

MAAILMAN NOPEIN KANSA

Tutkimus suomalaisista Formula 1 -faneista

Mikael Myllyharju

Liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma

Liikuntatieteellinen tiedekunta

Jyväskylän yliopisto

Kevät 2023

TIIVISTELMÄ

Myllyharju, M. 2023. Maailman nopein kansa, Liikuntatieteellinen tiedekunta, Jyväskylän yliopisto, liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma, 127 s., 4 liitettä.

Tämän pro gradu -tutkielman tarkoituksena oli selvittää suomalaista Formula 1 -luokan fani-tusta. Formula 1 tunnetaan yhtenä maailman suurimmista vuosittain toistuvista urheilusarjoista, ja suomalaiset kuljettajat ovat saavuttaneet merkittävää menestystä Formula 1 -sarjassa. Aihetta ei ole aikaisemmin kuitenkaan tieteellisesti tutkittu Suomessa.

Tutkielman keskeiset käsitteet olivat fanitus, lopputuloksen epävarmuus, kilpailullinen tasa-paino, mediaurheilu ja brändi. Tutkimuksessa selvitettiin millaisia suomalaiset Formula 1 -fanit ovat, miten he seuraavat Formula 1 -sarjaa, mitkä asiat ovat heidän kiinnostuksensa kohteita Formula 1 -sarjassa ja mitä mieltä he olivat Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022. Lisäksi tutkielmassa verrattiin suomalaisten Formula 1 -fanien vastauksia kansainvälisten Formula 1 -fanitutkimuksien tuloksiin. Tutkielmassa hyödynnettiin kvantitatiivista lähestymistapaa ja tutkimus toteutettiin survey-kyselytutkimuksena. Tutkimusaineisto kerättiin maaliskuussa 2022. Tutkimukseen vastasi 243 henkilöä. Aineisto analysoitiin IBM SPSS Statistics -tilasto-ohjel-malla. Analysoinnissa käytettiin pääasiassa ristiintaulukointia.

Kyselyyn vastanneet suomalaiset Formula 1- fanit olivat enimmäkseen miehiä. Vastaajista (64,1 %) oli alle 37-vuotiaita. Yli puolet vastaajista (56,4 %) oli korkeakoulutettuja. Vastaajat olivat seuranneet Formula 1 -sarjaa melko pitkään ja he olivat erittäin kiinnostuneita sarjasta. Formula 1 -sarjaa seurattiin erityisesti viihteen ja jännityksen, ja kuljettajien ja tallien välisen kilpailun vuoksi. Vastaajat seurasivat Formula 1 -sarjaa enimmäkseen maksukanavilta. He suosivat hyvin vahvasti suomalaisia kuljettajia, joista Kimi Räikkösen kansansuosio näkyi kiistat-tomasti tutkimuksessa. Vastaajat näkivät Formula 1 -sarjan aseman keväällä 2022 paremmaksi kuin viisi vuotta aiemmin ja kuvailivat sarjan sen hetkistä asemaa myönteisillä adjektiiveilla.

Tämä tutkimus paljasti muutamissa asioissa poikkeavuutta suomalaisissa Formula 1 -faneissa verrattuna kansainväliseen faniyhteisöön. Tähän fanikyselyyn vastasi suhteellisesti enemmän naisia kuin kansainvälisiin kyselyihin. Formula 1 -sarjan ympäristöystävällisyyden suhteen suomalaiset olivat varsin eri linjoilla kansainvälisesti verrattuna. Suomalaiset eivät pitäneet sitä kovin tärkeänä. Grand Prix -lippujen hinnoista suomalaiset olivat valmiimpia maksamaan enemmän, kuin fanit kansainvälisesti olivat. Poikkeavasti suosituimmaksi kilpatalliksi vastaa-jien keskuudessa nousi vaihtoehto; ei suosikkia. Suomalaiset eivät olleet yhtä innokkaita pelaamaan moottoriurheiluaiheisia videopelejä tai ostamaan fanituotteita, kuin kansainväliset fanit olivat. Tämän tutkimuksen tarjoama uusi tieto suomalaisista Formula 1 -faneista, mahdollistaa jatkotutkimusaiheita suomalaisista Formula 1 -faneista. Tutkimus voi lisätä myös kiinnostusta Formula 1 -sarjan muiden ilmiöiden tutkimiseen Suomessa.

Asiasanat: Formula 1 -luokka, moottoriurheilu, fanit, fanius.

ABSTRACT

Myllyharju, M. 2023. The Worlds fastest people, Faculty of Sport and Health Sciences, University of Jyväskylä, Master's thesis in Social Sciences of Sport, 127 pp., 4 appendixes.

The aim of this master's thesis was to find out what kind of fans Finnish Formula One fans were. Formula One is known as one of the largest annual sporting series in the world, and Finnish drivers have enjoyed substantial success in the series. However, Finnish Formula One fans have not been scientifically studied before in Finland.

The main concept words used in this study were fandom, uncertainty of outcome, competitive balance, media sport, and brand. The research questions used were what kind of fans Finnish Formula One were, how did they follow Formula One, what aspects were important to them in following Formula One, what were their opinions on the state of Formula One in the spring of 2022, and how did Finnish fans differ from international fans. The methodology used was a quantitative survey conducted from late March to mid-April 2022. The collected sample consisted of 243 responses, which were analyzed using IBM SPSS Statistics software. Cross-tabulation was the primary method used during the statistical analysis process.

The Finnish Formula One fans who answered the questionnaire were predominantly male. Most respondents (64.1%) were under 37 years old, and over half of them (56.4%) had a high level of education. The respondents had been following Formula One for a considerable period. They primarily followed Formula One for the excitement and entertainment it provided, as well as for the competition between different drivers and teams. Finnish fans predominantly followed Formula One using pay-tv services. They held Finnish drivers in high regard, with Kimi Räikkönen being the most popular Finnish driver among Finnish fans. Finnish fans had a positive view of the state of Formula One in the spring of 2022 and believed it to be in a better state than it was five years ago.

In international comparison, Finnish fans mostly followed international trends, but they differed in certain aspects. Amongst the Finnish fans, there were more female fans compared to the international fan base. Finnish fans did not consider environmental friendliness as important for Formula One. Additionally, Finnish fans showed a higher willingness to pay for Grand Prix tickets compared to international fans. When asked about their favorite Formula One team, the most common answer among Finnish fans was "no favorite." Finnish fans did not engage as much in playing motorsport video games or purchasing fan merchandise compared to international fans. The research findings of this study open possibilities for future research into Finnish Formula One fans and may generate more interest in Finland to study other phenomena related to Formula One.

Key words: Formula One, motorsport, fans, fandom

KÄYTETYT LYHENTEET

F1	Formula 1, FIA:n korkein yksipaikkaisten autojen kilpaluokka.
F3	Formula 3 -luokka, kolmanneksi korkein formula -luokka.
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile, Autourheilun kansainvälinen kattojärjestö.
GP	Grand Prix, Formula 1 -osakilpailusta käytettävä nimi.
GPDA	Grand Prix Drivers Association.
V6	Kuusisylinterinen moottori, jonka sylinterit ovat v-muodossa.
V8	Kahdeksansylinterinen moottori, jonka sylinterit ovat v-muodossa.
V10	10-sylinterinen moottori, jonka sylinterit ovat v-muodossa.

Tutkielmassa useasti mainitut kilpatallit

Alfa Romeo	On 1950-luvulla kaksi ensimmäistä kuljettajien mestaruutta voittanut kilpatalli, jonka nimi palasi Formula 1 -sarjaan kaudella 2019 pitkän tauon jälkeen.
Ferrari	On legendaarisin Formula 1 -kilpatalli, joka on ollut mukana sarjassa jokaisella kaudella ainoana tallina. Tunnetaan punaisista autoistaan.
Lotus	On Formula 1 -sarjassa erityisesti 1960- ja 1970-luvuilla menestynyt kilpatalli. Se ei ole mukana sarjassa tällä hetkellä (2023).
McLaren	On yksi pitkäikäisimmistä ja tunnetuimmista kilpatalleista sarjassa.
Mercedes	On Formula 1 -sarjaa kaudesta 2014 alkaen dominoinut talli, voittaen kaikki talimestaruudet välillä 2014–2021 ja kuljettajien mestaruudet välillä 2014–2020.
Red Bull	On 2000-luvulla sarjaan liittynyt kilpatalli, joka on menestynyt hyvin.
Williams	On tunnettu kilpatalli, joka ei ole menestynyt 1990-luvun jälkeen.

Tutkielmassa useasti mainitut ulkomaiset kuljettajat

Hamilton, Lewis	Seitsemänkertainen maailmanmestari, Iso-Britannia. Kilpatallit: McLaren, Mercedes. Aktiivivuodet 2007–.
Lauda, Niki	Kolminkertainen maailmanmestari, Itävalta. Kilpatallit: March, BRM, Ferrari, Brabham, McLaren. Aktiivivuodet 1971–79, 1982–85.
Schumacher, Michael	Seitsemänkertainen maailmanmestari, Saksa. Kilpatallit: Jordan, Benetton, Ferrari, Mercedes. Aktiivivuodet 1991–2006, 2010–12.
Senna, Ayrton	Kolminkertainen maailmanmestari, Brasilia. Kilpatallit: Toleman, Lotus, McLaren, Williams. Aktiivivuodet 1984–1994.
Verstappen, Max	Kaksinkertainen maailmanmestari, Alankomaat. Kilpatallit: Toro Rosso, Red Bull. Aktiivivuodet 2015–.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

KÄYTETYT LYHENTEET

1	TALVITESTIT JOHDATTELEVAT UUTEEN KAUTEEN	1
1.1	Vauhdin hurmaus	3
1.2	Tutkielman kulku	4
2	KAUSIENNAKOINTIA, KÄSITTEIDEN AVULLA KOHTI TUTKIMUSTA	6
2.1	Fanituksen käsite	6
2.2	Lopputuloksen epävarmuus ja kilpailullinen tasapaino	11
2.3	Mediaurheilu	15
2.4	Brändin käsite	17
3	FORMULA 1	20
3.1	Formula 1 -sarjan historiaa	20
3.2	Formula 1 ilmiönä	24
4	VAPAAT HARJOITUKSET, VAUHTIA TUTKIMUKSEN TEKOON AIEMMASTA TUTKIMUSTIEDOSTA.....	27
4.1	Pohjustusta aiheeseen	27
4.2	Formula 1 -fanit.....	28
4.3	Fanien mielipiteet Formula 1 -sarjan brändistä.....	31
4.4	Kilpailukalenteri ja Grand Prix -lippujen hinnat fanien kokemana	33
4.5	Formula 1 fanien silmin mediassa.....	38
4.6	Fanien suosikkikuljettajat ja -kilpatallit	42
4.7	Fanien mielipiteet Formula 1 -sääntömuutoksista ja formula-autojen moottoreista45	
4.8	Fanituotteiden ostaminen, videopelaaminen ja e-urheilu	49
4.9	Tutkimuksia faneista yksittäisissä Grand Prixissä	50

5 AIKA-AJOT, KOHTI TUTKIMUSTA TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMISEN TARKASTELELULLA.....	54
5.1 Tutkimusongelmat.....	54
5.2 Tutkimusmenetelmät	55
5.3 Kyselylomakkeen suunnittelu ja tutkimusaineiston hankkiminen.....	55
5.4 Tutkimusaineiston analysointi	58
5.5 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti.....	59
6 GRAND PRIX, TUTKIMUSTULOKSILLA RUUTULIPULLE.....	61
6.1 Formula 1 -fanien sosiodemografinen tausta.....	61
6.1.1 Sukupuoli ja ikä.....	61
6.1.2 Koulutustausta, ammattiasema ja bruttovuositulot.....	62
6.2 Formula 1 -sarjan seuraaminen ja kiinnostuneisuus sarjaa kohtaan	64
6.2.1 Formula 1 -kiinnostuksen taso	64
6.2.2 Formula 1 -sarjan seuraamisen syyt	67
6.2.3 Formula 1 -sarjan seuraaminen	69
6.2.4 Grand Prixeissä käynti	76
6.2.5 Fanituotteiden ostaminen ja videopelaaminen	80
6.3 Fanien Formula 1 -sarjan kiinnostuksen kohteet	83
6.3.1 Formula 1 -kuljettajat.....	83
6.3.2 Formula 1 -kilpatallien ja Grand Prix -ratojen suosio	87
6.4 Fanien näkemykset Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022.....	89
6.4.1 Fanien mielipiteet Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022	89
6.4.2 Faneille tärkeät asiat Formula 1 -sarjassa	90
7 LEHDISTÖTILAISUUS - POHDINTAA TUTKIMUKSEN TULOKSISTA.....	96
7.1 Formula 1 -fanitus Suomessa.....	96
7.2 Tutkimuksen jälkipohdintaa.....	105

7.3 Kohti tulevaisuutta	107
LÄHTEET	111
LIITTEET	
Liite 1: Taulukko Legendaarisimmista Formula 1 -kuljettajista	
Liite 2: Kyselytutkimus	
Liite 3: Tietosuojailmoitus	
Liite 4: Tiedote tutkimuksesta	

1 TALVITESTIT JOHDATTELEVAT UUTEEN KAUTEEN

”Suomalaiset ovat maailman nopein kansa”, mainosti MTV3 Formula 1 -sarjaa Kimi Räikkösen maailmanmestaruuskaudella vuonna 2007 (Lepistö 2007). Kyseisellä kaudella ajettiin vaativissa olosuhteissa (rankassa vesisateessa) Japanin Grand Prix -kilpailu (Fujin moottoriradalla) Kaksi suomalaista Formula 1 -kuljettajaa ajoi kilpailussa kolmen parhaan joukkoon ja nousi palkintokorokkeelle samaan aikaan. Kilpailun voitti ensimmäistä kauttaan McLarenilla ajanut brittiläinen Lewis Hamilton. Toiseksi tuli Renault-tallissa ajanut Heikki Kovalainen, Kimi Räikkösen täydentäessä hienoa sinivalkoista päivää kolmannella sijallaan. (Formula 1 2023e) Tämä ei kuitenkaan jäänyt kauden ainoaksi hienoksi suomalaishetkeksi, vaan kausi sai vielä uskomattoman huipennuksen, josta lisää myöhemmin.

Formula 1 -sarja on tarjonnut suomalaisille monia hienoja hetkiä. Keijo “Keke” Rosberg, Mika Häkkinen ja Kimi Räikkönen ovat kukin vuorollaan voittaneet maailmanmestaruuden tässä autourheilun kuninkuusluokassa. Häkkinen teki niin jopa kahdesti. (Hamilton 2020, 266–267) He ovat sinetöineet Suomen paikan yhtenä menestyneimmistä maista Formula 1 -sarjan historiassa (F1 bytes 2017).

Formula 1 -maailmanmestaruussarjalla on yli 70 vuotta kattava historia. Näiden vuosien aikana sarja on kasvanut yhdeksi maailman suurimmista vuosittain toistuvista urheiluspektaakkeleista. Näiden vuosien aikana 774 eri kuljettajaa 39 eri maasta (tilanne 2023 maaliskuussa) on aloittanut Grand Prix -kilpailun. Näistä kuljettajista 113 on voittanut vähintään yhden Grand Prixin ja 34 on voittanut maailmanmestaruuden. (Hamilton 2020, 266–267; STATS F1 2023a; 2023b; 2023c; 2023d) Grand Prix -kilpailuja on käyty kaikissa maanosissa Antarktista lukuun ottamatta. Afrikassa kuitenkin ei ole ajettu Grand Prixä vuoden 1993 jälkeen, jolloin se ajettiin Etelä-Afrikassa Kyalamin radalla (Cooper 2021). Edellä mainittujen tekijöiden takia Formula 1 -sarjaa voidaan pitää globaalisti merkittävänä urheiluspektaakkelinä. Globaali ympäristö tarjoaa Formula 1 -sarjalle mahdollisuuden innostaa sarjan faneja ympäri maailmaa. Eurooppa on kuitenkin perinteisesti ollut Formula 1 -sarjan tärkein markkina-alue, koska lajin juuret sijoituvat sinne. (F1i 2018) Tällä hetkellä kuitenkin myös Yhdysvallat on Formula 1 -sarjalle erittäin tärkeä markkina-alue, kuten myöhemmin tutkielmassa käy ilmi.

Formula 1 -sarja elää voimakasta kukoistuksen aikaa 2020-luvulla. Sosiaalisen ja digitaalisen median alustoilla Formula 1 -sarja oli vuosina 2021 ja 2022 seuraajamäärältään nopeinten kasvanut suuri urheilusarja maailmassa. Vaikka Formula 1 -televisiokatsojaluvut eivät ole enää takavuosien huippulukemissa (kuten myöhemmin tutkielmassa käy ilmi), tavoittaa Formula 1 -sarja yhä paljon katsojia. Kauden 2021 kumulatiivinen katsojaluku oli 1,55 miljardia. Maailmanlaajuisesti kauden 22 Grand Prixä tavoittivat keskimäärin 70,3 miljoonaa katsojaa. Kaudella 2022 kumulatiivinen katsojaluku oli 1,54 miljardia, ja Grand Prixien keskikatsojamäärä oli 70 miljoonaa. (AutoRacing1 2023; Formula 1 2022b) Näiden lukujen valossa Formula 1 -tarjoaa erittäin ajankohtaisen aiheen tieteelliselle tutkimukselle Formula 1 -faneista.

Formula 1 -fanituksessa yksi mielenkiintoinen aspekti on se, että todella monet Formula 1 -fanit eivät ole koskaan käyneet paikan päällä katsomassa yhtään Formula 1 -osakilpailua, vaan lajin seuraaminen tapahtuu pääsääntöisesti median kautta. Esimerkiksi kilpailuja ei ole järjestetty Pohjoismaissa kauden 1978 jälkeen, jolloin yksi Grand Prix ajettiin Ruotsissa (Ferret 2020). Siksi suomalaiset Formula 1 -fanit ovat joutuneet matkustamaan ainakin Keski-Eurooppaan asti kokeakseen omin aistein Formula 1 -autojen vauhdin hurmaa ja moottoreiden ulvontaa.

Formula 1 -sarjaa oli mahdollista lähestyä monesta eri näkökulmasta liikunnan yhteiskuntatieteellisessä kontekstissa. Tutkija mietti pitkään ympäristö-, media- ja fanitusnäkökulman välillä ennen kuin päätyi valitsemaan fanitusnäkökulman tutkielman lähestymistavaksi aiheeseen. Fanitus on globaali-ilmiö urheilussa, mutta myös monilla muilla elämänalueilla kuten musiikissa. Urheilun suhteen jalkapallofanitus on kerännyt merkittävästi suuremman osuuden tutkijoiden mielenkiinnosta kuin Formula 1 tai moottoriurheilu kokonaisuudessaan. Moottoriurheilun maailma olisi tarjonnut myös muita mahdollisia tarkastelun kohteita kuin Formula 1 -sarjan. Toisaalta muista sarjoista, kuten NASCAR-sarjasta ei löytynyt niin paljoa aikaisemmin tutkittua tietoa, kuin Formula 1 -sarjasta, joten pro gradu -tutkielman rakentaminen olisi osoittautunut haastavaksi. Myöskään ympäristö- ja media-aspektista ei ollut riittävästi tutkimustietoa Formula 1 -kontekstissa, joten valinta fanitusnäkökulmaan tarjosi soveltuvimman lähtökohdan tämän tutkielman kirjallisuuskatsauksen rakentamiselle. Formula 1 -sarjasta on tehty seitsemän globaalia fanitutkimusta vuodesta 2005 alkaen. Viimeisimmissä vuonna 2021 tehdyssä tutkimuksessa oli 167 302 analysoitua vastausta. Vastaajat edustivat 187:ää eri maata. Suomessa Formula 1 -fanitusta ei kuitenkaan ole tieteellisesti tutkittu. Tämä on erikoista, kun huomioi suomalaisten kuljettajien menestyksen Formula 1 -sarjassa.

Tässä tutkielmassa tarkastellaan seuraavia asioita. Millaisia ovat suomalaiset Formula 1 -fanit, miten he seuraavat Formula 1 -sarjaa, mitkä asiat heitä kiinnostavat Formula 1 -sarjassa ja mitä mieltä he olivat Formula 1:n tilanteesta keväällä 2022. Lisäksi verrataan suomalaisia faneja kansainvälisesti muihin Formula 1 -faneihin.

1.1 Vauhdin hurmaus

Tutkijan oma kiinnostus Formula 1 -sarjaan alkoi jo lapsena 2000-luvun alkuvuosina, kun hän näki ensimmäisiä kertoja Grand Prixejä televisiosta. Siihen aikaan Formula 1 ei vielä ollut Suomessa maksukanavien takana, vaan kuka tahansa televisioluvan maksanut pystyi niitä katsomaan. Michael Schumacher oli tuolloin lajin ylivoimainen johtotähti. Tutkija muistaa erityisen hyvin kauden 2004 Monacon Grand Prixin, kun Schumacher kolaroi Monacon radan tunneliosuudella ja hänen kilpailunsa keskeytyi siihen. Tutkija ajatteli silloin, että nyt Kimi Räikkönen olisi vihdoinkin voittanut kilpailun, jos hän ei olisi joutunut keskeyttämään jo aiemmin. Schumacher oli voittanut kauden kaikki aiemmat viisi osakilpailua, eikä kenestäkään ollut hänelle vastusta (Formula 1 2023d).

Räikkösen maailmanmestaruus heti hänen ensimmäisellä Ferrari kaudellaan vuonna 2007 oli ikimuistoinen asia tutkijalle, koska hän oli ollut liian nuori nauttiakseen Mika Häkkisen urotoista 1990-luvun viimeisinä vuosina. Syynä oli myös Räikkösen nousu mestariksi lähes mahdollottomasta tilanteesta, kun kautta oli jäljellä kaksi Grand Prixiä. Räikkösen saavutus oli siten tutkijalle ensimmäinen kosketus maailmanmestaruushuumaan. Räikkösen ensimmäisen Formula 1 -uran päätyttyä kauden 2009 jälkeen tutkija ei ole enää ollut erityisen kiinnostunut suomalaisista kuljettajista. Hänen oma fanituksensa on kohdistunut itävaltalaiseen Red Bull -talliin ja saksalaiskuljettaja Sebastian Vetteliin. Tutkijan nuoruuden vuosina 2010-luvun alussa Red Bull -energiajuoman juominen oli hänelle lähes pyhä asia. Edes Räikkösen paluu Formula 1 -sarjaan kausiksi 2012–2021, ei saanut tutkijaa enää innostumaan suomalaisista kuljettajista samaan tapaan kuin aiemmin.

Viimeisinä vuosina tutkijan oma kiinnostus Formula 1 -sarjaan on laajentunut siten, että, hän on ollut kiinnostunut myös Formula 1 -sarjan historiasta ja siihen liittyvistä tarinoista. Erityisesti tutkija on ollut kiinnostunut Formula 1 sarjan 1960- ja 1970-luvun aikakausista. Tutkijan mielestä kaikkien aikojen sykähdyttävin urheilutekokin liittyy 1970-luvun Formula 1 -sarjaan.

Kyseessä on Niki Laudan paluu kuoleman porteilta takaisin Ferrari 312 T2 -auton rattiin Italian Grand Prixssä Monzassa vuonna 1976. Vain kuusi viikkoa aiemmin Lauda oli ollut Saksan Grand Prixssä kammottavassa onnettomuudessa ”vihreän helvetin” eli Nürburgringin Nord-schleife -radalla. Lauda jäi vangiksi palavaan autoonsa ajettuaan ulos radalta. Laudan kärsimät vauriot olivat niin vakavia, että pappi ehti jo lukea hänelle viimeiset riittinsä sairaalavuoteella (Hamilton 2020, 100; Rocco Cars HD 16.4.2022).

Tutkijan Formula 1 -kiinnostus roihahti uudelle tasolle jännittävällä kaudella 2021. Kauden edetessä tutkija totesi, että Formula 1 oli noussut hänen omaksi suosikkilajikseen ohi jalkapallon. Tutkija seurasi pitkästä aikaa jopa vapaita harjoituksia ja televisiolähetysten ennakoanalysointia Grand Prix -viikonloppujen aikana.

Formula 1 -aiheen valitseminen opinnäytetyön aiheeksi, oli tutkijalle helppo prosessi. Jo kandidaatintutkielman kohdalla, tutkija ei kokenut kiinnostusta kirjoittaa muista lajeista tai liikuntakentän tarjoamista mahdollisuuksista. Tutkija oli visioinut tutkielmanpolkuaan siten, että hän ensin käsittelee Formula 1 -fanitusta yleisesti maailmalla kandidaatintutkielmassa ja jatkaisi sen pohjalta pro gradu -tutkielmassa sukeltamalla suomalaisen Formula 1 -fanituksen ytimeen.

1.2 Tutkielman kulku

Toisessa pääluvussa käydään läpi tutkimuksen kannalta keskeisimpiä käsitteitä: fanitusta, lopputuloksen epävarmuutta, kilpailullista tasapainoa, mediaurheilua ja brändin käsitettä. Kolmannessa pääluvussa esitellään Formula 1 -sarjan historiaa läpi eri vuosikymmenien ja tarjotaan kattava katsaus siihen, miten laji on kehittynyt vuosien saatossa. Lisäksi käsitellään myös Formula 1 -sarjaa ilmiönä, esimerkiksi sitä, miten Grand Prix -viikonloppu etenee. Neljännessä pääluvussa käsitellään Formula 1 -fanitusta ilmiönä viimeaikaisten tutkimusten ja raporttien

valossa. Esittelyn kohteena on viimeisimpien Formula 1 -fanitutkimusten tuloksia ja tutkimuksia yksittäisistä Grand Prixeistä. Viidennessä pääluvussa esitellään lukijalle tutkimuskysymykset ja tutkimusmenetelmät sekä tutkimuskyselyssä käytettyjä kysymyksiä.

Kuudennessa pääluvussa raportoidaan tutkimuksen tulokset, jotka havainnollistetaan taulukoiden ja kuvien avulla. Lisäksi luvussa vertaillaan tuloksia kansainvälisten Formula 1 -fanitutkimusten kanssa. Viimeisessä pääluvussa pohditaan tutkimuksen tuloksia aikaisemman tutkimustiedon valossa ja suhteutetaan niitä Formula 1:n tämänhetkiseen maailmantilaan. Lisäksi arvioidaan tutkielman toteutusta ja mahdollisia tulevaisuuden jatkotutkimusmahdollisuuksia. Tässä tutkielmassa viitataan formula -sanalla Formula 1 -luokkaan, ellei toisin mainita.

2 KAUSIENNAKOINTIA, KÄSITTEIDEN AVULLA KOHTI TUTKIMUSTA

Tässä pääluvussa esitellään tutkimuksen keskeisiä käsitteitä. Ensiksi lukijalle avataan fanituksen käsite. Seuraavaksi esitellään lopputuloksen epävarmuus ja kilpailullisen tasapainon käsitteet. Nämä käsitteet käsitellään samassa alaluvussa niiden läheisyyden toisiinsa vuoksi. Lisäksi esitellään vielä mediaurheilun ja brändin käsitteet.

2.1 Fanituksen käsite

Heinosen (2005) mukaan englanninkielinen sana fan on lyhenne sanasta fanatic, jolla voidaan tarkoittaa innokasta ihailijaa. Englannissa fan-termin käyttö urheilujoukkueen kannattamisen kuvaamiseen koki päivänvalon jo 1800-luvun loppupuolella. Suomen kielessä fani käsite on tulkinnaltaan enemmän neutraalin sävyinen. Fani käsitteellä voidaan viitata yhtä lailla harrastajaan ja yleisöön. Fanius käsitteenä ymmärretään nykyään lähes intuitiivisesti. Ilmiönä se on erityisen vahvasti läsnä populaarikulttuurin ja urheilun saralla. Faniusilmiötä on voitu tulkita jopa äärimmäisillä termeillä. Esimerkiksi sitä on voitu tulkita patologiseksi poikkeavuudeksi tai innostuneisuudeksi, joka ylittää arkisen kohtuullisuuden rajat. Fanius voi tarkoittaa yksilön kohdalla pitämistä esimerkiksi jostain populaarikulttuurin elementistä kuten tietyistä artistista. Toisaalta se voi olla yksilön kannalta koko arkista elämää hallitseva tekijä, jolla on potentiaalia muovata jopa yksilön identiteettiä erinäköiseksi. (Heinonen 2005, 28–29)

Jalkapalloyleisöt voidaan Giulianotti (2002) mukaan jakaa neljään eri luokkaan: kannattajiin, faneihin, seuraajiin ja flanööreihin. Giulianotti jakaa yksilöt näihin luokkiin sen mukaan, millainen suhde heillä on tiettyihin jalkapalloseuroihin. Kannattajat muodostavat pitkäkestoisen ja voimakkaan tunnepitoisen yhteyden kannattamiinsa seuroihin. Kannattajat kokevat joukkueen kotikentän usein kodikseen ja he käyvät kotiotteluissa säännöllisesti. Seuraajat tarkkailevat joukkueita, pelaajia tai jopa managereita. Seuraaja ei välttämättä sitoudu omistautumaan yhdelle tietylle seuralle, jota hän seuraisi jatkuvasti, vaan hän saattaa olla kiinnostunut useiden eri seurojen ja jalkapalloon liittyvien ihmisten kehityksestä. (Giulianotti 2002)

Giulianotti (2002) puolestaan mieltää fanit yksilöiksi, jotka fanittavat tiettyjä seuroja tai pelaajia etenkin lajin supertähtiä. Fani muodostaa eräänlaisen rakkaussuhteen näihin heille tärkeisiin

kohteisiin, ja tämä suhde voi olla merkittävä osa yksilöä. Fanin suhde kohteisiin jää silti etäisemmäksi kuin kannattajalla. Flanöörit puolestaan ovat eräänlaisia postmoderneja katsojia, jotka muodostavat yhteytensä seuroihin television tai internetin välityksellä. He ovat ikään kuin kulkijoita, jotka tekevät ikkunaostoksia pelaajien tai joukkueiden kohdalla, etsien samalla jännitystä ja sensaatioiden kokemista. (Giulianotti 2002)

Formula 1 -faneissa yhdistyy paljon elementtejä Giulianottin eri luokista. Ferrari fanit eli ”Tifosit” ovat usein erityisen omistautuneita kannattamaansa kilpatallia kohtaan (vertaa jalkapalloseuraan) (Scuderia Ferrari Club Riga 2017). Tifoseissa voidaan nähdä verrannollisuutta Giulianottin kannattajiin. Max Verstappenin fanit tunnetaan Oranssina armeijana Grand Prixien katsomoissa (Verstappen 2023). Etenkin Alankomaiden, Belgian ja Itävallan Grand Prixissä Oranssi armeija täyttää katsomoita ja oranssia savua tuottavat soihdut palavat jopa kilpailujen aikana. (Best of Max 2019; Nichol 2022) Verstappenin faneissa voidaan nähdä piirteitä Giulianottin fanien määritelmästä, sillä heidän rakkaussuhteensa muodostuu tiettyyn kuljettajaan; Verstappeniin. Kuten myöhemmin tutkielmassa käy ilmi, on Formula 1 -sarjan seuraaminen erittäin mediakeskeistä. Flanööreiden yksi tunnusmerkki on television tai internetin välityksellä muodostettu tunneyhteys seuroihin (kilpatallit). Mediakeskeisessä Formula 1 -fanituksen maailmassa voidaan flanöörien piirteitä nähdä faneissa olevan paljon. Giulianottin jalkapalloyleisön luokkia verrataan suomalaisiin Formula 1 -faneihin myöhemmin tutkielman pohdinta osiossa.

Wannin ja Jamesin (2019) mukaan fanin määrittelemisessä on tärkeää erottelu urheilufanin ja urheilun seuraajan välillä. Fani on selvästi kiinnostunut urheilusta ja seuraa joko tiettyjä joukkueita, urheilijoita tai lajeja. Urheilun seuraaja puolestaan seuraa aktiivisesti urheilutapahtumia livenä paikan päällä tai erilaisten medioiden välityksellä. Jotkut urheilufanit käyvät harvoin paikan päällä katsomassa urheilutapahtumia, kun taas jotkut urheilun seuraajat eivät välttämättä ole kiinnostuneita identifioitumaan johonkin tiettyyn joukkueeseen tai pelaajaan. (Wann & James 2019, 2–3)

Toinen tärkeä erottelukriteeri on Wannin ja Jamesin (2019) mukaan suoran urheilun kulutuksen ja epäsuoran urheilun kulutuksen välillä. Suorassa urheilun kulutuksessa yksilö osallistuu urheilutapahtumaan fyysisesti paikan päällä. (Wann & James. 2019, 3) Monacon Grand Prixin lipun ostaminen ja paikan päälle tuleminen on hyvä esimerkki tästä. Epäsuorassa kulutuksessa taas yksilö kuluttaa urheilua massamedian kautta epäsuorasti. Tärkeää tässä erottelussa on se, että suoran urheilukuluttajan kohdalla yksilöstä tulee osa tapahtuman ilmapiiriä ja hänellä voi

jopa olla mahdollisuus vaikuttaa siihen. (Wann ym. 2001, 3; Wann & James 2019, 3) Tapa, miten yksilö kuluttaa urheilua, voi myös vaikuttaa siihen, miten hän reagoi urheilutapahtumaan (Brummet & Duncan 1989; Hemphill 1995 Wenner & Gantz 1989; Wannin & Jamesin. 2019, 3 mukaan).

Formula 1 -kauden 2020 tyypistäneen koronaviruspandemian seuraukset näihin kahteen urheilun kuluttamistyyppiin olivat hyvin erilaiset. Ensimmäisessä kahdeksassa Grand Prixissä katsojia ei päästetty ollenkaan radoille, mutta Nürburgringin osakilpailussa Saksassa tarkasti rajattu katsojamäärä pääsi seuraamaan Grand Prix -viikonloppua (Larkam 2020). Epäsuorasti Formula 1 -sarjaa kuluttava yksilö taas ei kärsinyt paljoa koronaviruspandemian mukanaan tuomista muutoksista sarjassa. Vaikka monia alkuperäisiä osakilpailuja jouduttiin perumaan ja kauden aloitus siirtyi vasta heinäkuulle, niin silti 17 Grand Prix -viikonloppua onnistuttiin viemään läpi. Tämä tarjosi massamedian kautta Formula 1 -sarjaa seuraavalle kuluttajalle kattavan tilaisuuden seurata sarjan tapahtumia.

Fanien joukkueidentifioituminen voi Wannin ym. (2001) mukaan olla joko matalaa tai korkeaa. Matalan identifioitumisen fanit eivät yleensä pukeudu tarkoituksella joukkueensa väreihin, eivätkä he välttämättä reagoi erityisen voimakkaasti urheilutapahtuman erilaisiin käännteisiin. Sen sijaan korkean identifioitumisen fanit taas elävät vahvasti mukana tapahtumassa ja pukeutuvat tarkoituksella kannattamansa joukkueen väreihin. He saattavat myös osoittaa halveksuntaa oman joukkueensa pahimpia kilpailijoita kohtaan. (Wann ym. 2001, 3–4) Korkean identifioitumisen fanille oman joukkueen menestyksestä tulee myös hänen henkilökohtaista menestystänsä ja joukkueen epäonnistumisista tulee taas hänen epäonnistumisiansa (Wann & James 2019, 5).

Tifosit ovat hyvä esimerkki korkean identifioitumisen faneista. He pukeutuvat usein punaisiin vaatteisiin Formula 1 -tapahtumien yhteydessä ja ovat todella intohimoisia Ferraria kohtaan (Scuderia Ferrari Club Riga 2017). Keslerin ja Wannin (2020) mukaan joukkueidentifioituminen voi tuottaa yksilölle enemmän sosiaalisia yhteyksiä, kuin pelkkä urheilulajin fanitus tuottaa. Sillä yksilöt ovat valmiimpia luomaan ja säilyttämään sosiaalisia yhteyksiä muiden saman joukkueen fanien kanssa, kuin pelkästään urheilulajin fanien kanssa. (Kesler & Wann 2020) Fanien identifioitumisen taso joukkueisiin vaikuttaa olevan suhteellisen pysyvää, eikä sen taso vaihtelee ottelusta tai kaudesta toiseen siirryttäessä. Identifioituminen voi seurata yksilöä läpi elämän aina kuolemaan saakka, sillä esimerkiksi osa faneista haluaa tulla haudatuksi urheiluteemaisissa arkuissa. (Wann & James 2019, 4–5)

Identifioituminen johonkin tiettyyn urheilujoukkueeseen voi olla fanille jopa voimakkaampaa, kuin identifioituminen uskonnolliseen ryhmään, kouluun, tai ammattiin hänelle on (Smith, Grieve, Zapalac, Derryberry & Pope 2012, Wann & James 2019, 4–6 mukaan). Faniyhteisöön kuulumisella ja aktiivisella osallistumisella voi olla yksilölle merkittäviä kognitiivisia, behavioraalisia ja tunnepitoisia hyötyjä, jotka lisäävät yksilön omaa sosiaalista pääomaa. Sosiaalisen pääoman kasvu voi johtaa yksilön entistä sitoutuneempaan yhteyteen joukkueen brändiin ja lisäksi se voi lisätä hänen fanituotteiden ostamistansa. (Mastromartino ym. 2020)

Wann ym. (2001) mukaan yliopisto-opiskelijoiden yleisin syy fanittamisen aloittamiselle tiettyä joukkuetta kohtaan, oli heidän vanhemmiltansa omaksuttu tapa. Toiseksi yleisin syy oli joukkueen pelaajien taito ja heidän luonteenpiirteensä. Maantieteelliset syyt ja kaverien vaikutus olivat jaetulla kolmannella sijalla, mutta joukkueen menestys löytyi vasta viidenneltä sijalta. (Wann, Tucker & Schrader 1996, Wann ym. 2001, 5 mukaan) Erikoista tässä oli Wannin ym. (2001) mukaan se, että joukkueen menestys oli taas yleisin syy sille, miksi joukkueen kannatusta jatkettiin (Wann, Tucker & Schrader 1996, End, Dietz-Uhler, Harrick & Jacquemotte, 1999, Wann, ym. 2001, 5 mukaan). Wannin ym. (2001) mukaan Jonesin (1997) tekemä tutkimus Englannin ammattilaisjalkapallo faneille taas toi eroavaisia tuloksia. Tässä tutkimuksessa yleisin syy joukkueen nykyiselle seuraamiselle oli maantieteellinen. Joukkueen menestys sijoituessa vasta 14. sijalle. (Jones 1997, Wannin ym. 2001, 5–6 mukaan)

Alueellisten eroavaisuuksien vaikutus urheilujoukkueiden kannattamiseen voi olla merkittävä. Chicagossa asuva urheilufani saattaa vastata kannattavansa jotain Chicagon omista tunnetuista urheiluseuroista, kuten Chicago Blackhawksia. (Reifurth, Bernthal, Ballouli & Collins 2019) Alueet voivat olla pieniä, kuten eteläinen Chicago, jossa kannatetaan enemmän Chicago White Socks -baseball joukkuetta (Bachin 2004, Reifurthin ym. 2019 mukaan). Alueet voivat myös olla suuria jopa maanosan kokoisia. Pohjois-Amerikassa jalkapallo-termillä viitataan aivan eri peliin, mihin Euroopassa ja melkein kaikkialla muualla maailmassa viitattaisiin. (Pollard & Pollard 2005, Reifurthin ym. 2019 mukaan) Näin ollen voidaan argumentoida, että jokaisella alueella koosta huolimatta on omat erikoispiirteensä. Niiden avulla se eroaa muista alueista ja alueen väestöllä on psykologinen, sosiaalinen ja kulttuurinen yhteys niihin piirteisiin. (Pred 1984, Paasi 1986, 2003, Reifurthin ym. 2019 mukaan)

Faniuden tutkimus on keskittynyt pääasiassa Iso-Britanniaan, Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin. Jalkapallo ja baseball ovat olleet eniten tutkijoita kiinnostaneita lajeja. Faniiden identifioituminen ja kulutuksen tutkiminen on ollut näiden tutkimusten keskiössä. Faniuden tutkimuksessa on hyödynnetty sekä kvantitatiivisia- että kvalitatiivisia tutkimusmetodeja. Tutkimusaineistoina ei ole käytetty pelkästään akateemista tutkimustietoa, vaan aineistoihin on saattanut kuulua esimerkiksi muisteluja, fansize -lehtiä tai journalismia (Kelly 2015). Aiemmassa tutkimuksessa faniutta on tarkasteltu esimerkiksi yksilöiden henkilökohtaisen elämäntyytyväisyyden ja sosiaalisen elämäntyytyväisyyden kautta (Kesler & Wann 2020). Faniiden käyttäytymistä, sosialisatioprosessia ja joukkueidentifioitumista on tutkittu muun muassa Parryn, Jonesin ja Wannin (2014) brittiläisille yliopisto-opiskelijoille suunnatussa kyselytutkimuksessa. Sukupuolien välistä eroavaisuutta fanituksessa ja joukkueidentifioitumisessa ovat tutkineet niin ikään yliopisto-opiskelijoille suunnatussa kyselytutkimuksessa Koch ja Wann (2016). Theodorakis, Wann, Al-Emadi, Lianopoulos & Foudouki (2017) tutkivat kyselytutkimuksella qatarilaisten fanituksen asteita, joukkueidentifioitumista, sosialisatioprosessia ja faniiden käyttäytymistä.

Jalkapalloon keskittyviä fanitutkimuksia on tehty lukuisia. Esimerkiksi Baker (2019) tutki eurooppalaisten jalkapalloseurojen uusiseelantilaisia faneja. Hän tutki, miten faniiden seuroihin kokemaan välimatkaan vaikutti faniiden ostamat seurojen muistoesineet. Hän käytti tutkimusmenetelmänä puolistrukturoituja haastatteluja ja vastaajien itse ottamia ja kommentoimia valokuvia. Turner (2017) on tutkinut modernia englantilaista jalkapallofanikuntaa ja heidän kokemuksiaan moderneista ja turvallisista stadioneista, joissa on pelkästään istumapaikkoja. Davis (2015) puolestaan on tutkinut jalkapallofanikunnan autenttisuutta historiallisesta näkökulmasta. Formula 1 -faneja on tutkittu merkittävän vähän verrattuna jalkapallofaneihin. Virallisia fanitutkimusraportteja on tehty yhteensä seitsemän vuodesta 2005 alkaen. Myös yksittäisistä Grand Prixeistä on tehty muutamia tutkimuksia.

Tässä tutkielmassa määritellään fanitus Wannia ja Jamesia (2019) mukailleen ilmiöksi, jossa yksilö on selvästi kiinnostunut Formula 1 -sarjasta. Tulkintaan ei sisälly suoraa urheilun kulutusta, koska Formula 1 -sarjan luonne erittäin mediavälitteisenä urheilulajina, todennäköisesti rajaisi fanikunnan olemattoman pieneksi.

2.2 Lopputuloksen epävarmuus ja kilpailullinen tasapaino

Viihdeteollisuus rakentuu viihdetuotteiden tapahtumista kumpuavien tiedostamattomien lopputulemien aiheuttaman jännityksen ja yllätysten tunteiden varaan. Tämän kaltaisen liiketoiminnan menestyminen nojaa sen kykyyn haalia yleisöä. Yleisön houkuttelemisessa keskeisessä roolissa on mysteerien ja epätietoisuuden verhoilema lopputulos. Epävarmuus mestaruuden voittajasta on urheilusarjalle erittäin tärkeää, sillä sarjan taloudellinen menestyminen on hyvin riippuvainen sen kyvystä haalia asiakkaita urheiluspektaakkelilleen. (Garcia-del-Barrio & Reade 2022) Tutkimuksessaan Garcia-del-Barrio ja Reade (2022) havaitsivat analysoidessaan Google-trendejä, että Formula 1 -sarjan yleinen kiinnostavuus kauden aikana laskee merkittävästi kuljettajien maailmanmestaruuden ratkettua. Yksittäisiä kilpailuja kohtaan yleisön kiinnostusta silti säilyy jonkin verran maailmanmestaruuden ratkettuakin. (Garcia-del-Barrio & Reade 2022)

Rottenberg (1956) totesi artikkelissaan *The Baseball Player's Labor Market*, että jotta urheilusarja voisi pysyä tasapainoisena, on siinä mukana olevien joukkueiden oltava kooltaan lähellä toisiaan. Epätasainen kilpailu suurten ja pienten joukkueiden välillä johtaa yleisön kiinnostuksen laskemiseen kyseistä sarjaa kohtaan. (Rottenberg 1956) Suurimmillaan lopputuloksen epävarmuus on silloin, kun kahden joukkueen ottelussa kummankin voiton todennäköisyys on 50 prosenttia (Rottenberg 2000, Sloanen 2006, 8–9 mukaan).

Lopputuloksen epävarmuuteen yhdessä ottelussa voi vaikuttaa kauden aikaisen lopputuloksen ennalta-arvattavuus. Esimerkiksi mestaruustaistomahdollisuudet menettäneelle joukkueelle tiukka kamppailu voitosta ei välttämättä ole yhtä tärkeätä kuin joukkueelle, joka jatkaa taistelua mestaruudesta. Kokonaisen kilpailukauden arvioinnissa käytetään usein voittoprosenttien tilastollista jakautumista. (Sloane 2006, 9–11) Useampien kilpailukausien kohdalla voidaan verrata eri joukkueiden voittoprosenttien kausivaihtelua (Bizzachi 2003, Sloanen 2006, 9–11 mukaan). Formula 1 -sarjan lopputuloksen epävarmuutta voidaan pohtia kolmella tasolla; yhden kilpailun, kokonaisen kilpailukauden tai useamman kilpailukauden suhteen. Yhden Grand Prixin lopputuloksen ennalta arvaamattomuuteen, voi muun muassa vaikuttaa maailmanmestaruustaiston ratkeaminen ja kilpatallien väliset voimasuhteet kauden aikana. Eri kilparadat voivat suosia eri kilpatallien autojen ominaisuuksia. Lewis Hamilton totesi kaudella 2017, vertaillen Mercedesin ja Ferrarin autojen välisiä eroja, että pidemmän akselivälin Mercedeksellä Monacon

tiukat mutkat tulisivat olemaan todella vaikeita, mutta Suzukan kaltaisella nopealla radalla Mercedesin pidemmästä akselivälisestä olisi hyötyä (Formula 1 2017). Kuten Hamilton aavisti, Ferrari voittikin Monacossa ja Mercedes Suzukassa kaudella 2017 (Formula 1 28.5.2017; Formula 1 8.10.2017).

Krauskopf, Langen ja Bünger (2010) lähestyivät Formula 1 -Grand Prixien lopputuloksen epävarmuutta MM-sarjan pistetilanteen mukaan. (Krauskopf ym. 2010) Schreyer ja Torgler (2018) huomauttivat, että tämä lähestymistapa ei huomioi kuljettajien Grand Prix -viikonlopun aikaista viirettä. Maailmanmestaruuspistetilanteen informaatio voi olla useamman viikon vanhaa, mutta aika-ajot ajetaan päivää ennen Grand Prixia. Tämä huomioi paremmin kuljettajien kyvyt hallita kyseisiä kilparatoja. (Schreyer & Torgler 2018) Esimerkiksi Red Bullin kuljettaja Sergio Perez on menestynyt katuradoilla suhteellisesti huomattavasti paremmin kuin varsinaisilla moottoriradoilla (Straw 2023). Schreyer ja Torgler (2018) analysoivat 400 Formula 1 -Grand Prixia kausien 1993–2014 välillä. He kiinnittivät huomiota aika-ajo tulosten ja Grand Prixien lopputulosten yhdenmukaisuuteen. Melkein joka toisessa Grand Prixissä ensimmäisestä lähtöruudusta lähtenyt kuljettaja voitti Grand Prixin. Noin joka neljäs voittaja starttasi toisesta lähtöruudusta ja noin joka kahdeksas voittaja starttasi kolmannesta lähtöruudusta. (Schreyer & Torgler 2018)

Vaikka lähtöruutuanalyysi antaa tilastollisesti melko yhdenmukaisen kuvan Grand Prixien maaliintulojärjestyksestä, tietyissä skenaarioissa se ei aina huomioi kokonaisvaltaisesti kaikkia asioita, jotka vaikuttavat lopputuloksen epävarmuuteen. Grand Prixin aikaiset sääolosuhteet ja erityisesti sadekelellä kilpailut ovat esimerkki tästä. Jackie Stewart totesi legendaarisesta ajosuorituksestaan Saksan Grand Prixissä Nürburgringillä kaudella 1968, että jos kilpailu olisi ajettu kuivalla säällä, hän ei olisi voittanut sitä (Turner 2020). Stewart voitti sadekelellä ajetun kilpailun yli neljän minuutin erolla toiseksi tulleen kuljettajaan (Stewart starttasi kilpailuun kuudennesta ruudusta) (Hamilton 2020, 67; Turner 2020). Myös ulosajot tai auton hajoamiset, vaikuttavat kuljettajan sijoittumiseen aika-ajoissa. Niitä tapahtuu nykyisin melko harvoin, joten todennäköisesti niillä ei ole merkittävää vaikutusta tilastoihin.

