince Bira, Bonetto, Fagioli, Fangio, Farina, González, Manzon, Rosier, Schell, Taruffi, Trintignant, and Villoresi, were still able to enjoy variably successful post-1950 careers. Farina, won the very first officially sanctioned World Championship race from pole position. But others were not quite interested in this novelty at first. Scuderia Ferrari decided not to enter the inaugural race at Silverstone, and then skipped two more Championship races later in 1950.

With five titles, Fangio dominated the decade. Ascari, his closest rival, was tragically killed in his prime and the traditionally favorite French and Italian drivers were slowly but surely replaced by English speaking newcomers like Moss, Hawthorn, Collins, Brabham, Brooks. The races were long and hard, often exceeding three hours. Safety measures were minimal, straw bales scattered along the track were a norm. Fuel used to power the Formula 1 cars during the 1950s was usually a potent and volatile blend based primarily on benzene and aviation fuel. Until 1958 there were no restrictions, however, the fuel companies themselves then persuaded the teams to use less exotic and less corrosive aviation fuel mixtures with an octane rating of 130.

A number of technical innovations were introduced to racing cars during the 1950s, many of them derived directly from the aviation industry, after massive aircraft development during the World War II. Disc brakes, fuel injection, and lightweight alloys, to mention just a few. By the end of the decade, advantages of positioning the engine behind the driver were well acknowledged. The first somewhat durable helmets made of fiberglass with foam padding appeared at Indianapolis in the mid-1950s, and roll-over bars and use of fire-resistant overalls also became mandatory there. During the 1952 la Carrera Panamericana, Hans Klenk was reportedly the first navigator to use pre-compiled road-pace notes, apparently after being directed to study the course in detail before the race by the team manager Alfred Neubauer. It had no effect on Formula 1, but did radically change rally racing. Long serving AIACR and FIA president de Rohan-Chabot stepped down in 1958 and was replaced by another Frenchman Hadelin de Liedekerke Beaufort.

†† Alberto Ascari, Manuel Ayulo, Jean Behra, Marc Birkigt, Felice Bonetto, Ivor Bueb, Eugenio Castellotti, Johnny Claes, Peter Collins, Luigi Fagioli, Mike Hawthorn, Ernest Henry, Pierre Lèvegh, Stuart Lewis-Evans, Onofré Marimón, Jack McGrath, Luigi Musso, Tazio Nuvolari, Enrico Platé, Alfonso de Portago, Louis Rosier, Raymond Sommer, Bob Sweikert, Bill Vukovich, Ken Wharton, Peter Whitehead, and others.

První startovní rošty závodů mistrovství světa byly obsazeny převážně veterány, které bylo v různých kategoriích automobilů na závodních okruzích vidět v řadě předchozích let a desetiletí. Závodníci jako Chiron, Chaboud, de Graffenried, Étançelin, Giraud-Cabantous, Lang, Parnell, Serafini, Sommer, von Stuck, nebo Whitehead se všichni v roce 1950 a dále zúčastnili, ale mistrovství světa pro ně přišlo příliš pozdě na to, aby do něho mohli vážněji zasáhnout. Rosemeyer, Varzi a Wimille se před rokem 1950 zabil. Nepřekonatelný Nuvolari jel svůj poslední závod v 56 letech na Mille Miglia 1948. Přes podlomené zdraví v závodě přesvědčivě vedl i když jeho vůz se pod ním doslova rozpadal. On sám seděl na bedně od pomerančů, protože sedadlo bylo jednou z věcí, které po cestě upadly, stejně jako kapota motoru a pár blatníků. Navíc mělo jeho Ferrari Spyder Corsa polámané pérování a naklánělo se na stranu, ale Nuvolari definitivně vzdal až když zcela odešly brzdy a bylo opravdu nemožné pokračovat v jízdě. Neměl šanci nastoupit v mistrovství světa, podobně jako Caracciola nebo Chinetti. Další, jako Ascari, princ Bira, Bonetto, Fagioli, Fangio, Farina, González, Manzon, Rosier, Schell, Taruffi, Trintignant a Villorisi svou kariéru v padesátých letech rozšířili o další různě výrazné úspěchy. Farina vyhrál vůbec první závod mistrovství světa z pole position, ale někteří zpočátku této novince nevěnovali příliš velkou pozornost. Scuderia Ferrari se do zahajovacího podniku v Silverstone vůbec nepřihlásila a během roku 1950 vynechala další dva mistrovské závody.