Enimmillään Formula 1 -kauden aikana Grand Prix -kilpailu on voitettu 10:stä eri lähtöruudusta (1982). Tällä kaudella myös poikkeuksellisesti eniten voittoja tuli lähtöruuduista neljä ja viisi (kolme kummastakin). Vähimmillään taas kauden aikana Grand Prix on voitettu kolmesta eri lähtöruudusta. Kausilla 1965, 1988, 1994, 1998, 2007 ja 2019 Grand Prix -kilpailu voitettiin

kauden aikana vain kolmesta ensimmäisestä lähtöruudusta. Kaudella 2022 Grand Prix -kilpailu voitettiin paalupaikalta 10 kertaa (22 Grand Prixä) ja yhteensä seitsemästä eri lähtöruudusta kauden aikana. (BBC 2022; Haldenby 2023)

Kilpailullinen tasapaino. Kilpailullisella tasapainolla tarkoitetaan urheilusarjaan osallistuvien joukkueiden tasavertaisuutta (Leeds, Von Allmen 2014, 151). Joukkueiden välinen tasavertaisuus on urheilutulosten lopputuloksien epävarmuuden lisäksi merkittävä tekijä sille, onnistuuko tapahtuma saavuttamaan miljoonien urheilufanien huomion. Tästä näkökulmasta yhden kilpailijan dominointi ei ole kovin kiinnostavaa televisiokatsojille. Toisaalta katsojat pitävät sankareista, jotka erottuvat muista, mutta he pitävät myös altavastaaajista, jotka vastoin kaikkia odotuksia voittavat kilpailuja. (Krauskopf ym. 2010) Hyvä esimerkki kilpailullisen tasapainon merkityksestä fanien innostamisessa on amerikkalaisen jalkapallosarjan All-American Football Conference (AAFC) alamäki. Cleveland Browns voitti kaikki sarjan mestaruudet ja saavutti parhaimmillaan kaksi vuotta kestäneen 29 ottelun mittaisen voittoputken, mikä merkittävästi laski fanien kiinnostusta sarjaa kohtaan. (Quinn 2009, 146–147)

“Kilpailullinen tasapaino on kuin omaisuus. Useimpien mielestä sitä on hyvä olla, mutta se kuinka paljon sitä yksilö tarvitsee, kukaan ei osaa sanoa” (Zimbalist 2003, Quinnin 2009, 159 mukaan). Quinn (2009) esittelee kolme tapaa pohtia kilpailullista tasapainoa. Sitä voidaan pohdita yksittäisten otteluiden suhteen (Grand Prix), kokonaisen kauden suhteen tai edeltävän kauden menestyksen vaikutuksesta seuraavaan kauteen suhteen. (Quinn 2009, 159) Kilpailullinen tasapaino nivoutuu hyvin lähelle lopputuloksen epävarmuutta käsitteenä ja siinä, miten sitä arvioidaan.

Useimmat urheilusarjat haluavat edistää kilpailua ja samalla ylläpitää sarjojen viihdearvoa. Näin urheilujoukkueiden välistä epätasa-arvoa pyritään rajoittamaan ja hallitsemaan. Esimerkiksi heikoimmin sarjassa sijoittuvat joukkueet, voivat saada ensimmäiset varausvuorot seuraavan kauden tulokaspelaajien varaustilaisuuteen. Sarjat voivat asettaa joukkueille myös taloudellisia rajoitteita, hillitäkseen tähtipelaajien ajautumista vain tiettyihin organisaatioihin. Kilpailullisesti tasapainoisessa urheilusarjassa joukkueet ovat samantasoisia, jolloin otteluissa on katsojille tarjolla paljon jännitystä ja viihdettä. Lisäksi myös mestaruuksien kohtaloa on melko vaikea aavistaa ennakolta. (Doria & Nalebuff 2020) Kilpailullinen tasapaino sarjassa vaikuttaa siten otteluiden ja mestaruuksien lopputuloksien epävarmuuteen.

Kilpailullista tasapainoa voidaan mitata kahdella tavalla. Staattinen mittaus tarkoittaa tasapainoisuuden tarkastelua yhden tietyn kauden suhteen. Kun taas dynaamisessa mittauksessa tarkastellaan tasapainon mahdollisia muutoksia useiden kausien aikana. Sarjalla voi mahdollisesti olla erittäin matala staattinen kilpailullinen tasapaino, jos yksi joukkue dominoi tiettyä kautta. Vastaavasti sarjalla voi olla samalla korkea dynaaminen kilpailullinen tasapaino, jos useimmat joukkueet dominoivat sarjaa eri kausina. (Doria & Nalebuff 2020) Formula 1 -sarjalla oli esimerkkinä 2010-luvulla matala dynaaminen kilpailullinen tasapaino. Red Bull (2010–2013) ja Mercedes (2014–2019) voittivat kaikki kuljettajien ja kilpatallien maailmanmestaruudet vuosikymmenellä (Hamilton 2020, 267). Staattinen kilpailullinen tasapaino puolestaan oli joinakin kausina korkeampi, kuten kausina 2010 ja 2012. Kauden 2010 viimeisessä Grand Prixissä oli neljällä kuljettajalla kolmesta eri kilpatallista vielä mahdollisuudet maailmanmestaruuteen (Hamilton 2020, 235–236). Kaudella 2012 ensimmäisessä seitsemässä Grand Prixissä oli kaikissa eri kuljettaja voittajana (WTF1 25.11.2020). Erityisesti kausina 2011, 2013, 2014, 2015, 2016 ja 2019 Formula 1 -sarjan staattinen kilpailullinen tasapaino oli puolestaan todella matala. Sillä Red Bull ja Mercedes vuorollaan dominoivat kausia. (Formula 1 2023g; 2023i; 2023j; 2023k; 2023l; 2023m)

Tutkittuaan saksalaisia Formula 1 -kilpailujen tv-luokituksia, Krauskopf ym. (2010) esittivät erikoiselta kuulostavan johtopäätöksen. Heidän mukaansa liika kilpailullinen tasapainoisuus Formula 1 -sarjassa tallien ja kuljettajien välillä voi olla yhtä haitallista, kuin liian vähäinen kilpailullinen tasapainoisuus. Ideaalutilanne fanien silmissä oli heidän mukaansa koko kauden kestävä supertähtikuljettajien kaksintaistelu maailmanmestaruudesta. (Krauskopf ym. 2010) Kauden 1976 Niki Laudan ja James Huntin legendaarinen taistelu maailmanmestaruudesta tai Max Verstappenin ja Lewis Hamiltonin kiihkeä maailmanmestaruuskamppailu kaudella 2021, ovat hyviä esimerkkejä tällaisista kausista.

Verstappenin ja Hamiltonin kaksintaistelu kaudella 2021 keräsi huomattavia katsojalukuja televisioiden ääreen. Iso-Britanniassa Sky Sports rikkoi oman Grand Prix -lähetyksen katsojalukuennätyksensä kolmesti kauden aikana. Kauden päättänyttä Abu Dhabin Grand Prixia seurasi Channel 4:n ilmaislähetyksen ja Sky Sportsin puolella 44 prosenttia kaikista Iso-Britannian televisionkatselijoista. Kausi oli kokonaisuudessaan myös katsotuin Formula 1 -kausi Yhdysvalloissa 25 vuoteen. (Nelson 2021)

Formula 1 -sarjan nykyinen kaupallisten oikeuksien haltija Liberty Media, on linjannut haluvansa luoda sarjaan NFL-tyylisen efektin siten, että joka sunnuntaina kaikilla talleilla ja kuljettajilla olisi realistinen mahdollisuus voittaa Grand Prix (Cooper 2018). Tämä kuvastaa hyvin Liberty Median päämäärää lisätä yksittäisten Grand Prixien (otteluiden) epävarmuutta fanien mielenkiinnon lisäämiseksi.

Alun perin kaudelle 2021 tarkoitetut, mutta koronaviruspandemian takia vuodelta siirtyneet, Formula 1 -sarjan suuret sääntömuutokset sisälsivät päämäärän koko kauden kestävän epävarmuuden ja kaudesta toiseen jatkuvan epävarmuuden luomisesta. Esimerkiksi jo kaudelle 2021 voimaan tullut sääntömuutos rajasi tuulitunneliakäyttöä siten, että kaudella 2020 parhaiten menestynyt talli sai käyttää vain 90 prosenttia annetusta tuulitunnelistandardiajasta. Viimeiseksi sijoittunut sai käyttää 112,5 prosenttia. Kaudelle 2022 tämä ero kasvoi entisestään. Edellisen kauden parhaiten menestynyt talli sai käyttää vain 70 prosenttia standardiajasta viimeisen tallin saadessa 115 prosenttia ajasta. (Barretto 2020) Näillä toimilla on mahdollista tehdä kilpailusta tasaisempaa, mikä on monelle fanille tärkeä asia sarjan seuraamisessa.

Kilpailun tasaisuudella ja lopputuloksen epävarmuudella, on molemmilla tärkeä rooli, fanien kiinnostuksen säilymisessä urheilusarjoja kohtaan. Formula 1 -sarjan merkittävä panostus kilpailun tasapuolistumiseen viime vuosina, nostaa näiden käsitteiden painoarvoa tämän hetken Formula 1 -maailmassa. Se tekee niistä tärkeitä tämän tutkimuksen käsitteistössä. On mielenkiintoista odottaa, mitä mieltä fanit ovat näistä sääntömuutoksista ja niiden tuomista vaikutuksista kilpailuihin ja niiden tasaisuuteen.

2.3 Mediaurheilu

Mediaurheilu voidaan nähdä urheilun ja kommunikaation kulttuurisen fuusion tuotoksena. Mediaurheilun maailma voidaan jakaa instituutioon, teksteihin ja yleisöön. Instituutio pitää sisällään lähes kaikki globaalisti merkittävät toimijat kommunikaation, viihteen ja vapaa-ajan toimijoista. Mediaurheilua tuottavien instituutioiden rajat ovat vuosituhannen vaihteessa hämärtyneet. Muutkin kuin media- ja urheiluorganisaatiot tuottavat mediaurheilu sisältöä. Esimerkiksi globaalit konglomeraatit kuten Disney, sekoittavat mediaa ja urheilua osana kokonaisviihdestrategiaansa. Mediaurheilun tekstit kuvastavat urheilusta viriäviä tekstejä. Ne vaihtelevat

tavallisten ja superlatiivisten tekstien välillä. Ne kiinnittyvät hypertodelliseen urheilumaailmaan, mutta samalla vuorovaikuttavat laajojen identiteettien, kuten valtion, sukupuolen tai sankaruuden kanssa. Mediaurheilutekstit ovat olleet selvästi eniten tutkimusta kerännyt osa-alue mediaurheilusta. Mediaurheilun yleisöt puolestaan kuvastavat urheilua seuraavia ihmisiä. Yleisöjen tutkimisella voidaan selvittää, miten yksilöt kokevat mediaurheilun seuraamisen. (Wenner 1998, xii, 6–11)

Urheilun seuraaminen televisiosta on Wennerin ja Gantzin (1998) mukaan samanlaista, kuin paikan päällä urheilutapahtuman seuraaminen, mutta se on myös samankaltaista muiden televisio ohjelmien katsomisen kanssa. Katsoja tuo urheilun seuraamistilanteeseen mukanaan aiemmat monimuotoiset kokemuksensa ja tietämyksensä kummastakin maailmasta. Katsojan orientaatio urheilulajiin, joukkueisiin, tai tiettyihin pelaajiin, voi mukauttaa hänen saamaansa kokemusta urheilun seuraamistilanteesta. Urheilutapahtuman seuraamiseen voivat vaikuttaa katsojan orientaatio televisioon urheilun seuraamisen välineenä ja hänen orientaationsa urheiluhjelmatarjontaan. Lisäksi seuraamiseen voi vaikuttaa urheilulajista, joukkueesta tai tapahtumasta välittyvä kuva televisiossa. Urheilun televisiolähetykset eroavat muista ohjelmista siten, että niitä ei ole käsikirjoitettu, mutta niissä on silti lopputulema. (Wenner ja Gantz 1998, 232–236)

Oman suosikin pärjäämisen seuraaminen ja voittajan selviäminen ovat yksiä suurimmista yksilön motiiveista urheilun seuraamiselle televisiosta. Näiden lisäksi oman suosikin kannustamisesta ja draamasta ja jännityksestä nouseva nautinto, sekä voitoista seuraava hyvänolon tunne, ovat myös tärkeitä motiiveja katsomiselle. Keskitason motiiveja ovat urheilusta tai pelaajilta oppiminen tai urheilun katsomisella rentoutuminen. Keskitason motiivien alapuolella ovat sosiaalisen vuorovaikutuksen motiivit kuten urheilulähetysten hyödyntäminen keskustelun lähteenä tai ystävien/perheen kanssa yhdessä tehtävänä asiana. Ne ovat saman tasoisia motivaation lähteitä tylsyyden poistamisen kanssa. (Wenner & Gantz 1998, 232–236)

Huippu-urheilua on rakennettu yleisöä viihdyttäväksi tuotteeksi. Suurimmat kansainväliset urheilukilpailut voivat kerätä jopa satoja miljoonia katsojia ympäri maailman. Median, urheilutuotteen ja sponsoroinnin välillä vallitsee kolmiyhteys, jossa urheilu tuo tapahtumia mediaan ja media tarjoaa urheilulle välityskanavan. Sponsorointi tuo urheilulle resursseja ja urheilu tarjoaa sponsoroinnille näkyvyyttä. Media tarjoaa sponsoroinnille mainostilaa ja sponsorointi tuo me-

dialle resursoituja tuotteita. Tämä kolmiyhteys ei muodostu ilman toimittajakuntaa, joka raportoi kokemiaan urheilukokemuksia eteenpäin. Siksi toimittajakunta on tärkeä urheilun ja median suhteelle. Media tekee urheilusta tuotteen, jonka saamaa näkyvyyttä sponsorit jahtaavat. (Itkonen, Ilmanen, Matilainen & Jaskari 2008, 9–10) Myöhemmin luvussa 4.5 pureudutaan syvällisemmin Formula 1 -sarjan rooliin mediassa ja tuodaan ilmi, miten sarjan seuraaminen on erittäin mediavälitteistä.

Media ei ole kiinnostunut kaikesta urheilusta. Urheilutuotteen täytyy median silmissä täyttää tietyt kriteerit, jotta siitä tulee uskottava. Ensimmäinen täytettävä kriteeri on urheilullinen menestys. Esimerkiksi urheilujoukkueen menestyminen kansallisella tai kansainvälisellä areenalla, madaltaa median kynnystä raportoida tästä menestyksestä. Toinen kriteeri on urheilutuotteen kiinnostus paikalla olevan yleisön parissa, eli tapahtuma kiinnostaa muitakin kuin pelkkää mediaa. Kolmanneksi medialla on oikeus tehdä omiin tarpeisiinsa ja lähtökohtiinsa perustuvia valintoja. Jotkut sähköiset mediat ovat erikoistuneet esimerkiksi moottoriurheiluaiheiseen sisältöön, jolla pyritään kiinnittämään tietyn asiakaskunnan huomiota. Neljänneksi eettiset pohdinnat urheilusta voivat ohjata toimittajien valintoja. Muun muassa dopingskandaali saattaa kirvoittaa toimittajat välttelemään tai jopa kokonaan lopettamaan lajista kirjoittamisen joksikin aikaa. (Itkonen ym. 2008, 10–11)

Tapa viestiä urheilusta on elänyt ajan saatossa merkittävästi. 1960-luvulla jääpallo-otteluista saatettiin viestiä tarkalla tapahtumien kuvailemisella minuutin tarkkuudella. Tänä päivänä urheilusta viestiminen on selvästi laajempaa. Viestiminen voi sisältää muun muassa ennakoiteja tai taustoitteluja. Median syvälinen juurtuminen urheilun pariin on osaltaan auttanut toimittajia kehittämään tietämystään aiheesta. Siten media on noussut erittäin merkittäväksi toimijaksi ja vaikuttajaksi urheilun kentällä. (Itkonen ym. 2008, 10–11)

2.4 Brändin käsite

Nykyaikana maailmassa on paljon erilaisia brändejä. Yrityksillä on oma brändinsä, jota ne kuvastavat omalla logollansa. Armstrong ym. (2012) määrittelevät brändin yhdistelmäksi nimeä, termiä tai symbolia. Tällä yhdistelmällä halutaan erottaa yritys ja sen tarjoamat tuotteet ja palvelut yrityksen kilpailijoista. (Armstrong ym. 2012, 582) Ensimmäinen tunnusomainen brändi maailmassa oli britannialainen Bass Ale olut, joka brändättiin vuonna 1876. Melkein 150 vuotta

myöhemmin maailmasta löytyy esimerkiksi yli 100 eri pullovesi brändiä. (Millman 2012, 10) Brändien määrä on kasvanut siten räjähdysmäisesti 1800-luvun lopulta.

Brändi on organisaatioille erittäin tärkeä, jopa tärkeämpi, kuin sen tarjoamat tuotteet tai sen omistamat tilat. Entinen McDonald'sin toimitusjohtaja on muun muassa todennut, että jos kaikki heidän organisaationsa omistamat tilat ja tavarat tuhoutuisivat luonnonkatastrofissa, McDonald'sin brändin voimalla olisi mahdollista nopeasti lainata tarvittavat rahat niiden korvaamiseen. Brändi on siten tärkeämpi kuin nämä omaisuuserät. (Armstrong ym. 2012, 239)

Brändit ovat enemmän kuin vain kuvia, nimiä ja symboleja. Ne kuvastavat kuluttajien näkemyksiä organisaatiosta, sen tuotteista tai sen harjoittamasta toiminnasta. Joistakin brändeistä muodostuu niin voimakkaita, että ne saavuttavat elämää suuremman aseman, ja ne säilyttävät asemansa eri markkinoilla jopa yli sukupolvien. Nämä brändit, kuten Coca-Cola, Mercedes ja Nike ovat onnistuneet saamaan kuluttajien mieltymykset ja lojaaliuden puolelleen. Ne ovat muodostaneet syvän yhteyden kuluttajakuntansa kanssa. Eivätkä ne ole menestyneet vain siksi, että ne tarjoaisivat uniikkeja etuja tai luotettavaa palvelua kuluttajilleen. (Armstrong ym. 2012, 239)

Formula 1 -sarjassa tunnetuimmat kilpatallit voidaan nähdä omina brändeinään. Scuderia Ferrari tunnustetaan punaisista autoistaan. Mercedesin autot puolestaan tunnetaan perinteisesti hopeanuolina. Bradleyn (2015) mukaan Red Bull oli fanien mielestä Formula 1 -sarjan tunnistettavin brändi. Red Bullin tallipäällikkö Christian Horner totesi Red Bullin mukanaolon Formula 1 -sarjassa pohjautuvan Red Bull -energiajuoman tunnetummaksi tekemiseksi kuluttajien keskuudessa. (Bradley 2015) Formula 1 -sarjan historiassa erilaiset yritykset ovat ostaneet kilpatalleilta mainostilaa autoista tai tallien nimistä. Luvussa 3.1 kerrotaan siitä, miten Lotus -talli vaihditti brändien ilmestymistä Formula 1 -sarjan sponsorointiin 1960-luvulla.

Osa brändeistä ei kuitenkaan ole aina ollut suosiossa. Iso-Britannialainen tv-yhtiö BBC kieltäytyi esittämästä kaudella 1976 Grand Prix -kilpailuja televisiossa, koska Surtees kilpatallin formula-autoissa esiintyi Durex -kondomiyrityksen logoja. (BBC 2016) Tupakkamerkkien brändien näkyminen Formula 1 -sarjassa on ollut ajoittain merkittävää. McLaren tallin autot maalattiin Marlboron logon mukaisesti vuodesta 1974 aina vuoteen 1996 asti (Motorsport 1996). 2000-luvun alussa Ferrari talli tunnettiin Scuderia Ferrari Marlborona. Marlboro käytti

65 miljoonaa dollaria vuodessa Marlboro logon näkymiseen Ferrarin autoissa ja kuljettajien varusteissa. Lisäksi Marlboro maksoi Ferrarin supertähtikuljettaja Michael Schumacherin vuosipalkasta noin 23 miljoonaa dollaria. Yhteensä tupakkayhtiöt käyttivät noin 250 miljoonaa dollaria vuodessa Formula 1 -tallien sponsorointiin 2000-luvun alussa. (Dewhirst & Hunter 2002). Vuonna 2006 tupakkayhtiöiden brändien mainostaminen kiellettiin Formula 1 -sarjassa (Walker 2018).

Yhtenä maailman suurimmista urheilusarjoista Formula 1 -Grand Prix -kilpailuja katsotaan paljon ympäri maailmaa. Brändien logoja vilisevät formula-autot tai supertähtikuljettajien kypäriä ja ajohaalareita peittävät brändien logot näkyvät laajasti Formula 1 -kilpailuissa. Organisaatioille Formula 1 tarjoaa siten valtavan alustan omien brändiensä levittämiseen.

3 FORMULA 1

Tässä pääluvussa käsitellään Formula 1 -sarjaa. Lukijan kannalta on tärkeää, että tutkielmassa käsiteltävä aihe on kattavasti taustoitettu, tarjoamalla katsauksen Formula 1 -sarjaan, joka on tutkielman fanitusaiheen keskiössä. Lukijan olisi hyvin vaikea ymmärtää suomalaista Formula 1 -fanitusta, jos hänellä ei olisi käsitystä siitä, millainen urheilusarja Formula 1 on. Ensimmäinen alaluku esittelee Formula 1 -sarjan historiaa. Toisessa alaluvussa käsitellään enemmän Formula 1 -sarjaa ilmiönä.

3.1 Formula 1 -sarjan historiaa

Ensimmäinen organisoitu ajotapahtuma autoilla oli vuonna 1894 järjestetty luotettavuustestiajo Pariisista Roueniin. Le Petite Journal -sanomalehden järjestämässä kilpailussa, voittavan hevostettoman vaunun täytyi olla turvallinen, helposti kontrolloitava ja taloudellisesti järkevä ajettava. (Dennis 2010a) Fédération Internationale de l'Automobilen (FIA) eli kansainvälisen autoliiton edeltäjä Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus perustettiin vuonna 1904, ajamaan auto-organisaatioiden ja moottoriautojen ajajien etuja. (ESPN, s.a.) Grand Prix -sanaa käytettiin ensimmäisen kerran kuvaamaan ajokilpailua vuonna 1906. Silloin ajettiin ensimmäinen Grand Prix -kilpailu Ranskassa Le Mansin kylän ympäristössä yleisillä teillä. (Dennis 2010a). Myöhemmin 1920-luvulla Grand Prix -ajoja alettiin ajamaan enemmän tähän tarkoitukseen rakennetuilla moottoriradoilla, kuten Italian Monzassa (Dennis 2010b).

1930-luvun loppupuolella järjestettiin useampia kokouksia, joissa suunniteltiin kuljettajien maailmanmestaruussarjan perustamisesta. Nämä suunnitelmat kuitenkin estyivät toisen maailmansodan puhkeamisen myötä. (ESPN s.a.) Toisen maailmansodan jälkeen Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus uudelleen nimettiin Fédération Internationale de l'Automobileksi (FIA), joka pian perusti uusia kilpa-ajo kategorioita, mukaan lukien Formula 1:n. Ensimmäiset Formula 1 -sääntöjen mukaiset kilpailut ajettiin vuonna 1947. Vasta vuodeksi 1950 FIA yhdisti useita kansallisia Formula 1 -Grand Prixejä maailmanmestaruussarjaksi kuljettajille. (Dennis 2010d) Formula 1 -sarjaa ei siten luotu tyhjästä, vaan se hioutui yksittäisistä Grand Prix -ajoista yhtenäiseksi maailmanmestaruussarjaksi ajan saatossa.

Formula 1 -MM-sarjan historia alkoi siten vuonna 1950, kun ensimmäinen Grand Prix järjestettiin Iso-Britannian Silverstonessa. Kilpailua saapuivat katsomaan jopa Britannian kuningas George VI ja kuningatar Elizabeth. (Hamilton 2020, 17–18) Formula 1 -sarjan alkuvuosina kilpailuja käytiin usein tavallisilla autoteillä ja vähemmän vielä kilpa-ajoa varta vasten rakennetuilla moottoriradoilla (Thorn 2017a). Hyvä esimerkki tämän aikakauden Formula 1 -filosofiasta on Italiassa ajettu Pescaran Grand Prix kaudella 1957. Kilpailu käytiin 25 kilometriä pitkällä radalla, joka koostui yleisistä autoteistä. Rata mutkitteli Adrianmeren rannalta läheisiin mäkiseudun kyliin ja takaisin merenrannalle yli 6 kilometriä pitkää suoraa myöten. Suora yksinään oli pidempi kuin suurin osa nykyisistä Formula 1 -radoista. Radalla ei ollut juuri minkäänlaisia turvallisuuskäytäntöjä. Yksi kuljettaja raportoi nähneensä jopa vuohilauman ylittävän radan. Kun kuljettajien väliset erot kasvoivat suuriksi kilpailun loppua kohden, lapsia nähtiin leikkimässä keskellä kilparataa aina autojen ohi ajamisten välillä. (Williams 2018)

Jackie Stewartin kokemukset kauden 1966 Belgian Grand Prixissä Spa-Francorchampsin radalla, olivat käännteentekevä hetki Formula 1 -sarjan turvallisuushuolille. Stewart ajoi ulos radalta ja jäi vangiksi ojaan päätyneeseen autoonsa. Auton kuljettamo täyttyi polttoaineella, joka olisi syttynyt tuleen pienimmästäkin kipinästä. Muiden kuljettajien avustuksella Stewart pääsi lopulta vapaaksi autostaan, mutta hänen koettelemuksensa eivät päättyneet vielä siihen, vaan häntä kuljettanut ambulanssi eksyi matkalla sairaalaan kahdesti. Belgian Grand Prixin jälkeen Stewart alkoi aktiivisesti kampanjoida kuljettajien turvallisuuden puolesta. (Hamilton 2020, 64–65).

Kampanjointi alkoi tuottaa tulosta. Esimerkiksi auton katolleen kääntyessä, kuljettajaa suojelevan turvakaaren piti olla 5 cm kuljettajan kypärän yläpuolella ja turvavyöt tulivat pakolliseksi sarjassa (AtlasF1 2001). Silti 1960-luku oli toiseksi synkin Formula 1 -sarjan historiassa, sillä 14 kuljettajaa (mukaan lukien Indianapolis 500 kilpailujen kuolonuhrit) menetti henkensä. Kuolleita oli vain yksi vähemmän kuin 1950-luvulla. (Snyder 2011) Keskimäärin joka kahdeksas Formula 1 -Grand Prix tapahtuma johti kuljettajan kuolemaan 1960-luvulla (FIA 2023d). Tälle vuosikymmenelle ajoittuu myös sarjan historian pahin yleisökuolonuhreja vaatinut onnettomuus, joka sattui vuonna 1961 Italian Grand Prixissä Monzassa. Kilpailun toisella kierroksella Wolfgang von Trips kolaroi Jim Clarkin kanssa Monzan radan takasuoralla ennen Parabolica mutkaa. Hän menetti ajamansa Ferrari-auton kontrollin ja ajautui katsomoalueen puolelle aiheuttaen sekä itsensä että 14 katsojan kuoleman. (Hamilton 2020, 55–56)

Formula 1 -autojen värimaailmat alkoivat mullistua 1960-luvulla. Aikaisemmin autojen täytyi kilpailla edustamansa maan virallisissa autourheilukilpailuväreissä. Sponsoreiden kasvavan vaikutuksen seurauksena Formula 1 -autoja alettiin maalata sponsoriyritysten väreillä vuosikymmenen loppupuolelle siirryttäessä. (Formula 1-dictionary s.a; Hamilton 2020, 95) Hyvä esimerkki tästä oli Team Lotus kaudella 1968. Lotus vaihtoi *British Racing Green* värin punakultaiseen ulkoasuun Golden Leaf -tupakkamerkkisponsorin toiveesta. Peläten fanien reaktiota autojen värimaailman muutokseen, Lotus ei uskaltanut julkistaa autojansa Iso-Britanniassa, vaan päätti viedä ne pois brittifanien silmien alta, julkistettavaksi Uuteen-Seelantiin hillitymmissä merkeissä. (Eason 2018, 64–65) Nykyisin säännöissä ei enää vaadita kansallisissa autourheiluväreissä kilpailemista. Tästä huolimatta esimerkiksi Ferrari kilpailee yhä punaisessa ulkoasussa, vaikkakaan punaisen sävy ei ole aina vastannut Italian *Rosso Corsa* punaista väriä. (Ehlen 2020; FIA 2023 Formula One Sporting Regulations Issue 4, 8) Mielenkiintoisena poikkeuksena kaudella 1964 USA:n ja Meksikon Grand Prixeissä Ferrarin autot nähtiin USA:n sinivalkoisessa ulkoasussa (Formula 1 2015b).

Kuolontragedioita sattui Formula 1 -sarjassa yhä melkein vuosittain 1970-luvulla (Snyder 2011). Vuoden 1970 kuljettajien maailmanmestaruus jouduttiin jakamaan postumaanisti, kun mestaruuden voittanut Jochen Rindt kuoli kesken kauden Italian Grand Prixin harjoituksissa Monzassa. Rindtin johto MM-sarjan pisteissä oli niin suuri, ettei kukaan enää tavoittanut häntä Monzan -kilpailun jälkeen. (Elson 2020) Tragedioista huolimatta Formula 1 -sarjalle 1970-luvun aikakausi oli eräänlaista kulta-aikaa. Uusia kilpatalleja oli suhteellisen helppoa saada mukaan sarjan pariin, sillä Formula 1 -luokan kustannukset eivät olleet kovin suuret. Esimerkiksi Team Lotuksen budjetti kaudelle 1970 oli noin 100 000 Englannin puntaa (Hughes 2015). 1970-luvulle ajoittui lajin kaupallisia oikeuksia vuosikymmeniä hallinneen Bernie Ecclestoneen nousun alkua. Silloin hän otti vastuun Formula 1 -Grand Prix -ratojen osallistumismaksujen neuvotteluista ja televisiolähetysoikeuksien myymisestä. (Eason 2018, 89–99; Sylt 2016) Tästä hyvä esimerkki oli vuoden 1976 viimeinen Grand Prix Japanin Fujissa. Se oli erittäin kiinnostava tapahtuma televisioyhtiöiden parissa, koska lajin suurimmat nimet Niki Lauda ja James Hunt uhmasivat jopa kuolemaa kaksinkamppailussaan maailmanmestaruudesta. Vaikka Japanin Grand Prixin lähtöä siirrettiin pitkään suorastaan kammottavien olosuhteiden vuoksi, se päätettiin lopulta viedä läpi. (Eason 2018, 95–96) Jotain kauden 1976 dramaattisuudesta kertoo se, että vuonna 2013 siitä tehtiin elokuva nimeltään *Rush* (IMDb 2023). 1970-luvulla Formula 1 -sarja oli kuitenkin vielä kaukana 2020-luvun miljardibisneksestä.

Ayrton Sennan ja Alain Prostin nousu supertähtikuljettajiksi, sekä heidän välisensä kaksinkamppailut maailmanmestaruudesta McLaren -tallin kuljettajina 1988 ja 1989 leimasivat vahvasti vuosikymmentä. Suomalaisesta näkökulmasta katsottuna, tälle vuosikymmenelle ajoittuu myös ensimmäinen suuri suomalainen uroteko Formula 1 -sarjassa. Keijo ”Keke” Rosberg voitti kuljettajien maailmanmestaruuden Williams -kilpatallissa vuonna 1982. (Simmons 2020)

Formula 1 sarjan -turvallisuus oli parantunut merkittävästi 1990-luvulle tultaessa, verrattuna edeltäviin vuosikymmeniin. Tästä huolimatta 1990-luvulla Formula 1 -maailma menetti monen mielestä lajin suurimman legendan Ayrton Sennan. Vuoden 1994 San Marinon ”musta” Grand Prix -viikonloppu Imolassa on piirtynyt monen Formula 1 -fanin muistiin lähtemättömästi. Ensin perjantain vapaissa harjoituksissa brasilialainen Rubens Barrichello kiidätettiin sairaalaan, hänen ajettuaan vaarallisesti ulos radalta. Lauantain aika-ajoissa sveitsiläinen Ronald Ratzenberg menehtyi radalta ulosajonsa seurauksena. Sunnuntain Grand Prixissä Ayrton Senna siirtyi ”ajasta iäisyyteen” ajettuaan ulos Tamburello-mutkassa ja törmättyään betonimuuriin kilpailun seitsemännellä kierroksella. (Tremayne 2019) Sennan kuolema oli niin järkyttävä tragedia hänen kotimaassansa Brasiliassa, että maan presidentti Itamar Franco julisti kolme kansallista surupäivää Sennan muistolle ja määräsi hänelle valtiolliset hautajaiset. Sennan hautajaiskulkueen varrelle kokoontui jopa miljoona ihmistä. (Brooke 1994)

Suomalaisille 1990-luku tarjosi tähtihetkiä. Mika Häkkinen nousi maailmanmestariksi vuonna 1998, käytyään tiukan kaksinkamppailun Michael Schumacherin kanssa. Vuotta myöhemmin Häkkinen uusi mestaruutensa. (Hamilton 2020, 174–175) Jotain Häkkisen aikaansaamasta huumasta Suomessa kertoo se, että aamuyöllä Suomen aikaa alkanut kauden 1998 päätös Grand Prix Japanin Suzukan radalla keräsi televisiovastaanottimien ääreen yli miljoonayleisön (Järvenpää 2018).

Michael Schumacher hallitsi 2000-luvun alkua näytöstyyliin. Schumacher voitti viisi peräkkäistä maailmanmestaruutta vuosina 2000–2004. Hänen eläköitymisensä jälkeen, Kimi Räikkönen voitti maailmanmestaruuden kaudella 2007. Räikkönen nousi lähes matemaattisesti mahdollisimmasta tilanteesta, kun kautta oli jäljellä kaksi kilpailua, maailmanmestariksi viimeisessä kilpailussa vain yhdellä pistellä. Räikkösen maailmanmestaruuden jälkeen suomalaiset eivät ole voittaneet uusia kuljettajien maailmanmestaruuksia. (Hamilton 2020, 197–206, 236, 267) Suomalaiset ovat silti voittaneet yksittäisiä Grand Prix -kilpailuja. Valtteri Bottas on viime vuosina ollut lähimpänä maailmanmestaruutta, sijoittuen MM-sarjassa toiseksi vuosina 2019 ja

2020. Bottas kuitenkin hävisi kummallakin kerralla selvästi pisteissä tallikaverilleen Lewis Hamiltonille. (Formula 1 2023n; 2023p)

Formula 1 -kilpatallin ylläpitämisestä tuli 2000-luvulla erittäin kallista. Esimerkiksi 2010-luvun jälkimmäistä puoliskoa suvereenisti hallinneen Mercedesen vuosibudjetti oli vuonna 2017 yli 400 miljoonaa dollaria (yli 354 600 000 € vuoden 2017 valuuttakurssin keskiarvolla) (Gilboy 2018; Exchange Rates 2023). Verrattuna vuoden 1970 Team Lotuksen 100 000 englannin punnan (240 000 \$ vuoden 1970 valuuttakurssilla ja 1 538 400 \$ vuoden 2017 dollaria inflaatiohuomioiden) budjettiin, oli Mercedesen budjetti yli 260 kertainen (Antweiler 2022; Officialdata 2023). Kaudelle 2021 talleille otettiin käyttöön kustannuskatto (145 miljoonaa dollaria kaudella 2021, 140 miljoonaa dollaria kaudella 2023), jotta kilpatallien pitkänaikavälin taloudellinen tasapaino ja kestävyys voitaisiin turvata. Lisäksi kustannuskatolla tavoiteltiin kilpailullisen tasapainon kasvattamista sarjassa, jotta myös pienemmät tallit voisivat menestyä. (FIA Formula One Financial Regulations 14, 3–5, Knight 2021)

3.2 Formula 1 ilmiönä

Formula 1 -sarja täytti 70 vuotta vuonna 2020. Historiansa aikana sarja on ehtinyt muuttua paljon. Formula 1 -kilpa-autoja on ohjastanut monta legendaarista kuljettajaa, kuten Juan Manuel Fangio, Jim Clark ja Michael Schumacher näiden vuosien aikana. Näiden autojen ohjaksissa on myös menettänyt henkensä monta legendaarista kuljettajaa, kuten Gilles Villeneuve ja Ayrton Senna. Tunnetuimpien Formula 1 -kuljettajien, kuten Sennan ja Schumacherin, nimet tunnustetaan ympäri maailmaa (Kohli 2021). Ferrari -kilpatalli on ollut mukana sarjassa Formula 1 -sarjan jokaisella kaudella ainoana kilpatallina (Ehlen 2020). Perinteisesti Ferrari nauttii fanituskimuksissa suurta fanien suosiota.

Formula 1 -luokkaa pidetään autourheilun kuninkuusluokkana. Se on autourheilun maailmankattojärjestön FIA:n korkein yksipaikkaisten kilpa-autojen luokka. (FIA 2023a) Formula 1 -autot on suunniteltu vain yhtä tarkoitusta varten; kilpailujen ajamiseen kilparadoilla tai suljetuilla reiteillä. Autoja rajoitetaan erilaisilla teknisillä säädöksillä. Muun muassa moottorin iskuutilavuutta ja sylinterien määrää voidaan rajoittaa. (FIA 2023 Formula One Technical Regu-

lations Issue 5, 8, 49) Nykyisin sarjassa kilpaillaan 1,6 litraisilla V6 -turboahdetuilla hybridi-moottoreilla. Aikaisemmin sarjassa on nähty myös normaalisti ahdettuja moottoreita ja jopa 16-sylinterisiä moottoreita. (Hamilton 2020, 29; FIA 2023a)

Alemmissa kilpaluokissa, kuten Formula 2 ja Formula 3 -sarjoissa, kilpa-autot eivät ole yhtä nopeita kuin Formula 1 -luokassa, eikä luokilla ole myöskään maailmanmestaruusstatusta. Yleensä näistä alemmista luokista nuoret kuljettajat ponnistavat kohti kuninkuusluokkaa. (FIA 2023b, FIA 2023c) Myös suomalaiset kuljettajat ovat menestyneet Formula 3 -luokassa. Esimerkiksi Valtteri Bottas voitti F3-sarjan edeltäjän GP3:n mestaruuden kaudella 2011 (Freeman 2011). Myös suomalaisittain legendaarinen Britannian F3 -luokan kausi 1990, on hyvä mainita, sillä Mika Salo ja Mika Häkkinen dominoivat sarjaa ylivoimaisesti. He voittivat kaikki, paitsi kaksi osakilpailua 17:sta ja varmistivat siten kaksoisvoiton sarjassa. (Motorsport Magazine 2021a).

Formula 1 -viikonloppu koostuu perinteisesti perjantain kahdesta aikarajoitetusta vapaasta harjoituksesta. Lauantaina on vuorossa kolmas vapaa harjoitus ja aika-ajot. Aika-ajoissa ratkaistaan lähtöjärjestys sunnuntain Grand Prixiin siten, että nopeimman yksittäisen kierrosajan ajanut kuljettaja lähtee Grand Prixissä paalupaikalta eli ensimmäisestä lähtöruudusta. Toiseksi aika-ajoissa sijoittunut kuljettaja lähtee toisesta lähtöruudusta ja niin edelleen. Sunnuntain Grand Prixissä ajetaan noin 305 kilometrin matka tai maksimissaan kahden tunnin kestoinen kilpailu neljän tunnin aikaikkunan sisällä. Kilpailun voittanut kuljettaja saa voitostaan eniten maailmanmestaruuspisteitä. Pisteitä saa 10 parasta kuljettajaa jokaisessa Grand Prixissä ja näiden yhteissummalla ratkaistaan kauden loputtua maailmanmestari kuljettajien ja kilpatallien puolella. (FIA 2023 Formula One Sporting Regulations - Issue 4, 4–6)

Kaudella 2021 Formula 1 -sarjan perinteistä viikonloppuaikataulua muutettiin, lisäämällä ohjelmaan kolmessa Grand Prix -viikonlopussa sprinttiaika-ajot (kaudella 2023 käytetään pelkkää sprintti nimeä ja sprinttejä on kuusi). Kausilla 2021 ja 2022 sprinttiviikonloppuisin perjantaisin ajettiin yksi vapaaharjoitus ja poikkeuksellisesti aika-ajot. Lauantaisin oli toinen vapaaharjoitus ja noin sadan kilometrin mittainen sprintti, johon lähdettiin perjantain aika-ajotulosten mukaisesti lähtöjärjestyksessä. Sprintin maaliintulojärjestys ratkaisi sunnuntain Grand Prixin lähtöjärjestyksen. Ennen kauden 2023 Azerbaidžanin Grand Prix -viikonloppua sprinttiviikonlopun ohjelmaa muuttui siten, että perjantain aika-ajo asettaa lähtöjärjestyksen sunnuntain Grand Pri-

xiin. Lauantaina ajetaan toinen aika-ajo, jonka järjestyksessä lähdetään sprinttiin. Sprintin maaliintulojärjestys ei siten enää ratkaise sunnuntain Grand Prixin -lähtöjärjestystä. Sprintin kahdeksalle parhaalle kuljettajalle jaetaan maaliintulojärjestyksessä, kahdeksasta yhteen MM-sarjan pistettä. (Barretto 2021a; Barretto 2022; Barretto 2023; FIA 2023 Formula One Sporting Regulations - Issue 4, 5–6)

4 VAPAAT HARJOITUKSET, VAUHTIA TUTKIMUKSEN TEKOON AIEMMASTA TUTKIMUSTIEDOSTA

Tässä luvussa esitellään aiempaa Formula 1 -sarjan fanitutkimusta. Käsittelyssä on virallisia Formula 1 -sarjasta tehtyjä kansainvälisiä fanitutkimuksia, mutta myös yksittäisistä Grand Prixleistä tehtyjä tutkimuksia. Niiden avulla pyritään esittämään kokonaisvaltainen kuva Formula 1 -fanituksen aiemmasta tutkimuksesta.

4.1 Pohjustusta aiheeseen

Fanitus on merkittävä asia kaikissa urheilulajeissa. Globaalina urheilusarjana Formula 1:n mahdollisuus tavoittaa faneja ympäri maailmaa on merkittävä. Tästä huolimatta Eurooppa on yhä Formula 1 -fanituksen vahvin tukikohta, mikä osaltaan selittyy lajin historiallisten juurien sijoittumisella sinne. Yhdysvaltalainen Haas F1 Team, on ainoa Euroopan ulkopuolinen kilpailija, joka on mukana sarjassa kaudella 2023. Ainoastaan kuusi kuljettaja 20:stä on kotoisin muualta kuin Euroopasta kaudella 2023. Kauden 2023 23:sta Grand Prixistä, Euroopassa ajetaan yhdeksän, Aasiassa seitsemän, Pohjois- ja Etelä-Amerikassa kuusi ja Australiassa yksi. (Formula 1 2023u; 2023v; 2023w) Eurooppalaisten kilpailujen osuus kilpailukalenterista on vähentynyt selvästi 2000-luvulla. Vielä vuonna 2000 11:sta kauden 17 kilpailusta oli Euroopassa. (Formula 1 2023c)

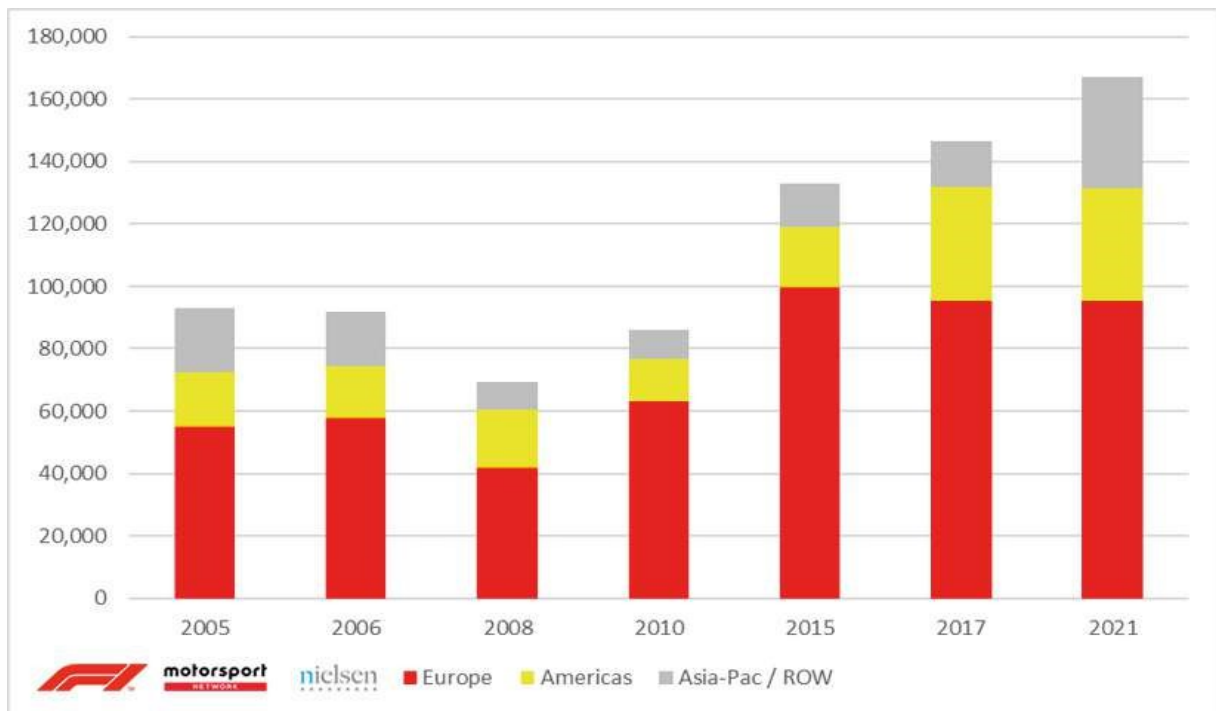
Formula 1 -sarjassa on tehty globaaleja fanitutkimuksia vuodesta 2005 lähtien. Viimeisimmän tutkimuksen teki Formula 1, Motorsport Network ja Nielsen Sports vuonna 2021. (Formula 1 ym. 2021) Aiemmin tutkimuksia on tehty vuonna 2017 FIA:n, Motorsport Networkin ja Nielsen Sportsin toimesta (FIA ym. 2017) ja ennen tätä yhteistyössä Grand Prix Drivers Associationin (GPDA) ja Motorsportin toimesta vuonna 2015 (GPDA & Motorsport 2015). Huomionarvoista kolmessa viimeisimmässä fanitutkimuksessa on niiden toimeenpanijajärjestö. Vuonna 2015 se oli Formula 1 -kuljettajienyhdistys, vuonna 2017 FIA ja vuonna 2021 Formula 1 -sarja itse. Näiden kolmen tutkimuksen ohella myös Autosport, F1 Racing ja Motorsport News toteuttivat vuonna 2015 fanitutkimuksen (Autosport ym. 2015).

Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa käytiin läpi: F1 -yleisöä, F1 -brändin asemaa fanien silmissä, kilpailukalenteria, F1-tarjontaa erilaisissa medioissa, fanien kiinnostusta sarjassa olevia

kuljettajia ja talleja kohtaan, sääntömuutosten vaikutusta fanien mielipiteisiin Formula 1 -sarjasta ja videopelaamista ja e-urheilua (Formula 1 ym. 2021). FIA ym. (2017) tutkimuksessa käytiin muuten samoja teemoja, mutta e-urheilun sijasta tutkittiin fanituotteiden ostamista (FIA ym. 2017, 3). GPDA:n ja Motorsportin (2015) tutkimuksen kysymykset poikkesivat vähän FIA ym. (2017) tutkimuksesta. Silti molemmissa tutkimuksissa oli samoja teemoja. Autosportin ym. (2015) tutkimuskysymyksissä oli selviä eroja verrattuna muihin tutkimuksiin, mutta siitä löytyi myös yhteneväisiä teemoja muiden tutkimusten kanssa. Näihin neljään tutkimukseen viitataan seuraavissa Formula 1 -fanitusta esittelevissä alaluvuissa. Viimeisessä alaluvussa esitellään myös yksittäisistä Grand Prixeistä tehtyjä tutkimuksia. Näissä ei välttämättä ole suoraan tutkittu fanitusta, mutta ne pitävät sisällään elementtejä myös siitä.

4.2 Formula 1 -fanit

Formula 1 ym. (2021) fanitutkimuksessa selvitettiin Formula 1 -sarjan sen hetkistä tilaa fanien näkökulmasta. Tutkimukseen vastasi noin 175 000 henkilöä, joiden vastauksista analysoitiin 167 302. Vastaajat edustivat 187:ää eri maata. (ks. kuva 1, taulukko 1) Formula 1 ym. (2021) tutkimus oli analysoitujen vastausten määrältään suurin koskaan Formula 1 -fanitutkimuksista. (Formula 1 ym. 2021, 10–11) FIA ym. (2017) fanitutkimuksessa (Formula One in 2017. Global fan insight into the world's largest annual sporting series 2017) vastaajia oli yhteensä 215 892 ja he edustivat 194 eri maata. Näistä vastauksista analysoitiin 148 170. (FIA ym. 2017, 54) GPDA:n ja Motorsportin (2015) Formula 1 -fanitutkimus (Global Formula 1™ Fan Survey 2015) keräsi 217 756 vastaajaa ja näistä analysoitiin noin 133 000 (GPDA & Motorsport 2015, 5). Autosportin, F1 Racingin ja Motorsport Newsin tutkimuksessa vastaajia oli 35 000 (Autosport, F1 Racing & Motorsport News 2015). Uusin fanitutkimus ei siten ollut kerättyjen vastaajien määrältään suurin viime vuosina toteutetuista tutkimuksista. Formula 1 -fanit ovat olleet sangen aktiivisia vastaamaan fanitutkimuksiin.



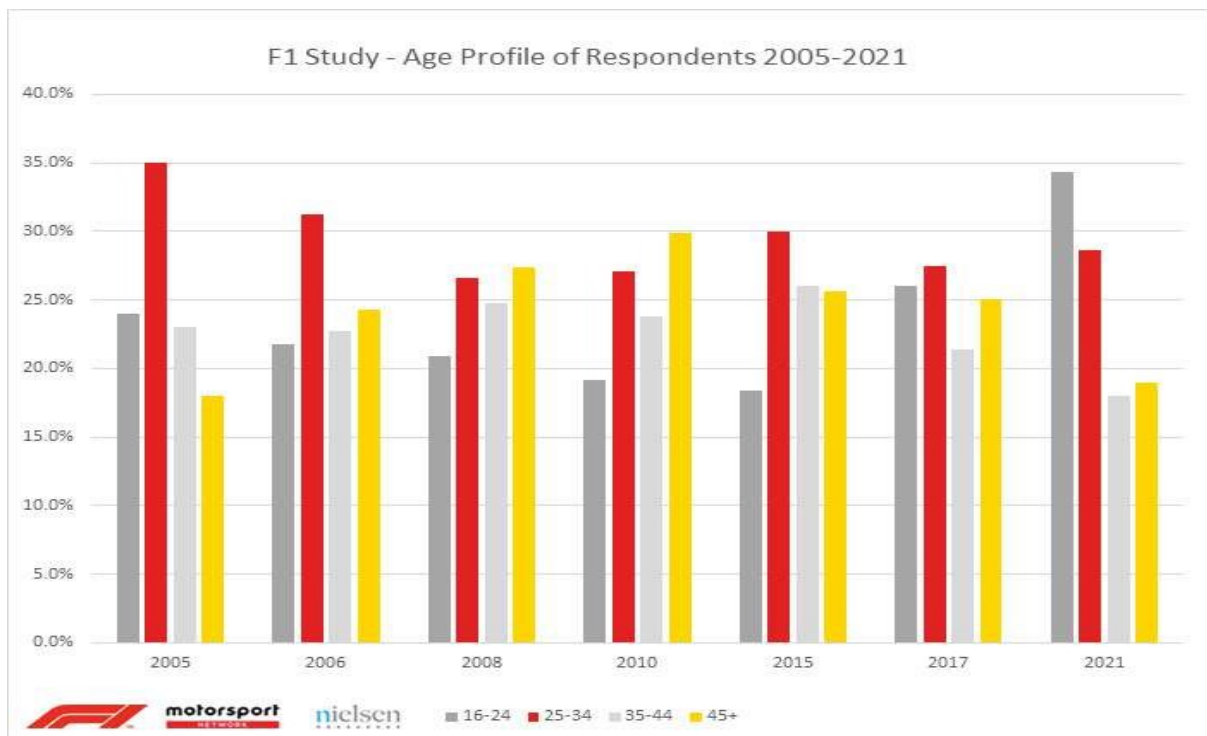
KUVA 1. Analysoitujen vastaajien määrä ja heidän maantieteellinen jakautumisensa fanitutkimuksissa eri vuosina. (Formula 1 ym. 2021, 11)

TAULUKKO 1. Vastaajien määrät fanitutkimuksissa.

Tutkimusten vastaajamäärät	2021	2017	2015 (GPDA)	2015 (Autosport ym.)
Kaikki	n. 175 000	215 892	217 756	n. 35 000
Analysoidut	167 302	148 170	n. 133 000	n. 35 000
Miehiä	81,7 %	90,0 %	n. 95,0 %	92,2 %
Naisia	18,3 %	10,0 %	n. 5,0 %	7,8 %

Formula 1 ym. (2021) fanitutkimuksen vastaajien keski-ikä oli 32 vuotta, se oli nuorempi kuin koskaan aikaisemmissa fanitutkimuksissa. Vastaajista 62,9 prosenttia oli alle 35-vuotiaita ja jopa melkein 35 prosenttia vastaajista oli alle 25-vuotiaita (ks. kuva 2). (Formula 1 ym. 2021, 11–12) Vuonna 2015 fanien keski-ikä oli vielä 37 vuotta, joten kuudessa vuodessa keski-ikä oli laskenut viisi vuotta (GPDA & Motorsport 2015, 6). Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa suurin osa vastaajista (59,3 %), oli iältään 18–40-vuotiaita. Toiseksi suurimman ikäryhmän

(41–60-vuotiaiden) osuus oli 27,3 prosenttia. (Autosport ym. 2015) Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa opiskelijat olivat ensimmäistä kertaa koskaan suurin ammattikuntaryhmä, yli neljänneksen osuudellaan (Formula 1 ym. 2021, 12).



KUVA 2. Formula 1 -fanien ikä. (Formula 1 ym. 2021, 12)

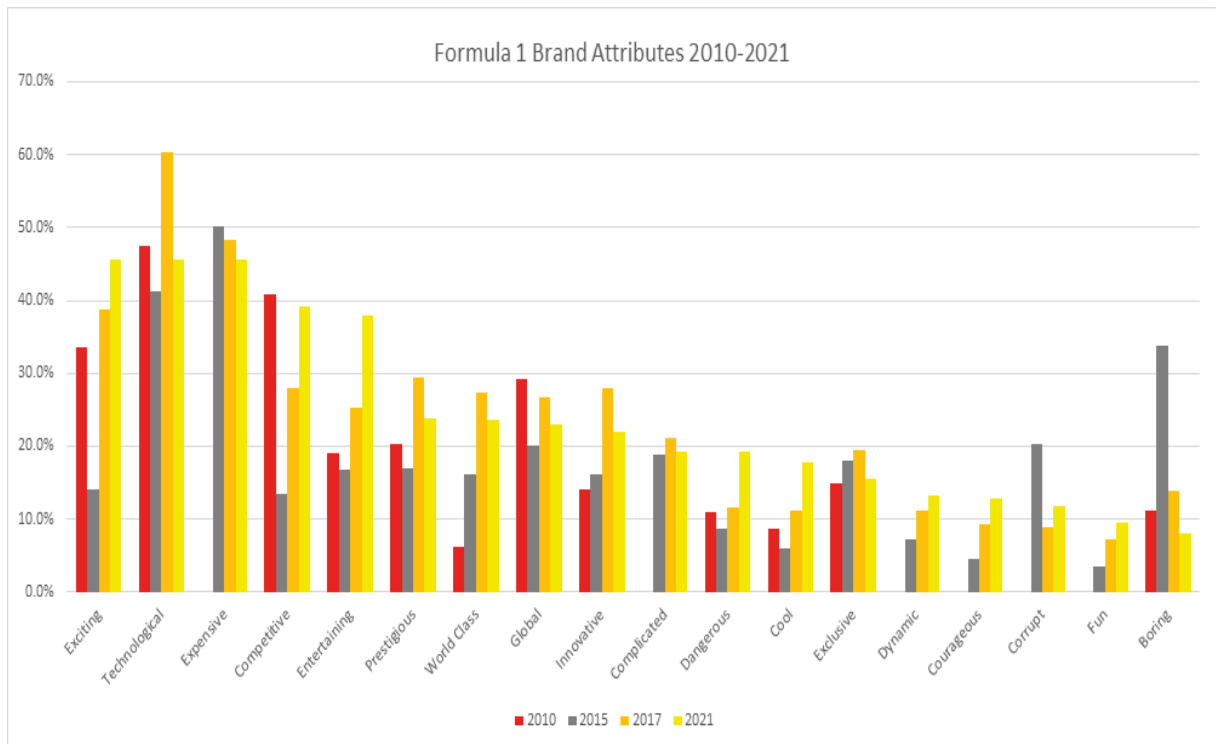
Urheilufanitutkimuksissa on yleisesti todettu, että miehet kokevat suurempaa kiinnostusta urheilufaniuteen tai heidän joukkueidentifioitumisensa on korkeampaa kuin naisilla (Wann & James 2019, 7). Formula 1 -fanitutkimuksissa miesten osuus vastaajista on ollut huomattavasti suurempi kuin naisten. Vuonna 2021 naisten osuus oli 18,3 prosenttia, mikä oli suurin raportoitu naisten osuus koskaan näissä tutkimuksissa. (Formula 1 ym. 2021, 10–11; FIA ym. 2017, 10–11; GPDA & Motorsport Network 2015; Autosport ym. 2015) Vastaajien maantieteellinen sijainti oli vuonna 2021 hajautuneempi kuin aikaisemmin. Euroopasta tulevien fanien osuus putosi historiallisen alhaiseksi 57 prosenttiin (63 % vuonna 2017 ja 70 % vuonna 2015). Muu maailma (Aasia/Tyynimeri, Afrikka ja Lähi-Itä) oli eniten kasvanut alue vuonna 2021. Sen yhteisosuus oli 21 prosenttia (10 % vuonna 2017). Pohjois- ja Etelä-Amerikasta tulevien vastaajien osuus oli pysynyt stabiilina 21 prosentissa, kun vuonna 2017 sen osuus oli noussut lähes neljänneksen. (FIA ym. 2017, 10; Formula 1 ym. 2021, 11–12; ks. kuva 1 ylempänä)

Formula 1 -fanit ovat olleet perinteisesti sängen uskollisia sarjalle. Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa yli 15 vuotta sarjaa seuranneita oli 64,5 prosenttia vastaajista. GPDA:n ja Motorsportin 2015 tutkimuksessa yli 75 prosenttia vastaajista oli seurannut sarjaa yli 10 vuotta. (Autosport ym. 2015; GPDA & Motorsport 2015, 6) Viime vuosina paljon uusia faneja on kuitenkin ilmaantunut seuraamaan sarjaa. Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa alle viisi vuotta sarjaa seuranneiden vastaajien osuus oli kolminkertaistunut FIA ym. (2017) tutkimuksen 11,7 prosentista 34 prosenttiin. Yli puolet Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen vastaajista, seurasi Formula 1 -sarjaa kiivaammin, kuin mitään muuta urheilulajia. (Formula 1 ym. 2021, 12–14) Jotta suomalaisten fanien vertailu kansainvälisiin faneihin (myöhemmin tutkielman tulososiossa) olisi sujuvaa, on tärkeää ymmärtää, mistä kansainväliset fanit tulevat ja millaisia he ovat.

4.3 Fanien mielipiteet Formula 1 -sarjan brändistä

GPDA:n ja Motorsportin (2015) tutkimus oli kriisiherätys Formula 1 -sarjalle, koska fanien palaute oli voimakkaan kielteisesti sävytynyttä. Vain alle 10 prosenttia faneista koki, että Formula 1 -sarja oli vuonna 2015 paremmassa tilassa, kuin se oli viisi vuotta aiemmin. Edellä mainittu näkemys tuli konkreettisesti esille myös adjektiiveista, joilla fanit kuvasivat sarjaa. Adjektiiveista yleisimmät olivat: kallis, teknologinen ja tylsä (ks. kuva 3). Fanit halusivat selvästi lisää kilpailullisuutta sarjaan (89 % vastaajista). Faneista 77 prosenttia koki Formula 1 -sarjan liiketaloudellisten intressien olevan liian tärkeitä päätöksenteossa. Vain 60 prosenttia faneista koki Formula 1 -sarjan olevan moottoriurheilun huippusarja. Vähän yli puolet faneista piti Formula 1 -autojen ajamista liian helppona. Fanit kokivat myös, että sarjan täytyy tehdä enemmän, saadakseen ja säilyttääkseen uusia faneja. (GPDA & Motorsport 2015, 10–11)

GPDA:n ja Motorsportin (2015) tutkimuksen kriisiherätyksen jälkeen, FIA ym. (2017) tutkimus puolestaan osoitti, että fanien mielissä oli alkanut ilmaantua optimismia sarjan tulevaisuutta kohtaan (FIA ym. 2017, 16). Fanit kuvasivat sarjaa selvästi positiivisemmilla adjektiiveilla. Adjektiivit, kuten tylsä, korruptoitunut ja uhattu olivat vähentyneet merkittävästi, kun taas positiiviset adjektiivit, kuten innostava, kilpailullinen ja innovatiivinen olivat lisääntyneet selvästi. Työtä oli tutkimuksen mukaan yhä tehtävä uusien fanien mukaan saamiseksi, sekä urheilullisten ja liiketaloudellisten intressien tasapainottamiseksi Formula 1 -sarjan toiminnassa. (FIA ym. 2017, 18)



KUVA 3. Faniien mieltymykset Formula 1 -sarjan nykytilasta, adjektiiveilla kuvailtuna. (Formula 1 ym. 2021, 17)

Myönteinen kehitystrendi oli jatkunut myös vuonna 2021. Faniien viisi eniten käyttämää adjektiivia Formula 1 -sarjan kuvailuun olivat suuruusjärjestyksessä; jännittävä, teknologinen, kallis, kilpailullinen ja viihdyttävä. Kyseessä oli ensimmäinen kerta, kun viihdyttävä oli viiden yleisimmän adjektiivin joukossa. Yli puolet faneista (55 %) piti Formula 1 -sarjan nykytilaa parempana kuin viisi vuotta sitten (vain alle 10 % vuonna 2015). Formula 1 -sarjan asema moottoriurheilun kuninkuusluokkana oli selvästi vahvistunut faniien mielestä. Vuonna 2015 vain 40 prosenttia faneista piti Formula 1 -sarjaa moottoriurheilun huippusarjana, mutta osuus tuplaantui vuonna 2021 yli 80 prosenttiin. (Formula 1 ym. 2021, 16–20; GPDA & Motorsport 2015, 12)

Faniien mielestä Formula 1 tarjosi enemmän jännittävää kilpailua vuonna 2021 kuin vuonna 2015 (33,3 % nettokasvu). Sarjassa oli mukana parhaat kuljettajat (42,4 % nettokasvu). Sarjassa ajettiin nopeimmilla autoilla (58,4 % nettokasvu). Lisäksi formula-autoissa käytettiin automaailmalle uusia pioneeriteknologioita (62,6 % nettokasvu). Kaikessa ei ollut tapahtunut kehitystä kuudessa vuodessa. Fanit vastasivat väitteeseen; F1-kilpailuissa on paljon ohituksia, 10,2 pro-

senttia kielteisemmin kuin vuonna 2015. Myös lähes 60 prosenttia faneista koki liiketaloudelliset intressit edelleen liian vahvaksi Formula 1 -sarjassa vuonna 2021. (Formula 1 ym. 2021, 16–18) Ohitusten tärkeys tuli hyvin ilmi kauden 2022 Formula 1 -autojen teknologisista sääntömuutoksista, jotka olivat historiallisen suuria. Sääntömuutoksien tavoitteena oli autot, joilla oli helpompi tehdä ohituksia kilpailuissa, sillä ohitukset lisäävät kilpailujen jännittävyttä.

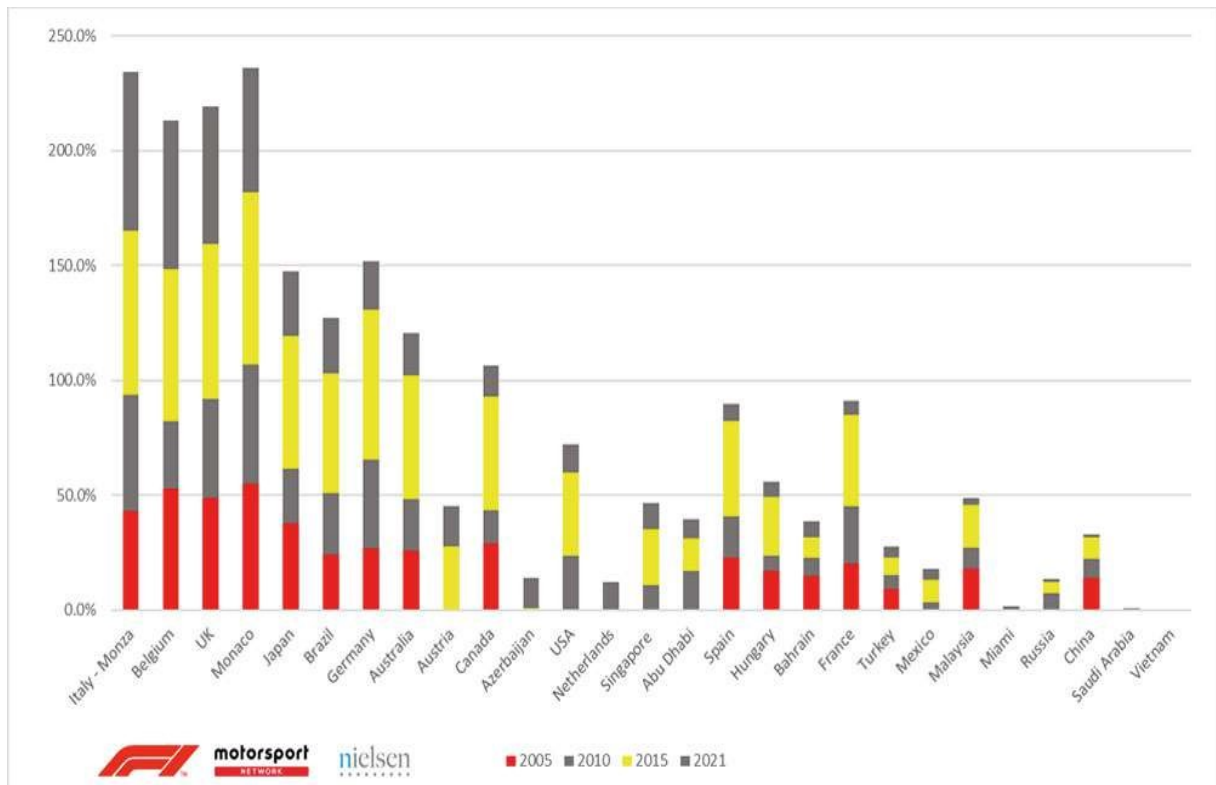
Fanit nimesivät suurimmaksi syyksi Formula 1 -sarjan seuraamiselle kilpailun sekä kuljettajien, että tallien välillä (42,6 %). Muita merkittäviä Formula 1 -kilpailujen seuraamisen syitä olivat; formula-autojen vauhti ja lajiin liittyvät riskit, sarjan historia ja tekniset innovaatiot. Näillä kaikilla oli noin 14 prosentin kannatus. Fanien mielestä Formula 1 -sarjan parhaat vuosikymmenet olivat selvästi 1990-luku (26,1 %), 2000-luku (24,5 %) ja 1980-luku (19,5 %). Muista vuosikymmenistä yksikään ei saavuttanut edes 10 prosentin kannatusta. (Autosport ym. 2015) GPDA:n ja Motorsportin tutkimuksessa kysyttiin myös fanien suosikki vuosikymmenestä formula-autojen ulkonäön suhteen. Fanien mielestä parhaimman näköiset formula-autot olivat 2000-luvulla 32 prosentin osuudella, 1990-luku keräsi 20 prosenttia ja 1980-luku 18 prosenttia vastauksista. (GPDA & Motorsport 2015, 9)

4.4 Kilpailukalenteri ja Grand Prix -lippujen hinnat fanien kokemana

Faneilla on ollut neljä selvää suosikkirataa tutkimuksesta toiseen, joilla he haluavat nähdä kilpailuja. Nämä neljä niin sanotusti ”pyhää rataa” ovat Monaco, Monza (Italia), Silverstone (Iso-Britannia) ja Spa-Francorchamps (Belgia) (ks. kuva 4). (Formula 1 ym. 2021, 22–24) Syinä lienevät muun muassa näiden neljän Grand Prixin mukanaolo jo sarjan ensimmäisellä kaudella vuonna 1950 (Formula 1 2023a). Näistä radoista jokaisen rataprofiili oli tosin silloin erilainen. Muista vuonna 1950 mukana olleista radoista vain Indianapolisissa (Indianapolis 500) ajetaan yhä yleisesti kilpaa. (Formula 1 2023a; Motorsport magazine 2021b; Motorsport magazine 2021c; Motorsport magazine 2021d; FIA ym.2017, 22)

Monzan, Silverstonen ja Span radoilla nähdään jännittäviä kilpailuja, mutta Monaco taas on usein päinvastoin kauden tylsin kilpailu, koska kapealla katuradalla on lähes mahdotonta tehdä ohituksia. Näin ajatellen Monacon kuulumista fanien suosikkiratojen joukkoon ei voida selittää kilpailujen viihdyttävyydellä. Belgian Grand Prix (Spa) oli ylivoimaisesti suosituin osakilpailu (38 %) Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa. Seuraavaksi suosituin kilpailu oli Monaco (14,3

%). Viiden parhaan joukossa olivat myös tutut Italian ja Iso-Britannian osakilpailut. (Autosport ym. 2015)



KUVA 4. Formula 1 -Grand Prixien suosio. (Formula 1 ym. 2021, 24)

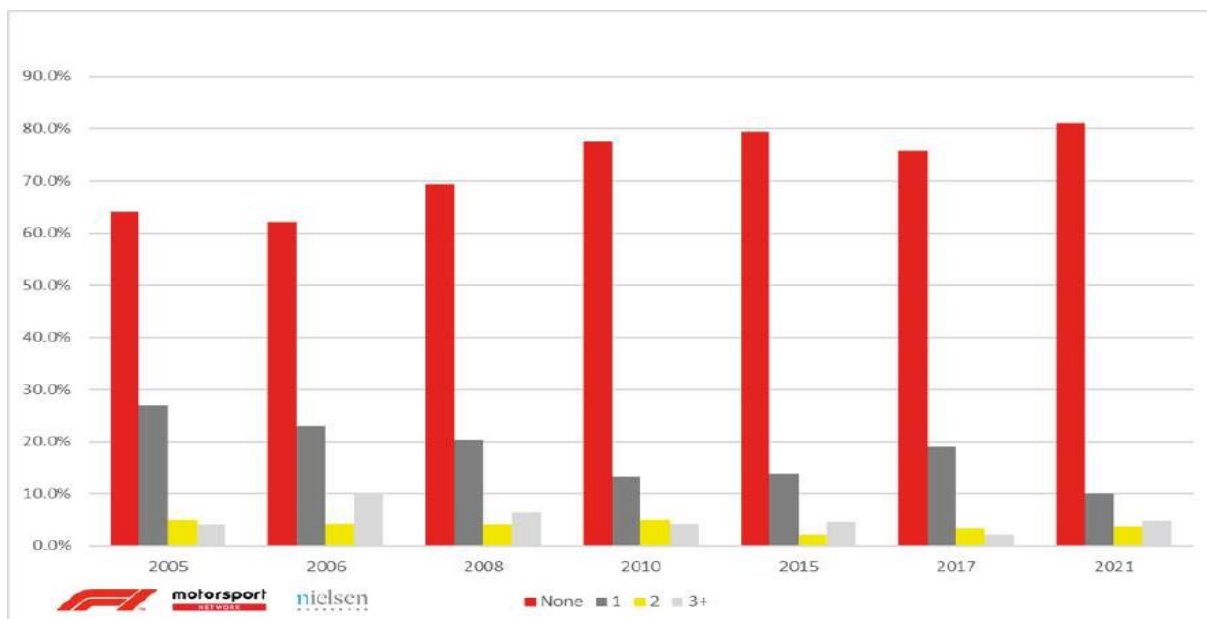
Vähiten kiinnostusta Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen radoista, herättivät Vietnam, Saudi-Arabia, Kiina ja Venäjä (Formula 1 ym. 2021. 22–24). Saudi-Arabiassa ei tutkimushetkellä ollut ajettu vielä yhtäkään Grand Prixä. Vietnam ei ole saanut paikkaa kalenterissa kauden 2020 debyyttikilpailunsa peruuntumisen jälkeen. Kiina oli myös vuonna 2017 vähiten faneja kiinnostavien kilpailujen joukossa (FIA ym. 2017, 22). Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa häntäpäässä olivat Meksikon, Venäjän ja Kiinan osakilpailut (Autosport ym. 2015).

Vietnamin suhteen on perin selvää, miksi fanit eivät innostuneet kilpailusta, sitä kun ei ole koskaan vielä järjestetty. Venäjän kilpailu on monesti ollut yksi vähiten ohituksia ja jännitystä tarjoaneista kilpailuista. Kiinan vähäiselle suosiolle on vaikeampi keksiä selitystä. Kilpailu on ollut mukana sarjassa vuodesta 2004 lähtien. Rata mahdollistaa ohitusten tekemisen ja siitä löytyy uniikkeja mutkia. Venäjän ja Kiinan kilpailut olivat fanien suosiossa vuonna 2021 jopa Miamin (jossa ajettiin debyyttikilpailu vasta vuonna 2022) alapuolella (Formula 1 ym. 2021, 24). Saudi-Arabia puolestaan tarjosi todella kaaottisen ja jännittävän debyyttikilpailun kauden

2021 lopussa. Kauden 2022 kilpailu muistetaan ehkä kuitenkin paremmin läheisestä ohjuskusta kuin itse kilpailusta (CNBC 2022). Näin ollen on hyvin mahdollista, että Saudi-Arabian suosio ei ole ainakaan paljon noussut debyyttinsä jälkeen. Verrattuna Formula 1 -sarjan historiallisiin suosikkikilpailuihin, ovat nämä epäsuosiossa olleet kilpailut, olleet kuitenkin selvästi vähemmän aikaa mukana sarjassa. Tämä todennäköisesti ei ole ratkaiseva peruste suosion vähäisyydelle. Esimerkiksi Azerbaidžan on ollut mukana vasta vuodesta 2016 lähtien ja fanit arvostivat sen sijalle 11:sta (27 kilpailua) Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa (Formula 1 ym. 2021, 24).

Formula 1 on siitä mielenkiintoinen urheilusarja, että suurin osa sarjan faneista ei käy paikan päällä seuraamassa sarjan urheilullisia tapahtumia. Esimerkiksi vuonna 2021 vain alle 20 prosenttia vastaajista oli käynyt katsomassa Grand Prixä paikan päällä viimeisen viiden vuoden aikana (ks. kuva 5). Tämä on mielenkiintoista, sillä kolme neljästä fanista asuu maassa, jossa ajetaan vuosittain Grand Prix -kilpailu. Paikan päällä sarjaa seuraavien fanien pieni osuus on ollut toistuva teema myös aiemmissa tutkimuksissa. Vuonna 2005 alkaneissa Formula 1 -fanitutkimuksissa, enintään noin 40 prosenttia faneista on käynyt kilpailuissa paikan päällä. 2010-luvulla kilparadalla kilpailuja seuraavien osuus on ollut vain vähän yli 20 prosenttia. (Formula 1 ym. 2021, 22–23) Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa suurempi osuus faneista oli käynyt Grand Prixissä viimeisen 10 vuoden aikana, sillä vain 44,8 prosenttia faneista ei ollut käynyt yhdessäkään Grand Prixissä (Autosport ym. 2015).

Fanien mielestä kaudessa ajettavien Grand Prixien optimaalisin määrä on ollut säännöllisesti 19–21 (FIA ym. 2017, 23). Formula 1 -sarjan toimitusjohtaja Stefano Domenicali on puhunut jopa 30 Grand Prixin mittaisesta kaudesta tulevaisuudessa (Wood 2022). Se on merkittävästi enemmän, kuin mitä fanien enemmistö tutkimuksissa on toivonut. Kaudella 2023 on tarkoitus ajaa ennätyselliset 23 Grand Prixä, mikä on yhden alle nykysääntöjen mukaisen maksimimäärän (FIA 2023 Formula One Sporting Regulations, 3). Nähtäväksi jää, miten fanit suhtautuvat tulevien kausien mahdollisesti yhä kasvavaan pituuteen.



KUVA 5. Formula 1 -fanien Grand Prixeissä käynti. (Formula 1 ym. 2021, 23)

Grand Prix Lippujen hinnat. Kuten taulukosta 2 voidaan havaita, vuonna 2021 fanien maksuvalmius kolmipäiväisestä Grand Prix -viikonloppulipusta, niin kutsutulle ”general admission” alueelle, oli kasvanut selvästi. Hyvän- ja kohtuullisen hintaisen lipun kohdalla maksuvalmiuden kasvu oli maltillista, vuosien 2015 ja 2017 välillä, mutta vuonna 2021 se nousi selvästi. Kalliin lipun kohdalla vuonna 2017 oli tapahtunut jo merkittävää kasvua, mutta vuonna 2021 kasvu oli suurta. Liian kalliiden lippujen osalta fanien maksuvalmius oli kokonaisuudessaan yli kaksinkertaistunut kuudessa vuodessa. Jos vuonna 2015 hyvän hintaisen ja liian kalliin lipun hinnan välillä oli eroa 55,65 \$ ja vuonna 2017 111,18 \$, oli erotus kasvanut vuonna 2021 huimaan 229,09 \$. (Formula 1 ym. 2021, 28)

TAULUKKO 2. Fanien maksuvalmius Grand Prix -lipuista.

Fanien hintakatot li-	2015 (GPDA)	2017	2021
puille			
Hyvän hintainen lippu	96,11 \$	96,99 \$	117,53 \$
Kohtuullisen hintaisen lippu	116,11 \$	120,72 \$	145,82 \$
Kallis lippu	136,23 \$	163,15 \$	244,75 \$
Liian kallis lippu	151,76 \$	208,17 \$	346,62 \$

Fanien maksuvalmiuden kasvu on erittäin mielenkiintoista. FIA ym. (2017) tutkimuksessa jopa todettiin Grand Prix -lippujen hintojen kasvaneen ylitse fanien toivomusten. Ainoastaan Malaysian Grand Prixin sai liput fanien määrittelemässä hyvän hinnan kategoriassa. (FIA ym. 2017, 28) Tämä on hyvin ristiriitainen sanoma verrattuna vuoteen 2021. Autosportin ym. (2015) mukaan fanit vaikuttavat olevan valmiita matkustamaan jopa ulkomaille nähdäkseen Grand Prixin (67,6 % vastaajista). Grand Prix -lippujen korkeat hinnat olivat yleisin syy sille, että fani ei matkustanut Grand Prixin. (Autosport ym. 2015) Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa vain alle 13 prosenttia faneista oli edeltäneen viiden vuoden aikana matkannut ulkomaille katsomaan Grand Prixä (Formula 1 ym. 2021, 22).

Kenties koronapandemian aiheuttama fanien poistuminen katsomoista, melkein koko kaudeksi 2020, voi selittää maksuvalmiuden nousua. Monet fanit eivät päässeet katsomoihin, vaikka olisivat niin halunneet. Kaudella 2021 he saattoivat olla valmiimpia maksamaan lipuista enemmän. Myös Formula 1 -sarjan yleinen kiinnostavuuden kasvu viime vuosina, etenkin Yhdysvalloissa, on ollut merkittävää. Kuten taulukosta 3 näkyy, Formula 1 -Grand Prixien kävijämäärät olivat kaudella 2022 jopa huomattavassa kasvussa, verrattuna edelliseen täyden kapasiteetin Grand Prixin. Mahdollisesti kilpailun lippujen ostamisesta (kuka saa ostettua lipun) kasvaessa, fanit ovat valmiita maksamaan niistä entistä enemmän nähdäkseen Grand Prixejä.

Puhuttaessa lippujen hinnoista, on tärkeää muistaa, että lipun hinnalla fani saa vain oikeuden osallistua itse tapahtumaan. Se ei kata muun muassa matkustamisesta, majoittumisesta, parkkeeraamisesta tai ruoasta koituvia lisäkustannuksia faneille. Nämä lisäkustannukset nostavat kokonaiskustannuksen nopeasti monelle fanille aivan liian korkeaksi. (Wann & James 2019, 11)

TAULUKKO 3 Grand Prixien kävijämäärät. (Haldenby 2022)

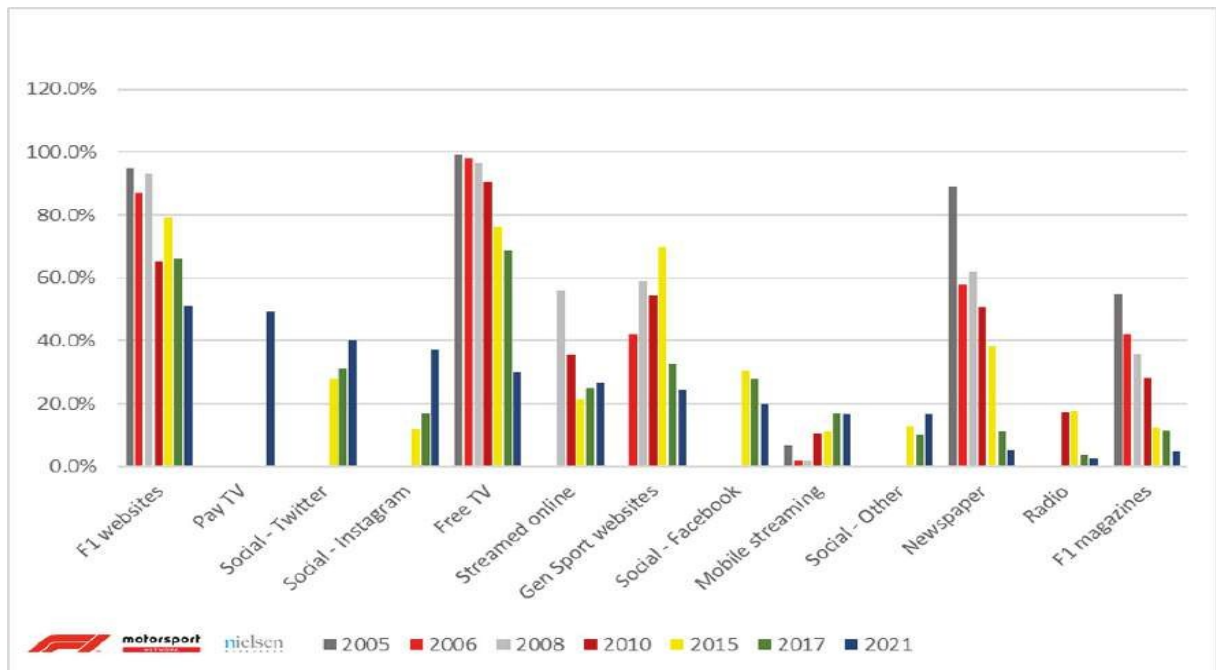
Grand Prix	Edellinen täyden kapasiteetin kilpailu	Kävijämäärä kyseisessä kilpailussa	Kävijämäärä 2022	Kasvu (%)
Bahrain	2019	97 000	98 000	1 %
Saudi-Arabia*	2021	143 000	-	-
Australia	2019	324 000	419 114	29 %
Emilia-Romagna (Imola)*	-	-	-	-
Miami**	-	-	242 955	-
Espanja	2019	160 428	277 836	73 %
Monaco*	-	-	-	-
Azerbaidžan*	-	-	-	-
Kanada	2019	307 000	338 000	10 %
Iso-Britannia	2021	364 000	401 000	16 %
Itävalta	2019	203 000	303 000	49 %
Ranska	2019	135 000	200 000	48 %
Unkari	2019	230 000	290 000	26 %
Belgia	2019	251 864	360 000	43 %
Alankomaat	2021***	195 000***	305 000	56 %
Italia	2019	200 000	337 000	69 %
Singapore	2019	268 000	302 000	13 %
Japani	2018	165 000	200 000	21 %
Yhdysvallat	2021	400 000	440 000	10 %
Meksiko	2021	371 000	395 902	7 %
Sao Paulo (Brasilialia)	2021	181 000	236 000	30 %
Abu Dhabi	2021	153 000	160 000	5 %

*(Ei virallisesti julkaistuja lukuja), **(Ensimmäinen Grand Prix), *** (Kapasiteetti oli rajoitettu 2/3 maksimista).

4.5 Formula 1 fanien silmin mediassa

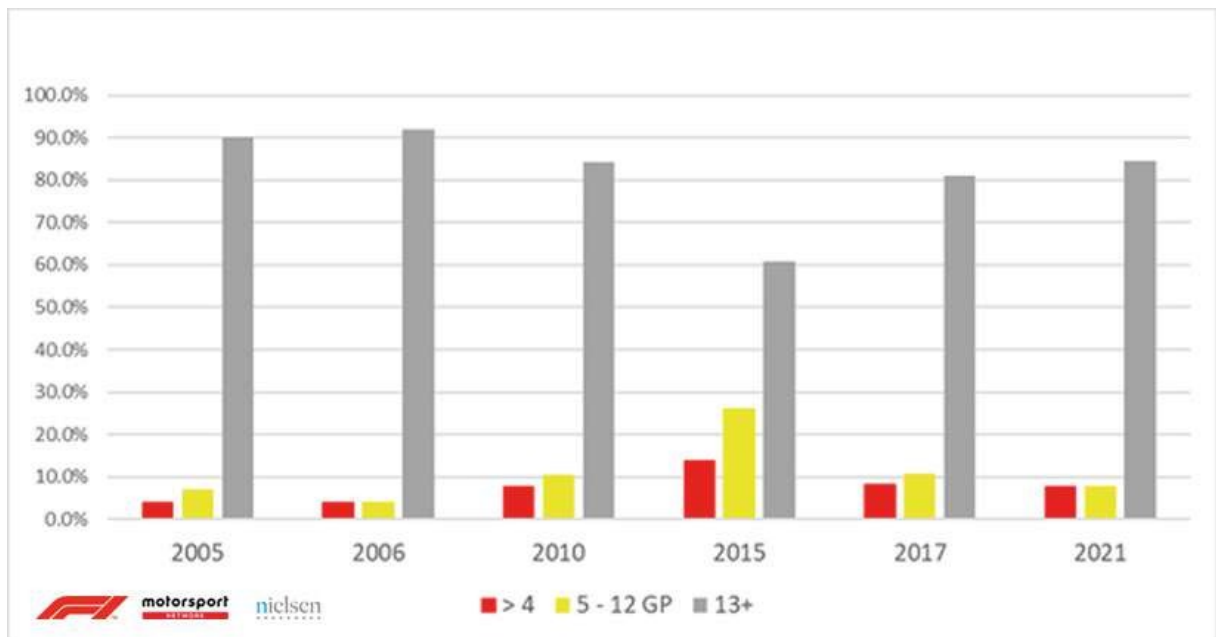
Televisiolähetykset on perinteisesti ollut kaikista yleisin Formula 1 -kilpailujen seuraamisväylä. Kilpailujen ilmaisten televisiolähetysten seuraaminen on vähentynyt merkittävästi viimeisen 16 vuoden aikana (ks. kuva 6). Vuonna 2005 ilmaislähetysten katselijoiden huippu arvo lähenteli 100 prosenttia. Tästä huippuarvosta katselijoiden määrä on pudonnut vuosittain. Vuonna 2021 ilmaislähetykset tavoittivat enää 30 prosenttia faneista. Maksullisilta kanavilta

puolestaan Formula 1 -sarjaa seurasi vuonna 2021 noin 50 prosenttia vastaajista. (Formula 1 ym. 2021, 31)



KUVA 6. Formula 1 -sarjan seuraamiskanavien muutokset 2005–2021. (Formula 1 ym. 2021, 31)

Noin 90 prosenttia faneista seurasi yli 13 kilpailua kaudessa 2000-luvun puolella (ks. kuva 7). Vuonna 2015 tapahtui jyrkkä pudotus, kun enää 60 prosenttia faneista seurasi yli 13 kilpailua kaudessa. Viimeimmissä tutkimuksissa yli 13 kilpailua kaudessa seuraavien fanien määrä oli noussut taas yli 80 prosentin. Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa todettiin, että tämä oli merkki maksullisten tv-lähetysten yleisemmästä hyväksymisestä fanien keskuudessa. (Formula 1 ym. 2021, 30–34) Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen tulkinta on kuitenkin pohdinnallinen, koska tutkimuksessa ei kysytty faneilta suoraan sitä, että haluavatko he maksaa Formula 1:n katsomisesta. GPDA:n ja Motorsportin tutkimuksessa (2015) yli 50 prosenttia faneista kuitenkin ilmoitti, ettei seuraa osakilpailuja suorana, koska ne olivat maksukanavien takana (GPDA & Motorsport 2015, 7). On mahdollista, että vaikka fanit katsovat nyt enemmän kilpailuja kuin vuonna 2015, niin he eivät silti hyväksy maksukanavia yhtään sen enempää.

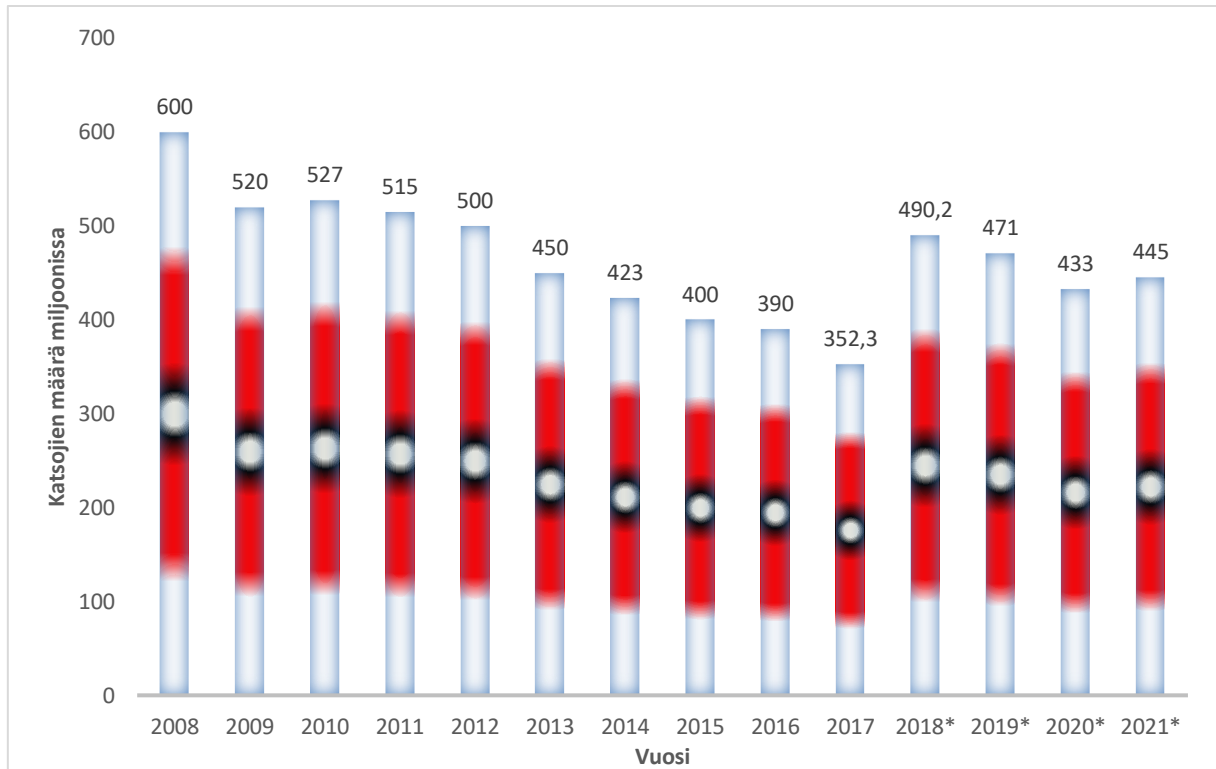


KUVA 7. Seurattujen Grand Prixien määrä tutkimuksissa. (Formula 1 ym. 2021, 32)

On hyvin ilmeistä, että ilmaiskanavilta Formula 1 -sarjaa seuraavien fanien osuus on laskenut 16 vuodessa 70 prosenttiyksikköä. Monessa maassa sarja siirtyi maksukanaville juuri 2000-luvun puolivälin aikoihin. Suomessa Formula 1 siirtyi maksukanaville vuonna 2007 (MTV 2006). Iso-Britanniassa kaudella 2018 Channel 4 tarjosi 10 Grand Prixä ilmaiseksi suorana televisiolähetysenä. Kaudelle 2019 Sky Sports solmi yksinoikeuden näyttää kaikki, paitsi Iso-Britannian Grand Prixin, suorana lähetyksenä televisiossa maksukanavillaan. Channel 4 näytti jälkilähetykset Grand Prixistä myöhemmin ilmaiseksi televisiossa. Muutoksen seurauksena Britannian Formula 1 -sarjan kauden 2019 kumulatiiviset televisiokatsosaluvut putosivat 8,9 miljoonalla kauden 2018 tasosta. (Sylt 2019)

Formula 1 -sarjan kauden aikainen maailmanlaajuinen keskimääräinen tv-yleisön tavoitavuus oli 600 miljoonaa katsojaa kaudella 2008. Kaudella 2017 se oli enää vain 352 miljoonaa. Tämän aallonpohjan jälkeen yleisömäärä on jonkun verran kasvanut. Vuonna 2018 tavoitavuus oli jopa 490 miljoonaa, mutta sen jälkeen trendi on taas ollut laskeva. Vuonna 2021 yleisötavoitavuus oli 445 miljoonaa katsojaa. Huomionarvoista on, että Formula 1 -sarja muutti katsojien määrittämistapaa kaudella 2018 siten, että aiemmin katsojaksi laskettiin henkilö, joka oli katsonut Formula 1 -sarjaa yli 15 minuuttia kauden aikana (ei yhtäjaksoisesti). Kaudesta 2018 eteenpäin katsojaksi on määritelty henkilö, joka katsoi sarjaa kolme yhtäjaksoista minuuttia kauden aikana. (Lange 2021; Sylt 2020) Tällä hetkellä yleinen käsityssuuntaus on, että Formula 1 -sarja elää merkittävää kukoistuksen aikaa, etenkin Grand Prixien kävijämäärillä mitattuna.

Fakta on, että 13 vuodessa Formula 1 -tv-yleisö on supistunut 150 miljoonalla katsojalla. Kun pohtii, miten massiivista supistuminen on ollut, on hyvin vaikea olla sivuuttamatta maksukavattrendin vaikutusta katsojalukujen muutokseen (ks. kuva 8).



KUVA 8. Maailmanlaajuinen Formula 1 -tv-yleisö vuosittain. (Lange 2021) (ulkoasua muokattu). *(Mittaustavan muuttuminen).

Jopa 40 prosenttia Formula 1:n innokkaimmista faneista jäi vuonna 2017 paitsi kokonaisista Grand Prixistä maksullisten televisiosopimusten vuoksi. Silti yli 90 prosenttia faneista kuitenkin halusi katsoa Grand Prixin suorana televisiosta tai suoratoistona internetin välityksellä. (FIA ym. 2017, 30) Tässä on havaittavissa ristiriitaa fanien mieltymysten ja Formula 1 -sarjan taloudellisista intresseistä päättävien tahojen suhteen. Esimerkkinä Sky Sportsin yksinoikeussopimus Formula 1 -sarjaan Iso-Britanniassa, kestää vuoteen 2024 asti ja tuottaa Formula 1 -sarjalle vuosittain 120 miljoonaa Englannin puntaa (Sylt 2019).