Této první dekádě jasně dominoval Fangio s pěti tituly. Jeho nejbližší rival Ascari se tragicky zabil na vrcholu svých sil a tradičně favorizovaní piloti z Francie a Itálie byli postupně nahrazeni anglicky mluvícími nováčky jako Moss, Hawthorn, Collins, Brabham, Brooks. Závody byly dlouhé a náročné, často přesahovaly tři hodiny. Bezpečnostní požadavky byly minimální, balíky slámy pohozené kolem trati se staly standartem. Pohonné hmoty byly potentní a těkavé směsi benzenu a leteckého paliva, které do roku 1958 nepodléhaly žádným omezením. Nakonec to byly samotné rafinérie, které přesvědčily závodní týmy k používání méně exotické a korozivní letecké palivo s omezeným obsahem 130 oktanů.

Závodní vozy prošly v padesátých letech řadou inovací a mnohé z nich přišly z leteckého průmyslu, který během druhé světové války prošel masivním vývojem. Diskové brzdy, přímé vstřikování paliva a lehké slitiny kovů slouží jako několik příkladů. Na konci dekády už nebylo pochyb o výhodách umístění motoru za řidičem. První opravdu trochu odolné helmy z laminátu s pěnovkovou vycpávkou se poprvé objevily v Indianapolis v polovině padesátých let a brzy se zde staly povinnými i rámy chránící piloty v případě převrácení vozidla a ohnivzdorné kombinézy. Také, během závodu la Carrera Panamericana v roce 1952 byl Hans Klenk údajně prvním navigátorem, který používal předem připravené traťové poznámky a instrukce, protože týmový manažer Alfred Neubauer mu nařídil detailně prostudovat celou trať už před závodem. Což sice nemělo na Formuli 1 žádný dopad, ale radikálně to změnilo závody rallye. Dlouholet AIACR a FIA prezident de Rohan-Chabot skončil v roce 1958 a nahradil ho další francouz Hadelin de Liedekerke Beaufort.

1950s GRANDS PRIX

001	GREAT BRITAIN				
Silverstone	1950-1958	GPs: 7	Laps: 601	Km: 2821.258	
Aintree	1955-1959	GPs: 3	Laps: 255	Km: 1231.148	
Total	1950-1959	GPs: 10	Laps: 856	Km: 4052.406	
002	MONACO				
Monte Carlo	1050-1959	GPs: 6	Laps: 605	Km: 1906.225	
003	SWITZERLAND				
Bremgarten	1950-1954	GPs: 5	Laps: 277	Km: 2016.560	
004	BELGIUM				
Spa-Francorchamps	1950-1958	GPs: 8	Laps: 275	Km: 3882.520	
005	FRANCE				
Reims-Gueux	1950-1951	GPs: 2	Laps: 141	Km: 1101.915	
Rouen-les-Essarts	1952-1957	GPs: 2	Laps: 152	Km: 890.608	
Reims	1953-1959	GPs: 5	Laps: 282	Km: 2343.864	
Total	1950-1959	GPs: 9	Laps: 575	Km: 4336.387	
006	ITALY				
Monza	1950-1959	GPs: 10	Laps: 729	Km: 4836.750	

007	GERMANY				
Nürburgring-Nordschleife	1951-1958	GPs: 7	Laps: 137	Km: 3124.970	
Avus	1959	GPs: 1	Laps: 60	Km: 498.000	
Total	1951-1959	GPs: 8	Laps: 197	Km: 3622.970	
008	SPAIN				
Pedralbes	1951-1954	GPs: 2	Laps: 150	Km: 947.400	
009	NETHERLANDS				
Zandvoort	1952-1959	GPs: 5	Laps: 430	Km: 1802.990	
010	ARGENTINA				
Buenos Aires	1953-1958	GPs: 6	Laps: 558	Km: 2182.896	
011	PESCARA				
Pescara	1957	GPs: 1	Laps: 18	Km: 460.422	
012	PORTUGAL				
Oporto	1958	GPs: 1	Laps: 50	Km: 370.350	
Monsanto Park	1959	GPs: 1	Laps: 62	Km: 337.280	
Total	1958-1959	GPs: 2	Laps: 112	Km: 707.630	
013	MOROCCO				
Aïn-Diab	1958	GPs: 1	Laps: 53	Km: 403.754	
014	U.S.A.				
Sebring	1959	GPs: 1	Laps: 42	Km: 351.481	