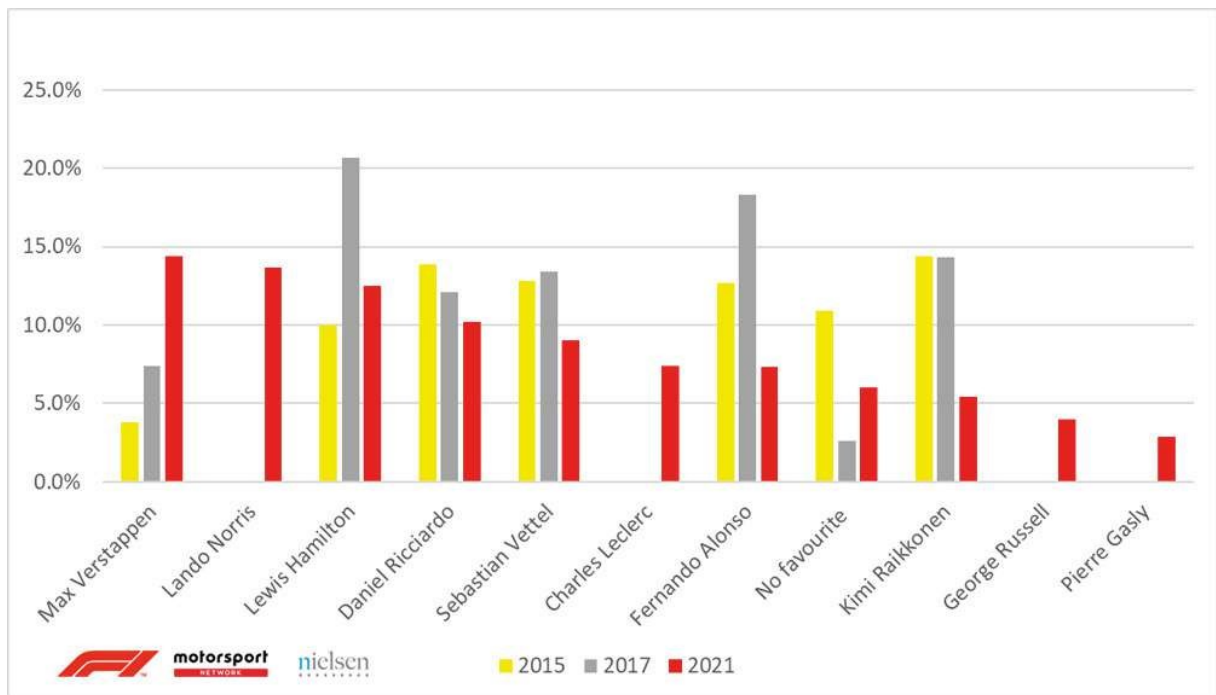
Netflix -suoratoistopalvelu on tehnyt vuodesta 2018 asti Formula 1 -sarjasta Drive to Survive (DTS) nimistä dokumenttisarjaa. Sarjan kausilla käsitellään kuljettajien ja tallihenkilöstön elämää varikolla ja sen ulkopuolella edellisen Formula 1 -kauden aikana (Netflix 2021). DTS on ollut sangan suosittu sarja fanien keskuudessa. Erityisesti Yhdysvalloissa on herännyt kasvavaa

kiinnostusta Formula 1 -sarjaa kohtaan DTS-sarjan alkamisen jälkeen. ESPN-kanavalla keski-katsojamäärät kilpailuissa olivat kaudella 2021 noin 928 000, kun vuonna 2018 ne olivat 547 000. Vuoden 2019 Yhdysvaltojen Grand Prixiin myytiin 15 prosenttia enemmän lippuja, kuin vuotta aikaisemmin. (The New York Times 2021) Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen mukaan Drive to Survive on onnistunut tuomaan Formula 1 -sarjaa lähemmäksi uusia ja nuorempia faneja (Formula 1 ym. 2021, 30). Kaikki Formula 1 -kuljettajat eivät ole olleet aina mielissään sarjasta. Esimerkiksi kaksinkertainen maailmanmestari Max Verstappen päätti olla antamatta haastatteluja sarjan neljättä tuotantokautta varten. Hän kutsui DTS-sarjaa valheellista kuvaa Formula 1 -sarjasta viihteen vuoksi levittäväksi sarjaksi. Verstappen kuitenkin liittyi mukaan sarjaan sen viidennelle tuotantokaudelle. (Watson & Moxon 2023)

Muissa perinteisemmissä medioissa, kuten radiossa, sanomalehdissä ja urheilun verkkosivuilla, fanien Formula 1 -sarjan seuraaminen on myös laskenut. Sen sijaan Formula 1 -sarjaan tai moottoriurheiluun erikoistuneet verkkosivut ovat olleet noin joka toisen fanin käytössä. Formula 1:n seuraaminen on lisääntynyt myös sosiaalisessa mediassa. Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa, Twitteristä seurasi sarjaa hiukan yli 40 prosenttia faneista. Instagramin kautta sarjaa seurasi 37 prosenttia faneista. Facebookin suosio kuitenkin laski 40 prosentilla 20 prosenttiin edelliseen tutkimukseen verrattuna. Sosiaalisen median kasvusta huolimatta Formula 1 -sarja nimesi tärkeimmiksi media-alustoikseen television (maksullinen/ilmainen) ja Formula 1 -sarjaan erikoistuneet verkkosivut. (Formula 1 ym. 2021, 31)

4.6 Fanien suosikkikuljettajat ja -kilpatallit

Lewis Hamilton, Fernando Alonso ja Kimi Räikkönen olivat tutkimuksissa suosituimpia kuljettajia 2010-luvulla. Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa puhalsivat kuitenkin uudet tuulet. Max Verstappen oli suosituin kuljettaja ja Lando Norris toiseksi suosituin (ks. kuva 9). Vanhoista suosikeista Hamilton oli yhä kolmannella sijalla, mutta hänen suosionsa oli laskenut roimasti vuoden 2017 huippuarvosta (jolloin Hamiltonin suosio oli rinnastettavissa Michael Schumacherin huippuaikojen suosioon). (Formula 1 ym. 2021, 38–42; FIA ym. 2017, 38–40)



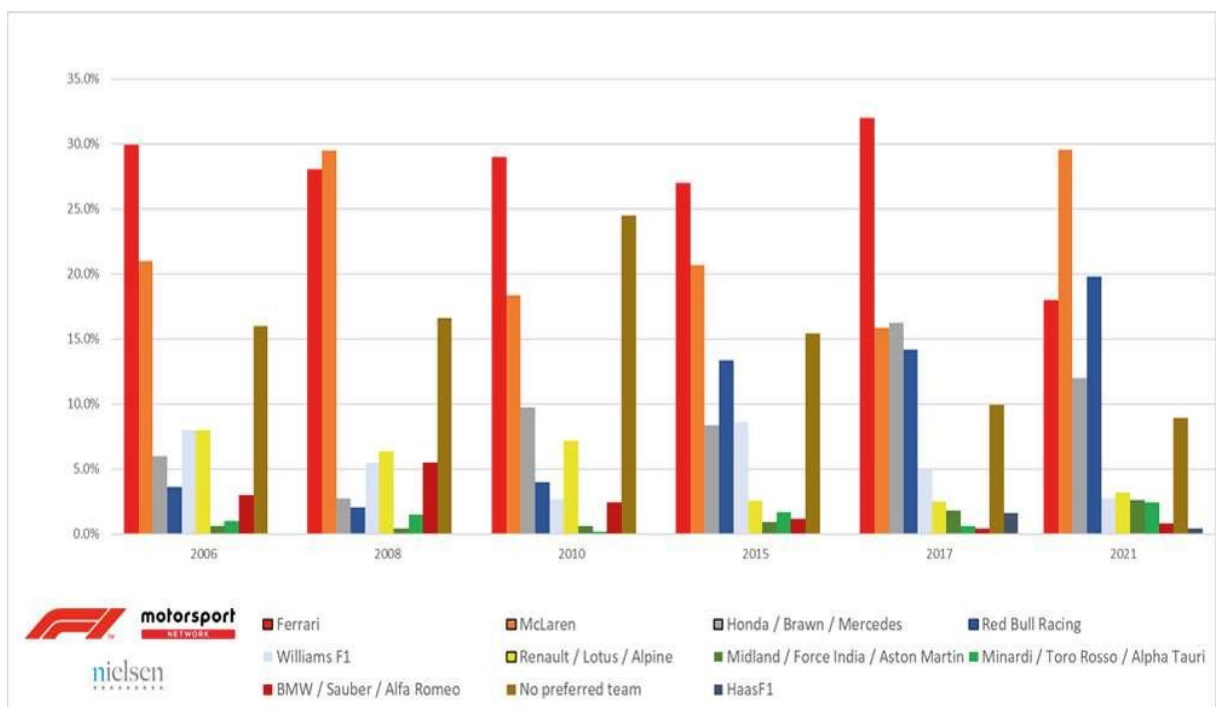
KUVA 9. Suosituimmat nykykuljettajat. (Formula 1 ym. 2021, 40)

Verstappen oli erityisen suosittu kuljettaja etenkin 25–45-vuotiaiden ikäryhmässä. Norris oli suosituin kuljettaja naisten ja 16–24-vuotiaiden keskuudessa. Hamilton oli yli 45-vuotiaiden ykkössuosikki. (Formula 1 ym. 2021, 40–42) Hamiltonin suosion laskua voi selittää, fanien kyllästyminen hänen jatkuvaan voittamiseensa. Kuten Krauskopf ym. (2010) totesivat, televisiokatselijat saattavat kyllästyä yhden kilpailijan jatkuvaan dominointiin. Verstappenin suosion kasvua voisi selittää se, että monet fanit halusivat vihdoinkin nähdä jonkun voittavan Hamiltonin maailmanmestaruustaistossa. Tutkimushetkellä Verstappen olikin kiivaassa kaksintaistelussa Hamiltonin kanssa maailmanmestaruudesta (Formula 1 2023s). GPDA ja Motorsportin (2015) tutkimuksessa kysyttiin myös fanien mielipidettä Formula 1 -sarjan historiallisesti parhaista kuljettajista. Ayrton Senna oli fanien mielestä paras, Michael Schumacher sijoittui toiseksi ja Alain Prost kolmanneksi. (GPDA & Motorsport 2015, 9)

Kilpatallien suosiossa Ferrari oli selvästi hallinnut fanitutkimuksia ennen vuotta 2021. Ferrari oli kaikissa tutkimuksissa (paitsi vuonna 2008) selvästi muita suosituimpi (ks. kuva 10). Ferrari oli jopa kolmanneksen faneista suosikki Formula 1 -kilpatalleista FIA ym. (2017) tutkimuksessa. Lähimmän haastajan, Mercedesen, suosio oli melkein puolet Ferraria pienempää. Ferrarin kannatus oli todella maailmanlaajuista vuonna 2017. Se oli suosituin kilpatalli kaikissa tarkastelluissa maanosissa, sekä kaikissa paitsi neljässä tarkastellusta markkina-alueesta

(25:stä). Ikäryhmittäin nuorten (16–34 v) kohdalla Ferrarin kannatus läheneteli 40 prosentin rajaa (37,5 %). (FIA ym. 2017, 42) Lähes kolmanneksen vastaajista suosioon Ferrari oli yltänyt tutkimuksissa myös vuosina 2006, 2008 ja 2010. (Formula 1 ym. 2021, 42)

Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa Ferrarin valta-asema fanien suosikkikilpatallina suorastaan romahti. Ferrari putosi vasta kolmannelle sijalle vertailussa ja jäi ensimmäistä kertaa koskaan Formula 1 -sarjan fanitutkimusten historiassa alle 20 prosentin kannatuksen. (Formula 1 ym. 42) Verrattuna FIA ym. (2017) tutkimuksen Ferrarin asemaan on tämä tulos suorastaan uskomaton. Ferrarin romahdusta on hyvin haasteellista selittää yksioikoisesti. Kausi 2020 oli toki Ferrarin menestyksellisesti heikoin 40 vuoteen, mutta kausi 2021 sujui jo selvästi paremmin (Barretto 2021; Formula 1 2023o; 2023r). Ferrarin kannatus on ollut aiemmissa tutkimuksissa niin vankkaa, että on vaikea uskoa yhden surkean vuoden tuhonneen koko tallin kannatusta näin dramaattisesti.



KUVA 10. Formula 1 -kilpatallien suosion vaihtelu eri vuosina. (Formula 1 ym. 2021, 42)

McLaren oli noussut suosituimmaksi kilpatalliksi vuoden 2017 kolmannelta sijalta uusimmassa tutkimuksessa. McLarenin kannatus lähestyi 30 prosentin rajaa. Rajapyykin lähelle olivat aikaisemmin päässeet vain Ferrari (lähes jokaisessa tutkimuksessa) ja McLaren itse vuonna 2008, jolloin sen kannatus oli viimeksi huipussaan. Red Bullin toinen sija oli ensimmäinen kerta vuoden 2015 jälkeen, kun se oli kolmen suosituimman kilpatallin joukossa. (Formula 1 ym. 2021,

42) McLarenin nousu on mielenkiintoista, mutta hankalasti selitettävää. McLaren ei ole viime vuosina menestynyt läheskään samalla tasolla, kuin vuonna 2008, kun talli viimeksi hätyytteli 30 prosentin raja-arvoa. Kaudella 2021 talli voitti Grand Prixin ensimmäistä kertaa kauden 2012 viimeisen osakilpailun jälkeen ja sijoittui mm-sarjassa neljänneksi (Formula 1 2023r; 2023s).

FIA ym. (2017) tutkimuksessa nousi hyvin esille, miten maantieteellinen sijainti voi vaikuttaa fanien mielipiteisiin. Neljännes eurooppalaisista faneista nimesi Lewis Hamiltonin suosikkikuljettajakseen. Vastaavasti Aasia/Oseania alueella vain noin yksi kahdeksasta, piti Hamiltonia suosikkikuljettajanaan. Hamiltonin kotimaassa Britanniassa jopa puolet vastaajista piti häntä suosikkinaan. (FIA ym. 2017, 40) Ferrarin suosio taas oli puolestaan hyvin erilaista vuonna 2017, sillä se lähenteli universaaliutta. Eli maantieteellisellä sijainnilla ei ollut vaikutusta Ferrarin suosioon. Ferrarin romahduksesta Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa kertoo lisäksi se, miten Ferrarin universaalius katosi täysin, sillä Ferrari ei ollut millään maantieteellisellä alueella suosituin talli. Valtioista vain Ranskassa, Turkissa, Espanjassa ja kotimaassaan Italiassa Ferrari oli suosituin kilpatalli. (Formula 1 ym. 2021, 42)

4.7 Fanien mielipiteet Formula 1 -sääntömuutoksista ja formula-autojen moottoreista

Sääntömuutoksia tapahtuu Formula 1 -sarjassa lähes vuosittain. Muutokset voivat koskea muun muassa Formula 1 -sarjan urheilullisia-, teknisiä- tai taloudellisia sääntöjä. Mastromarcon ja Runkelin (2009) mukaan kuljettajien turvallisuus ja kilpailun tasaisuus ovat olleet merkittävimmät syyt sarjan sääntömuutoksille. Sääntömuutosten odotettu määrä uuden kauden alussa, on ollut sitä korkeampi, mitä alhaisempaa kilpailun tasaisuus on ollut edeltävällä kaudella. Kauden alun sääntömuutokset ovat vaikuttaneet myönteisesti kilpailun tasaisuuteen, vaikka sääntömuutokset olisivat keskittyneet kuljettajien turvallisuuden parantamiseen. (Mastromarco & Runkel 2009) Usein sääntömuutokset ovat melko pieniä, mutta osa muutoksista voi vaikuttaa selvästi kilpa-ajon luonteeseen.

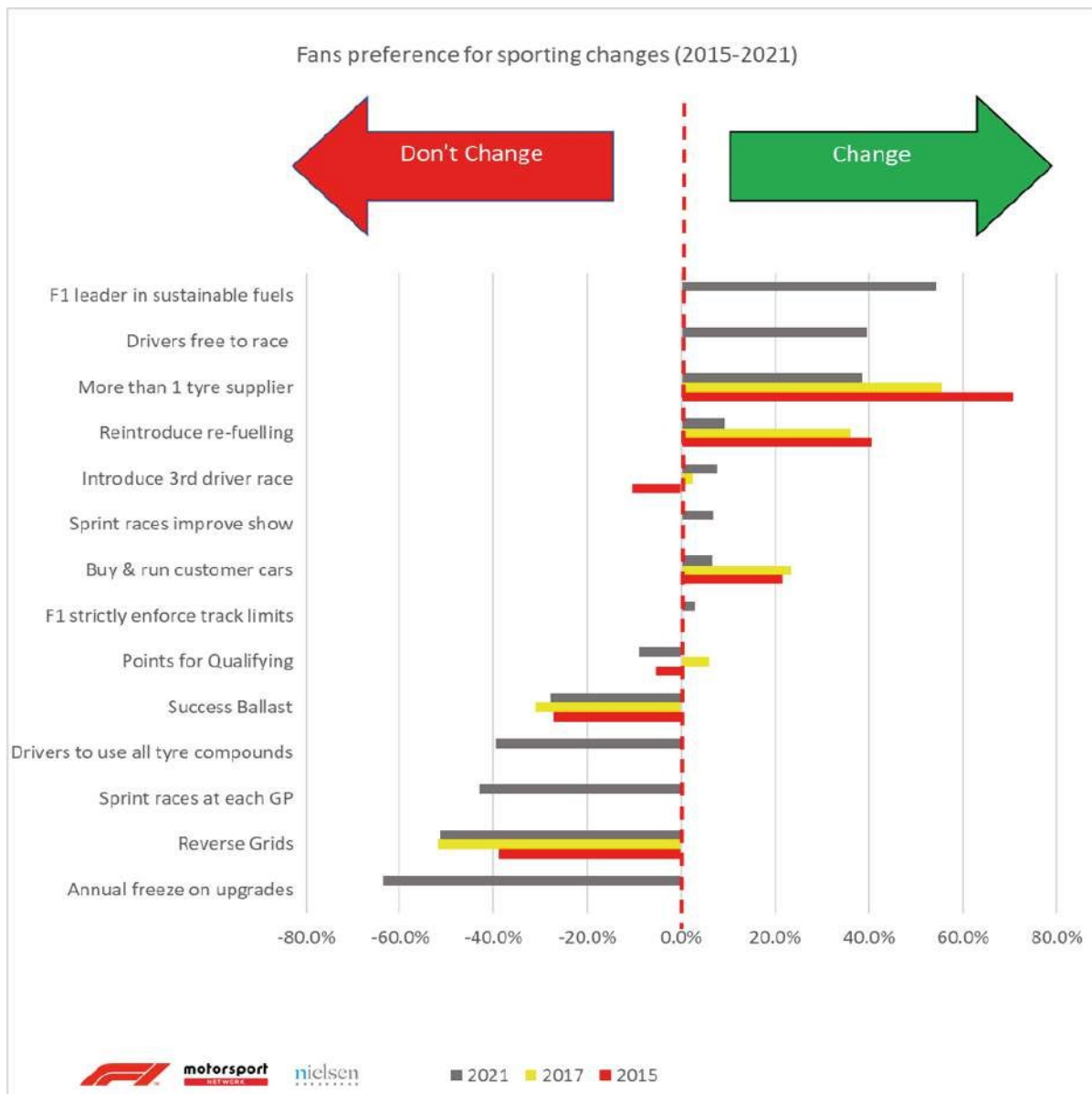
Kilpailun aikaisen ohittamisen helpottamiseksi Formula 1 -sarjaan tuotiin mukaan kaudella 2011 liikuteltava takasiipi (DRS). Se on hyvä esimerkki sääntömuutoksesta, jolla on ollut vaikutusta kilpa-ajon luonteeseen. Kuljettajat voivat avata autonsa takasiiven tietyillä suorilla kilpailun aikana, lisätäkseen autonsa huippuvauhtia, jos he ovat sekunnin sisällä edellä menevästä

autosta. Osa faneista on haukkunut DRS avusteisia ohituksia keinotekoisiksi, mutta DRS on ainakin luonut mahdollisuuden suuremmalle määrälle ohituksia kilpailujen aikana, mikä on tarjonnut faneille viihdyttävämpiä kilpailuja. (Mackley 2021)

Fanit eivät innostu keinotekoisista kilpailuihin vaikuttavista tekijöistä (Formula 1 ym. 2021, 44). Hyvä esimerkki niistä on, Bernie Ecclestone'n vuonna 2011 ehdottama ratojen kasteleminen keinotekoisesti (sprinklerijärjestelmällä) kesken kilpailun, katsojien jännityksen lisäämiseksi (Thorn 2017b). Vuonna 2017 fanit toivat esiin aiemmista tutkimuksista tuttuja teemoja, kuten vapaasti hengittävien V8 -moottorien paluun, välitankkauksen palautuksen Grand Prixeihin ja toiveen useammasta rengastoimittajasta sarjassa. (FIA ym. 2017, 44–45)

Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa, faneilla oli selvä agenda siitä, miten Formula 1 -sarjan tulisi toimia lähitulevaisuudessa. Fanien mielestä Formula 1 -sarjan tärkein tehtävä oli toimia maailmanjohtajana kestävien synteettisten polttoaineiden kehittämisessä. Toinen uusi fanien kannatusta kerännyt kehittämiskohde oli tuomariston vähäisempi puuttuminen kuljettajien väliseen kilpa-ajoon, muuten kuin vaarallisen ajamisen tilanteissa. Aikaisemmista vuosista poiketen fanien kiinnostus välitankkauksen palautukseen oli kutistunut selvästi. Eikä useampaa rengasvalmistajaa enää vaadittu mukaan sarjaan yhtä voimakkaasti (ks. kuva 11). (Formula 1 ym. 2021, 45–48) Mielenkiintoisesti FIA ym. (2017) tutkimuksessa fanien kannattamista sääntömuutoksista, kaksi oli toteutettu viime vuosina. Kilpailun nopeimman kierroksen ajanut kuljettaja saa yhden MM-sarjan lisäpisteen ja kilpatalleille on asetettu vuosittainen budjettikatto. (FIA 2023 Formula One Sporting Regulations, Issue 4, 5; Formula One Financial Regulations, Issue 14, 3–5)

Fanien tyytyväisyyttä V6 -turbo hybridimoottoreihin on mielenkiintoista pohtia. Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa faneilta kysyttiin, olivatko he tyytyväisiä näihin todella monimutkaisiin ja teknisiin moottoreihin. Vastaajista 46,1 prosenttia ei ollut ja 42,5 prosenttia oli. Toinen kysymys oli, että ovatko nämä samat moottorit tarpeeksi äänekkäitä kuultuna radan varrelta. Vastaajista 35,7 prosentin mielestä ei ollut ja 13,4 prosentin mielestä oli. Loput eivät olleet vielä kuulleet niiden ääntä radan varrelta. (Autosport ym. 2015)



KUVA 11. Faniien mieltymykset mahdollisista sääntömuutoksista. (Formula 1 ym. 2021, 45)

Myös GPDA:n ja Motorsportin (2015) fanitutkimuksessa tyytyväisyys moottoreihin toi samankaltaisia tuloksia. Vastaajista 73 prosenttia koki moottoreiden äänen heille tärkeäksi ja 59 prosentin mielestä moottoreiden koko ja tyyppi olivat tärkeitä. (GPDA & Motorsport 2015, 12) Tämä on hyvin mielenkiintoista, koska suorassa tyytyväisyydessä moottoreihin fanit jakautuvat melkein tasan kannattajiin ja vastustajiin. Moottorien äänestä taas puhuttaessa suurin osa faneista kokee niiden äänen tärkeäksi ja Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa enemmän vastaajia piti niitä liian hiljaisina, kuin riittävän äänekkäinä. Kuriositeettina voidaan todeta, että Mercedes testasi kaudella 2014 jopa eräänlaista megafonia pakoputken päässä, vahvistamaan moottorin tuottamaa äänenvoimakkuutta (GMM 2014). Tämä koe kuitenkin epäonnistui, sillä äänenvoimakkuus ei juuri muuttunut (Baldwin 2014).

Formula 1 ym. (2021) fanitutkimuksessa ei kiinnitetty minkäänlaista huomiota moottoriasioihin. Tämä on hyvin erikoista, kun miettii, miten paljon edellisissä tutkimuksissa fanit osoittivat mieltään nykymoottoreita kohtaan. Formula 1 -sarja on nyt päättänyt sitoutua jatkamaan nykyisen kaltaisella hybridimoottorilla seuraavassa moottorisääntöjen uudistuksessa (Noble 2020). Kenties tämä on yksi syy, miksi asiaan ei haluttu kiinnittää uusimmassa tutkimuksessa huomiota.

Ehkä moottorit ovat yksi syistä, miksi fanit pitivät Autosportin ym. (2015) tutkimuksessa 1990-lukua ja 2000-lukua parhaimpina vuosikymmeninä Formula 1 -sarjan historiassa. Sillä näillä vuosikymmenillä Formula 1 -autot olivat varustettuna mahtipontisilta kuulostavilla moottoreilla. Nykyiset moottorit edustavat teknologian huippukehitystä (jota fanit pitivät tärkeänä). Tästä huolimatta fanit osoittivat aiemmissä tutkimuksissa selvää kaipuuta vanhoihin äänekkäisiin moottoreihin.

Mielenkiintoinen esimerkki fanien kaipuusta, on Fernando Alonson tekemä näytösajo vuoden 2020 Abu Dhabin Grand Prixin yhteydessä. Alonso ajoi vuoden 2005 maailmanmestaruusautollaan Renault R25:llä, jossa oli vapaasti hengittävä V10 -moottori. Formula 1 -sarjan Twitteriä dominoi sinä viikonloppuna ennen sunnuntain Grand Prixia kiinnostus Alonson ajoihin, eikä niinkään itse kilpailutapahtumiin. (Robinson 2020) Lewis Hamiltonin oli selvästi vaikea keskittyä live -haastatteluun, jota kuvattiin samaan aikaan, kun Alonso ajoi R25 -autoaan. Hamilton totesi kesken haastattelun, että ”(Alonson) auton ääni on niin hyvä–paras kilpa-auton ääni ikinä”, ja pohti miksi F1 -sarja halusi päästä eroon siitä. (F1 Master 12.12.2020) Alonso itse totesi, että eivät pelkästään fanit, vaan koko Formula 1 -varikko kaipaa sitä ääntä ja Formula 1:tä, joihin he ihastuivat lapsena katsoessaan niitä televisiosta (Robinson 2020).

Formula 1 -sarja on linjannut olevansa vuoteen 2030 mennessä hiilineutraali moottoriurheilu-sarja (Formula 1 2019; Formula 1 2023t). Siksi ympäristöarvot ovat korostuneesti läsnä sarjan nykyisessä toiminnassa. Autosport ym. (2015) tutkimuksessa 50,9 prosenttia faneista ei pitänyt Formula 1 -sarjan ympäristöystävällisyyttä tärkeänä, kun taas tärkeänä sitä piti 41,1 prosenttia. Fanit olivat myös todella vahvasti sitä mieltä, että Formula 1 -sarjan tulisi edustaa kaikkein kehittyneintä teknologiaa (90,1 % vastaajista). (Autosport ym. 2015) Uudemmissa tutkimuksissa ei ole suoraan kysytty fanien mielipidettä ympäristöystävällisyydestä.

4.8 Fanituotteiden ostaminen, videopelaaminen ja e-urheilu

Formula 1 -fanit ostivat vuonna 2016 fanituotteita 8,8 miljoonan dollarin edestä. Keskimääräinen kulutus oli 155 dollaria ja tuotteiden ostaminen tapahtui lähinnä internetissä sekä tapahtumien yhteydessä. Mielenkiintoisesti tutkimuksessa eurooppalaiset fanit ostivat selvästi vähemmän Formula 1 -fanituotteita, kuin Pohjois- ja Etelä Amerikan tai Aasian/Oseanian alueelta tulevat fanit. (FIA ym. 2017, 48) Erikoisen tästä tuloksesta tekee se, että Eurooppa on kaikkien, paitsi yhden tallin ja suurimman osan kuljettajista kotimaanosa. Täten voisi ajatella eurooppalaisten fanien myös kuluttavan fanituotteisiin enemmän rahaa. Kilpailuihin saapuneista faneista 55 prosenttia ostaa fanituotteita tapahtumien yhteydessä (FIA ym. 2017, 49).

Videopelaamisesta on tullut Formula 1-fanien keskuudessa hyvin suosittua. Jopa yli puolet faneista sanoi pelaavansa moottoriurheiluvideopelejä säännöllisesti vuosina 2017 ja 2021. (FIA ym. 2017, 48, Formula 1 ym. 2021, 48) Vuonna 2017 16–24-vuotiaat fanit harjoittivat/harrasivat videopelaamista peräti 80 prosenttisesti (FIA ym. 2017, 48). Vuonna 2021 tämän ikäluokan videopelaaminen oli vähentynyt selvästi, kun enää 61 prosenttia faneista harrasti sitä. Videopelaaminen oli selvästi suositumpaa miesfanien, kuin naisfanien parissa, koska melkein kaksi kolmasosaa miehistä pelasi, kun vain noin viidennes naisista pelasi. (Formula 1 ym. 2021, 48) Nuorimman ikäluokan huippulukemasta videopelaajien osuus laski ikäluokka kerrallaan siten, että yli 45-vuotiaista faneista vain enää neljännes kertoi pelaavansa moottoriurheiluvideopelejä säännöllisesti (FIA ym. 2017, 50).

Vuonna 2021 ylivoimaisesti suosituimmat pelit olivat Codemastersin kehittämät viralliset vuosittain julkaistavat F1-pelit. Virallisia Formula 1 -pelejä piti suosikkeinaan yli kolme kertaa enemmän faneja, kuin muita moottoriurheilupelejä. Myös muut ajopelit kuten Gran Turismo, Assetto corsa, Need For Speed ja Forza Motorsport olivat suosittuja. Suurin osa pelaajista ilmoitti pelaavansa yleensä yksin, mutta noin kolmannes ilmoitti pelaavansa ystävien kanssa. Kilpaliigoissa pelasi noin 10 prosenttia pelaavista vastaajista jokaisessa ikäluokassa. (Formula 1 ym. 2021, 50–52)

Formula 1 -kauden 2020 alkuperäisen aloituksen siirryttyä maaliskuussa Australiasta, silloin vielä hamaan tulevaisuuteen, alkoi Formula 1 -sarja pyörittää virtuaalista Grand Prix -sarjaa. Siinä oli mukana Formula 1:n sen hetkisiä ja entisiä kilpakuljettajia sekä YouTube-tähtiä. Sarja

oli varsinainen menestys. (Formula 1 2021) Virallinen e-sport Formula 1 -sarja on myös pyörinyt vuodesta 2017 lähtien ja sekin on kasvattanut suosiotaan jatkuvasti (F1 esports 2023). Noin kolmannes Formula 1 -faneista ilmaisi vuonna 2021 seuraavansa e-urheilu kilpa-ajoa. Mielenkiintoisesti miehet olivat todennäköisempiä osallistumaan e-urheilutoimintaan, mutta naiset olivat todennäköisempiä katsomaan e-urheilu -kilpailuja. (Formula 1 ym. 2021, 52) Videopelaamisella ja e-urheilun seuraamisella näyttää olevan kasvavaa potentiaalia tulevaisuudessa Formula 1 -sarjalle.

4.9 Tutkimuksia faneista yksittäisissä Grand Prixissä

Ballouli, Trail, Koesters ja Bernthal (2016) tutkivat Yhdysvaltojen Grand Prixä vuonna 2014 seuraamaan saapuneiden katsojien motiiveja kilpailun seuraamiselle. Lisäksi he tutkivat katsojien halukkuutta saapua seuraavana vuonna uudestaan Circuit of the Americas (COTA) radalle Austiniin Texasiin. Tutkijoiden mukaan Formula 1 -Grand Prixin katsojien motiivit ja kiintymyksen kohteet Formula 1 -sarjan maailmassa vaihtelevat. COTA-rata oli monelle katsojalle tärkeä kiintymyksen kohde ja suurin syy Yhdysvaltojen Grand Prixin paikan päällä seuraamiselle myös tulevina vuosina. Yksilöiden haluun palata tulevaisuudessa katsomaan Formula 1 -sarjaa, vaikuttivat myös kiintymys sekä sarjaan että Texasin osavaltioon, mutta kiintymys Texasiin vaikutti selvästi vähemmän. Mielenkiintoisesti kiintymys kuljettajiin tai kilpatalleihin ei myötävaikuttanut katsojien kiinnostukseen palata seuraavana vuonna COTA:n radalle. Tutkimuksen tuloksissa, katsojien kiintymys COTA-rataan oli voimakkainta kilpatalleihin kohdistuvan kiinnostuksen jäädessä vähäisemmäksi. (Ballouli, Trail, Koesters, & Bernthal 2016)

Toisaalta kuljettajien ja tallien menestyminen MM-sarjassa vahvistaa fanien halua kannustaa heidän suosikkitaliansa tulevaisuudessa ja jopa ostaa tallin virallisia fanituotteita. Tutkijat eivät myöskään löytäneet Formula 1 -tuotteella (uudet moottorit, autojen ulkonäkö, autojen ääni yms.) olevan juurikaan vaikutusta siihen, ovatko kilpailua seuraamaan tulevat katsojat valmiita tekemään niin myös tulevaisuudessa. (Ballouli ym. 2016) Tämä löytö on ristiriidassa yleiseen mediassa vallinneeseen sanomaan, kauden 2014 sääntömuutosta seuranneista autoista, etenkin niiden äänten suhteen (Baldwin 2014; GMM 2014). Toisaalta tutkimustuloksessa on havaittavissa yhtäläisyyksiä Autosportin ym. (2015) fanitutkimukseen. Siinä fanit kritisoivat voimak-

kaasti silloisten autojen ääntä, mutta suurimmat syyt lajin seuraamiselle eivät olleet luonteeltaan teknisiä. Yleisin syy olla matkustamatta Grand Prixiin johtui lippujen korkeista hinnoista. (Autosport ym. 2015)

Formula 1 -sarjan nykyinen kaupallisten oikeuksien haltija Liberty Mediaa, on selvästi ollut kiinnostanut kasvattamaan Formula 1 -sarjan suosiota Yhdysvalloissa. Liberty Media yritti pitkään saada lisää osakilpailuja Yhdysvaltoihin Austinin lisäksi. (Pryson 2018) Miamin Grand Prixin toteutui lopulta kaudella 2022 (Formula 1 2023y). Paikallisväestö Miamissa tosin vastusti pitkään voimakkaasti Grand Prixin järjestämistä (Cooper 2019). Kaudella 2023 Yhdysvalloissa ajetaan vielä kolmas Grand Prix Las Vegasin kaupungissa (Formula 1 2023v).

Formula 1 -sarjan historiassa kaksi yhdysvaltalaista kuljettajaa on onnistunut voittamaan kuljettajien maailmanmestaruuden: Phil Hill Ferrarilla vuonna 1961 ja Mario Andretti Lotuksella vuonna 1978 (Hamilton 2020 266–267). Yhdysvaltalaisia kuljettajia on ollut vähän 2000-luvulla Formula 1 -sarjassa. Scott Speedin ja Alexander Rossin urat jäivät vain muutamien Grand Prixien kestoiseksi. Kaudella 2023 yhdysvaltalainen kuljettaja kuitenkin teki paluun MM-sarjaan, kun Logan Sargeant valittiin toiseksi Williamsin kilpakuljettajista. (Formula 1 2023u; Walsh 2021) Perinteisesti muut lajit ovat kiinnostaneet yhdysvaltalaisia enemmän kuin Formula 1 -sarja. Viime vuosina kiinnostus Formula 1 -sarjaa kohtaan on kuitenkin merkittävästi kasvanut Yhdysvalloissa. Vuoden 2021 Yhdysvaltojen Grand Prixistä tuli katsojamäärältään suurin koskaan toteutunut kolmipäiväinen Grand Prix -viikonloppu, kun peräti 400 000 katsojaa vieraili COTA-radalla viikonlopun aikana. Vuonna 2022 kävijöitä oli vieläkin enemmän (440 000) (ks. Taulukko 3 sivulla 38). (Southwell 2021)

Kim, Byon, Yu, Zhang ja Kim (2013) tutkivat Kiinan Formula 1 -Grand Prixin -yleisön motiiveja osallistua tapahtumaan Shanghain kansainvälisellä moottoriradalla. Tulokset poikkesivat Balloulin ym. (2016) tutkimustuloksista. Saavutusten etsiminen ja oman hyvinvoinnin tukeminen Formula 1 -Grand Prixiin osallistumalla, olivat katsojalle selviä motivoivia tekijöitä saapua seuraamaan Grand Prixä jatkossa. Saavutusten etsiminen, viihteellisyys ja katarsis olivat taas yleisimpiä syitä sille, että yksilö saattoi puhua kokemuksistaan Kiinan Grand Prixissä ystävilleen ja läheisilleen. (Kim ym. 2013)

Jones, Byon ja Huang (2019) tutkivat myös Kiinan Grand Prixin yleisöä ja sitä, miten tapahtumaa tukevat palvelut ja tapahtuman koettu arvo, voivat vaikuttaa yleisön prososiaaliseen käyttäytymiseen. Tutkimuksen löydösten mukaan, yleisön kokemaan tapahtuman arvoon ja yleisön sitoutumiseen tapahtumaan, vaikutti yleisön vuorovaikutus tapahtuman henkilökunnan kanssa ja itse fyysinen ympäristö, sekä se missä tapahtuma järjestetään. Tässäkin tutkimuksessa keskeiseksi tekijäksi nousi utilitaristiset arvon määritelmät, eli saatiinko käytetylle ajalle ja rahalle vastinetta, eikä niinkään hedonistinen arvon kokeminen eli tapahtumasta nauttiminen. (Jones, Byon & Huang 2019) Kiinan Grand Prixin lippujen hinnat ovat olleet matalimpien joukossa kaikista Formula 1 -Grand Prixleistä viime vuosina (ennen koronaviruspandemiaa) (F1 destinations 2019). Mielenkiintoisesti utilitaristinen näkökulma kuitenkin korostui vastauksissa.

Kiinan Grand Prix tarjoaakin mielenkiintoisen tutkimuspaikan Formula 1 -fanitutkimukselle, sillä Kiinassa ei ole perinteistä Formula 1 -historiaa kuljettajien tai tallien muodossa. Ensimmäinen Grand Prix ajettiin maassa vuonna 2004. Ensimmäinen kiinalainen kuljettaja Zhou Guanyu debytoi Formula 1 -sarjassa kaudella 2022. Yleisömäärät Kiinan Grand Prixissä ovat laskeneet selvästi vuodesta 2005 lähtien, jolloin viikonlopun kävijämäärä oli 270 000. Vuonna 2016 kävijöitä oli vain 160 000. Myös Kiinassa Formula 1 -sarjan televisiokatsojaluvut putosivat 30 miljoonasta vuonna 2012, 19 miljoonaan vuonna 2013. (Formula 1 2023ä; Jones ym. 2019) Tämä kehitys ei kuitenkaan johdu maksukanavatrendistä, vaan luultavammin siitä, että Formula 1 -lähetykset siirtyivät kansalliselta CCTV kanavalta alueellisille kanaville (Johnson 2016, Jones ym. 2019, mukaan).

Laskevat kävijämäärät voivat koitua osakilpailulle kohtalokkaaksi, sillä Grand Prixejä, jotka on ajettu (ennen koronaviruspandemiaa) melkein tyhjille katsomoille, ei ole kovin pitkään pidetty mukana sarjassa (BBC Sport 2011, Jones ym. 2019 mukaan). Turkin Grand Prix -kilpailu on tästä hyvä esimerkki. Turkissa katsomoiden tyhjyyttä yritettiin peitellä televisiokameroilta riipustamalla katsomoihin mustia kankaita (Elizalde 2009). Turkin Grand Prix putosikin Formula 1 -kalenterista vuonna 2012 (Ilta-Sanomat 2011). Koronaviruksen runtelemalla Formula 1 -kaudella 2020, Turkin Grand Prix pääsi palaamaan kalenteriin korvaavana Grand Prixinä (Formula 1 2023q).

Korean Grand Prix oli hyvä esimerkki siitä, miten uudelle markkina-alueelle levittäytyminen ei aina ole ongelmaton. Kilpailua ajettiin kausina 2010–2013, mutta sen jälkeen se putosi MM-sarjasta, osakilpailun operationaalisten kulujen oltua liian suuret verrattuna siihen, miten

paljon kilpailu veti korealaista yleisöä puoleensa. Koreassa moottoriurheilulla ei ollut Kiinan tapaan juurikaan perinteitä. (Kwon, Lee & Kim 2018) Korean Grand Prix -rata rakennettiin yli 300 kilometrin päähän pääkaupunki Soulista Yeongamiin syrjäiselle maaseudulle suoalueelle. Radan ympärille oli tarkoitus rakentaa kaupunki pilvenpiirtäjiineen ja paikasta oli tarkoitus tehdä turistirysä Etelä-Korean lounaiselle seudulle. Niin ei koskaan tapahtunut. (Leslie 2013) Korealaisille Formula 1 -faneille Korea International Circuitin syrjäinen sijainti hankaloitti paikalle saapumista, ja kilpailujen katsojamäärät jäivät melko mataliksi neljän vuoden aikana (Kwon ym. 2018). MM-sarjaan samoihin aikoihin mukaan tulleet radat kuten Texasin Austinin COTA-rata (2012) ja Singaporen Marina Bayn katurata (2008), onnistuivat vakiinnuttamaan paikkansa sarjassa. Näihin verrattuna Korean Grand Prix ei tarjonnut mitään poikkeavaa, josta se muistettaisiin. (Mitchell 2013) Esimerkiksi Marina Bayn katuradalla ajettiin sarjan historian ensimmäinen kilpailu illalla keinovalaistuksessa (Formula 1 2015a). Jos Suomessa koskaan tulaa vakavasti harkitsemaan oman Grand Prixin hakemista, on tärkeää, että näistä virheistä otetaan opiksi. Ilman riittävää fanien kiinnostusta, Grand Prixillä ei ole tulevaisuutta, kuten Turkin ja Korean esimerkit osoittivat.

5 AIKA-AJOT, KOHTI TUTKIMUSTA TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMISEN TARKASTELULLA

Tässä pääluvussa esitellään tutkimuskysymykset ja kerrotaan, miten tutkimus käytännössä toteutettiin. Luvussa kerrotaan tutkimusaineiston hankinnasta, kyselylomakkeen suunnittelusta ja tutkimustulosten analysoinnista. Luvun loppuksi pohditaan tutkimustulosten luotettavuutta.

5.1 Tutkimusongelmat

Tutkimuksen ongelman asettelulla voidaan lähtökohtaisesti rajata näkökulmaa, jonka avulla kohdeilmiötä halutaan tarkastella. Näkökulman rajaamisella on mahdollista parantaa tutkittavan ilmiön selvitettävyyttä ja vastattavuutta. (Ronkainen, Pehkonen, Lindblom-Ylänne & Paavilainen 2014, 42–45) Tarkasteltavana ilmiönä tässä pro gradu -tutkielmassa ovat suomalaiset Formula 1 -fanit. Tutkielman päämääränä on selvittää: millaisia fanit ovat, miten he seuraavat Formula 1 -sarjaa, mitkä asiat ovat heille kiinnostuksen kohteita Formula 1 -sarjan seuraamisessa, mitä mieltä fanit ovat Formula 1 -sarjan tilasta vuoden 2022 keväällä ja miten suomalaiset fanit eroavat muista faneista, kansainvälisiin tutkimuksiin verrattuna. Tarkastelussa keskitytään vastaajien sosiodemografisiin tekijöihin, Formula 1 -kiinnostuneisuuteen, seuraamistottumuksiin ja vastaajien näkemyksiin Formula 1 -sarjan tilasta.

Tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaisia ovat suomalaiset Formula 1 -fanit?
2. Miten suomalaiset seuraavat Formula 1 -sarjaa?
3. Mitkä asiat ovat suomalaisten kiinnostuksen kohteita Formula 1 -sarjan seuraamisessa?
4. Mitä mieltä fanit olivat Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022?
5. Miten suomalaiset fanit eroavat muista Formula 1 -faneista kansainvälisessä vertailussa?

5.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmien käsitteellä tarkoitetaan systemaattisia toimintatapoja, joiden avulla voidaan hankkia ja analysoida tutkimusaineistoa. Tutkimusongelmalla pyritään tavanomaisesti rajaamaan sitä, millaisiin menetelmiin tutkimuksen toteuttamiseksi turvaudutaan. Tutkimusmenetelmien valinta on siksi tärkeää, että se ohjaa sitä, millaista tietoa tutkimus tulee tuottamaan. Tutkimusmenetelmillä voidaan viitata sekä menetelmällisiin tutkimustraditioihin, että konkreettisiin aineiston hankinnan ja sen analysoinnin erilaisiin keinoihin. (Ronkainen ym. 2014, 45–46)

Tieteellisessä tutkimuksessa voidaan hyödyntää analyttistä tutkimusta, jossa käytetään valmista tietomateriaalia tutkimuksen toteuttamisessa ja empiiristä eli havainnoivaa tutkimusta. Oikean tutkimusmenetelmän valitseminen on essentiaalista tutkimuksen läpiviemisen onnistumiseksi. (Heikkilä 2014, 12) Tässä pro gradu -tutkielmassa hyödynnettiin empiiristä lähestymistapaa, jossa käytettiin kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusotetta.

Tilastolliselle tutkimukselle on tyypillistä havainnoitavan ilmiön kuvaaminen numeerisen tiedon pohjalta (Heikkilä 2014, 12–15; Valli 2015) ja siitä saatuja tuloksia pyritään yleistämään tutkittuja havaintoyksikköjä suurempaan joukkoon, hyödyntämällä tilastollista päättelyä. Tälle edellytyksenä on kuitenkin, että saatu otos osoittautuu riittävän suureksi ja edustavaksi. (Heikkilä 2014, 15)

Tämä tutkimus toteutettiin poikittaistutkimuksena, eli tutkimusaineiston keräys toteutettiin yhtenä valittuna ajankohtana (ks. Vastamäki & Valli 2018). Tällöin tutkimusaineistolla on tapana värittyä tutkimusajankohdan piirteillä. Tutkimuksen tiedonkeruumenetelmänä käytettiin survey-tutkimusta, jossa hyödynnetään suunnitelmallisesti luotua kyselytutkimusta aineiston keräämiseksi. (ks. Heikkilä 2014, 17)

5.3 Kyselylomakkeen suunnittelu ja tutkimusaineiston hankkiminen

Sähköisten kyselyjen suosio on kasvanut tieteellisessä tutkimuskäytössä, sillä postikyselyissä vastausprosentit ovat pienentyneet. Verkkokyselyjen etuna on myös kyselyyn vastaamisen ja sen palauttamisen nopeus. Kolmas etu sähköisellä kyselyllä on sen taloudellisuus, sillä sen käyt-

tämisestä ei aiheudu juurikaan kuluja aineiston keruuvaiheessa. (Valli & Perkkilä 2018) Sähköinen kyselylomake päädyttiin valitsemaan tutkimuksen toteutustavaksi, erityisesti sen selkeyden, helppokäyttöisyyden ja nopeuden vuoksi. Tämä samalla vähensi tutkijan omaa työtaakkaa aineiston keruuvaiheessa.

Kyselylomakkeen suunnitteluun haettiin inspiraatiota kansainvälisistä Formula 1 -fanitutkimuksista ja aikaisemmista liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielmista. Alkuperäisestä kyselystä yritettiin tehdä mahdollisimman lyhyt ja helposti täytettävä. Kyselylomaketta laadittiin ja hiottiin Webropol-kyselyohjelmistossa loppuvuodesta 2021, jolloin pro gradu -ryhmän jäsenet testasivat sen. Testauksen jälkeen kyselyn runko laajeni merkittävästi. Saadun palautteen ja omien muutosideoiden pohjalta kysely hioutui alkuvuodesta 2022 paljon alkupeleistä kattavammaksi. Lopullinen kysely sisälsi 35 kysymystä kun alkuperäisessä niitä oli vain 20 (liite 2).

Kyselyä edeltäneessä saatekirjeessä vastaajalle kerrottiin tutkimuksen tarkoituksesta, tutkimukseen osallistumisen edellytyksistä (ikäraja 16 v) ja henkilötietojenkäsittelyn luottamuksellisuudesta. Vastaajalta pyydettiin suostumus henkilötietojen keräämiseen linkin takana liitteessä olleessa tietosuojailmoituksessa esitellyllä tavalla, ennen varsinaiseen kyselyyn vastaamista.

Kyselylomakkeen ensimmäinen osio keskittyi vastaajan sosiodemografiseen asemaan. Toisessa osiossa keskityttiin vastaajien Formula 1 -kiinnostuneisuuden syvyyteen ja sen erilaisiin muotoihin. Lisäksi osiossa selvitettiin vastaajien Formula 1 -sarjan seuraamista. Kolmannessa osiossa vastaajaa pyydettiin arvioimaan Formula 1-sarjan nykytilaa ja tulevaisuuden näkymiä. Viimeiset kolme kysymystä kuvasivat osaltaan taas Formula 1 -kiinnostusta, mutta ne päädyttiin sijoittamaan kyselyn loppuun, niiden keveyden vuoksi.

Ensimmäisen osion kysymyksissä tiedusteltiin vastaajan sukupuolta, ikää, ammattiasemaa/elämäntilannetta, koulutusta ja henkilökohtaisia bruttotuloja vuodessa. Ikäluokkavastausvaihtoehtoihin hyödynnettiin pitkälti Formula 1 ym. (2021) -fanitutkimuksessa (Formula 1 ym. 2021, 10–14) esitettyjä luokkia tietyin muutoksin. Ikäluokkien kokoa kasvatettiin 10 vuodesta 11 vuoteen, sekä ikäluokkia tarjottiin neljän sijasta kahdeksan, viimeisen ikäluokan ollessa yli 85 vuotta (verrattuna 45+ Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa). Ammattiasemassa/elämäntilanteessa, koulutuksessa ja henkilökohtaisissa bruttotuloissa hyödynnettiin Wilma Sirkan (2021)

pro gradu -tutkielman kyselytutkimuksessa olleita vaihtoehtoja. Ammattiasema/elämäntilanne kysymykseen lisättiin kuitenkin varusmiehen ja koululaisen (peruskoulu) vaihtoehdot.

Vastaajan Formula 1 -kiinnostusta selvitettiin kahdella kysymyksellä. Likertin asteikolla kysyttiin vastaajaa määrittelemään oma kiinnostumisen tasonsa Formula 1 -sarjaan. Toisessa kysymyksessä vastaajaa pyydettiin suhteuttamaan Formula 1 -kiinnostuneisuutensa muihin lajeihin verrattuna. Formula 1 -sarjan seuraamista selvitettiin lukuisilla kysymyksillä. Vastaajalta kysyttiin Formula 1 -sarjan seuraamisen syitä, kestoa, seuraamisen tapaa ja Formula 1 -tietämystä. Sosiodemografisilla- ja kiinnostuneisuus kysymyksillä pyrittiin vastaamaan ensimmäiseen tutkimuskysymykseen.

Toista tutkimuskysymystä selvitettiin kysymyksissä: mistä tiedonvälityskanavista vastaaja Formula 1 -sarjaa seuraa, onko hän ostanut maksukanavia sarjaa seuratakseen, onko hän seurannut Drive to Survive Netflix -sarjaa, miten paljon kilpailuja hän seurasi kaudella 2021, mitä kaikkea hän seuraa Grand Prix -viikonloppuna, kuinka monessa Grand Prixissä hän on käynyt, mikä on vastaajan hintakatto kolmipäiväiselle Grand Prix -viikonloppulipulle ja onko maksukanavilla ollut vaikutusta hänen Formula 1 -sarjan seuraamiseensa. Formula 1 -sarjan seuraamisen tutkimisella voitiin selvittää, miten voimakkaasti sarjan seuraaminen Suomessa, on median kautta tapahtuvaa mediaurheilua.

Kolmatta tutkimuskysymystä selvitettiin kysymyksillä vastaajan suosikeista kategorioissa: kuljettajat, kilpatallit, kilparadat ja Formula 1 -vuosikymmenet. Kuljettajista kartoitettiin suosikkia kauden 2022 kuljettajista, suomalaisista Formula 1 -kuljettajista ja legendaarisimmista kuljettajista. Legendaarisuutta ei määritelty erikseen vaan se jäi vastaajan oman harkinnan alaisuuteen. Kuljettaja kysymyksiä tutkittiin kahdella kysymyksellä. Ensin vastaajaa pyydettiin valitsemaan oma kolmen kärkensä jokaisessa osa-alueessa. Toiseksi vastaajaa pyydettiin vielä valitsemaan oma absoluuttinen ykkösvalinta jokaiseen osa-alueeseen. Kilparata -kysymyksessä vastaajia pyydettiin valitsemaan viisi suosikkikilparataansa.

Neljättä tutkimuskysymystä selvitettiin kyselyn kolmannessa osiossa, kysymällä vastaajalta Formula 1 -sarjan nykytilan kuvailua erilaisin adjektiivein. Tämä oli toisinto Formula 1 ym. (2021) fanitutkimuksesta (Formula 1 ym. 2021, 17). Lisäksi osiossa kysyttiin myös siitä, mitkä asiat ovat tärkeitä faneille Formula 1 -sarjassa ja fanien mielipiteitä erilaisista Formula 1 -sarjaa koskevista väitelauseista. Näihin kahteen kysymykseen vastattiin Likertin asteikolla. Tämän

osion kysymysten avulla voitiin selvittää fanien näkemystä Formula 1 -sarjan brändin asemasta. Viidettä tutkimuskysymystä selvitettiin kyselyn kokonaisuudella, vertaamalla vastauksia kansainvälisiin aineistoihin. Kyselyssä oli samoja kysymyksiä, joita oli esitetty aiemmissa Formula 1 -fanitutkimuksissa, jolloin vastausten vertailtavuus oli selvästi helpompaa.

Tutkimusaineisto kerättiin maaliskuussa 2022 sähköisellä Webropol -verkkokyselylomakkeella, jonka jakamisessa hyödynnettiin sosiaalisten medioiden alustoja (ks. Valli & Perkkilä 2018). Erityisesti hyödynnettiin Facebookin Moottoriurheilun olohuone -ryhmää, jossa jäseniä oli noin 6 600. Näin pyrittiin saavuttamaan kattava näyte kohdejoukosta eli suomalaisista Formula 1 -faneista. Vastaajalta ei edellytetty kokemusta varsinaisesta Formula 1 -faniudesta, vaan vastaajia toivotettiin tervetulleiksi kaikenlaisista Formula 1 -kiinnostustaustoista lähtien. Tämä tuotiin ilmi kyselyn saatekirjeessä (liite 2).

5.4 Tutkimusaineiston analysointi

Tutkimuksen määrällisillä menetelmillä kerätty aineisto analysoitiin IBM SPSS Statistics tilastointiohjelmiston versiolla 28. Kuvaajien luomiseen käytettiin Microsoft Excel ohjelmistoa. Kyselyyn vastasi yhteensä 243 vastaajaa. Kyselyn avanneita oli yhteensä 1025, joten kaikista kyselyn avanneista 23,7 prosenttia vastasi kyselyyn loppuun asti. Kyselylomakkeesta kertyneestä datasta muodostettiin havaintomatriisi.

Tämän tutkimuksen aineiston analysointi nojasi vahvasti ristiintaulukointiin. Ristiintaulukointin avulla voitiin tarkastella aineiston frekvenssejä ja prosenttiosuuksia. Khiin neliö -testillä tarkasteltiin ristiintaulukointien tulosten tilastollista merkitsevyyttä. Testin avulla voitiin siten määritellä, olivatko tulokset sattumaa vai kuvastivatko ne perusjoukkoa. Tutkimuksen tilastollisissa testeissä hyödynnettiin yhteiskuntatieteelliselle tutkimukselle yleistä 95 prosentin luottamusväliä ja merkitsevyyden raja-arvona käytettiin p:n arvoa 0.05. P-arvoa käytetään kuvaamaan tilastollista merkitsevyyttä siten, että mitä pienempiä p:n arvoja tutkimusaineiston data tuottaa, sitä merkitsevempiä tulokset ovat (Heikkilä 2014, 185). Tulososiossa raportoidaan tutkimustuloksia numeerisessa muodossa, käyttämällä taulukoita ja kuvia, sekä lisäksi niitä avataan sanallisesti.

Tutkimuksen analysointivaiheessa ikäluokkien määrää rajattiin kahdeksasta viiteen. Tämä tehtiin, jotta jokaisessa ikäluokassa olisi riittävästi vastaajia, koska korkeimmat ikäluokat olivat selvästi aliedustettuina. Korkeimmaksi ikäluokaksi muodostui siten ”yli 60 vuotta”. Tässä vaiheessa tutkimukseen lisättiin myös tutkimuskysymys kaksi, mitä ei ollut mukana, kun kyselyä luotiin. Tutkimuskysymys sopi hyvin kyselytutkimuksen kysymyksiin ja saatuun aineistoon, tuoden siten lisäarvoa tutkimukselle.

5.5 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Tutkimuksen laadun arvioinnissa on äärimmäisen tärkeätä kiinnittää huomiota tutkimuksen reliabiliteettiin ja validiteettiin. Validiteetilla viitataan siihen, miten hyvin tutkimus lopulta mittaa tutkittavaa kohdeilmiötä. Reliabiliteetilla puolestaan tarkoitetaan sitä, miten luotettavaa mittaus on. Validiteetin tarkastelussa voidaan vielä erikseen erotella tutkimuksesta sisäinen ja ulkoinen validiteetti. Näistä sisäinen validiteetti tarkoittaa sitä, miten johdonmukainen ja sisäisesti looginen tutkimus on. Ulkoinen validiteetti taas kuvastaa, miten hyvin tutkimuksen tuloksia on mahdollista siirtää yhden tutkimuksen yhteydestä toisien tutkimuksien piiriin. Validiteettia voidaan käyttää myös tutkimuksen laadun yleiseen kuvailuun. Tässä yhteydessä käsitteellä tarkoitetaan sitä, että tutkimuksessa hankittu tieto on hankittu sellaisilla tavoilla, jotka ovat yhteneväisiä tieteen yleisten kriteerien kanssa. (Ks. Ronkainen ym. 2014, 129–131)

Reliabiliteettia pohdiskeltaessa, on yksi mahdollinen näkökulma kysyä, miten systemaattisesti ja virheet eliminoiden tutkimus on toteutettu. Mikään mittari ei koskaan ole kuitenkaan täydellinen, vaan mittauksiin sisältyy aina erilaisia virheitä, olivat ne sitten satunnaisia tai systemaattisia. Satunnaisvirheellä tarkoitetaan yksittäisten saatujen mittaustulosten epätarkkuutta. Satunnaisvirheitä ei voida mitenkään välttää, sillä tutkija ei pysty itse niihin vaikuttamaan mitenkään. Systemaattinen virhe puolestaan vääristää aineistoa johonkin suuntaan. Esimerkiksi jos työtyytyväisyyttä tutkiva tutkija kysyy vastaajilta työpaikan työtyytyväisyydestä päivä sen jälkeen, kun he ovat saaneet lomautusuhkauksen, voivat vastaukset olla sangen vääristyneitä. (Ronkainen ym. 2014, 131–133) Systemaattinen virhe on tutkimuksen kannalta todella vaarallinen, sillä edes suuret otoskoot eivät vähennä sen muodostumisen todennäköisyyttä. Esimerkiksi vastaajajoukossa esiintyvä kato voi aiheuttaa systemaattista vääristymää tuloksiin. (Heikkilä 2014, 177)

Mahdollista katoa on voinut olla tämän tutkimuksen kohdalla muun muassa sellaisten fanien osalta, jotka eivät ole Facebookin moottoriurheilun olohuone -ryhmässä tai jotka eivät ole niissä sosiaalisen median verkostoissa, joissa kyselytutkimuksen linkkiä jaettiin. Kadon aiheuttamaa vääristymää olisi mahdollista tarkastella vertaamalla tutkimuksessa kerättyä aineistoa perusjoukosta mahdollisesti saatavissa oleviin tietoihin. (Heikkilä 2014, 179). Perusjoukosta ei kuitenkaan ole tietoja tämän tutkimuksen kohdalla. Kadon muodostumisen mahdollisuutta yritettiin vähentää tekemällä kyselystä helposti täytettävä, esimerkiksi siten, ettei siinä ollut yhtään pakollista avointa vastausta -kohtaa. Kyselyyn vastattiin myös anonyymisti. Tästä huolimatta kyselyn pituus on voinut vaikuttaa monen vastaajan intoon vastata kyselyyn loppuun asti. Surveytutkimuksissa on mahdollista, että vastaajien valehtelu synnyttää systemaattista virhettä. (Heikkilä 2014, 177) Kyselylomakkeen täyttäminen huolimattomasti tai suoranainen valehtelu ovat esimerkkejä tällaisesta toiminnasta.

Tutkimuksen reliabiliteetin arvioimista varten on tiedeyhteisössä kehitetty erilaisia tunnuslukuja, joista ehkä tunnetuin ja käytetyin on Cronbachin alfa. Tällä tunnusluvulla voidaan arvioida tutkimuksen mittausten sisäistä yhtenäisyyttä. (Ronkainen ym. 2014, 132) Tutkimuksen luotettavuuden parantamiseksi, tarkoituksena oli rakentaa siitä selkeä ja helposti vastattava. Sen ensimmäinen versio testattiin seminaariryhmän kesken ja toinen versio testattiin kokeneella kyselytutkimuksien laatijalla. Tästä versiosta lopulliseen versioon tehtiin lähinnä hienosäätöä ja virheiden korjaamista. Kaikki kysymykset sisälsivät ennalta määritetyt vastausvaihtoehdot, mutta monissa kysymyksissä oli myös mahdollisuus vastata avoimesti valitsemalla ”*muu, mikä?*” ja kirjoittamalla oma vaihtoehto annettuun kohtaan.

6 GRAND PRIX, TUTKIMUSTULOKSILLA RUUTULIPULLE

Tässä luvussa esitetään tutkimuksen tulokset, joista ensimmäiseksi tarkastellaan vastaajien sosiodemografista taustaa. Toisessa alaluvussa tarkastellaan vastaajien Formula 1 -sarjan seuraamisen innokkuutta. Kolmannessa alaluvussa tarkastellaan vastaajien kiinnostuksen kohteita Formula 1 -sarjassa. Neljännessä alaluvussa esitellään vastaajien mielipiteitä Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022.

6.1 Formula 1 -fanien sosiodemografinen tausta

Tässä alaluvussa käsitellään vastaajien sosiodemografista taustaa. Taustaa eritellään sukupuolen, iän, koulutustaustan, ammattiaseman/elämäntilanteen ja henkilökohtaisten bruttovuositulojen osalta. Vastaajia tutkimuksessa oli 243.

6.1.1 Sukupuoli ja ikä

Tutkimukseen osallistuneista vastaajista miehiä oli 69,4 prosenttia ja naisia 29,8 prosenttia. Yksi prosentti vastaajista vastasi vaihtoehdon muu/en halua sanoa (taulukko 4). Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa naisten osuus oli suurin koskaan kansainvälisistä Formula 1 -fanitutkimuksista, mutta naisten osuus siinä oli vain 18,3 prosenttia. Suomalaisessa fanikunnassa on tämän tutkimuksen perusteella enemmän naisia, kuin yleisesti kansainvälisessä Formula 1 -fanikunnassa on.

Vastaajista noin 40 prosenttia kuului ikäluokkaan 25–36 vuotta. Neljännes vastaajista ilmoitti iäkseen 16–24 vuotta ja viidennes 49–60 vuotta. Noin 10 prosenttia vastaajista vastasi 37–48 vuotta. Yli 60 -vuotiaita vastaajia oli 5,4 prosenttia. Tutkimukseen osallistunut joukko oli iältään melko nuori, kun alle 37-vuotiaat vastaajat edustivat hiukan yli kahta kolmasosaa kaikista vastaajista. Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa vastaajakunta oli silti vielä nuorempaa, sillä alle 25-vuotiaita oli 34 prosenttia ja 62,9 prosenttia oli iältään alle 35-vuotiaita (Formula 1 ym. 2021, 11). Verrattuna tämän tutkimuksen alle 25-vuotiaiden (24,8 %) ja alle 37-vuotiaiden (54,1 %) (ikähaitari oli pari vuotta suurempi) osuuksiin, oli nuorimman ikäluokan osuus tässä tutki-

muksessa lähes 10 prosenttiyksikköä pienempi. Lisäksi kahden nuorimman ikäluokan yhteis-
osuus oli 8,8 prosenttiyksikköä pienempi. Sukupuolen ja iän välillä ei ollut tilastollisesti mer-
kitsevää yhteyttä tässä tutkimuksessa ($p=.211$).

TAULUKKO 4. Vastaajien taustatiedot: sukupuoli, ikä

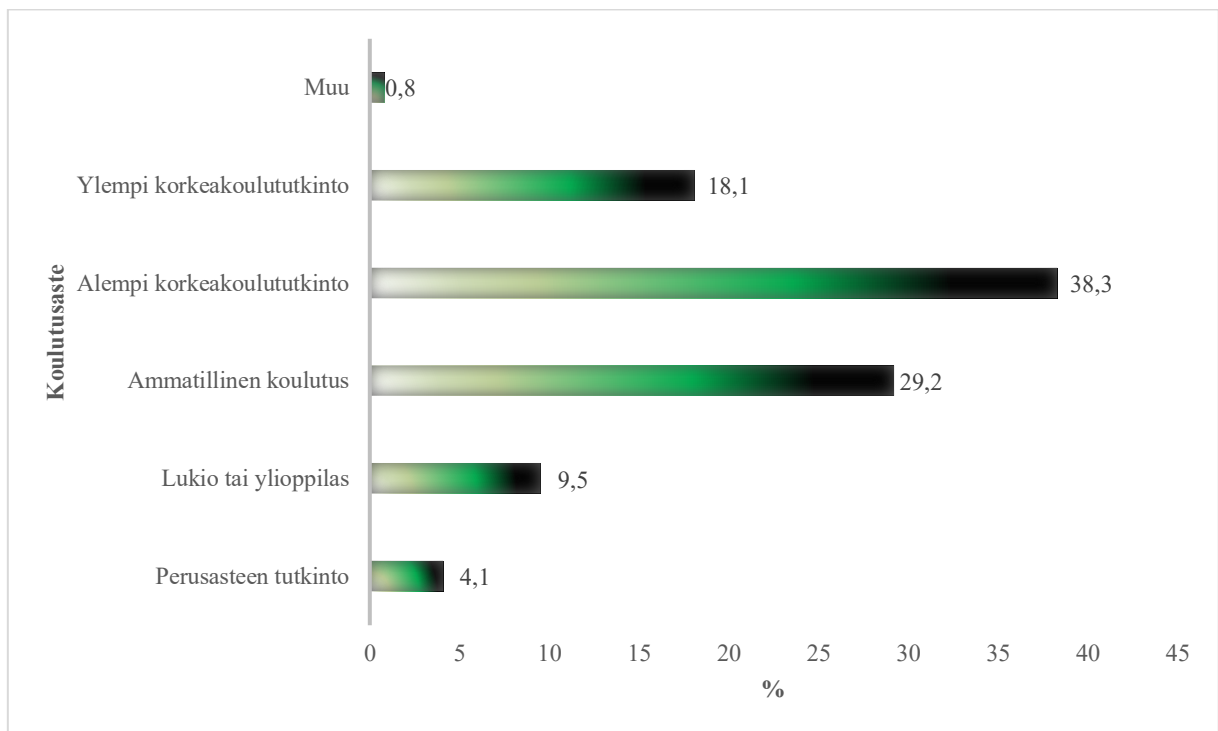
	Frekvenssi	%
Sukupuoli		
Mies	168	69,4
Nainen	72	29,8
Muu, en halua kertoa	2	0,8
Ikä		
16–24 v	60	24,8
25–36 v	95	39,3
37–48 v	26	10,7
49–60 v	48	19,8
Yli 60 v	13	5,4

6.1.2 Koulutustausta, ammattiasema ja bruttovuositulot

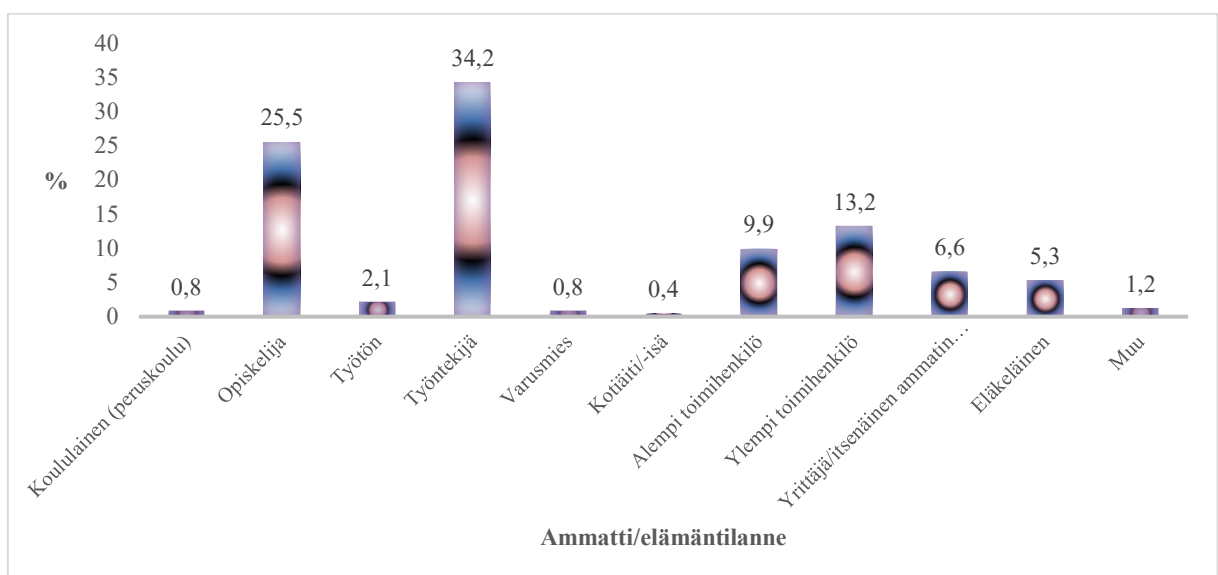
Yli puolet vastaajista oli korkeakoulutettuja (kuva 12). Toisen asteen koulutettuja oli lähes 40 prosenttia. Sukupuolella ja koulutuksella ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ($p=.153$). Ammattiasemaltaan/elämäntilanteeltaan yli kolmannes vastaajista oli työntekijöitä. Opiskeli-
joita oli hiukan yli neljännes vastaajista. Toimihenkilöitä oli vastaajista yhteensä hiukan yli viidennes. Muut ryhmät jäivät osuuksiltaan melko pieniksi (kuva 13). Sukupuolella ja ammat-
tiasemalla/elämäntilanteella ei ollut tilastollista merkitsevää yhteyttä ($p=.864$).

Bruttovuosituloiltaan 25 000–39 999 ja 40 000–59 999 euroa vuodessa tienaat, olivat tulo-
luokista selvästi eniten edustettuna. Alimmat kolme tuloluokkaa ja en osaa/halua sanoa jakau-
tuivat varsin tasaisesti noin 10 prosentin paikkeille. Kaksi ylintä tuloluokkaa (yli 80 000 ja
60 000–79 999 €) olivat vähiten edustettuina vastaajien keskuudessa (kuva 14). Sukupuolella
ja bruttovuosituloilla oli tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p=.026$). Miehet olivat prosentuaali-

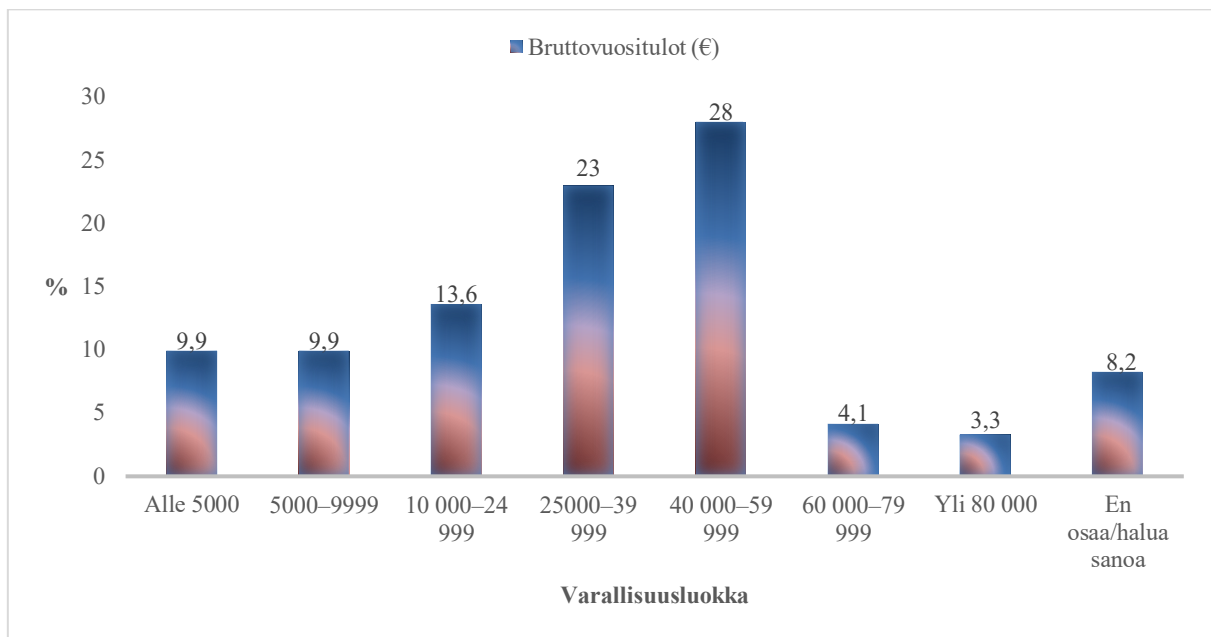
sesti enemmän edustettuina kolmessa ylimmässä tuloluokassa ja lukumääräisesti kaikissa tuloluokissa. Naisia oli suhteellisesti selvästi enemmän kuin miehiä edustettuina tuloluokassa 25 000–39 999 €, mutta lukumäärältä miehiä oli enemmän tässäkin luokassa, joskin niukasti (miehiä 29, naisia 26). Myös kahdessa alimmassa tuloluokassa oli suhteellisesti enemmän naisia. Huomioitavaa on kuitenkin, että naisia vastasi tutkimukseen reilusti miehiä vähemmän.



KUVA 12. Vastajien koulutustausta. (n=243)



KUVA 13. Vastajien ammattiasema/elämäntilanne. (n=243)



KUVA 14. Vastaajien bruttovuositulot. (n=243)

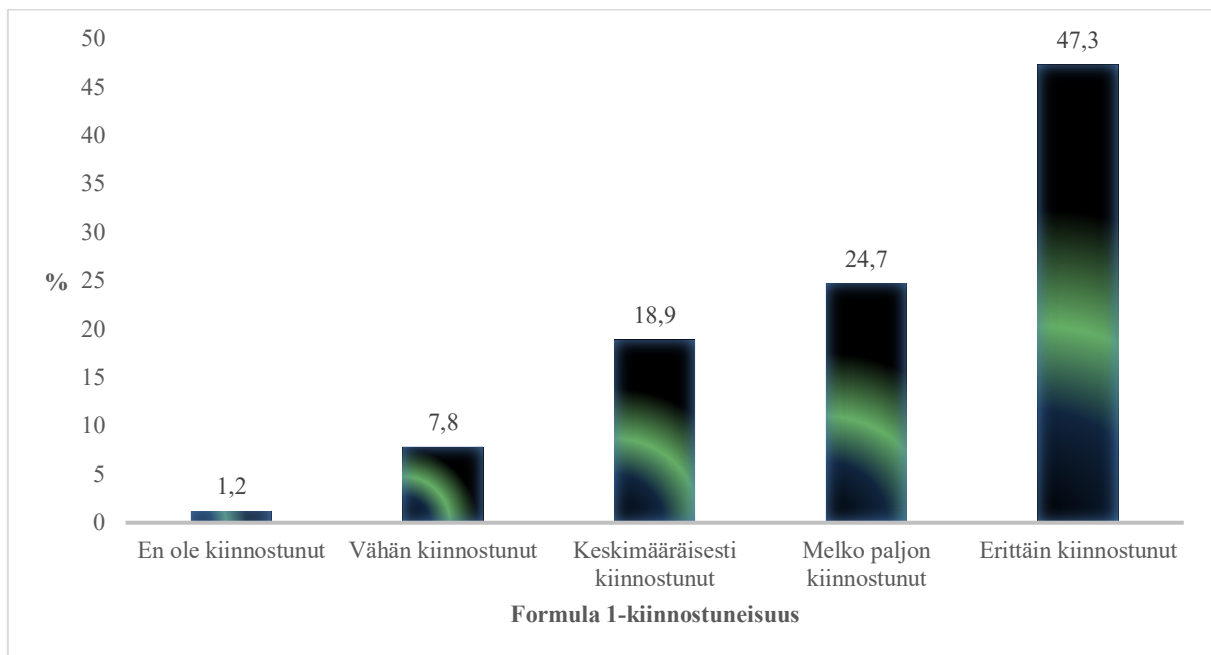
6.2 Formula 1 -sarjan seuraaminen ja kiinnostuneisuus sarjaa kohtaan

Tässä alaluvussa esitellään Formula 1 -sarjan seuraamista ja fanien yleistä kiinnostusta sarjaa kohtaan. Alaluvuissa käydään läpi Formula 1 -fanien kiinnostuksen tasoa ja seuraamisen pitkäkestoisuutta. Lisäksi selvitetään Grand Prixissä käyntiä ja fanien maksuvalmiutta Grand Prix -lipuista, kauden 2021 seuraamista, Formula 1 -sarjan seuraamista eri tiedonvälityskanavista, Grand Prix -viikonlopun seuranta, maksukanavien vaikutusta Formula 1 -sarjan seuraamiseen, Drive to Surviven seuraamista ja fanien suosikki Formula 1 -vuosikymmentä.

6.2.1 Formula 1 -kiinnostuksen taso

Lähes puolet vastaajista oli erittäin kiinnostuneita Formula 1 -sarjasta. Noin neljännes vastaajista oli melko paljon kiinnostuneita. Keskimääräisesti kiinnostuneita oli vähän alle viidennes. Vähän kiinnostuneita ja ei lainkaan kiinnostuneita oli yhteensä alle 10 prosenttia (kuva 15). Vastaajien keskiarvoinen kiinnostus asteikolla yhdestä viiteen oli 4,09, keskihajonnan ollessa 1,04. Sukupuolien välillä vastaajien kiinnostuksessa Formula 1 -sarjaan oli tilastollisesti erittäin

merkitsevä ero ($p < .001$). Miehistä Formula 1 -kiinnostuneisuus painottui selvästi eniten maksimaaliseen luokkaan; erittäin kiinnostunut (55,9 %, 94/168 vastaajaa). Naisissa kiinnostuminen jakautui selvästi enemmän. Keskimääräisesti-, melko paljon- ja erittäin paljon kiinnostuneita oli lähes saman verran (25–29 %, 18, 21, 19 vastaajaa). Miesten kiinnostus Formula 1 -sarjaa kohtaan oli siten selvästi naisia voimakkaampaa.

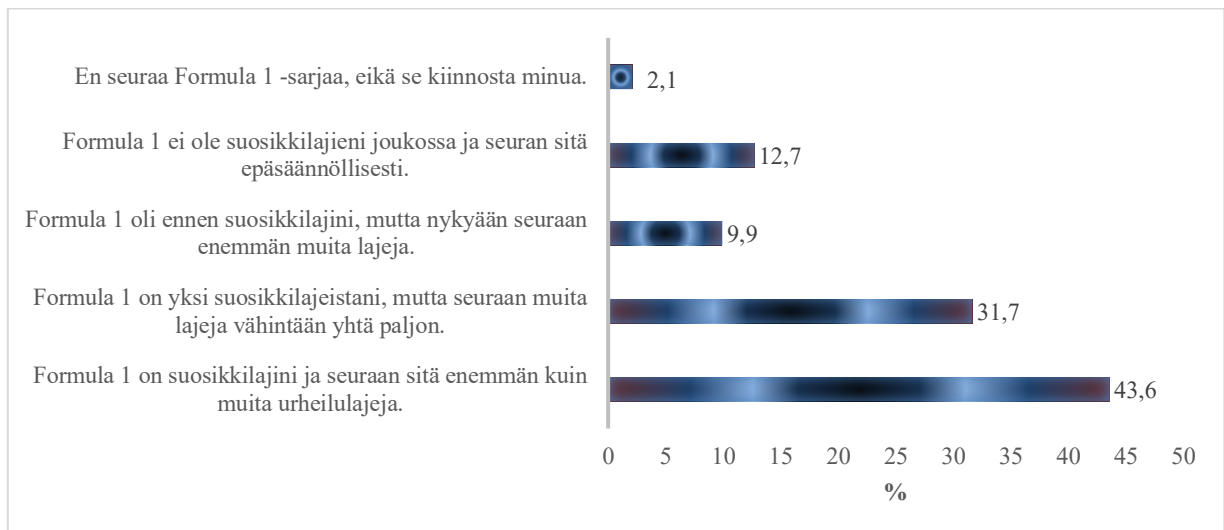


KUVA 15. Vastaajien kiinnostus Formula 1 -sarjasta (n=243)

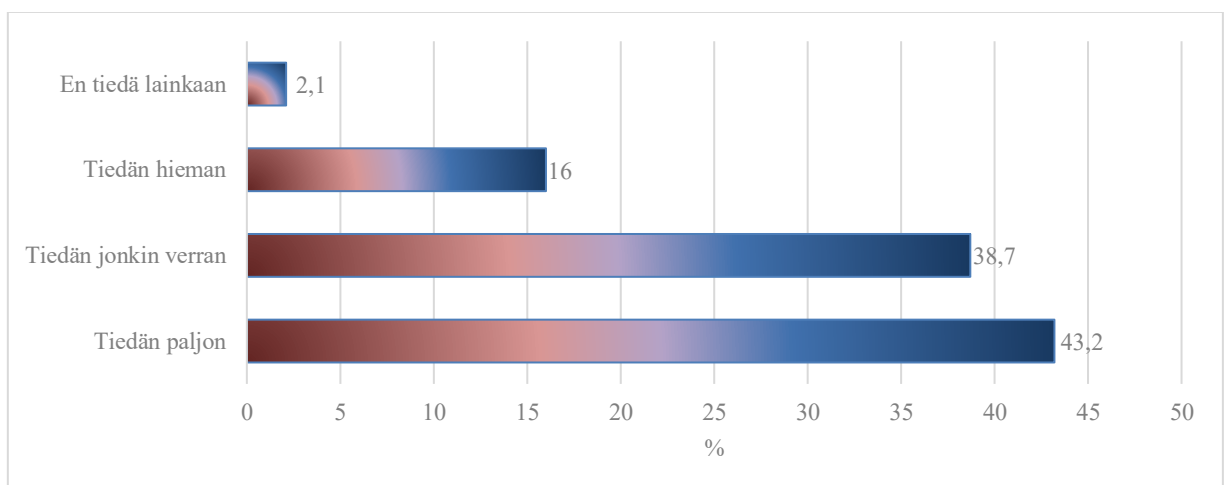
Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa 55,5 prosenttia faneista piti Formula 1 -sarjaa ehdottomana suosikkilajinaan, jota he seuraavat enemmän kuin muita lajeja (Formula 1 ym. 2021, 14). Tässä tutkimuksessa Formula 1 -sarjan kiinnostus ei ollut aivan yhtä korkea verrattuna muihin lajeihin. Yli 40 prosentille vastaajista Formula 1 -sarja oli ehdoton suosikkilaji, jota he seurasiivat enemmän kuin muita lajeja. Lähes kolmannes piti Formula 1 -sarjaa yhtenä suosikkilajeistaan, mutta sen seuraaminen ei ollut muita lajeja merkittävämpää. Niukasti alle kymmenelle prosentille vastaajista Formula 1 oli ennen suosikkilaji, mutta nykyään he seuraavat enemmän muita lajeja (kuva 16). Sukupuolella ja kiinnostumisella Formula 1 -sarjaan suhteessa muihin lajeihin oli tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p = .028$). Miehistä 49,4 prosenttia piti Formula 1 -sarjaa suosikkilajinaan ja 31,5 prosenttia yhtenä suosikkilajeistaan. Formula 1:n asema naisten kohdalla jakautui selvästi tasaisemmin, kun 30,5 prosenttia vastaajista piti Formula 1 -sarjaa suosikkilajinaan, mutta yhtä paljon naisia piti sitä yhtenä suosikkilajeistaan. Ennen Formula 1

-sarjaa suosikkilajinaan piti miehistä 8,3 prosenttia ja 13,9 prosenttia naisista. Niitä, joille Formula 1 ei kuulunut suosikkilajeihin ja joiden sarjan seuraaminen oli epäsäännöllistä, oli 9,5 prosenttia miehistä ja 20,8 prosenttia naisista.

Yli 40 prosenttia vastaajista tiesi Formula 1 -sarjasta paljon. Jonkin verran tietäviä oli lähes yhtä paljon. Hieman tietävien osuus oli selvästi vähäisempi (16 %) ja ei lainkaan tietävien osuus oli varsin marginaalinen (2,1 %) (kuva 17). Sukupuolten välisessä vertailussa miehet vastasivat selvästi enemmän tietävänsä paljon Formula 1 -sarjasta. Yli puolet (55 %, 93/168 vastaajaa) miehistä vastasi tietävänsä sarjasta paljon. Naisista paljon tietäviä oli vain 13,9 prosenttia (10/72 vastaajaa). Sukupuolten välillä oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ero ($p < .001$).



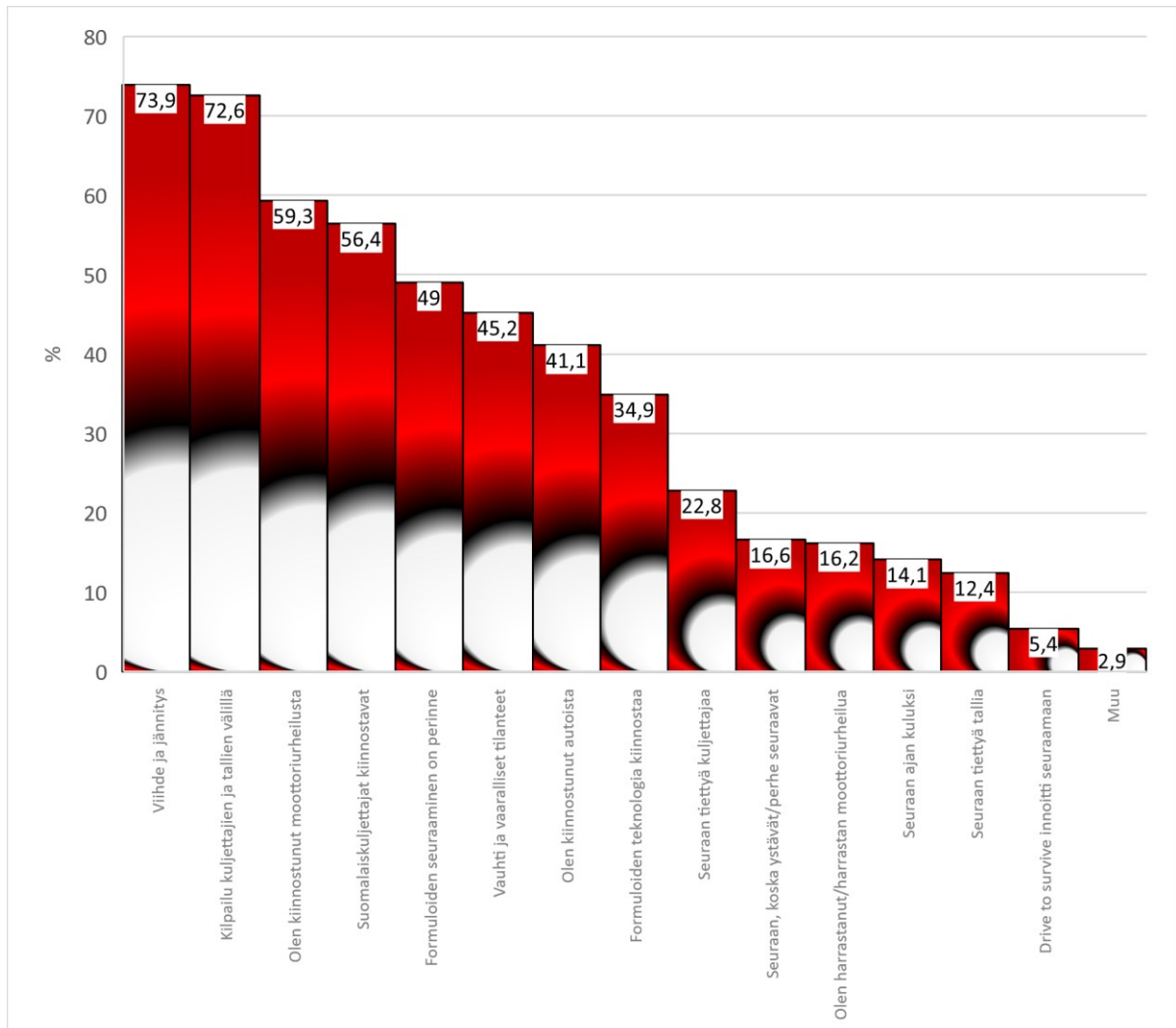
KUVA 16. Formula 1 -sarjan seuraaminen suhteessa muihin lajeihin. (n=243).



KUVA 17. Vastaajien oma arvio Formula 1 -tietämyksestään (Historia, säännöt, taktiikat, sanasto). (n=243)

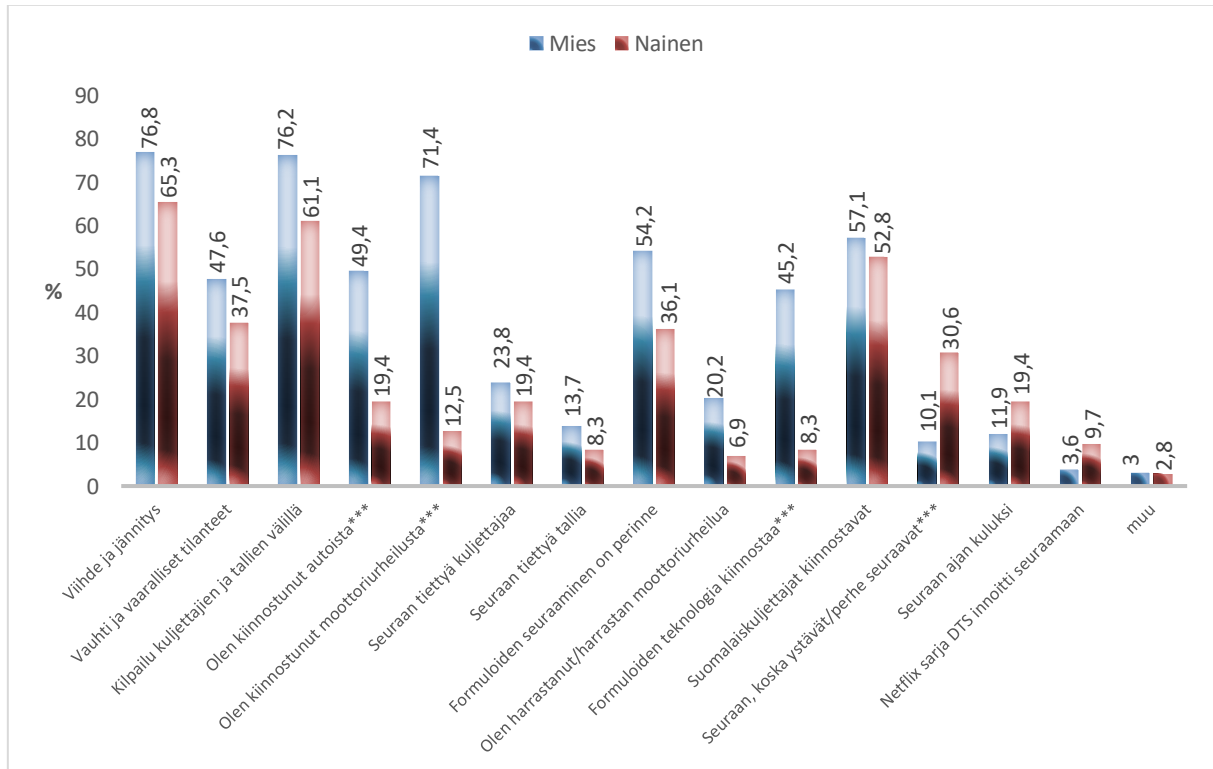
6.2.2 Formula 1 -sarjan seuraamisen syyt

Tutkimukseen vastanneet nimesivät Formula 1:n seuraamiselle useita syitä. Viihde ja jännitys sekä kilpailu kuljettajien ja tallien välillä, olivat kaksi yleisintä syytä (yli 70 % vastaajista). Kiinnostus moottoriurheiluun ja kiinnostus suomalaisiin Formula 1 -kuljettajiin olivat seuraavaksi yleisimmät syyt. Myös vauhti ja vaaralliset tilanteet, Formula 1:n seuraamisen perinteisyys, kiinnostus autoihin ja kiinnostus Formula 1:n teknologiaan keräsivät huomattavaa suosiota (kuva 18).



KUVA 18. Formula 1 -sarjan seuraamisen syyt. (n=1260)

Yli 70 prosenttia miehistä seurasi Formula 1 -sarjaa viihteen ja jännityksen, kuljettajien ja tallien välisen kilpailun ja moottoriurheilun kiinnostuksen takia. Näiden lisäksi viisi muuta syytä oli noin joka toiselle miehistä tärkeitä; kiinnostus suomalaisia kuljettajia kohtaan, sarjan seuraamisen perinteikkyyks, vauhti ja vaaralliset tilanteet, kiinnostus autoja kohtaan ja kiinnostus Formula 1:n teknologiaan. Naisten Formula 1:n seuraamisen yleisimmät syyt olivat viihde ja jännitys, kilpailu kuljettajien ja tallien välillä ja kiinnostus suomalaisia kuljettajia kohtaan. Verrattuna miehiin, naisten Formula 1:n seuraamiseen vaikutti vain varsin vähän kiinnostus autoja, moottoriurheilua tai Formula 1:n teknologiaa kohtaan. Etenkin moottoriurheilu kiinnostuksessa oli suuri ero miehiin, kun 71,4 prosenttia miehistä koki sen syyksi seurata sarjaa, verrattuna naisten 12,5 prosenttiin. Naisille ystävien tai perheen seuraaminen, ajankulu tai Netflix-sarja oli tärkeämpi syy seurata Formula 1 -sarjaa kuin miehille. Etenkin Formula 1 -sarjan seuraamisen sosiaalisella luonteella oli naisille selvästi miehiä suurempi merkitys. Se oli noin joka kolmannelle naiselle syy seurata sarjaa, kun taas miehistä noin 10 prosenttia piti sitä syynä seurata sarjaa (kuva 19). Sukupuolten välillä oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ero ($p < .001$) kiinnostuksessa autoihin, kiinnostuksessa moottoriurheiluun, kiinnostuksessa Formula 1:n teknologian ja ystävien/perheen mukana seuraamisessa.

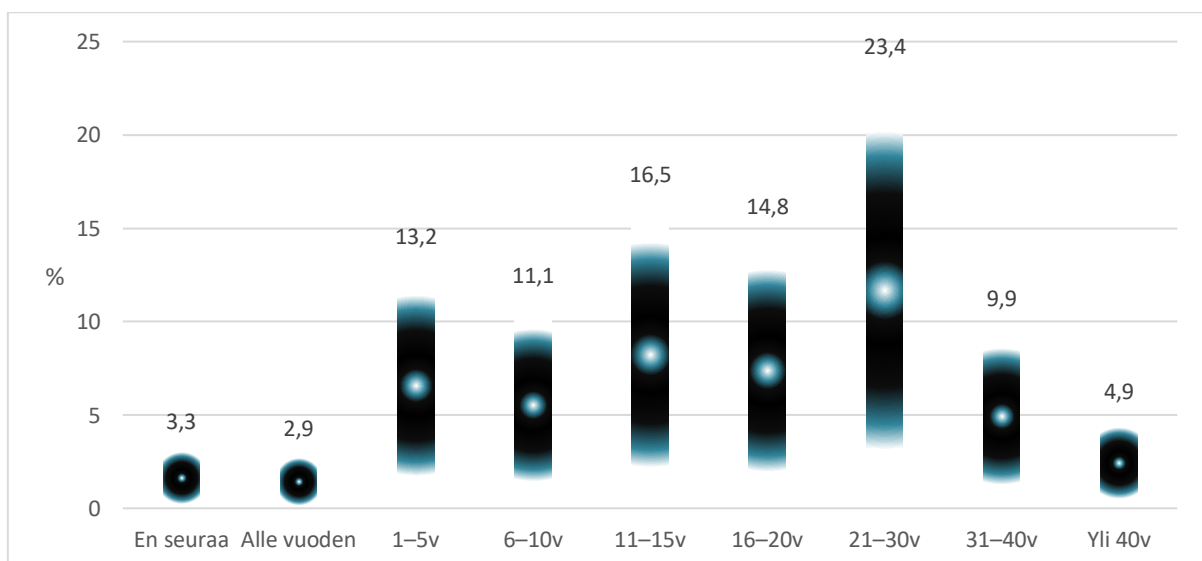


KUVA 19. Formula 1 -sarjan seuraamisen syyt sukupuolen mukaan (n=1258). *($p < .05$), **($p < .01$), ***($p < .001$). Sukupuolien väliset erot testattu χ^2 -testillä.

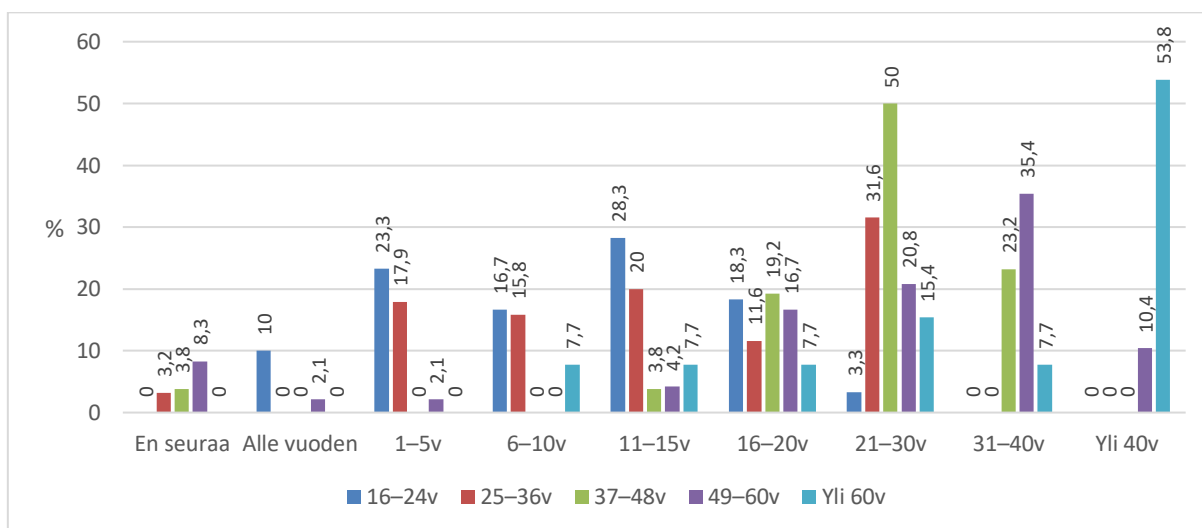
6.2.3 Formula 1 -sarjan seuraaminen

Suomalaiset fanit ovat seuranneet Formula 1 -sarjaa melko pitkään. Suurin vastaajaluokka oli 21–30 vuotta sarjaa seuranneet (23,4 %). Toiseksi suurin luokka oli 11–15 vuotta sarjaa seuranneet (16,5 %). Kolmanneksi suurin luokka oli 16–20 vuotta sarjaa seuranneet (14,8 %). Tuoreempia faneja on myös kertynyt jonkun verran, sillä yhdestä viiteen vuotta seuranneita oli 13,2 prosenttia ja kuudesta 10:een vuotta seuranneita oli 11,1 prosenttia (ks. kuva 20). Sukupuolella ja Formula 1 -sarjan seuraamisen pituudella ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ($p=.31$). Vastaajan iällä ja seuraamisen pituudella puolestaan oli erittäin merkitsevä yhteys ($p<.001$) (ks. kuva 21). Yli 60-vuotiaista jopa yli puolet oli uskollisesti seurannut sarjaa yli 40 vuotta.

Perinteisesti Formula 1 -fanikunnassa sarjaa on seurattu sängen pitkään, sillä kansainvälisissä tutkimuksissa tyypillisesti jopa yli 85 prosenttia faneista oli seurannut Formula 1 -sarjaa vähintään kuusi vuotta. (Formula 1 ym. 2021, 12) Tässä tutkimuksessa vähintään kuusi vuotta seuranneita oli (80,6 %). Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa uusia faneja oli alkanut ilmaantua Formula 1 -fanikuntaan, kun 34 prosenttia faneista ilmoitti seuranneensa sarjaa enintään viisi vuotta (Formula 1 ym. 2021, 12). Vastaavasti tässä tutkimuksessa enintään viisi vuotta seuranneita oli vain 16,1 prosenttia. Liberty Median valtava panostus Formula 1 -sarjan tuomiseksi uusien yleisöjen eteen ei siten ole ollut yhtä menestyksestä Suomessa, kuin se maailmalla on ollut.



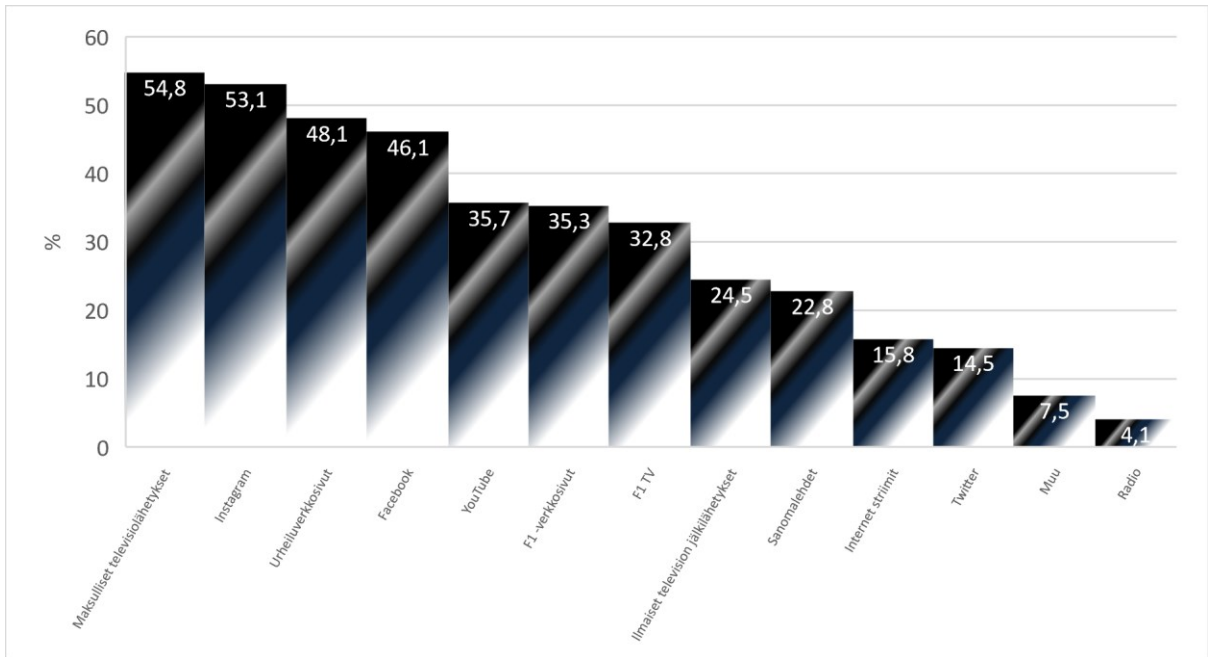
KUVA 20. Formula 1 -sarjan seuraamisen kesto. (n=243)



KUVA 21 Vastaajien seuraamisen kesto ikäluokittain eriteltynä. (n=242)

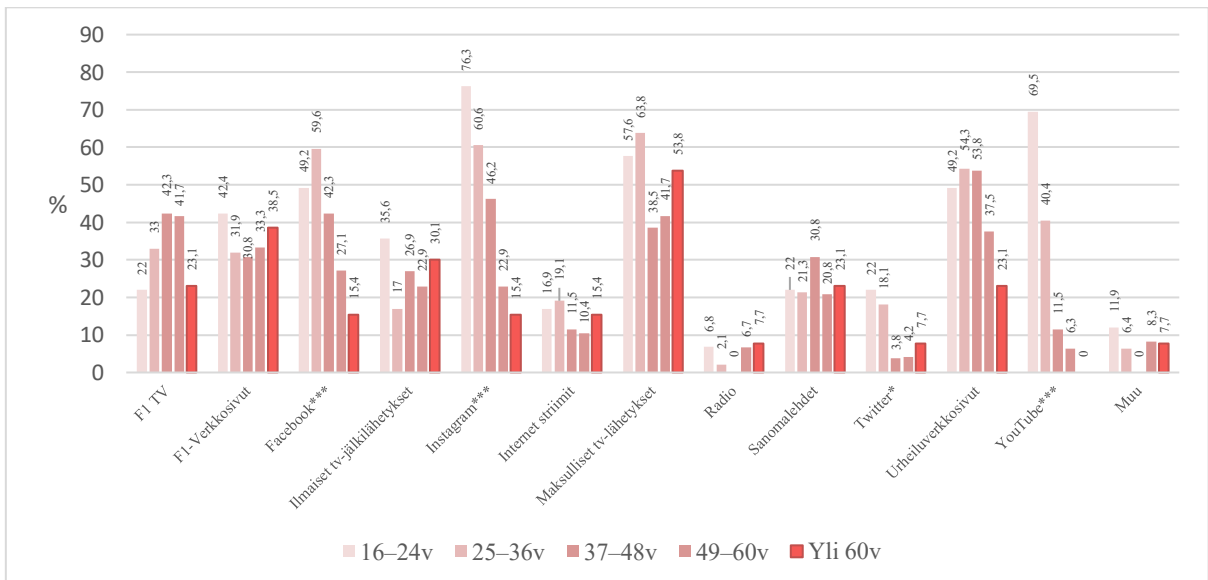
Formula 1 -sarjan seuraamiskanavat. Formula 1 -sarjan seuraamiskanavien tarkastelussa ilmeni monta hyvin tasaväkiä tiedonvälityskanavaa, joiden kautta suomalaiset seuraavat sarjaa. Maksulliset televisiolähetykset olivat niukasti suosituin seuraamiskanava (54,8 %). Maksullisten lähetysten suosio oli yli kaksinkertainen ilmaisiin jälkilähetysiin (24,5 %) verrattuna. F1 TV:n kautta sarjaa seurasi lähes kolmannes vastaajista (kuva 22). Maksulliset televisiolähetykset olivat Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa niukasti Formula 1 -verkkosivujen jälkeen suosituin seuraamiskanava, kun noin puolet vastaajista käytti niitä (Formula 1, ym. 2021, 31). Ilmaiset televisiolähetykset olivat noin kolmanneksen käytössä (Formula 1 ym. 2021, 31). Toisin kuin kansainvälisessä aineistossa, suomalaiset vastaajat seurasivat Formula 1 -sarjaa enemmän yleisten urheiluverkkosivujen, kuin Formula 1 -spesifien sivustojen kautta.

Sosiaalisen median alustoista suosituimmaksi osoittautui Instagram, joka oli heti maksullisten lähetysten jälkeen toiseksi suosituin seuraamiskanava. Lähes puolet vastaajista hyödynsi myös Facebookia sarjan seuraamiseen. Twitterin suosio puolestaan jäi selvästi vähäisemmäksi (14,5 %). Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa suosituimmat sosiaalisen median kanavat olivat Twitter (n. 40 %), Instagram (37 %) ja Facebook (20 %) (Formula 1 ym. 2021, 31). Perinteisistä medioista sanomalehtien suosio tässä tutkimuksessa oli yllättävän korkea, verrattuna Formula 1 ym. (2021) tutkimukseen. Yli viidennes vastaajista ilmoitti seuraavansa Formula 1 -sarjaa sanomalehtien kautta. Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa sanomalehtien kautta sarjaa seurasi vain noin viisi prosenttia vastaajista (Formula 1. ym 2021, 31).



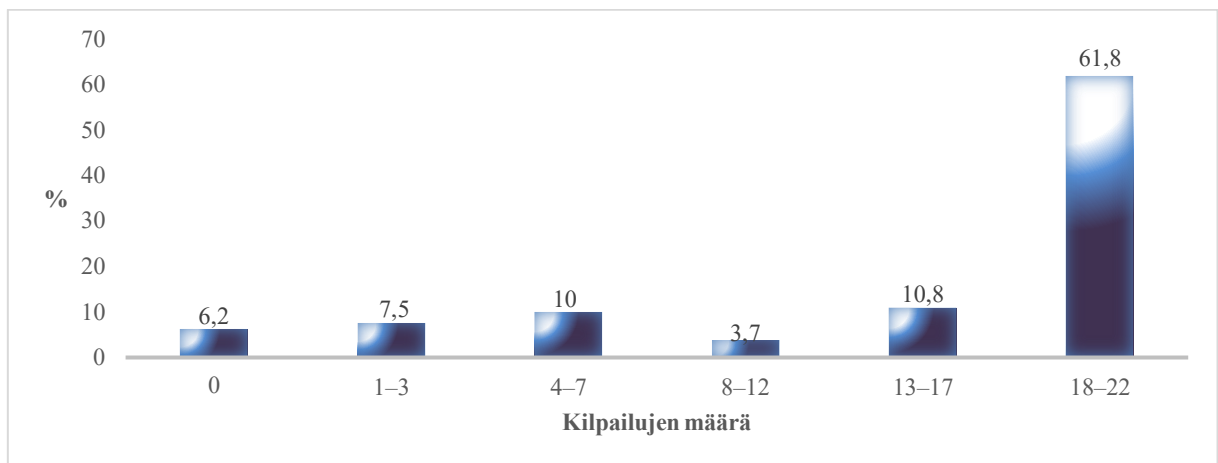
KUVA 22. Formula 1 -sarjan seuraamiskanavat. (n=952)

Ikäryhmien ja seuraamiskanavien välillä vallitsi tilastollisesti erittäin merkitsevä yhteys ($p < .001$) ainoastaan Facebookin, Instagramin ja YouTube:n kohdalla. Näiden kanavien käyttäjissä painottui selvästi nuorimmat ikäluokat. Twitterin kohdalla oli tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p < .05$) (ks. kuva 23).

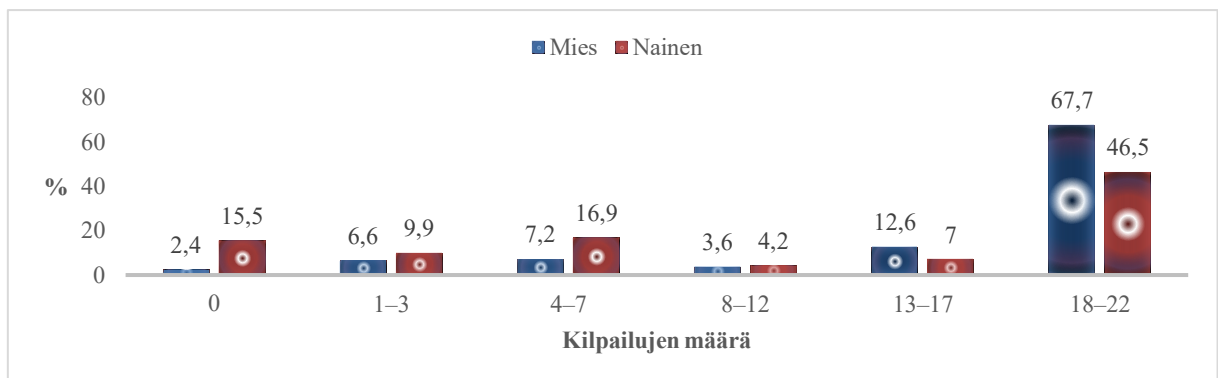


KUVA 23. Formula 1 -sarjan seuraamiskanavat ikäluokittain tarkasteltuna. *($p < .05$), **($p < .01$), ***($p < .001$). Ikäryhmien väliset erot testattu χ^2 -testillä

Kauden 2021 ja Grand Prix -viikonlopun seuraaminen. Erittäin dramaattinen kausi 2021 oli selvästi suosittu suomalaisten keskuudessa. Melkein kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti seuranneensa 18–22 kauden 22:sta Grand Prixistä. Yli kolme neljännestä vastaajista ilmoitti seuranneensa vähintään kahdeksan Grand Prixia kauden aikana, ja vähintään yhden Grand Prixin seurasi 94 prosenttia vastaajista (ks. kuva 24). Kansainvälisessä aineistossa yli 80 prosenttia faneista ilmaisi seuraavansa yleensä kaudessa vähintään 13 Grand Prixia. Suomalaisten Grand Prixien seuraaminen kaudella 2021 oli lähes yhtä aktiivista, kun vähintään 13 kilpailua seuraneita oli 72,6 prosenttia. Sukupuolella ja kauden 2021 seuraamisella oli tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p=0.005$). Miehistä 67,7 prosenttia oli seurannut 18–22 Grand Prixia, kun taas naisista 46,5 prosenttia oli seurannut saman verran (kuva 25). Ei yhtään kilpailua seuraneita oli miehistä 2,4 prosenttia ja naisista 15,5 prosenttia.



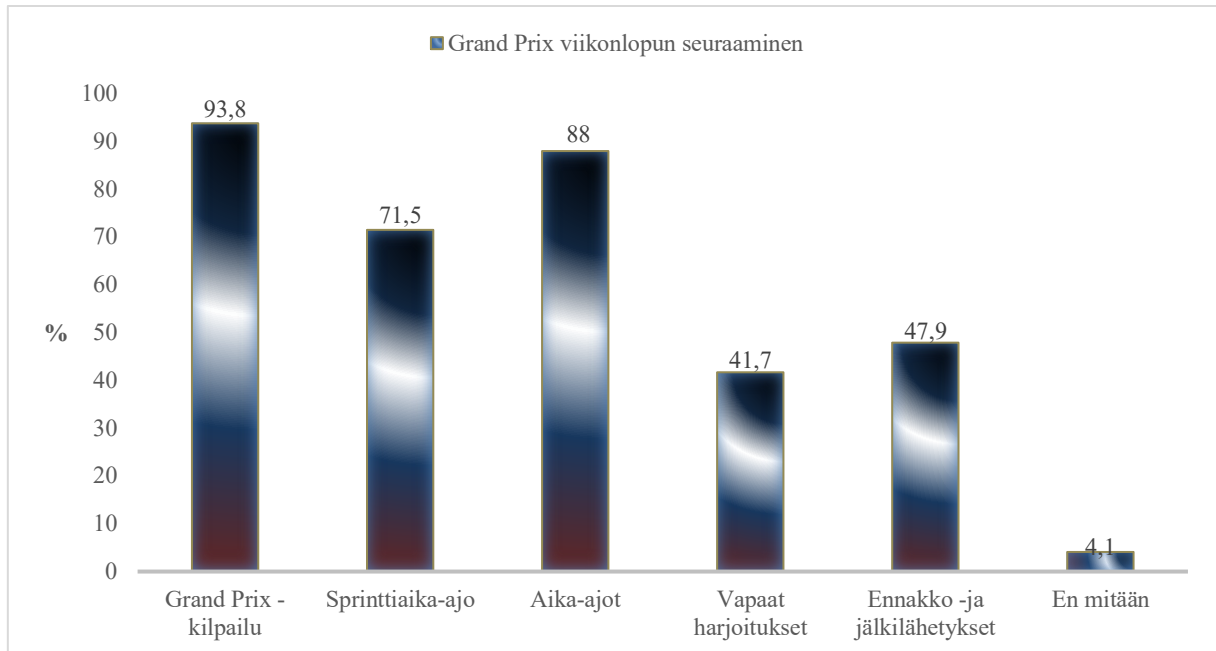
KUVA 24. Seuratut Grand Prixit kaudella 2021. (n=241)



KUVA 25. Seuratut Grand Prixit kaudella 2021 sukupuolen mukaan eriteltynä. (n=240)

Grand Prix -viikonlopun seuraamisessa perinteiset viikonlopun merkkitapahtumat; aika-ajot (88 %) ja Grand Prix -kilpailu (93,8 %), olivat fanien eniten seuraamat tapahtumat. Kaudella

2021 debytoinutta sprinttiaika-ajoa (kaudella 2023 pelkkä sprintti) ilmoitti seuraavansa 71,5 prosenttia faneista, joten se oli myös erittäin suosittu. Lähes puolet vastaajista seurasi kaikki Grand Prix -viikonlopun tapahtumat (kuva 26).

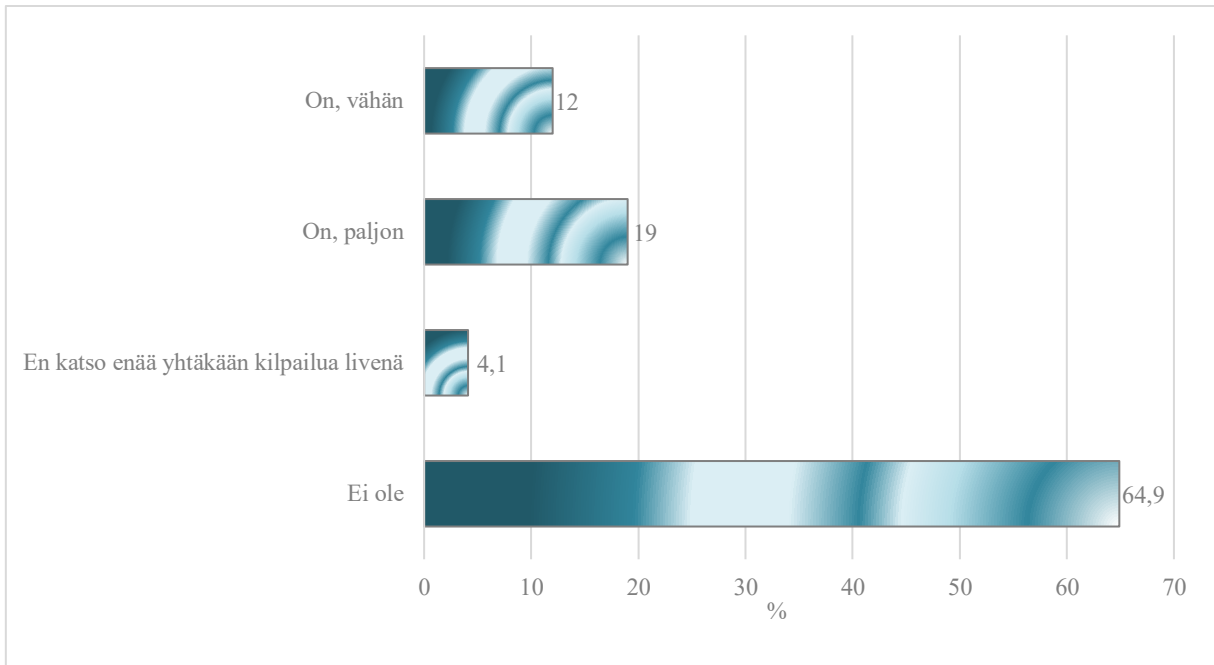


KUVA 26. Grand Prix viikonlopun tapahtumien seuraaminen. (n=840).

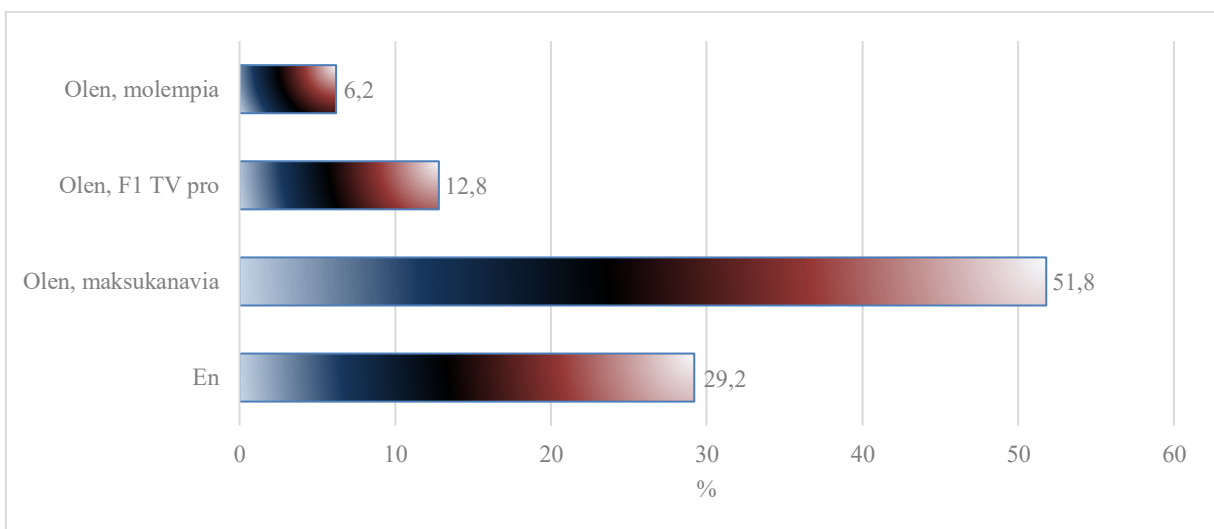
Maksukanavien vaikutus Formula 1 -sarjan seuraamiseen. Maksukanavat ovat olleet Formula 1 -sarjan pääsääntöinen seuraamisväylä 2000-luvun puolivälistä alkaen. Valtaosa suomalaisista vastaajista ei ole kuitenkaan kokenut tänä ongelmaksiksi, sillä 64,9 prosenttia vastaajista ilmoitti, ettei heidän sarjan seuraamisensa ole vähentynyt sen siirryttyä maksumuurin taakse. Yhteensä 27 prosenttia koki sarjan seuraamisensa vähentyneen joko vähän tai paljon ja 4,1 prosenttia ilmoitti, ettei enää seuraa Formula 1 -kilpailujen suorita lähetyksiä (kuva 27).

Lähes 70 prosenttia suomalaisista faneista oli ostanut maksullisia palveluita Formula 1 -sarjaa seuratakseen. Pelkkiä maksukanavia ostaneiden osuus oli yli puolet vastaajista (51,8 %), F1 TV Pro -palvelun oli ostanut 12,8 prosenttia ja molempia palveluita ostaneita oli 6,2 prosenttia (kuva 28). Sukupuolella ja maksukanavien tai F1 TV Pro:n ostamisella oli tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p=0.004$). Miehistä 23,8 prosenttia ja naisista 40,3 ei ollut ostanut palveluita. Pelkästään maksukanavia ostaneita oli miehistä 51,2 prosenttia ja naisista 52,7 prosenttia. Pelkästään F1 TV Pro:n ostaneita oli miehistä 15,5 prosenttia ja naisista 6,9 prosenttia. Molemmat

palvelut ostaneita oli miehistä 8,9 prosenttia, kun taas yksikään nainen ei ollut ostanut molempia. Vastaajan varallisuudella ei ollut tilastollista merkitsevyyttä maksukanavien ostamiseen ($p=.146$), mutta vastaajan iällä oli tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p=.038$).



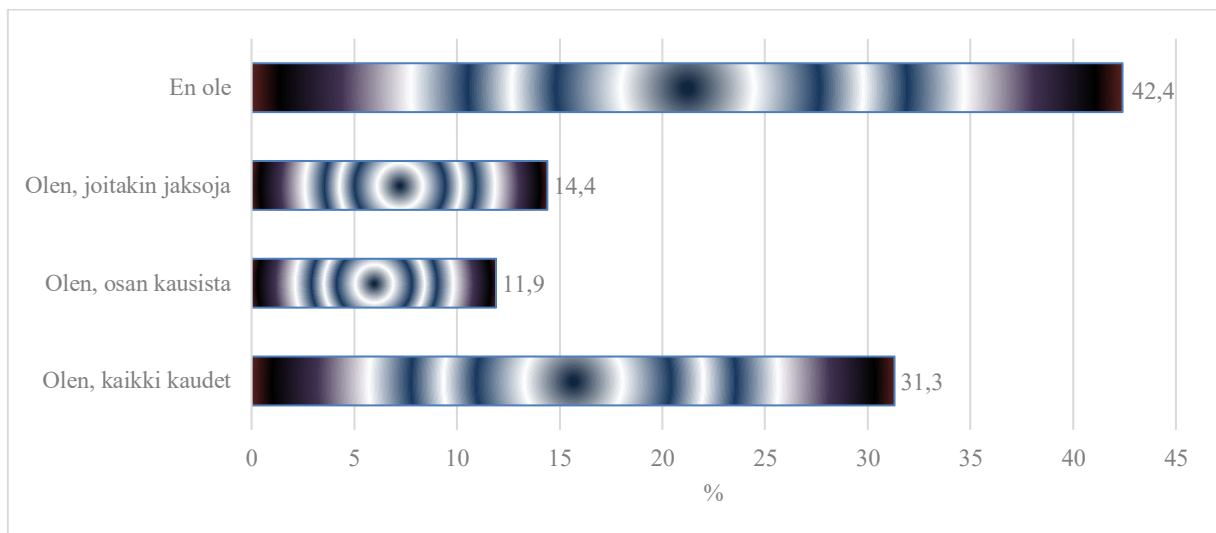
KUVA 27. Maksukanavien vaikutus Formula 1:n seuraamisen vähenemiseen. (n=242)



KUVA 28. Maksukanavien tai F1 TV Pro:n ostaminen. (n=243)

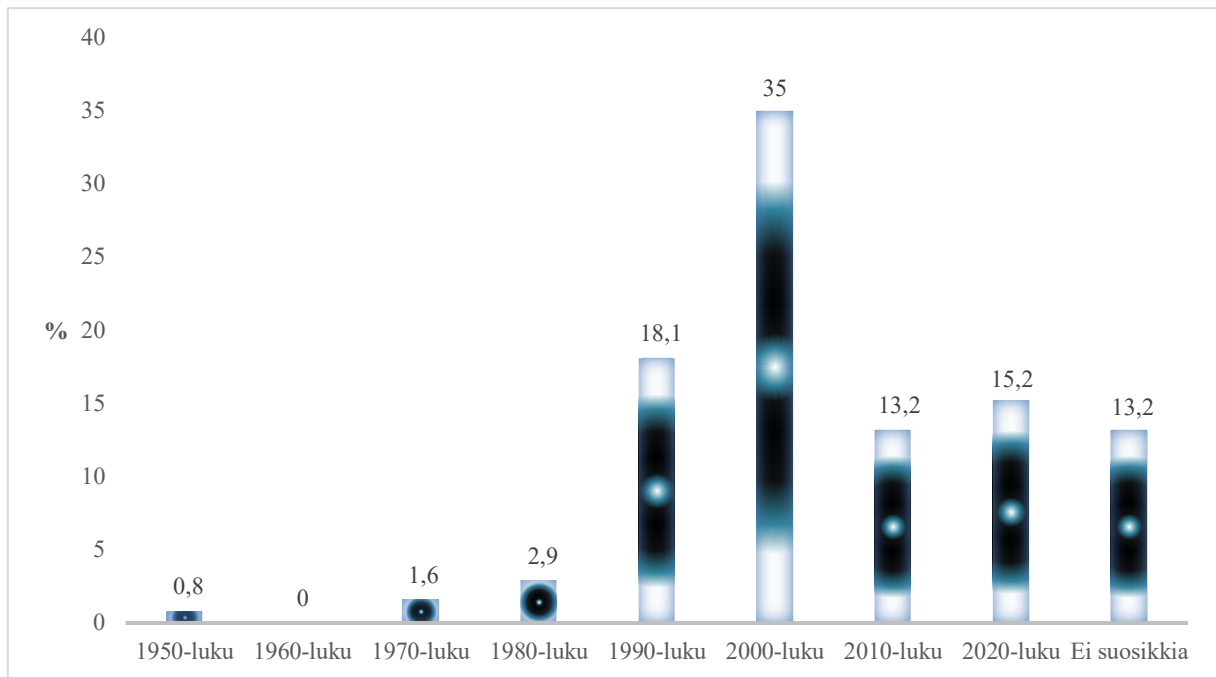
Drive to Survive seuraaminen. Netflixin Formula 1 -maailman kulisseja radalla ja sen ulkopuolella valottava Drive to Survive (DTS) sarja, on ollut sängen menestynyt maailmalla. Suomalaisien keskuudessa sarja ei vaikuta vielä lyöneen täysin itseään läpi. Jopa yli 40 prosenttia

vastaajista ei ollut katsonut yhtäkään jaksoa Netflix -sarjasta. Lähes kolmannes vastaajista ilmoitti katsoneensa kaikki kaudet (neljä tutkimushetkellä). (kuva 29). Miehistä kaikki kaudet seuranneita oli 37,0 prosenttia ja naisista 16,7 prosenttia. Ei yhtään jaksoa katsoneita oli 36,3 prosenttia miehistä ja 58,3 prosenttia naisista. Sukupuolten välillä oli tilastollisesti merkitsevä ero ($p=.003$).



KUVA 29. Drive to Surviven seuraaminen. (n=243)

Fanien Formula 1 -sarjan suosikkivuosikymmen. Formula 1 -sarjan historiassa 2000-luku osoittautui selvästi suosituimmaksi vuosikymmeneksi (35 %). 2000-luvun takana oli selvästi tiukempaa kamppailua 1990-luvun sijoittuessa toiseksi (18,1 %) ja 2020-luvun kolmanneksi (15,2 %). Ei suosikkia vaihtoehdoiksi ja 2010-luku jakoivat neljännen sijan 13,2 prosentin suosiolla. Muiden vuosikymmenien osuudet jäivät alle kolmeen prosenttiin, 1960-luvun jäädessä ilman yhtenkään fanin suosiota (kuva 30).



KUVA 30. Faniien suosikkivuosisikymmenet Formula 1 -sarjan historiassa. (n=243)

6.2.4 Grand Prixissä käynti

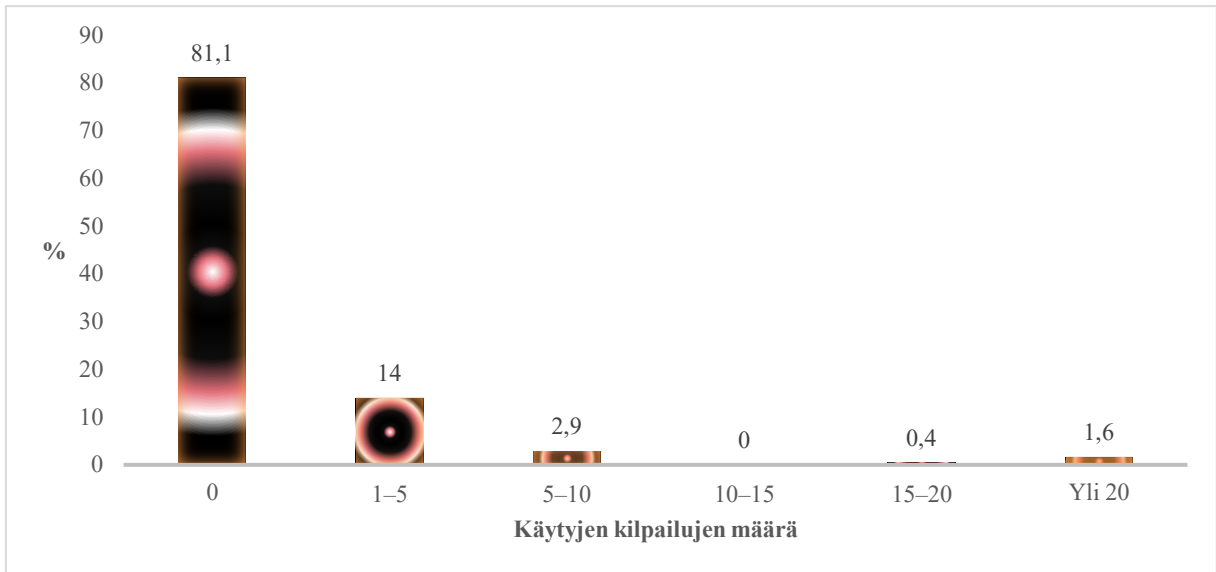
Kansainvälisten tutkimusten suuntaus siitä, että jopa yli 75 prosenttia Formula 1 -faneista ei käy katsomassa Grand Prix -kilpailuja paikan päällä (ks. Formula 1, ym. 2021, 22–23), näkyi vahvasti myös tässä tutkimuksessa. Yli 80 prosenttia (81,1 %) suomalaisista vastaajista ei ole koskaan käynyt yhdessäkään kilpailussa. Tulos kuvastaa vahvasti sitä, miten Formula 1 -sarjan seuraaminen on erittäin mediakeskeistä myös suomalaisten keskuudessa. Yhdestä viiteen kilpailussa on käynyt 14 prosenttia vastaajista (kuva 31). Sukupuolella ja Grand Prixissä käymisellä ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ($p=.855$).

Mahdollisuutta Grand Prixissä käynnille ei ole tullut (48,4 %), lippujen kalleus (45,8 %), kilpailupaikkojen kaukainen sijainti Suomesta (39,6 %) ja kilpailujen seuraamisen helppous median kautta (35,9 %) olivat neljä suurinta syytä sille, ettei Grand Prix -kilpailuja ole seurattu paikan päällä (kuva 32). Grand Prixissä käyneitä vastaajia tarkasteltaessa, vastaajan varallisuudella ei ollut tilastollista merkitystä elämän aikana käytyjen Grand Prixien määrään ($p=.317$). Tutkimuksen kahdesta alimmasta varallisuusluokasta alle 5000 €/v ja 5 000–9 999 €/v (16,7 %) ja (4,1 %) oli käynyt katsomassa ainakin yhden kilpailun elämänsä aikana. Kun taas kahdesta ylimmästä varallisuusluokasta 60 000–79 999 €/v ja yli 80 000 €/v (20 %) ja (62,5

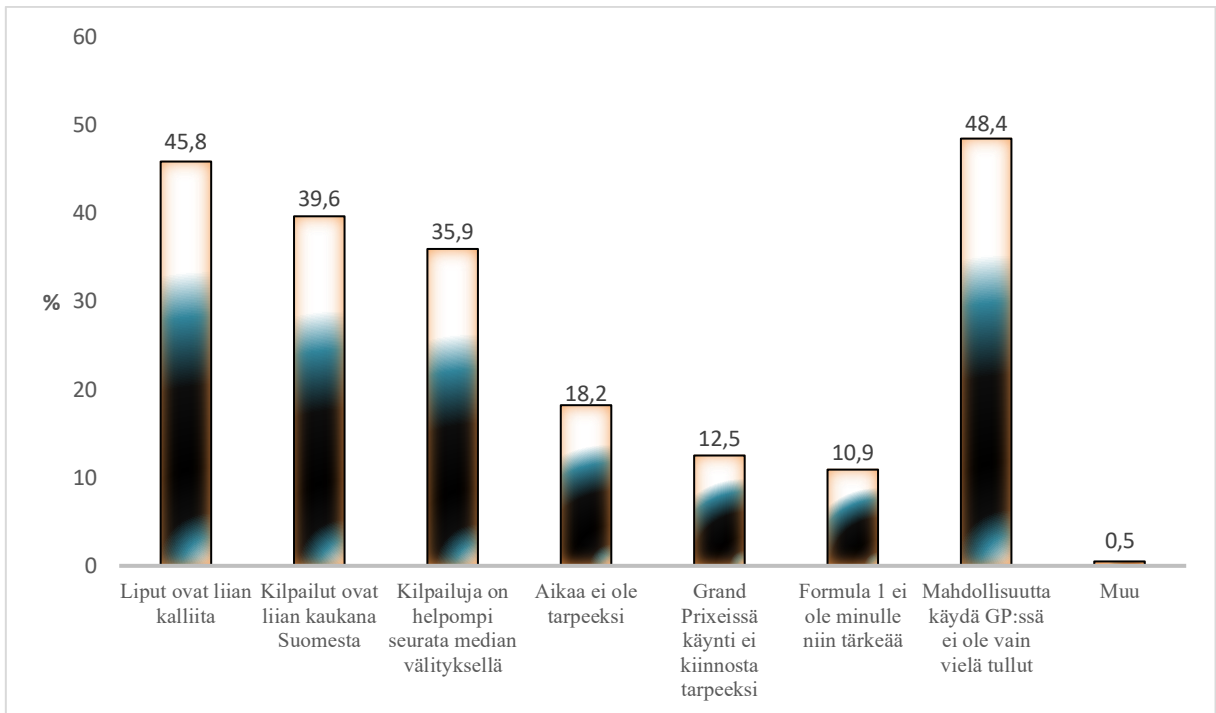
%) vastaajista oli käynyt vähintään yhdessä Grand Prixissä (kuva 33). Sukupuolella ei ollut myöskään vaikutusta elämän aikana käytyjen Grand Prixien määrään ($p=.855$).

Suomalaiset Formula 1 -fanit olivat valmiita maksamaan kolmipäiväisestä Grand Prix -lipusta niin kutsutulle ”general admission” alueelle melko paljon, verrattuna Formula 1 ym. (2021) tutkimukseen. Keskiarvolta ja mediaanilta yleisimmäksi hyvän- ja kohtuullisen hintaisen lipun kategoriaksi muodostui 151–200 €. Kalliin hintaisen lipun keskiarvo osui 251–300 € kategori-
aan, mutta mediaaniarvo osui 301–350 € kategoriaan. Liian kalliiksi puolestaan koettiin liput, joiden hinnan keskiarvokategoria oli 351–400 € ja mediaaniarvokategoria oli 401–450 € (ks. taulukko 5). Dollarin valuuttakurssi suhteessa euroon vaihteli kyselytutkimuksen aukiolon ai-
kana (15.3-13.4.2022) välillä 1 \$ = 0,9–0,92 € (Xe 2023). Kun Formula 1 ym. (2021) tutkimuk-
sen dollarihinnoissa ilmaistut lippukategorioiden keskiarvo hinnat kerrotaan korkeimmalla dol-
larin arvolla suhteessa euroon (0,92) tutkimusaikavälillä, saadaan euromääräisiksi arvoiksi 117,53 \$ (108,13 €), 145,82 \$ (134,15 €), 244,75 \$ (225,17 €) ja 246,62 \$ (318,89 €). Nämä arvot jäävät merkittävästi suomalaisten keskiarvo kategorioista.

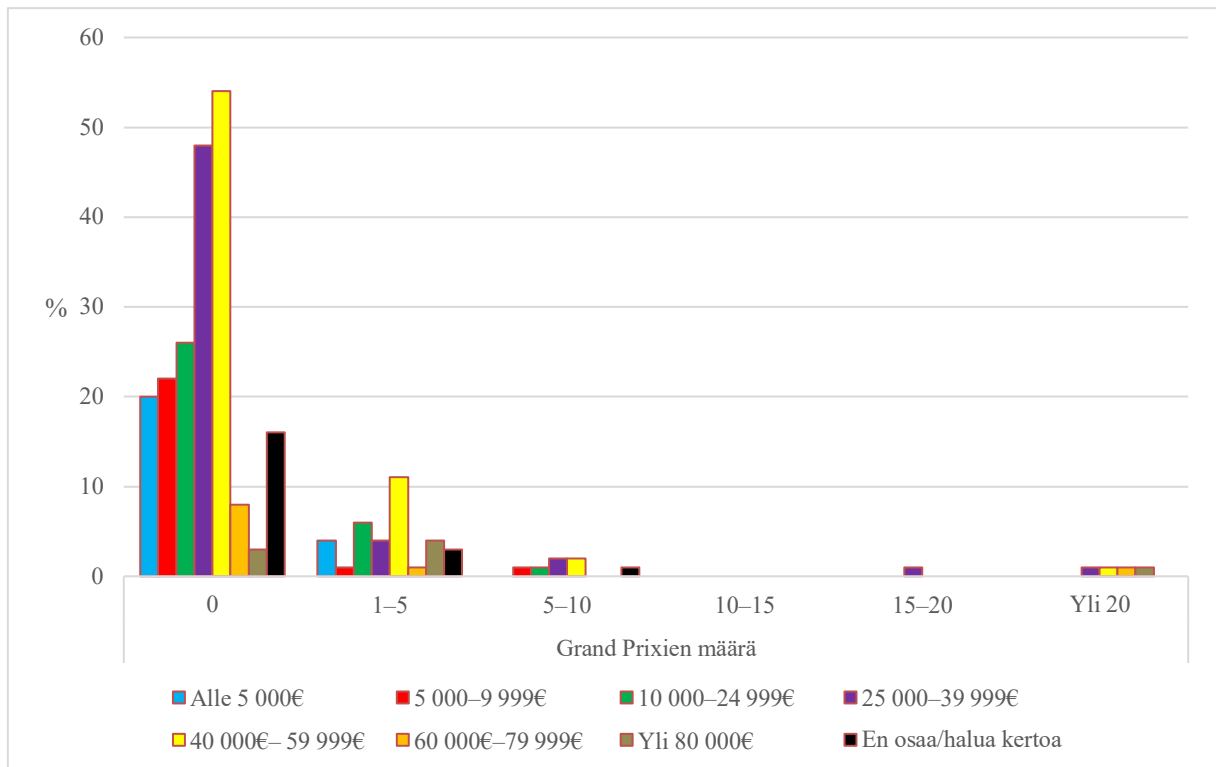
Bruttotuloluokilla ei ollut tässä tutkimuksessa tilastollisesti merkitsevää yhteyttä maksuvalmiu-
teen Grand Prix -lipusta missään neljästä kategoriasta ($p=.611$, $p=.658$, $p=.311$, $p=.444$). Suku-
puolella ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä hyvän hinnan ($p=.456$) ja kohtuullisen hin-
nan ($p=.234$) kategorioissa. Kalliin hinnan ja liian kalliin hinnan kategorioissa sukupuolella oli
erittäin merkitsevä yhteys vastaajan valintoihin ($p<.001$ ja $p<.001$) (ks. kuva 34, 35). Vas-
taajan iällä ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä hintakategorioihin muissa kuin kohtuul-
lisen hinnan kategoriassa ($p=.011$).



KUVA 31. Vastaajien paikan päällä seuraamien Grand Prix -kilpailujen lukumäärä. (n=243)



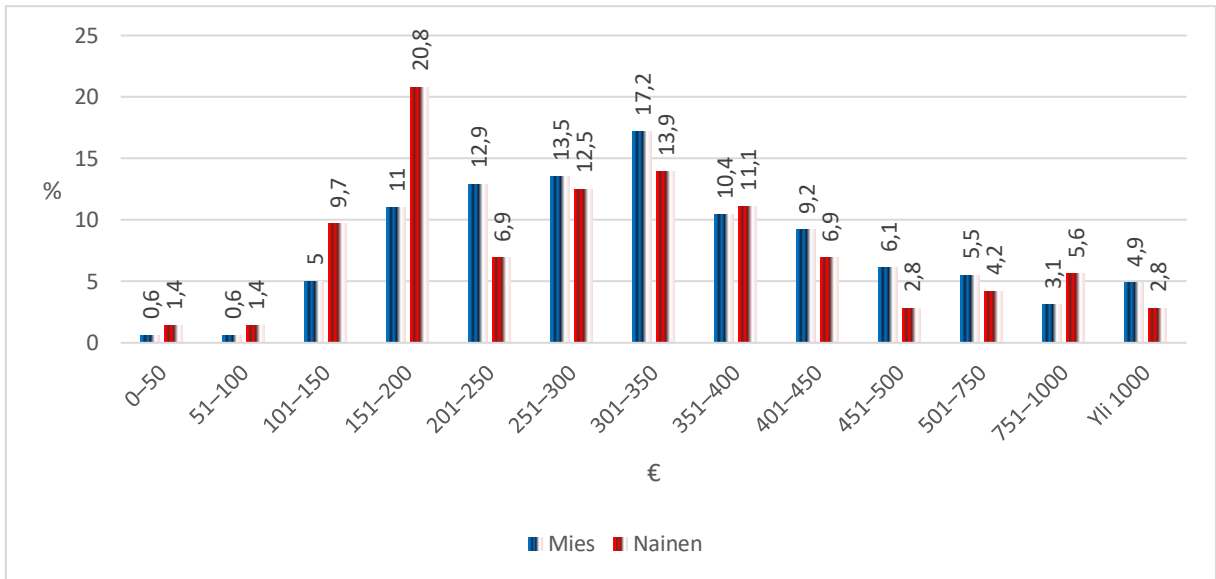
KUVA 32. Syitä Grand Prixissä käymättömyydelle. (n=407)



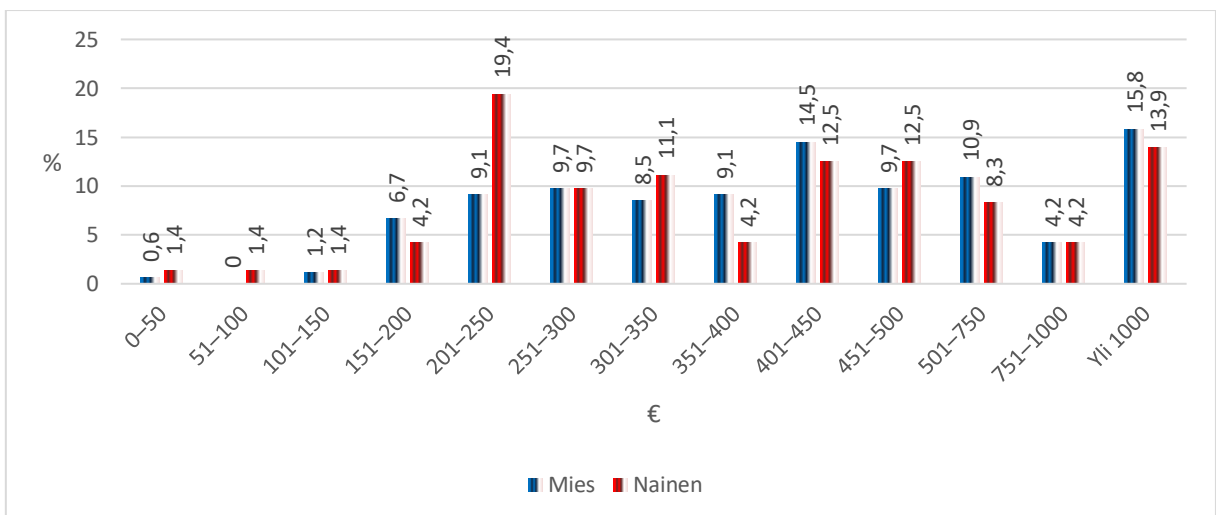
KUVA 33. Grand Prixissä käynti varallisuusluokkien mukaan eriteltyinä. (n=243).

TAULUKKO 5. Maksuvalmius Grand Prix -lipuista. (n=243)

Hintakategoria	Keskiarvo (€)	Mediaani (€)
Hyvä hinta	151-200	151-200
Kohtuullinen hinta	151-200	151-200
Kallis hinta	251-300	301-350
Liian kallis hinta	351-400	401-450



KUVA 34. Formula 1 -Grand Prixien lipun hintaa kalliina pitävien osuudet sukupuolittain (n=242).



KUVA 35. Formula 1 -Grand Prixien lipun hintaa liian kalliina pitävien osuudet sukupuolittain (n=242).

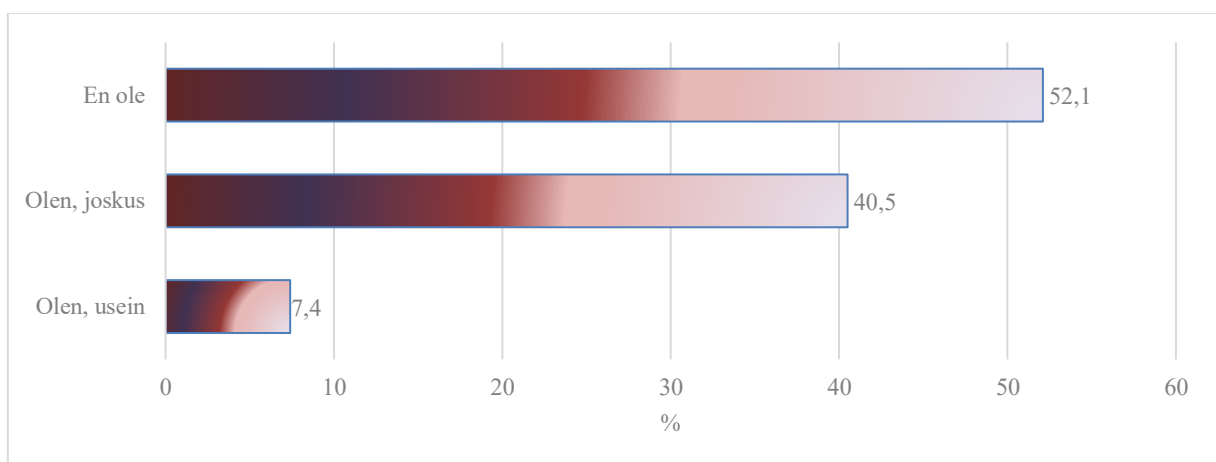
6.2.5 Fanituotteiden ostaminen ja videopelaaminen

Fanituotteiden ostaminen ei vaikuta olevan suomalaisten suuressa suosiossa. Yli puolet vastaajista ei ole koskaan ostanut yhtäkään Formula 1 -fanituotetta. Fanituotteita joskus ostaneita oli 40,5 prosenttia ja usein ostaneita 7,4 prosenttia (kuva 36). FIA ym. (2017) tutkimuksessa tutkittiin viimeksi fanituotteiden ostamista ja tuolloin 38,5 prosenttia faneista oli ostanut tuotteita

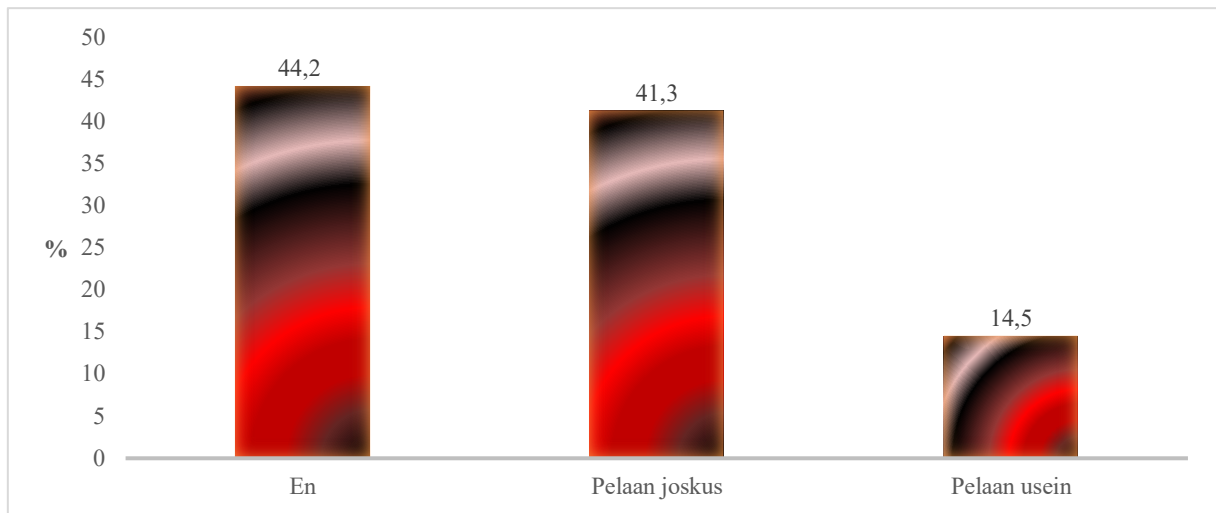
edellisen vuoden aikana (FIA ym. 2017, 48). Suomalaisten ostoinnokkuutta ei siten voida kuvailla kovin suureksi, jos elämänsä aikana fanituotteita on ostanut hiukan alle puolet vastaajista, verrattuna kansainvälisen tutkimuksen kalenterivuoden aikaiseen fanituotteiden ostamiseen. Sukupuolella ja fanituotteiden ostamisella ei ollut tässä tutkimuksessa tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ($p=.086$).

Videopelaamisen kohdalla voitiin havaita samansuuntaisia tuloksia kuin fanituotteiden kohdalla. Vaikka moottoriurheiluaiheisten videopelien pelaajia oli jonkin verran enemmän kuin fanituotteiden ostajia, silti 44,2 prosenttia vastaajista ei pelaa moottoriurheiluaiheisia videopelejä. Joskus pelaavia oli 41,3 prosenttia ja usein pelaavia 14,5 prosenttia (kuva 37). Verrattuna Formula 1 ym. (2021) tutkimukseen, jossa yli 50 prosenttia faneista pelasi säännöllisesti moottoriurheilu videopelejä, oli suomalaisten videopelaamisen innokkuus melko vähäistä.

Sukupuolella ja videopelien pelaamisella oli tilastollisesti erittäin merkitsevä yhteys ($p<.001$). Miehistä usein moottoriurheiluvideopelejä pelasi 20,2 prosenttia, kun taas naisista vain 1,4 prosenttia ($n=1$) pelasi usein. Joskus pelaavia oli 51,8 prosenttia miehistä ja 16,9 prosenttia naisista. Niitä, jotka eivät pelanneet oli 28,0 prosenttia miehistä ja 80,6 prosenttia naisista. Myös vastaajan iällä ja pelaamisella oli tilastollisesti erittäin merkitsevä yhteys ($p<.001$). Nuoremmissa ikäluokissa pelattiin videopelejä selvästi enemmän kuin vanhemmissa. Nuorimmassa ikäluokassa (16–24 v) vain 18,3 prosenttia ei pelannut moottoriurheiluvideopelejä. Vanhemmissa ikäluokissa pelaaminen oli selvästi vähäisempää (ks. taulukko 6).



KUVA 36. Fanituotteiden ostaminen. (n=242)



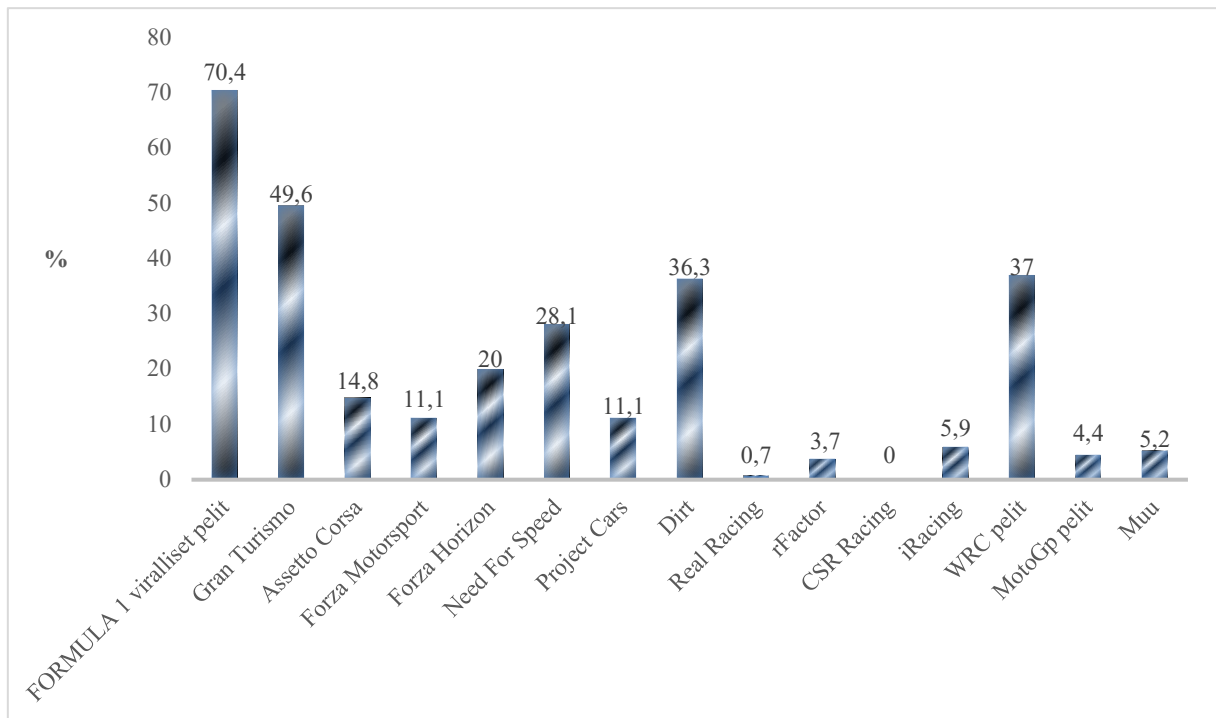
KUVA 37. Moottoriurheiluvideopelien pelaaminen. (n=242)

TAULUKKO 6. Moottoriurheiluvideopelien pelaaminen ikäluokittain.

Ikä	En pelaa	Pelaan joskus	Pelaan usein
16–24 v	18,3 %	55,0 %	26,7 %
25–36 v	37,9 %	49,5 %	12,6 %
37–48 v	56,0 %	32,0 %	12,0 %
49–60 v	72,9 %	18,8 %	8,3 %
Yli 60 v	84,6 %	15,4 %	0 %

n=241

Moottoriurheiluaiheisia videopelejä pelaavien suosikkipeli oli Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen tapaan viralliset Formula 1 -pelit (70,4 %). Muita pelejä suosituimmuusjärjestyksessä olivat: Gran Turismo (49,6 %), WRC pelit (37 %) ja Dirt (36,3 %). Myös Need for Speed ja Forza Horizon olivat vähintään 20 prosentin vastaajista suosiossa (kuva 38).



KUVA 38. Suosituimmat moottoriurheiluvideopelit. (n=403).

6.3 Fanien Formula 1 -sarjan kiinnostuksen kohteet

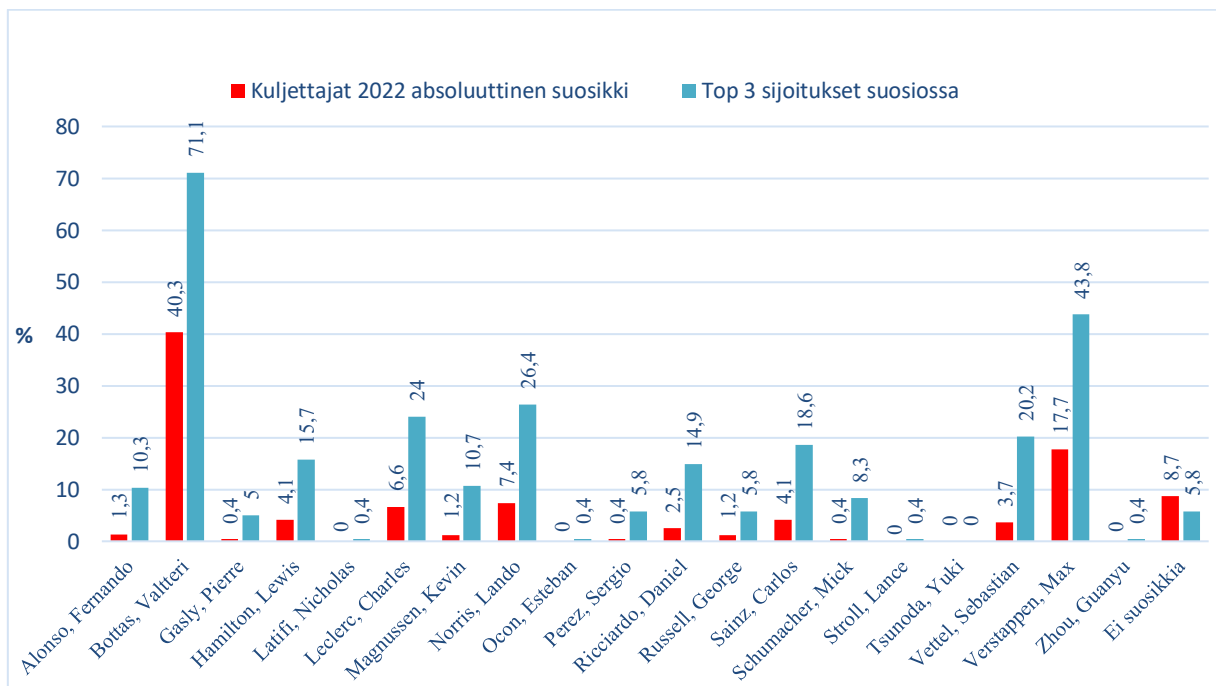
Tässä aluvussa tarkastellaan fanien eri kiinnostuksen kohteita Formula 1 -sarjassa. Näitä teemoja ovat kuljettajat, kilpatallit ja Formula 1 -radat. Kuljettajista käsitellään suosikkia kauden 2022 kuljettajista ja suosikkia suomalaisista kuljettajista. Lisäksi tarkastellaan historian legendaarisinta kuljettajaa.

6.3.1 Formula 1 -kuljettajat

Valtteri Bottas oli vastaajien ylivoimainen suosikki kauden 2022 kuljettajista (kuva 39). Jopa 40,3 prosenttia vastaajista piti Bottasta suosikkikuljettajanaan ja yli 70 prosenttia asetti hänet omaan kolmen kärkeensä. Toiselle sijalle ylsi Max Verstappen, häntä piti suosikkikuljettajanaan 17,7 prosenttia vastaajista ja 43,8 prosenttia sijoitti hänet omaan kolmen kärkeensä. Kolmanneksi yleisin vastaus absoluuttisessa suosiossa oli ei suosikkia vaihtoehto (8,7 %). Neljännelle sijalle ylsi Lando Norris (7,4 % absoluuttinen suosio, 26,4 % kolmen kärjessä). Viiden kärkeen absoluuttisessa suosiossa ylsi myös Charles Leclerc (6,6 %). Miesten kolmen kärki oli

Bottas (41,7 %), Verstappen (20,2 %) ja Leclerc (8,3 %). Naisten kärki oli puolestaan Bottas (36,1 %), Verstappen (12,5 %), ei suosikkia (12,5 %) ja Norris sekä Vettel (8,3 %). Sukupuolten välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa ($p=0.315$).

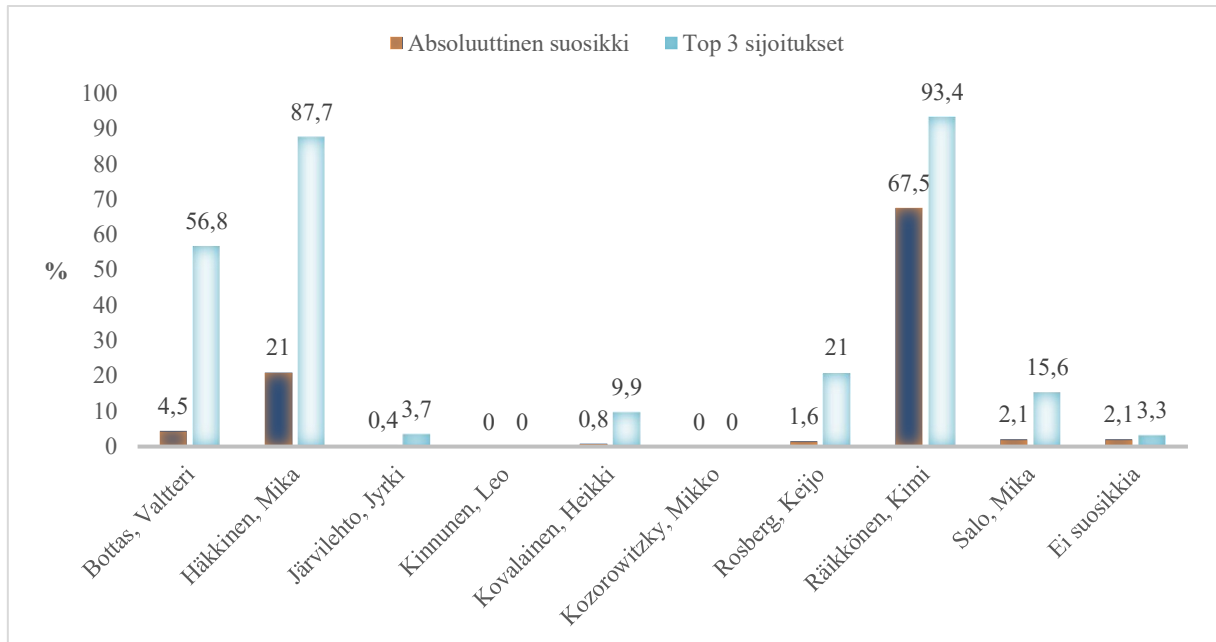
Verrattuna Formula 1 ym. (2021) tutkimukseen, Verstappen ja Norris olivat absoluuttisessa suosiossa kolmen suosituimman kuljettajan joukossa molemmissa tutkimuksissa. Hamiltonin tilalla kolmen joukossa tässä tutkimuksessa oli Bottas. Suomalaisien fanien patrioottisuus on näkynyt myös aiemmissa kansainvälisissä fanitutkimuksissa (FIA ym. 2017, 40). Patrioottisuus ei ole poikkeava ilmiö Formula 1 -fanien keskuudessa, sillä esimerkiksi brittiläiset fanit usein nimeävät Lewis Hamiltonin suosikkikuljettajakseen, tai italialaiset nimeävät Ferrarin suosikkikuljettajaksi (FIA ym. 2017, 40; Formula 1 ym. 2021, 6, 42).



KUVA 39. Kauden 2022 kuljettajien suosio. (n=243).

Suomalaisten kuljettajien suosio fanien keskuudessa. Kaikista historian suomalaisista Formula 1 -kuljettajista kolme suosituinta olivat Kimi Räikkönen, Mika Häkkinen ja Valtteri Bottas. Räikkösen sijoitti kolmen kärkeensä peräti 93,4 prosenttia vastaajista ja ykkössuosikikseen 67,5 prosenttia vastaajista. Häkkisen sijoitti kolmen suosikkinsa joukkoon 87,7 prosenttia vastaajista ja ykkössuosikikseen 21 prosenttia vastaajista. Bottaksen sijoitti omaan kolmen kärkeensä yli puolet vastaajista ja ykkössuosikikseen 4,5 prosenttia vastaajista. Muiden kuljettajien suosio oli

huomattavasti vähäisempää, kuin kolmen edellä mainitun (kuva 40). Sukupuolittain tarkasteltuna, miehillä ja naisilla oli sama kolmen kärki; Räikkönen, Häkkinen ja Bottas. Absoluuttisessa suosiossa sukupuolten välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ($p=.586$).

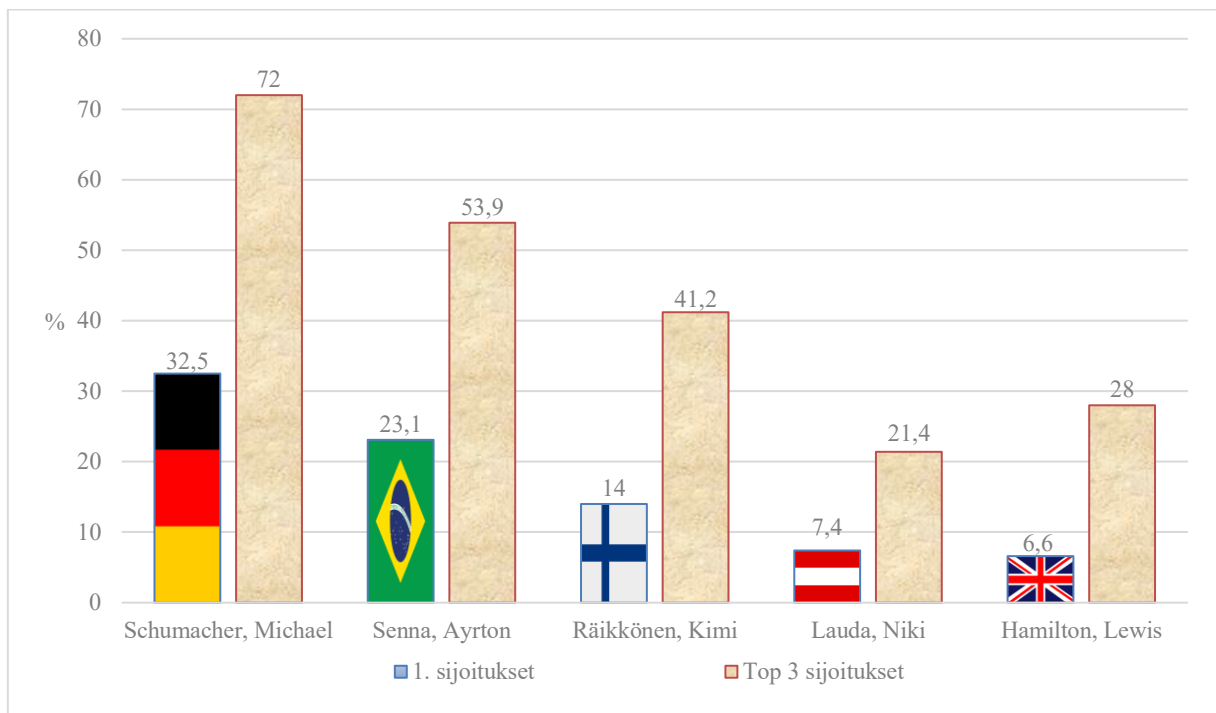


KUVA 40. Suomalaisten Formula 1 -kuljettajien suosio. (n=243)

Legendaarisimmat kuljettajat historiassa. Koko Formula 1 -historian legendaarisimmiksi kuljettajiksi erottuivat Michael Schumacher (32,5 %), Ayrton Senna (23,1 %), Kimi Räikkönen (14 %), Niki Lauda (7,4 %) ja Lewis Hamilton (6,6 %) (ks. kuva 41). Kaikkien kuljettajien sijoitukset sisältävä taulukko on myöhemmin liitteessä (Liite 1). Legendaarisimman kuljettajan kohdalla vastaajan iällä oli tilastollisesti erittäin merkitsevää vaikutusta vastaukseen ($p<.001$). Hamiltonin arvostus painottui nuorempiin ikäryhmiin. Räikkösen arvostus jakautui enemmän, mutta oli myös suurimmillaan nuoremmissa ikäryhmissä. Schumacher tai Senna oli jokaisen ikäryhmän arvostetuin kuljettaja (ks. taulukko 7). Miesten viisi legendaarisinta kuljettajaa olivat; Schumacher, Senna, Räikkönen, Lauda ja Hamilton. Naisten legendaarisimmat kuljettajat olivat puolestaan; Senna, Schumacher, Räikkönen, Lauda ja Hamilton/Häkkinen. Sukupuolten välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ($p=.962$).

Legendaarisimpia kuljettajia ei ole koskaan aikaisemmin kysytty kansainvälisissä tutkimuksissa. GPDA:n & Motorsportin (2015) tutkimuksessa kuitenkin kysyttiin Formula 1 -historian parhaista kuljettajista. Kolmen kärjen muodosti järjestyksessä; Ayrton Senna, Michael Schu-

macher ja Alain Prost (GBDA & Motorsport 2015, 11). Schumacher ja Senna olivat myös tämän tutkimuksen legendaarisimmat kuljettajat. Vaikka on huomioitava, että legendaarisuus ei tarkoita samaa asiaa kuin paras, niin näiden kahden nimen löytyminen molemmilta listoilta kärjestä, tuskin on sattumaa. Se kuvastaa näiden kuljettajien asemaa yhtäläisesti legendoina ja parhaina kuljettajina Formula 1 -sarjan historiassa.



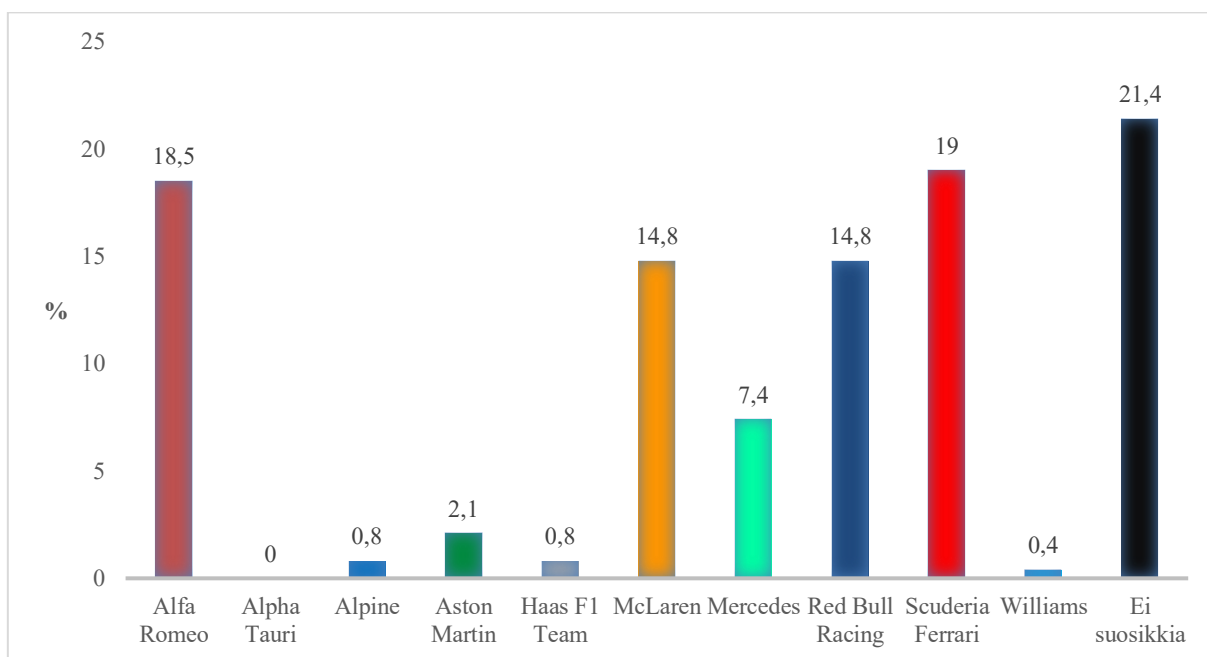
KUVA 41. Legendaarisimmat Formula 1 -kuljettajat kautta aikojen. (n=243)

TAULUKKO 7. Arvostetuimpien kuljettajien absoluuttinen legendaarisuus ikäluokittain.

Ikäluokka	Ikäluokan koko (n)	Hamilton %, (n)	Lauda %, (n)	Räikkönen %, (n)	Schumacher %, (n)	Senna %, (n)
16–24 v	60	10 %, (6)	3,3 %, (2)	16,7 %, (10)	43,3 %, (26)	11,7 %, (7)
25–36 v	95	6,3 %, (6)	9,5 %, (9)	13,7 %, (13)	32,7 %, (31)	23,2%,(22)
37–48 v	26	11,5 %, (3)	3,8 %, (1)	15,4 %, (4)	19,2 %, (5)	38,5%,(10)
49–60 v	48	2,1 %, (1)	10,4%, (5)	10,4 %, (5)	29,2 %, (14)	29,2%,(14)
Yli 60 v	13	0 %, (0)	7,7 %, (1)	15,3 %, (2)	23,1 %, (3)	15,3 %, (2)

6.3.2 Formula 1 -kilpatallien ja Grand Prix -ratojen suosio

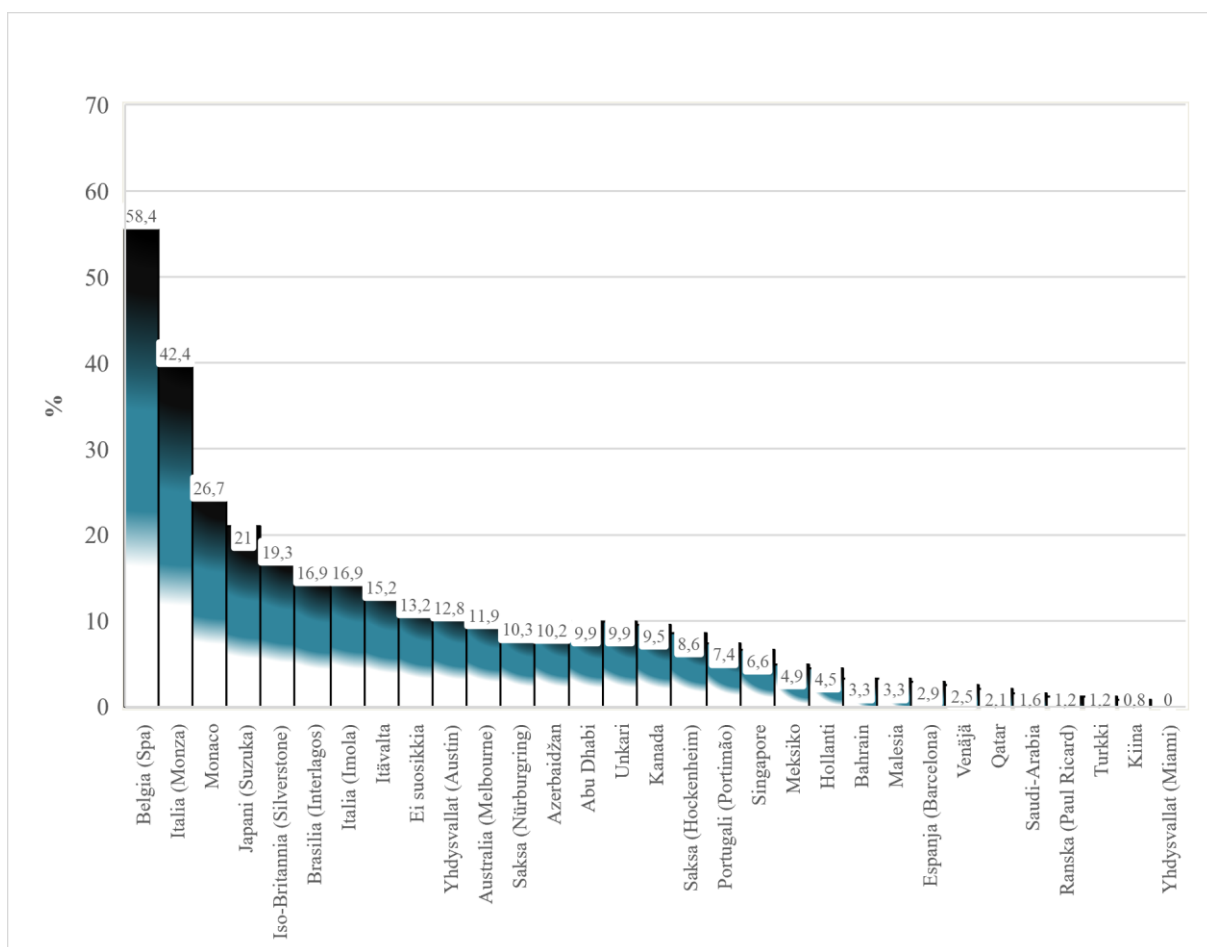
Yllättävästi suosituimmaksi kilpatalliksi osoittautui ei suosikkia vaihtoehto (21,4 %). Varsinaisista kilpatalleista suosituin oli niukasti Scuderia Ferrari (19 %) ennen Alfa Romeota (18,5 %). Jaetulla kolmannella sijalla olivat McLaren ja Red Bull Racing (14,8 %). Formula 1 -sarjaa lähes suvereenisti turbohybridien aikakaudella hallinnut Mercedes löytyi viidenneltä sijalta (7,4 %). Muiden tallien suosio oli marginaalista (ks. kuva 42). Suomalaisten kolmen kärki oli muuten samanlainen Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen kanssa (huomioimatta ei suosikkia vaihtoehtoa) Alfa Romeon suosiota lukuun ottamatta. Alfa Romeo -tallin suosiota todennäköisesti nostaa se, että Kimi Räikkönen ajoi viimeiset vuotensa siellä. Lisäksi kauden 2022 ainoa suomalaiskuljettaja Bottas ajoi Alfa Romeo -tallissa. Alfa Romeon kannatuksessa korostunee suomalaisten patrioottiset asenteet.



KUVA 42. Kilpatallien suosio. (n=243).

Vastaajien iällä tai sukupuolella ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä kilpatallien suosioon ($p=.163$ ja $p=.510$). Naisten kolmen kärki oli; ei suosikkia (26,4 %), Red Bull (19,4 %) ja McLaren (16,7 %). Miesten kolmen kärki oli Ferrari (23,8 %), ei suosikkia (19,6 %) ja Alfa Romeo (19,6 %).

Belgian Spa-Francorchampsin rata oli suomalaisten fanien selvä suosikki (58,4 %). Toisella sijalla oli Italian Monzan rata (42,4 %). Kolmanneksi ylsi Monaco hiukan yli neljänneksen suosiolla (26,7 %). Yllättäen neljänneltä sijalta ei löytynyt Iso-Britannian Silverstonea, vaan Japanin Suzukan rata (21 %). Silverstone oli kuitenkin heti viidennellä sijalla 19,3 prosentin kannatuksella (kuva 43). Spa-Francorchamps, Monza, Silverstone ja Monaco ovat olleet kansainvälisissä fanitutkimuksissa neljä lähes ”pyhää rataa”, jotka ovat olleet säännöllisesti tutkimusten suosituimpia ratoja (Formula 1 ym. 2021, 24). Ei ole siten yllättävää, että nämä radat löytyvät myös suomalaisten kärjestä. Viiden vähiten suosituimman radan joukosta löytyivät Saudi-Arabia, Ranska, Turkki, Kiina ja Yhdysvallat (Miami). Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa viiden vähiten suosituimman kilpailun joukossa oli Vietnam, Saudi-Arabia, Kiina, Venäjä ja Miami. Turkki ja Ranska olivat myös loppupäässä suosiossa vuonna 2021 (Formula 1 ym. 2021, 24). Suomalaisten fanien näkemykset parhaista ja huonoimmista radoista, ovat hyvin samankaltaiset Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen kanssa.



KUVA 43. Formula 1 -ratojen suosio. (n=865)

Miamin osalta sijoitus tässä tutkimuksessa ei ole yllättävä, koska tutkimuksen tekovaiheessa radalla ei ollut vielä ajettu yhtäkään kilpailua. Ranskan kilpailu ei ole ollut kovin suosittu fanien keskuudessa. Wtf1:n kyselyssä Ranskan kilpailu sijoittui toiseksi kilpailuista, jotka fanit halusivat poistuvan Formula 1 -kalenterista (Bellingham 2022). Saudi-Arabian kilpailun suhteen, on hyvin vaikea olla pohtimatta kilpailun eettisten ongelmien osuuden vaikutusta radan heikkoon suosioon. Tämän tutkimuksen kysely avattiin maaliskuun 15 päivä ja viimeinen vastaus saatiin 29 päivä. Saudi-Arabiassa ajettiin Grand Prix viikonloppu 25–27 päivä maaliskuuta. Viikonloppu muistetaan varmaan paremmin perjantain läheisestä ohjusiskusta kuin itse kilpailutapahtumista (CNBC 2022). Saudi-Arabian radan suosio voisi olla vielä huonompi, jos kysely olisi avattu vasta Saudi-Arabian viikonlopun jälkeen.

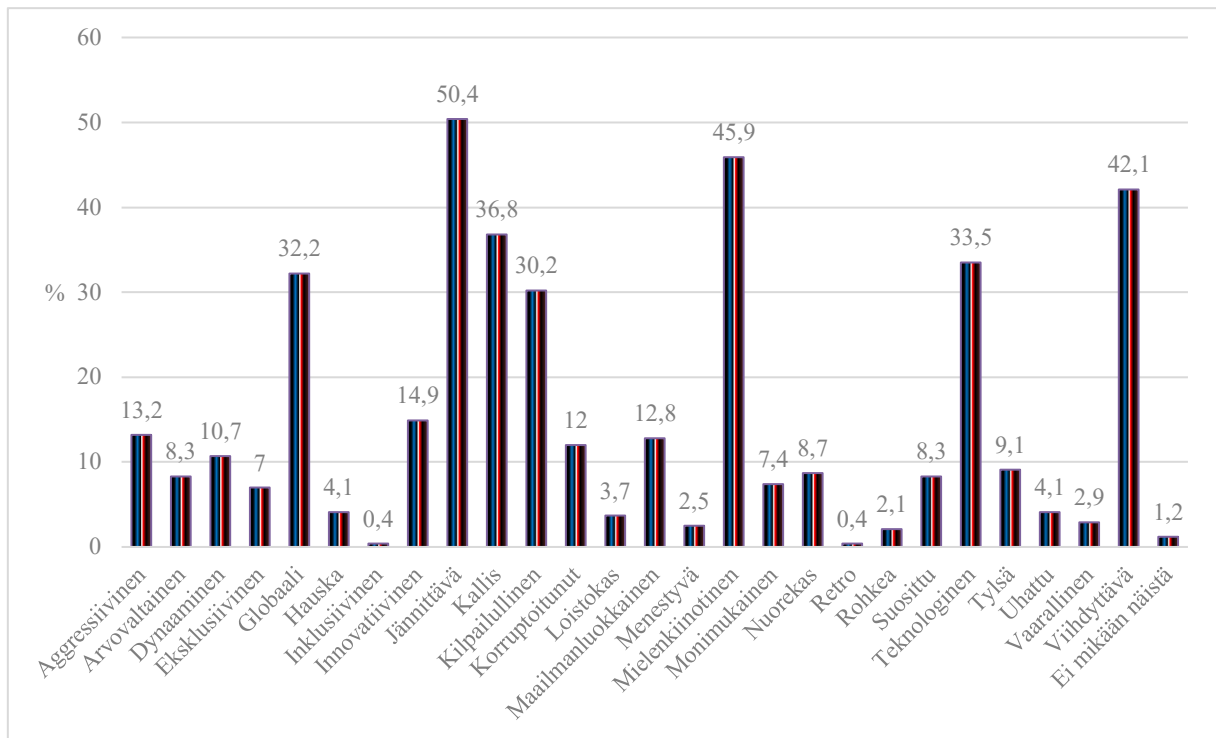
6.4 Fanien näkemykset Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022

Tässä alaluvussa esitellään suomalaisten Formula 1 -fanien mieltymyksiä Formula 1 -sarjan nykytilanteesta. Alaluku koostuu adjektiivein kuvaillusta Formula 1 -sarjan tilasta ja Likert-asteikon kysymyksistä.

6.4.1 Fanien mielipiteet Formula 1 -sarjan tilanteesta keväällä 2022

Seitsemän adjektiivin suosio oli vähintään kaksinkertainen muihin adjektiiveihin verrattuna. Suosituimmissa adjektiiveissa korostui positiivisen sävyiset adjektiivit. Kolmen kärjen muodostivat adjektiivit: jännittävä, mielenkiintoinen ja viihdyttävä. Neljänneksi yleisin adjektiivi kallis oli ainoa negatiivisen sävyinen adjektiivi suosituimpien joukossa. Teknologinen, globaali ja kilpailullinen olivat muut selvästi muista erottuvat adjektiivit (ks. kuva 44).

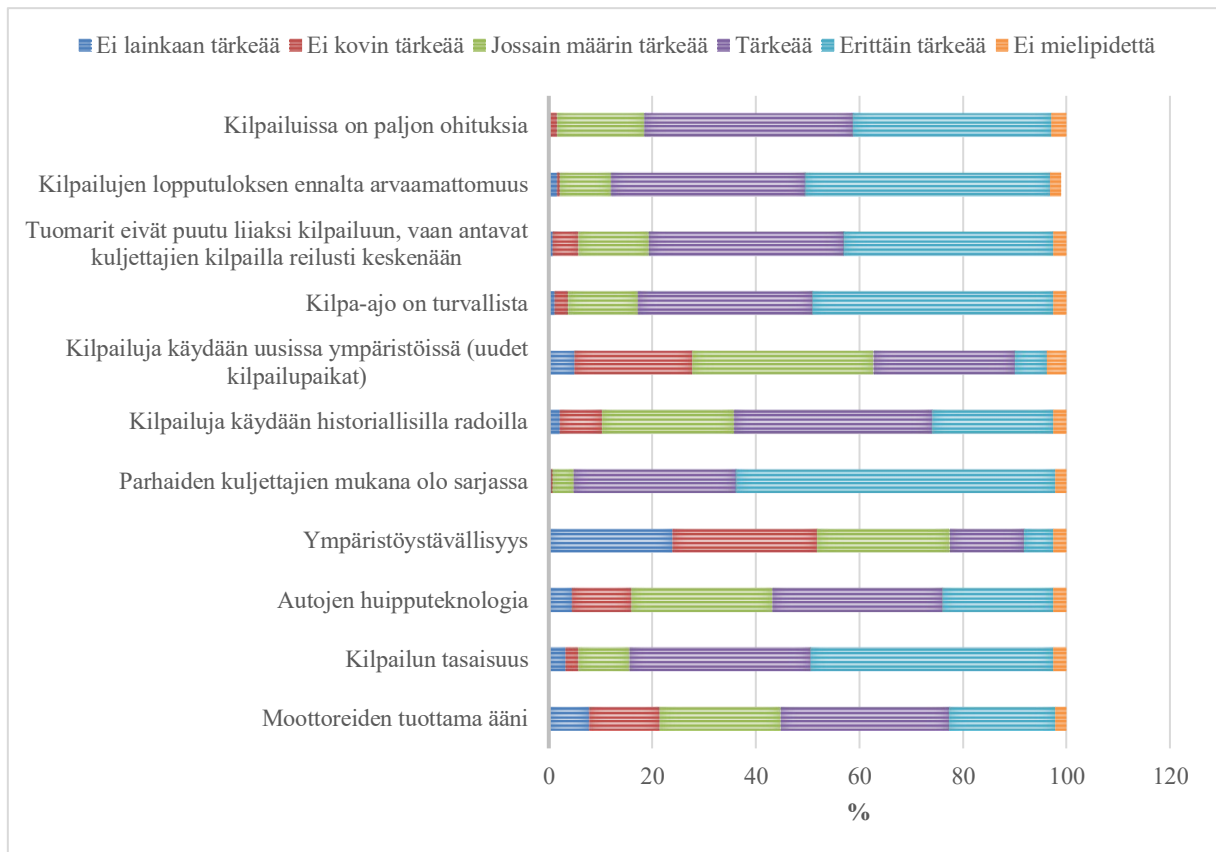
Suomalaisilla faneilla oli siten melko samankaltaiset näkemykset Formula 1 -sarjan tilanteesta (keväällä 2022), kuin oli Formula 1 ym. (2021) tutkimuksen faneilla. (ks. Formula 1 ym. 2021, 17). Kummassakin tutkimuksessa viiden kärjessä olivat jännittävä, viihdyttävä, kallis ja teknologinen. Lisäksi Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa viiden kärjessä ollut kilpailullinen, oli tässä tutkimuksessa sijalla seitsemän.



KUVA 44. Vastaajien adjektiivikuvailu Formula 1 -sarjan nykytilanteesta. (n=980)

6.4.2 Faneille tärkeät asiat Formula 1 -sarjassa

Suomalaisille faneille Formula 1 -sarjan tärkeimmiksi piirteiksi osoittautuivat: ohitusten paljous kilpailuissa, kilpailujen lopputuloksen ennalta-arvaamattomuus, tuomareiden kilpailuihin puuttumattomuus, parhaiden kuljettajien läsnäolo sarjassa, kilpa-ajon turvallisuus ja kilpailujen tasaisuus. Vastaajista noin 80 prosenttia piti edellä mainittuja kuutta piirrettä vähintään tärkeinä. Parhaiden kuljettajien mukanaolon koki vähintään tärkeäksi jopa 93 prosenttia vastaajista. Lisäksi historiallisten ratojen mukana pysymisen sarjassa koki vähintään tärkeäksi 61,7 prosenttia vastaajista (kuva 45).



KUVA 45. Tärkeät asiat Formula 1 -sarjassa. (n=243)

Vastaavasti uudet kilpailuympäristöt kokivat vähintään tärkeäksi 33,5 prosenttia vastaajista. Moottoreiden tuottama ääni keräsi myös selvästi kannatusta, kun yli puolet (53,1 %) vastaajista piti ääntä vähintään tärkeänä. Ympäristöystävällisyyttä pidettiin vähiten tärkeimpänä asiana, sillä 51,9 prosenttia vastaajista piti sitä joko ei lainkaan tärkeänä tai ei kovin tärkeänä ja 25,5 prosenttia jossain määrin tärkeänä. Tärkeäksi tai erittäin tärkeäksi ympäristöystävällisyyden koki vain 20,1 prosenttia vastaajista. Sukupuolella oli tilastollisesti erittäin merkitsevä yhteys kohdissa; moottoreiden ääni, kilpailun tasaisuus, autojen huipputeknologia, ympäristöystävällisyys ja historiallisten ratojen mukana olo Formula 1 -sarjassa ($p < .001$). Lisäksi sukupuolella oli tilastollisesti merkitsevä yhteys kohdissa: kilpailuissa on paljon ohituksia ja kilpa-ajo on turvallista ($p = .002$ ja $.021$) (ks. kuva 46). Miehillä moottoreiden ääni, kilpailun tasaisuus, autojen huipputeknologia, kilpailut historiallisilla radoilla ja ohitusten paljous olivat tärkeämpiä kuin naisille. Naisille puolestaan ympäristöystävällisyys ja kilpailujen turvallisuus olivat tärkeämpiä kuin miehille.

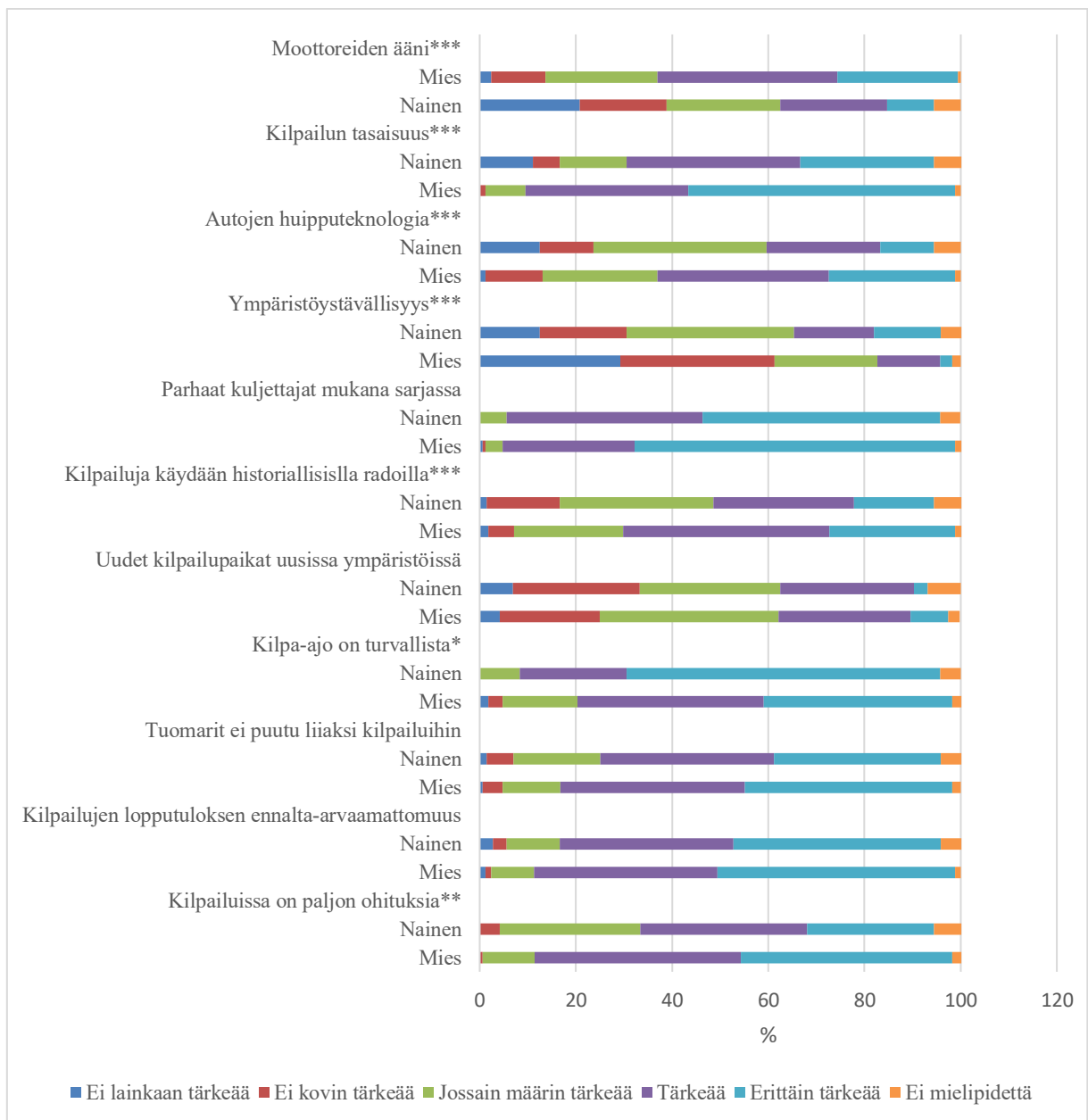
Toisessa Likert asteikon kysymyksessä kysyttiin vastaajilta mielipiteitä väittämiin Formula 1 -sarjasta (ks. kuva 47). Väittämistä selvästi eniten vastaajat olivat samaa mieltä siitä, että Formula 1 -sarja on moottoriurheilun kuninkuusluokka. Peräti 88 prosenttia vastaajista oli väitteestä joko melko paljon- tai täysin samaa mieltä. Myös erityisen samaa mieltä vastaajat olivat väitteistä: kilpailuissa on sopivasti viihdettä ja urheilua, odotan innolla kauden 2022 sääntömuutoksia ja Formula 1 -sarjan tulisi näkyä ilmaiseksi tv:ssä livenä. Oman Grand Prixin hankkimisesta Suomeen, oltiin joko melko paljon tai täysin samaa mieltä 55,6 prosenttisesti.

Formula 1 -sarjan tarpeesta olla suunnannäyttävä ympäristöystävällisten ratkaisujen kehittämiseksi, vastattiin todella hajautuneesti verrattuna edellisen Likert-asteikollisen kysymyspatte-riston kysymykseen ympäristöystävällisyydestä. Vastaajien mielipiteet hajaantuivat selvästi myös väittämässä: kilpailuja tulisi järjestää kaikissa maanosissa (pois lukien Antarktis) ja väli-tankkaus pitäisi palauttaa Grand Prix -kilpailuihin. Vastaajat olivat eri mieltä väitteistä: Monacossa ei tulisi enää ajaa Grand Prix -kilpailuja ja Räikkösen eläköityminen vähentää Formula 1 -sarjan seuraamistani. Kumpaankin vastattiin joko ei lainkaan- tai vähän samaa mieltä yli 60 prosenttisesti. Myös suuri osa vastaajista ei pitänyt Formula 1 -sarjan sen hetkistä tilaa parempana kuin koskaan aiemmin (41,6 %, en lainkaan samaa mieltä/vähän samaa mieltä), kun taas selvästi parempana kuin koskaan aiemmin sitä piti 23,8 % (melko paljon samaa mieltä/täysin samaa mieltä).

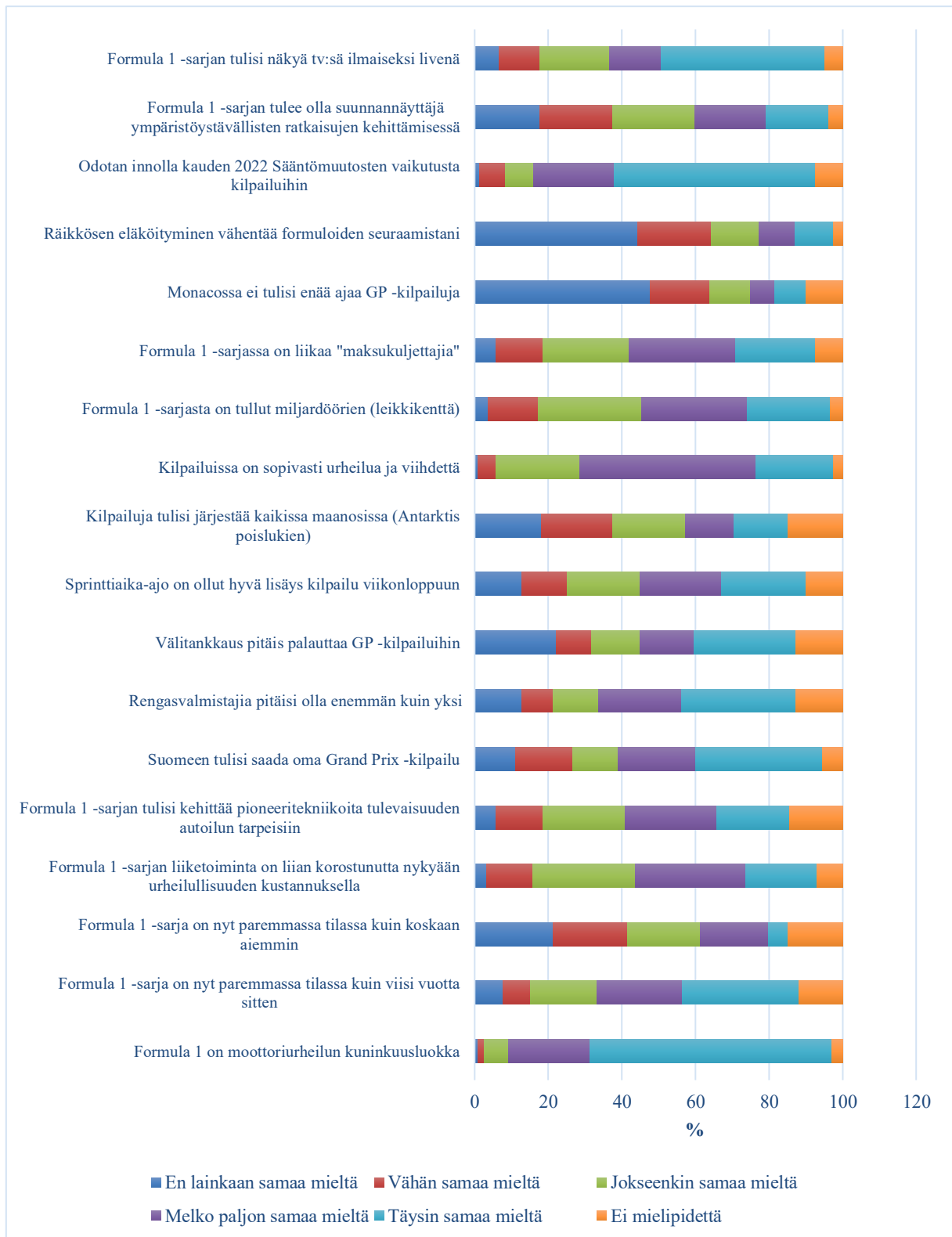
Sukupuolten välillä oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ero väittämässä; F1 -sarja on nyt paremmassa tilassa kuin viisi vuotta sitten ($p < .001$). Tilastollisesti merkitsevä ero oli seuraavissa väittämässä: Monacossa ei tulisi ajaa enää kilpailuja ($p = .004$), F1-sarjan tulisi kehittää pionee-ritekniikoita tulevaisuuden autoilun tarpeisiin ($p = .011$), välitankkaus tulisi palauttaa kilpailuihin ($p = .034$), rengasvalmistajia pitäisi olla enemmän kuin yksi ($p = .022$) ja odotan innolla kau-den 2022 sääntömuutoksia ($p = .012$) (ks. kuva 48). Miehet olivat naisia enemmän samaa mieltä väitelauseiden kanssa kaikissa näistä väittämässä, paitsi Monacon kilpailujen jatkosta. Miehet kokivat naisia enemmän, että Monacon kilpailuja ei pitäisi lopettaa.

Verrattuna Formula 1 ym. (2021) tutkimukseen, suomalaisten mielipiteet olivat samansuuntaisia kansainvälisten fanien kanssa, erityisesti seuraavissa väittämässä: Formula 1 -sarja on moot-toriurheilun kuninkuusluokka, Formula 1 -sarja on nyt paremmassa tilassa kuin viisi vuotta sit-ten kilpailuissa on sopivasti urheilua ja viihdettä, Formula 1 -sarjan liiketoiminta on nykyään liian korostunutta urheilullisuuden kustannuksella ja rengasvalmistajia tulisi olla enemmän kuin

yksi. Suomalaiset vastaajat eivät myöskään halunneet tuomareiden puuttuvan liiaksi kilpa-ajoon. Erityisesti eri linjoilla suomalaiset olivat Formula 1 -sarjan ympäristöystävällisyydestä tulevaisuudessa. Siinä missä Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa fanit kokivat Formula 1 -sarjan tärkeimmäksi urheilulliseksi tavoitteeksi kestävien synteettisten polttoaineiden kehittämisen, suomalaiset fanit eivät pitäneet ympäristöystävällisyyttä Formula 1 -sarjassa erityisen tärkeänä. Suomalaiset vastaajat eivät myöskään kokeneet Formula 1 -sarjalla olevan kovin suurta tarvetta olla suunnannäyttäjät ympäristöystävällisten ratkaisujen kehittämisessä.



KUVA 46. Tärkeät asiat Formula 1 -sarjassa sukupuolen mukaan (n=242). *(p<.05), **(p<.01), ***(p<.001). Sukupuolien väliset erot testattu χ^2 -testillä.



KUVA 47. Mielenpide Formula 1 -sarjaan liittyvistä väittämistä. (n=242)



KUVA 48. Formula 1 -sarjaan liittyvät mielipideväittämät sukupuolen mukaan (n=242).

*(p<.05), **(p<.01), ***(p<.001). Sukupuolien väliset erot testattu χ^2 -testillä.

7 LEHDISTÖTILAISUUS - POHDINTAA TUTKIMUKSEN TULOKSISTA

Tässä viimeisessä luvussa kootaan yhteen tutkimuksen keskeiset tulokset. Lisäksi tuodaan esille asioita, joita tutkimuksen toteuttamisessa olisi voinut tehdä paremmin. Lopuksi esitellään vielä mahdollisia jatkotutkimussuuntauksia suomalaisen Formula 1 -fanituksen tulevaisuudelle.

7.1 Formula 1 -fanitus Suomessa

Suomalaisissa Formula 1 -faneissa heijastuu paljon samoja piirteitä, kuin kansainvälisissä aineistoissa on havaittu Formula 1 -faneilla olevan. Suomalaiset fanit ovat pääsääntöisesti miehiä. Naisten osuus noin on noin 10 prosenttia suurempi, kuin Formula 1 ym. (2021) tutkimuksessa. Formula 1 -maailma on historiallisesti ollut erittäin miesvaltainen, koska vain muutama nainen on koskaan osallistunut Grand Prix -viikonloppuun Formula 1 -tallin kilpajalajittajana. Edellisen kerran nainen starttasi maailmanmestaruussarjan viralliseen kilpailuun lähes 50 vuotta sitten vuoden 1976 Itävallan Grand Prixissä (Lella Lombardi) (Lewis 2022; Southwell 2022). Niistä 774 kuljettajasta, jotka ovat startanneet itse sunnuntain Grand Prixiin (maaliskuuhun 2023 mennessä), vain kaksi on ollut naisia; Lombardi ja Maria Teresa de Filippis. Myös Divina Galica, Desiré Wilson ja Giovanna Amati ovat osallistuneet Grand Prix -viikonloppuun, mutta he eivät koskaan startanneet sunnuntain kilpailuun. (Lewis 2022; Southwell 2022; STATS F1 2023a) Viime vuosina naisten asemaan formulamaailmassa on kiinnitetty enemmän huomiota, kuten vain naiskuljettajille tarkoitettujen W Series ja F1 Academy -kilpailusarjojen lanseeraamisilla vuosina 2018 ja 2023 (F1 Academy 2023; W Series 2023). Alpine -kilpatalli aloitti keuhällä 2022 naiskuljettajien etsimisohjelman Formula 1 -sarjaan kahdeksan seuraavan vuoden aikana (Formula 1 2022a). Kenties naiskuljettajien mukaan saaminen maailmanmestaruustaitoon voisi lisätä naisten Formula 1 -sarjan seuraamisinnostusta.

Suomalaiset Formula 1 -fanit ovat sangen kiinnostuneita Formula 1 -sarjasta ja he tietävät siitä melko paljon. Lähes puolet vastaajista oli erittäin kiinnostuneita sarjasta. Lisäksi 43,6 prosenttia vastaajista nimesi Formula 1 -sarjan suosikkilajikseen, jota he seuraavat enemmän kuin muita lajeja ja 31,7 prosenttia nimesi Formula 1 -sarjan yhdeksi suosikkilajeistaan. Yli 80 prosenttia suomalaisista vastaajista ilmaisi tietävänsä Formula 1 -sarjasta joko melko paljon tai erittäin paljon. Miesten kiinnostus Formula 1 sarjaan oli naisia korkeampaa ja lisäksi miehet tiesivät Formula 1 -sarjasta naisia enemmän.

Formula 1 -sarja vetää puoleensa suomalaisia faneja erityisesti lajin tarjoamalla viihteellä ja jännityksellä, sekä kilpailulla kuljettajien ja tallien välillä. Myös suomalaisen kuljettajan mukana oleminen sarjassa ja kiinnostus moottoriurheilua kohtaan, ovat monelle fanille merkittäviä seuraamisen syitä. Suomalaisten fanien patrioottisuus on ilmennyt myös aikaisemmissa kansainvälisissä Formula 1 -tutkimuksissa. FIA ym. (2017) tutkimuksessa suomalaisia faneja kutsuttiin kaikista patrioottisimmiksi, kun 85 prosenttia heistä ilmaisi Kimi Räikkösen olevan heidän suosikkikuljettajansa. Tässä tutkimuksessa näkyi hyvin Valtteri Bottaksen suuri suosio kauden 2022 kuljettajista suomalaisten sydämissä. Suomalaiset fanit ovat saaneet nauttia yhtä jaksaisesti suomalaisten Formula 1 -kuljettajien ajotaidoista vuodesta 1989 lähtien. Kun yli puolet vastaajista piti suomalaisen kuljettajan mukanaoloa merkittävänä seuraamisen syynä sarjalle, on hyvin mahdollista, että suomalaisten seuraamisinto Formula 1 -sarjaa kohtaan laskee, jos tulevaisuudessa sarjassa ei kilpaile yhtään suomalaista kuljettajaa. Naisten Formula 1 -sarjan seuraamisen syissä korostuivat miehiä enemmän seuraamisen sosiaaliset piirteet, kuten ystävien/perheen kanssa seuraaminen.

Suomalaisten fanien mielestä tärkeitä asioita Formula 1 -sarjassa olivat: parhaiden kuljettajien mukanaolo sarjassa (93 %), kilpailujen lopputuloksen ennalta-arvaamattomuus (84,8 %), kilpailun tasaisuus (81,9 %), kilpa-ajon turvallisuus (80,2 %), ohitusten paljous kilpailuissa (78,6 %) ja tuomareiden puuttumattomuus liiksi kilpa-ajoon (78,1 %). Lopputuloksen ennalta-arvaamattomuus, kilpailun tasaisuus ja ohitusten paljous kilpailuissa kuvastavat suosiollaan sitä, millaisia kilpailuja suomalaiset fanit haluavat nähdä. Jännittäviä ja viihdyttäviä, joissa voittaja ei ole selvillä jo ensimmäisen mutkan jälkeen. Tämä näkyi myös suomalaisten fanien suurimmissa Formula 1 -sarjan seuraamisen syissä, jotka olivat viihde ja jännitys (73,9 %) ja kilpailu kuljettajien ja tallien välillä (72,6 %). Jos Formula 1 -sarjan tallien väliset voimasuhteet ovat liian suuret, kilpailu ei ole enää tasaista ja lopputuloksen ennakoitavuus tulee kasvamaan. Se puolestaan laskee kilpailujen ja maailmanmestaruustalon tarjoamaa viihdettä ja jännitystä. Kuten Garcia-del-Barrio ja Reade (2022) osoittivat, kuljettajien maailmanmestaruuden ratkeaminen laskee merkittävästi Formula 1 -sarjan yleistä kiinnostavuutta Google -trendeillä mitattuna. Tasainen kilpailu takaa varmemmin, että maailmanmestaruustaisto ja useampien Grand Prixien lopputulos säilyy pidempään epävarmana, mikä lisää samalla kilpailun tarjoamaa jännitystä ja viihdettä faneille.

Suomalaiset fanit noudattavat vahvasti kansainvälisiä trendejä siitä, että vain harvat fanit käyvät paikan päällä seuraamassa Formula 1 -Grand Prixejä. Lippujen kalleus, kilpailujen kaukaisuus Suomesta ja median välityksellä kilpailujen seuraamisen helppous ovat merkittäviä syitä vähäiselle Grand Prixeissä käynneille. Silti lähes joka toinen vastaajista (48,4 %) totesi, ettei mahdollisuutta käydä paikan päällä ole vielä vain ilmaantunut. On mielenkiintoista pohtia, että vaikka yksi merkittävä syy kilpailuissa käymättömyydelle, on niiden kaukaisuus Suomesta, silti suomalaiset eivät suunnattomasti lämpene ajatukselle Grand Prixistä Suomessa. Vain vähän yli puolet vastaajista oli joko täysin (34,6 %) tai melko paljon (21 %) Suomen Grand Prixin kannalla. Täysin idean torppasi 11,1 prosenttia ja vain vähän idealle lämmenneitä oli 15,6 prosenttia.

Suomessa on tällä hetkellä yksi potentiaalinen rata, joka voisi täyttää FIA:n Formula 1 -Grand Prixien luokituslisenssin. Kyseessä on Iitin Kymiring. Radalla on ollut tarkoitus järjestää MotoGP kilpailuja jo useamman vuoden, mutta ne ovat siirtyneet aina tulevaisuuteen. Suurin ongelma Formula 1 -sirkuksen radalle saamiseksi on kuitenkin rahoituksen ja kilpailua tukevan infrakstuurin rakentaminen. (Kymiring 2023; Lönnblad 2019) Kymiringin oy:n konkurssi keväällä 2023 (Ojanperä & Enlund 2023) tuskin tulee ainakaan helpottamaan Suomen Grand Prixin toteutumista lähitulevaisuudessa.

Enimmillään Formula 1 -sarjan Grand Prixien järjestämisoikeuksista maksavat Azerbaidžan, Qatar ja Saudi-Arabia. Kukin niistä maksaa 55 miljoonaa dollaria. Vähiten puolestaan maksavat Monaco, Imola (Italia), ja Belgia. (Rencken & Janse 2022) Suomi tuskin joutuisi maksamaan yhtä paljon, kuin Qatar ja Saudi-Arabia, mutta maksettava summa voi mahdollisesti silti olla noin 25 miljoonaa euroa vuodessa. On hyvin vaikea nähdä, että Suomessa saataisiin kasaan näin mittavaa rahoitusta jokavuotisen Grand Prixin saamiseksi. Mahdollisesti voitaisiin saada muutaman vuoden välein Grand Prix osana rotaatiokilpailuja, jotka voivat tulla mukaan Formula 1 -kalenteriin lähivuosina. Rotaatiokilpailuissa tietyt maat vuorottelevat eri vuosina Grand Prixin isännöinnistä, eivätkä siten järjestä kilpailua joka vuosi. Näin suomalaisilla faneilla olisi mahdollisuus päästä katsomaan enemmän kilpailuja.

Venäjän Grand Prixin oli tarkoitus siirtyä Sotšista Pietariin kaudella 2023. Tämä olisi mahdollistanut suomalaisille Formula 1 -sirkuksen saapumisen jo melkein kotiovelle. Venäjän Grand Prix -sopimus kuitenkin purettiin Venäjän hyökättyä Ukrainaan ja se tuskin tulee palaamaan

kalenteriin lähivuosina. (Day 2022; Holding 2022; Kimberley 2022) Tämäkin voi lisätä Suomen Grand Prixin todennäköisyyttä tulevaisuudessa, sillä Pohjois-Euroopassa ei järjestetä lainkaan Formula 1 -kilpailuja tällä hetkellä (Viimeisin kilpailu oli Ruotsissa vuonna 1977). On kuitenkin tärkeää huomioida, miten riskialtista Grand Prixin järjestäminen voi olla. Korean ja Turkin Grand Prixien esimerkit (ks. luku 4.9) osoittavat, että jos fanit eivät innostu tapahtumasta, niiden tulevaisuus voi jäädä kovin lyhyeksi. Tämän tutkimuksen vastaajista 55,6 prosenttia kannatti selvästi Suomen Grand Prixin ja 26,7 prosenttia ei kannattanut sitä. Mahdollisesti tulevaisuudessa Grand Prixin järjestämistä harkitsevan tahon on syytä harkita, onko tämä kannatus riittävää Grand Prixin toteuttamiseen.

Grand Prixissä käymisen vähäisyys kuvastaa Formula 1 -sarjan seuraamisen painottumista median kautta myös suomalaisten fanien keskuudessa. Maksutelevisio osoittautui pääasialliseksi seurantakanavaksi eri tiedonvälityskanavista. Myös sosiaalisen median alustojen kautta sarjan seuraaminen on suosittua. Maailmalla havaitusta televisiokatsojakatottrendistä Formula 1:n maksukanaville siirtymisen jälkeen, on havaittavissa merkkejä myös Suomessa. Faneista 4,1 prosenttia ilmoitti, ettei katso kilpailuja enää yhtään suorana ja 19 prosenttia ilmoitti seuraamisensa vähentyneen paljon, sarjan siirryttyä maksukanaville. Lähes kolmannes faneista ilmoitti, ettei ole koskaan ostanut maksukanavia tai F1 TV Pro -palvelua sarjaa seuratakseen. Seuraamisen vähentyminen ei ole ollut yhtä dramaattista, kuin mitä se oli esimerkiksi Iso-Britanniassa. Siitä huolimatta katsojien vähentyminen on huolestuttava suuntaus Formula 1 -sarjan tulevaisuuden kannalta. Nähtäväksi jää, miten Formula 1 -sarjan katsojakunta kehittyy tulevaisuudessa. Kausi 2021 ja Netflix-sarja DTS ovat molemmat lisänneet kiinnostusta Formula 1 -sarjaa kohtaan viime aikoina erityisesti Yhdysvalloissa. Onko kyseessä vain väliaikainen kukoistusbuumi vai jääkö kiinnostus Formula 1 -sarjaa kohtaan pysyvämmäksi, on mielenkiintoista nähdä.

Toukokuussa 2023 Formula 1 -sarjan seuraaminen Suomessa on melko kallista. Elisa viihde Viaplayn kautta Formula 1 -sarjan seuraamisesta laskutetaan 44,99 € kuukaudessa (Viaplay 2023). Formula 1 -kausi kestää noin yhdeksän kuukautta, jolloin koko kauden seuraamiselle kertyy hintaa 404,91 €. Iso-Britanniassa Formula 1 -sarjan seuraaminen Sky Sportsin kautta on varsin saman hintaista (46 £ kuukaudessa) (Sky 2023).

F1 TV Pro tarjoaa vain englanninkielisen selostuksen Formula 1 -lähetysiin, joko F1 TV:n oman tiimin selostamana tai vaihtoehtoisesti Sky Sports F1 -tiimin selostamana. F1 TV Pro:n

kautta Formula 1:n seuraaminen Suomessa on merkittävästi edullisempaa, kuin Viaplay palvelun ostaminen, sillä kalenterivuositilaus maksaa 109,99 € vuodessa. Tämä on silti merkittävästi kalliimpaa kuin monissa muissa EU-maissa. Sama F1 TV Pro tilaus maksoi vuonna 2022 Virossa 64,99 € vuodessa ja Puolassa vain 49,99 € vuodessa. (Formula 1 2023z; SoYouLikeTheMApples 2022) F1 TV Pro tuli Suomeen kaudeksi 2022 saataville ja se oli heti löytänyt jonkin verran suomalaisia faneja. Yhteensä 19 prosenttia tähän tutkimukseen vastanneista faneista oli ostanut F1 TV pro -palvelun. On erittäin mahdollista, että kaudelle 2023 F1 TV Pro -palvelun ostaneiden fanien määrä on vain kasvanut Viaplayn nostettua kauden alla hintoja aiemmasta 39,99 eurosta kuukaudessa nykyiseen 44,99 euroon kuukaudessa (Taipale 2023). Viaplay -palvelun vahvuudeksi voidaan lukea suomenkielinen selostus ja studiotiimi, mutta miten paljon enemmän suomalaiset fanit ovat valmiita jatkossa maksamaan suomenkielisestä selostuksesta, jää nähtäväksi.

Suomalaiset Formula 1 -fanit ovat jopa kansainvälisiä faneja maksuvalmiimpia ainakin Grand Prix -viikonloppulippujen hintojen suhteen. Näin ollen ei ole pois suljettua, että suomalaiset ovat valmiimpia maksamaan suhteellisen kalliita maksullisten palveluiden hintoja Formula 1 -sarjaa seuratakseen. Tästäkin huolimatta suomalaiset osoittivat selvää kaipuuta ilmaisiin suoriin televisiolähetyksiin. Sillä yhteensä 58,5 prosenttia vastaajista oli joko täysin (44,5 %) tai melko paljon (14 %) samaa mieltä siitä, että F1 -kilpailujen tulisi näkyä ilmaiseksi televisiossa. Formula 1 -kuljettaja Lewis Hamilton on ilmaissut huolensa kilpailujen seuraamisen maksullisuudesta. Hamilton on todennut, miten hienoa oli lapsena avata BBC-kanava ja katsoa Formula 1 -sarjaa. Hamiltonin mukaan nykytilanne, jossa fani on melkein estynyt katsomasta sarjaa, on pitkällä aikavälillä todella huono liiketaloudellinen ratkaisu Formula 1 -sarjalle, koska fanit tekevät sarjasta sen mitä se on. (Sylt 2019)

Liberty Median aikakausi Formula 1 -sarjan kaupallisten oikeuksien haltijana alkoi vuonna 2016, jonka jälkeen Liberty on aktiivisesti pyrkinyt saamaan uusia faneja sarjan pariin. Formula 1 -sarjan pyrkimys saavuttaa uusia faneja sarjan pariin ei ole merkittävästi näkynyt suomalaisten fanien keskuudessa. Korkeintaan viisi vuotta sarjaa seuranneita tässä tutkimuksessa oli 16,1 prosenttia. Kun taas yli puolet vastanneista oli seurannut sarjaa yli 15 vuotta.

Suomalaiset fanit ovat siis sangen pitkäkestoisesti seuranneet Formula 1 -sarjaa. Suurimman seuraamispiikin (21–30 vuotta, 23,4 %) ajanjaksolle sijoittui Mika Häkkisen nousu kaksinkertaiseksi maailmanmestariksi 1990-luvun lopussa. Tämän vuosikymmenen aikana Formula 1 -

sarjassa oli parhaimmillaan jopa kolme suomalaista kuljettajaa mukana samaan aikaan. Häkkisen lisäksi Mika Salo ja Jyrki Järvilehto ajoivat myös kuninkuusluokassa tuolloin.

Kimi Räikkösen suurimman menestyksen aika ei näy yhtä suurena seuraamisen aloittamispiikinä aineistossa. Tämä on mielenkiintoista, koska Räikkösen kansan suosio on niin ylivertainen keneenkään muuhun suomalaiseen kuljettajaan verrattuna. Räikkönen nousi Formula 1 -sarjaan mukaan kaudelle 2001, mutta siirtyi McLaren talliin Häkkisen eläköidyttyä vuonna 2002 (Formula 1 2023x). Tästä alkoi Räikkösen menestyminen Formula 1 -sarjassa. Räikkönen sijoittui MM-sarjassa toiseksi vuosina 2003 ja 2005, ennen voittamaansa mestaruutta vuonna 2007 Ferrarin ratissa. (Formula 1 2023x) Sarjan seuraamisen aloitti 14,8 prosenttia vastaajista aikajaksolla 16–20 vuotta sitten. Tälle aikajaksolle sijoittui Formula 1 -kaudet 2002–2006. Räikkösen maailmanmestaruuskausi ja ensimmäinen jakso Ferrari -kilpatallissa osuu aikajaksolle 11–15 vuotta sitten (kaudet 2007–2011). Tässä jaksossa seuraamisen aloittaneissa oli aineiston toiseksi suurin piikki, kun 16,5 prosenttia vastaajista kertoi aloittaneensa seuraamisen silloin. Räikkösen mestaruudella voi hyvin olla vaikutusta piikin suuruuteen, mutta on myös syytä huomioida, että Räikkönen myös vetäytyi Formula 1 -sarjasta tällä aikajaksolla kauden 2009 päätteeksi. Kausina 2010 ja 2011 Heikki Kovalainen oli ainoa suomalainen mukana sarjassa. Kovalainen ajoi loppupään talleihin kuuluneen Lotuksen autoilla. Hän ei saanut näiden kausien aikana yhtäkään MM-sarja pistettä. (Formula 1 2023f; 2023h) Näin ollen on vaikeampi nähdä, että suomalaiset fanit olisivat innostuneet aloittamaan seuraamistaan näinä kyseisinä kausina, vaikka ennen kauden 2010 alkua MTV3 yritti markkinoida kautta asetelmalla: mestarit vastaan maailman nopein Heikki. (MaailmanNopeinKansa 22.2.2010)

Huomionarvoisena seikkana voidaan vielä nostaa esiin Formula 1 -sarjaa 31–40 vuotta seuranneiden kategoria. Tähän jaksoon sijoittuu Keke Rosbergin maailmanmestaruuskausi (1982) ja sitä seuranneet vuodet. Tässä kategoriassa voidaan nähdä ensimmäinen suuri harppaus suomalaisten Formula 1 -fanien seuraamisen aloittamisessa. Vastaajista 9,9 prosenttia ilmoitti alkaneensa seuraamaan sarjaa tänä ajanjaksona, kun taas 41–50 vuotta ja yli 50 vuotta seuranneita oli yhteensä 4,9 prosenttia. Noin viisi prosenttia faneista oli siis seurannut Formula 1 -sarjaa aikana, jolloin se oli vielä selvästi marginaalilaji Suomessa.

Jos pohditaan suomalaisia Formula 1 -faneja Giulianottin (2002) jalkapalloyleisön nelikentän avulla, voidaan suomalaisista faneista tehdä mielenkiintoisia tulkintoja. Suomalaisissa faneissa on flänööreiden piirteitä, sillä suurin osa faneista on saanut kosketuspintansa Formula 1 -sarjaan

television, internetin ja median välityksellä. Hyvin harva suomalainen fani on käynyt aktiivisesti katsomassa Formula 1 -Grand Prixejä paikan päällä. Suomalaisissa faneissa on silti melko vähän muita flänöörien piirteitä, kuten ”ikkunashoppailua”, sillä suomalaisten Formula 1 -sarjan seuraaminen on hyvin pitkäjänteistä ja lajiin sitoutunutta toimintaa.

Giulianottin (2002) kannattajien kanssa suomalaisissa faneissa on samankaltaisuuksia, etenkin pitkäkestoisen Formula 1 -suhteen kautta, mutta koska hyvin harva fani käy paikan päällä katsomassa Formula 1 -kilpailuja, on vaikea nähdä, että he kokisivat Grand Prix -ratoja kodeikseen. Jalkapallokannattajilla on mahdollisuus käydä katsomassa puolet suosikkijoukkueensa peleistä samassa paikassa kauden aikana, koska jalkapallo joukkueilla on yhtä paljon koti- ja vieraspelejä kaudessa. Formula 1 -Grand Prixejä puolestaan järjestetään yleensä yksi per rata, joilla kauden aikana kilpaillaan. Syvällisen tunneyhteyden muodostumiselle on siten tarjolla paljon vähemmän mahdollisuuksia kauden aikana.

Giulianottin (2002) seuraajien kanssa Formula 1 -faneista voitiin havaita myös joitakin elementtejä. Erityisesti kilpatallien kohdalla ei suosikkia -vaihtoehdon yleisyys, voisi viitata seuraajamaiseen sitoutumattomampaan toimintaan. Toisaalta selvästi harvempi vastaaja nimesi kuljettajien kohdalla ei suosikkia vaihtoehdon valinnakseen. Suomalaisten Formula 1 -fanien seuraamisessa siten näyttyy painottuvan enemmän kiinnostus kuljettajia, kuin kilpatalleja kohtaan.

Giulianottin (2002) fanin määritelmässä korostuu tietyn seuran tai pelaajan seuraaminen. Suomalaisten Formula 1 -fanien kohdalla tietyn kuljettajan tai tallin seuraaminen ei muodostunut kovin korkeaksi motivaatiotekijäksi Formula 1 -sarjan seuraamiselle. Hiukan alle neljännes vastaajista (22,8 %) nimesi yhdeksi sarjan seuraamisen syykseen tietyn kuljettajan seuraamisen. Tietyn tallin seuraamisen nimesi yhdeksi syykseen vain 12,8 prosenttia vastaajista. Tämä ei toki tarkoita, sitä etteikö suomalaisia kiinnostaisi kuljettajat ja tallit, vaan että Formula 1 -sarjan seuraaminen ja fanitus ei välttämättä ole suomalaisille niin kuljettajasta tai tallista riippuvaista, kuin mitä Giulianottin jalkapallofaniin täysin rinnastettava määritelmä vaatisi.

Wann ja James (2019) erottelivat urheilufanin ja urheilun seuraajan toisistaan. Suomalaisissa Formula 1 -faneissa oli piirteitä molemmista suuntauksista. Wann ja James (2019) totesivat, että jotkut urheilufanit eivät välttämättä käy seuraamassa paikan päällä tapahtumia, mikä pätee erinomaisesti suomalaisiin Formula 1 -faneihin. Urheilufanit ovat myös selvästi kiinnostuneita

lajeista, joukkueista tai pelaajista. Suomalaiset olivat pääsääntöisesti perin kiinnostuneita Formula 1 -sarjasta ja kilpailu kuljettajien ja tallien välillä oli yksi merkittävimmistä seuraamisen syistä. Wann ja James (2019) totesivat myös, että urheilun seuraajat eivät välttämättä identifioitu niin voimakkaasti seuroihin tai pelaajiin, mutta seuraavat tapahtumia aktiivisesti paikan päällä tai median välityksellä. (ks. Wann & James 2019, 2–5) Suomalaiset eivät määritelleet tietyn kilpatallin tai kuljettajan seuraamista kovin merkittäväksi Formula 1 -sarjan seuraamisen syyksi, mutta he seurasivat silti varsin aktiivisesti sarjaa median välityksellä.

Suomalaisten kiinnostus Formula 1 -sarjaa ja etenkin suomalaisia Formula 1 -kuljettajia kohtaan, on ollut huomattavaa. Kari Hotakaisen elämäkertateos Kimi Räikkösestä, Tuntematon Kimi Räikkönen, oli julkaisuvuotenaan kaikkien aikojen eniten myyty kirja Suomessa (Pesonen 2018; Aittoniemi 2019). Mika Häkkisen ensimmäisen maailmanmestaruuden ratkaissut Japanin Grand Prix vuonna 1998, keräsi kukonlaulun aikaan yli miljoonayleisön televisiovastaanottimien ääreen koti-Suomessa (Järvenpää 2018). Suomi on myös väkilukuun suhteutettuna kaikkien aikojen menestynein Formula 1 -maa kuljettajien maailmanmestaruuksilla mitattuna (F1 bytes 2017). Suomalaisen Formula 1 -tähtien tuoman merkittävän menestyksen myötä, suomalaisessa mediassa on voitu kohottaa kansallistunnetta ja vakiinnuttaa ajatusta siitä, että Suomi on poikkeuksellisen hyvä autourheilumaa (Kolamo 2018, 70).

Kimi Räikkösen eläköityminen Formula 1 -sarjasta kauden 2021 päätteeksi, ei ole vaikuttanut merkittävästi suomalaisten Formula 1 -sarjan seuraamisen innokkuuteen. Räikkönen on ylivoimaisesti suosituin suomalainen kuljettaja historiassa ja suomalaisten mielestä jopa sarjan historian kolmanneksi suurin legenda (Michael Schumacherin ja Ayrton Sennan jälkeen). Tästä huolimatta 44,4 prosenttia suomalaisfaneista koki, että Räikkösen eläköityminen ei vaikuta yhtään ja 19,9 prosentti koki sen vaikuttavan vain vähän heidän Formula 1 -sarjan seuraamiseensa jatkossa. Formula 1 -sarjassa on kaudella 2023 mukana vain yksi suomalainen kuljettaja (Valtteri Bottas). On mielenkiintoista pohtia, miten paljon suomalaisten kiinnostus Formula 1 -sarjaa kohtaan mahdollisesti vähenee, jos sarjan parissa ei enää nähdä suomalaisia kuljettajia tulevaisuudessa. Edellisen kerran Formula 1 -luokassa ajettiin kausi ilman suomalaiskuljettajaa vuonna 1988 (Formula 1 2023b). Tällä hetkellä seuraavan suomalaisen Formula 1 -kuljettajan odotus lepää voimakkaimmin Ferrarin akatemiassa ajavan Tuukka Taposen harteilla (Visuri 2023). Tie Formula 1 -sarjaan asti on kuitenkin vaikea, sillä tällä hetkellä sarjassa on vain 20 kilpajuljettajan paikkaa, joista käydään kovaa kilpailua. On hyvin mahdollista, että Bottaksen

eläköitymisen jälkeen suomalaiset joutuvat odottamaan seuraavaa suomalaiskuljettajaa. Miten pitkäksi maailman nopeimman kansan odotus koituu, jää nähtäväksi tulevaisuuteen.

Suomalaiset fanit pitivät Formula 1 -sarjan tilaa keväällä 2022 melko positiivisena. Adjektiivikuvailussa kolme yleisintä adjektiivia olivat: jännittävä, mielenkiintoinen ja viihdyttävä. Suomalaiset pitivät Formula 1 -sarjaa moottoriurheilun kuninkuusluokkana ja he kokivat sarjassa olevan sopivasti urheilua ja viihdettä. He kokivat Formula 1 -sarjan olevan myös paremmassa tilassa kuin viisi vuotta aiemmin, mutta he eivät kokeneet sarjan olevan paremmassa tilassa kuin koskaan aiemmin. Jonkun verran huolta herättivät Formula 1 -sarjan liiketaloudellisen toiminnan korostuminen urheilun kustannuksella, sarjan muuttuminen miljardöörien ”leikkikentäksi” ja maksukuljettajien liian suuri määrä sarjassa. Myös rengasvalmistajia kaivattiin enemmän mukaan sarjaan. Yli puolet faneista piti moottoreiden tuottamaa ääntä tärkeänä, mikä voi osaltaan kuvastaa myös suomalaisten fanien kaipuuta vanhoihin äänekkäisiin moottoreihin, mistä ei kuitenkaan suoranaisesti kysytty tässä tutkimuksessa. Kaiken kaikkiaan Formula 1 -sarjan brändillä vaikuttaisi olevan sangen positiivinen kuva suomalaisten fanien mielestä.

Suomalaiset Formula 1 -fanit ovat hyvin samankaltaisia kuin kansainväliset Formula 1 -fanit ovat monissa asioissa. Joissakin asioissa suomalaiset fanit erosivat kuitenkin kansainvälisistä faneista. Suurimmat eroavaisuudet näiden fanikuntien välillä liittyivät: suomalaisten vähäisempään ympäristöarvojen tärkeänä pitämiseen Formula 1 -sarjassa, korkeampaan naisten määrään suomalaisessa fanikunnassa, suomalaisten korkeampaan maksuvalmiuteen Grand Prix -lipuista, vähäisempään videopelaamisen ja fanituotteiden ostamisen innokkuuteen suomalaisten fanien keskuudessa ja ei suosikkia vaihtoehdon korostumiseen suomalaisten ”suosikki kilpatalina”.

Viimeisellä kaudellaan Formula 1 -sarjassa Keke Rosbergilta kysyttiin, ”mikä oli ollut kuninkuusluokassa parasta ja mikä pahinta?” Rosberg totesi, ”Pahinta ovat olleet suomalaiset lehtimiehet ja parasta ulkomaalaiset lehtimiehet. Asennoitumisessa on selvä ero. Suomessa julkisuudessa kaikki asiat ovat mustaa ja valkoista”. Rosberg päättikin boikotoida suomalaisia lehtimiehiä kauden ja uransa päättäneessä osakilpailussa. (Nurmi 2014, 42)

7.2 Tutkimuksen jälkipohdintaa

Tämän tutkimuksen tieteellinen relevanttius liikunnan yhteiskuntatieteellisessä kontekstissa oli merkittävä, koska suomalaisia Formula 1 -faneja ei ollut aikaisemmin tieteellisesti tutkittu Suomessa. Tutkimuksen tarkoituksena oli vastata tutkimuskysymyksiin siitä, millaisia suomalaiset Formula 1 -fanit ovat, miten he seuraavat Formula 1 -sarjaa, mitkä asiat ovat heidän kiinnostuksensa kohteita sarjan seuraamisessa, mitä mieltä he olivat Formula 1 -sarjan tilasta keväällä 2022 ja miten suomalaiset fanit erosivat kansainvälisistä faneista. Näihin tutkimuskysymyksiin saatiin vastauksia suhteellisen laajan aineiston (n=243) ansiosta, mikä mahdollisti tilastollisten metodien käyttämisen aineistojen analysointiin. Jälkeenpäin tutkielman toteuttamista pohdittaessa, voidaan sen toteutuksesta löytää asioita, joita olisi voitu tehdä toisin. Kyseessä oli ensimmäinen tutkielma, jonka tutkija itse oli koskaan tehnyt. Näin ollen on väistämätöntä, että tutkimuksen puutteen vuoksi kaikki tutkielman tekemisen nyanssit, eivät vielä olleet hioutuneet täydelliseksi.

Pro gradu -tutkielman rakennusprosessi alkoi syksyllä 2020. Ensimmäisen vuoden aikana tutkija työsti kandidaatintutkielman Formula 1 -fanituksen piirteistä, mikä loi kattavaa pohjaa pro gradu -tutkielman kirjallisuusosiolle. Syksyllä 2021 alkoi varsinainen tämän tutkielman työstäminen. Kirjallisuuskatsausta saatiin vielä täydennettyä, kun Formula 1 ym. (2021) -fanitutkimus julkistettiin syksyllä 2021. Tutkielman käsitteellistäminen sujui varsin hyvin. Käsitteet: fanitus, lopputuloksen epävarmuus, kilpailullinen tasapaino, mediaurheilu ja brändi, kuvasivat osuvasti tutkittavaa ilmiötä. Formula 1 -sarjan historiasta kirjoittaminen takasi lukijalle kattavan matkan Formula 1 -sarjan maailmaan. Tämän nähtiin helpottavan Formula 1 -sarjasta vähän tietävän lukijan lukukokemusta. Tutkimusmetodien valitsemisessa kvantitatiivinen lähestymistapa oli tutkijalle selviö. Kvalitatiivisella lähestymistavalla olisi voinut olla vaikeampi saada yhtä täsmällisesti vertailtavaa aineistoa kansainvälisten Formula 1 -fanitutkimusten kanssa, jotka oli toteutettu kvantitatiivisesti.

Kyselytutkimuksen suunnittelussa voidaan havaita parantamisen arvoisia asioita. Alun perin kyselyn kysymykset oli tarkoitus jakaa viidelle eri sivulle, mutta kenraalitestauksessa kysely ei suostunut lähtemään tässä muodossa. Kaikki kysymykset jouduttiin laittamaan samalle sivulle, mikä saattoi tehdä kyselystä loputtamattomalta tuntuvan siihen vastaavalle. Tämä saattoi lisätä kyselyn vastaajien katoa, sillä kyselyn avajia oli 1025, mutta vastaajia oli vain 243. Kadon osuus kyselyn avanneista oli siten 76,3 prosenttia. Kysymyksiä olisi pitänyt myös vielä hioa

enemmän. Erityisesti tutkijaa jäi harmittamaan kysymys vastaajan iästä. Ikäluokkahaitareista tuli vuoden verran liian suuria. Tämä hankaloitti suoraa vertaamista kansainväliseen aineistoon. Likertin asteikon kysymyksiä olisi voinut vielä miettiä lisää, jotta ne olisivat paremmin vastanneet kansainvälisen aineiston vastaavia kysymyksiä. Kyselytutkimuksen jakaminen sosiaalisessa mediassa oli toimiva ratkaisu. Erityisesti Moottoriurheilun olohuone -ryhmä, johon kysely jaettiin, tarjosi kattavan mahdollisuuden tavoittaa Formula 1 -sarjasta kiinnostuneita suomalaisia (jäseniä ryhmässä oli tutkimushetkellä 6 600).

Aineiston kerääminen onnistui melko hyvin. Mahdollisesti tutkija olisi voinut olla yhteydessä Viasatin Formula 1 -organisaatioon, ja kysyä heidän kiinnostustansa yhteistyöhön. Tämä olisi voinut tarjota lisää vastaajia, jos Viasat olisi markkinoinut tutkimusta tilaajilleen. Tämä olisi kuitenkin muuttanut tutkimuksen luonteen riippumattomasta tutkimuksesta, kaupallisten intressien tukemaksi tutkimukseksi, mikä olisi voinut tehdä tutkimuksen toteuttamisesta haastavampaa.

Aineiston analysoinnissa tutkija olisi voinut sisällyttää enemmän SPSS-tilastoanalyysiä kyselytutkimuksen vastauksiin. Tämä olisi kuitenkin lisännyt tutkielman pituutta ja olisi tehnyt olennaisissa asioissa pitäytymisen haastavammaksi. Nyt tutkija pyrki keskittymään olennaisimpiin asioihin tilastoanalyyseissä. Tutkija olisi myös voinut tehdä tutkielman valmiiksi nopeammassa aikataulussa. Tämä olisi lisännyt tutkielman ajankohtaisuutta, koska uusi Formula 1 -kausi oli jo ehtinyt alkaa ennen pro gradu -tutkielman valmistumista. Tutkielman kyselytutkimuksessa oli esimerkiksi kysymys kauden 2022 suosikkikuljettajista, mikä ei enää kaudella 2023 ole niin ajankohtaista (vaikka kaikki vastaajien suurimman suosion saaneista kuljettajista ovat mukana kaudella 2023). Tämä tutkielman valmistumisen hitaus olisi mahdollistanut jatkotutkimuksen liittyen tiettyihin kyselytutkimuksen kysymyksiin, kuten odotukseen kauden 2022 sääntömuutosten vaikutuksesta kilpa-ajoon, verrattuna vastaajien mieltymyksiin vuotta myöhemmin, kun säännöt ovat olleet vuoden verran voimassa. Tutkija ei kuitenkaan kokenut jatkotutkimus mahdollisuutta riittävän tärkeäksi, sen vaatimaan lisätyömäärään verrattuna.

Tämän tutkimuksen tulokset antoivat suomalaisista Formula 1 -faneista varsin samanlaisen kuvan, kuin kansainvälisistä Formula 1 -faneista. Tämän voitaisiin nähdä puhuvan tutkimuksen ulkoisen validiteetin puolesta, mutta koska kansainvälisissä tutkimuksissa ei ole tutkittu pelkästään suomalaisia faneja, ei näin voida sanoa varmasti. Tutkimuksen reliabiliteettia tarkasteltaessa on syytä huomioida, että kaikki mittarit ovat jossain määrin epätäydellisiä (ks. Ronkainen

ym. 2014, 132). Satunnaisvirheitä on todennäköisesti päätyntä tutkimustuloksiin, koska ne ovat mahdottomia tutkijalle välttää (ks. Ronkainen ym. 2014, 132–133). Koska tutkimus toteutettiin Webropol -verkkokyselynä, tutkija ei voi tietää, miten satunnaisesti vastaajat ovat valikoituneet vastaamaan tutkimukseen, koska tutkimukseen vastaaminen on perustunut vastaajan omaan haluun vastata siihen. Näin voidaan olettaa, että kaikilla potentiaalisilla vastaajilla ei ole ollut yhtäläistä mahdollisuutta vastata tutkimukseen. (ks. Ronkainen ym. 2014, 151) Esimerkiksi, vaikka potentiaalinen vastaaja olisi ollut Moottoriurheilun olohuone -ryhmän jäsen, hän ei välttämättä ole lukenut ryhmän postauksia riittävän aktiivisesti huomatakseen ilmoitusta tutkimuksesta, koska ryhmään julkaistaan lukuisia postauksia päivittäin.

Kansainvälisissä tutkimuksissa analysoituja vastauksia on ollut jopa 167 302. Nielsen Sports on ollut vastauksia analysoinut toimija. Tutkimuksissa ei ole mainintaa siitä, että ne olisivat vertaisarvioituja. Tämä laskee niiden yleistettävyyden tasoa, mutta on oletettavaa, että näin merkittävällä vastaajien määrällä tutkimustulokset antavat luotettavaksi luettavaa tietoa fanien näkemyksistä Formula 1 -sarjasta. Tämän tutkimuksen kohdalla suhteellisen suuren otoskoon (n=243) (vaikka se on mitättömän pieni kansainvälisiin tutkimuksiin verrattuna) myötä voidaan tutkimustuloksia pitää melko luotettavina. Aikaisemman tiedon puute nimenomaan suomalaisista Formula 1 -faneista, tekee kuitenkin perusjoukkoon vertaamisen mahdottomaksi. Samankaltaiset tulokset kansainvälisten tutkimusten kanssa antavat kuitenkin osviittaa suomalaisista Formula 1 -faneista. Yksittäinen tutkimus ei kuitenkaan pysty luomaan varmaa kuvaa todellisuudesta, vaan sen salat ja ulottuvuudet ovat aina monisyisempiä ja moninaisempia, kuin yksittäisten tutkimusten tuottama kokonaiskuva ilmiön maailmasta on (ks. Ronkainen ym. 2014, 74).

7.3 Kohti tulevaisuutta

Maailman nopein kansa tarjoaa suomalaiselle tiedeyhteisölle monia mielenkiintoisia tutkimuksen aiheita tulevaisuudessakin. Siinä missä tämä tutkimus toteutettiin kvantitatiivisin menetelmin, voitaisiin seuraava tutkimus tulevaisuudessa tästä aiheesta toteuttaa kvalitatiivisesti. Olisi mielenkiintoista kuulla vastaajien kertomuksia siitä, miten he ovat päätyneet Formula 1 -sarjan seuraamisen pariin ja minkälaisia merkityssisältöjä se on tuonut heidän elämäänsä. Myöskään ei tulisi pois sulkea tulevaa kvantitatiivista tutkimusta suomalaisista Formula 1 -faneista. For-

mula 1 -sarjan tulevaisuus on sen verran mielenkiintoisessa tilanteessa tällä- ja seuraavalla vuosikymmenellä. Jos suomalaiset katoavat kokonaan Formula 1 -sarjasta, on mielenkiintoista, miten suomalaisten sarjan seuraamisen innokkuudelle käy. Formula 1 -sarja tarjoaa myös itsessään monia mielenkiintoisia tutkimusaiheita tiedeyhteisölle. Suomalaisten tutkijoiden olisi hyvä laajentaa kotimaista tietämystä yhdestä maailman suurimmista urheilusarjoista, koska sen kotimainen tutkimus on ollut ”lapsen kengissä”.

Autoteollisuuden siirtyminen sähköautoihin uhkaa tehdä Formula 1 -sarjasta epärelevanttia autonvalmistajille. Täysin sähkömoottoreihin siirtyminen ei kuitenkaan ole sarjalle vaihtoehto, sillä Formula E -sarjalla on autourheilun kattojärjestö FIA:n yksinoikeuslisenssi, täysin sähköllä toimiviin voimanlähteisiin yksipaikkaisten kilpa-autojen osalta vuoteen 2039 asti (Kalinauckas 2018). Ympäristöystävällinen agenda on mukana Formula 1 -sarjan toiminnassa. Formula 1 -sarja on amerikkalaisen kaupallisten oikeuksien haltijansa Liberty Median toimesta, linjannut tavoitteekseen hiilineutraaliuden vuonna 2030. Vuonna 2019 julkaistussa Formula 1 -sarjan kestävyysstrategiassa esitetään konkreettisia lukuja sarjan tuottamista hiilidioksidipäästöistä. Lisäksi siinä esitetään keinoja, joilla sarjasta pyritään tekemään tavoiteaikataulussa hiilineutraali. (Formula 1 2019; Formula 1 2023t)

Formula 1 -sarja on panostanut viime vuosina valtavasti kilpailun tasaamiseen ja jännityksen lisäämiseen sarjassa. Kauden 2022 sääntömuutoksilla pyrittiin helpottamaan toisen auton seuraamista mutkissa, jotta kuljettajien olisi mahdollista ohittaa toisiaan suorilla helpommin, kun he voivat ajaa mutkissa lähempänä toisiaan. Kilpatallien budjettikatolla pyrittiin tasaamaan taloudellisen panostuksen vaikutusta kilpa-autojen kehittämiseen. Tuulitunnelin käyttöaika rajoituksilla pyrittiin parantamaan edellisenä vuonna heikoiten sarjassa menestyneiden tallien mahdollisuuksia kehittää autojaan ja vastaavasti rajata parhaiten menestyneiden tallien mahdollisuutta kehittää autoaan. Autosportin (7.12.2022) mukaan kaudella 2021 nähtiin yhteensä 599 ohitusta radalla kilpailujen aikana. Kaudella 2022 ohituksia oli 785. Kasvua oli siten 31 prosenttia. Kaikessa uudet säännöt eivät kuitenkaan onnistuneet ensimmäisenä vuotenaan, sillä kauden 66:sta mahdollisesta palkintokoroke sijoituksesta Red Bull, Ferrari ja Mercedes kahmivat peräti 65. (Autosport 7.12.2022) Kauden 2023 alku näyttäisi kuitenkin luovan valoa heikommin menestyneiden tallien mahdollisuudesta, nousta merkittävästi pistetaulukossa ylöspäin. Heikosti kaudella 2022 menestynyt Aston Martin saavutti kolmessa ensimmäisessä Grand Prixissä kaikissa palkintokoroke sijoituksen ja jo kolmen Grand Prixin jälkeen tallilla on enemmän pisteitä kuin se sai koko kauden 2022 aikana.

Kaudella 2020 Formula 1 -sarja toi mukaan toimintaansa ”We Race As One” sloganin. Tällä sloganilla haluttiin ottaa kantaa yhdenvertaisuuteen ja inklusioon. Kaudella 2021 sloganin merkitystä laajennettiin kattamaan myös kestävä kehityksen ja yhteisön tasojen merkityksiä. Esimerkiksi yhteisöjen tasolla Formula 1 -sarja pyrkii luomaan positiivista jatkuvaa kehitystä paikoissa, joissa järjestetään Grand Prixjejä. (Formula 1 2023å) Tästä huolimatta Formula 1 -sarja on vinyt viime aikoina kilpailuja ihmisoikeuksien kannalta ongelmallisiin maihin, kuten Saudi-Arabiaan ja Qatarin vuonna 2021. Saudi-Arabiaa on syytetty oman kansainvälisen imagonsa pesemisestä urheilun avulla. Qatarin kanssa tehtiin nopeasti peräti 10 vuotinen sopimus kilpailun järjestämisestä, kun Qatar tarjoutui järjestämään loppukaudesta 2021 peruuntuneelle Grand Prixille korvaavan kilpailun. Muun muassa Amnesty International oli huolissaan ihmisoikeuksien toteutumisesta Grand Prixin järjestämisessä Qatarissa. (Business & Human Rights Resource Center 2021; BBC 2021) Vaikka nämä valtiot maksavat Formula 1 -sarjalle huomattavia summia Grand Prixien järjestämisoikeuksista, se ei sivuuta näissä maissa kilpailemisen ongelmallisuutta Formula 1 -sarjan imagolle. Automaailman sähköistymisen vaikutukset Formula 1 -sarjaan, Formula 1 -sarjan aseman viihdetuotteena ja urheilusarjana vaikutukset sarjan kiinnostavuuteen ja Formula 1 -sarjan kilpaileminen eettisesti arveluttavissa maissa, ovat esimerkkejä aiheista, joita voitaisiin tutkia jatkossa enemmän Formula 1 -sarjaan liittyen.

Fanien katoaminen urheilun kentiltä ja areenoilta koronaviruspandemian myötä, oli mykistävä kokemus urheilumaailmalle. Lipputulot, joista monet urheiluseurat saavat jopa erittäin merkittävää taloudellista tukea, katosivat monissa tapauksissa aivan täysin. Koronaviruspandemian alkuvaiheessa suurin osa urheilulajeista jäi jopa kokonaan tauolle. Vuoden 2020 edetessä monet lajit palasivat takaisin areenoille ja tv-ruutuihin, erilaisina kuin ne olivat olleet ennen pandemiaa. Jotain puuttui urheilutapahtumien ilmapiiristä. Fanit eivät olleet paikan päällä.

Tyhjille areenoille urheileminen oli monelle kuljettajalle jopa henkisesti masentava kokemus. Esimerkiksi Lewis Hamilton totesi ennen kauden 2020 alkua, että tyhjien katsomoiden edessä ajaminen ei ole kovin inspiroivaa (Mercedes-AMG Petronas F1 Team 25.6.2020). Sebastian Vettel niin ikään totesi, että yksikään Formula 1 -kuljettaja ei halua ajaa tyhjien katsomoiden edessä, mutta niin oli vain tehtävä poikkeuskaudella 2020 (Parkes 2020). Fanien merkitys urheilulle on siten valtava ja koronaviruspandemian tuomien haasteiden myötä, sen merkitys urheilussa on kenties vain korostunut.

Tutkija toivoo, että tämän tutkimuksen suurimpana merkityksenantona tiedeyhteisölle olisi lisääntynyt kiinnostus Formula 1 -sarjan tutkimiseen Suomessa. Tällä tutkimuksella voi olla merkitystä myös Formula 1 -sarjan lähetysoikeuksista Suomessa vastaavalle toimijalle, kohdejoukkonsa tunnistamisessa ja markkinointinsa kohdentamisessa. Tutkimuksella voi olla myös merkitystä toimijalle, joka pyrkisi hankkimaan Grand Prixä Suomeen tulevaisuudessa, sillä tutkimuksessa kysyttiin fanien halusta saada Grand Prix Suomeen. Formula 1 -sarjalle tutkimustuloksista voi olla hyötyä, jos tulevaisuudessa sarja haluaa tarkastella fanejaan enemmän maakohtaisesti, kuin tarkastella niitä yhtenä suurena kokonaisuutena. Lisäksi tutkimuksella voi olla merkitystä yksittäisille suomalaisille faneille, jotka voivat verrata omia näkemyksiään Formula 1 -sarjasta tämän tutkimuksen tuloksiin maailman nopeimmasta kansasta.

Formula 1 -sarja on pitkän historiansa aikana tuonut paljon iloa ja riemua fanien maailmoihin. Se on tuonut myös paljon surua ja tragedioita historiansa aikana. Formula 1 -sarjassa kilpaileminen on tänä päivänä paljon turvallisempaa kuin aiemmin, silti vaara ei ole täysin poistunut sarjan parista, kuten Romain Grosjeanin pelottava onnettomuus Bahrainin Grand Prixissä vuonna 2020 osoitti (Formula 1 29.11.2020). Formula 1 -kilpailemiseen sisältyy paljon riskejä, mutta kuljettajat ovat valmiita kohtaamaan niitä, uskollisten fanien jännittäessä kilpailujen lopputuloksia. "To achieve anything in this game, you must be prepared to dabble in the boundary of disaster." – Stirling Moss (F1 experiences 2021).

LÄHTEET

- Aittoniemi, J. (2019). Kari Hotakaisen Kimi Räikkönen kirja rikkoi ennätystä. Verkkosivu. Viitattu 11.11. 2020. <https://www.is.fi/formula1/art-2000006089598.html>
- Antweiler, W. (2022). Pacific Exchange Rate Service. Verkkosivu. Viitattu 2.1.2023. <https://fx.sauder.ubc.ca/etc/GBPpages.pdf>
- Armstrong, G., Kotler, P., Harker, M. & Brennan, R. (2012). Marketing: An introduction (2nd ed., European adaptation ed.). Pearson Education.
- Atlas F1, (2001). Safety improvements in F1 since 1963. Verkkosivu. Viitattu 22.4.2021. <http://www.atlasf1.com/news/safety.html>
- AutoRacing1, (2023). F1: 2022 TV viewership hits 1.54 billion. Verkkosivu. Viitattu 3.5.2023. <https://www.autoracing1.com/pl/391481>
- Autosport, (7.12.2022). Why the 2022 F1 Regulation Changes Worked. YouTube -videopalvelu. Video. Viitattu 12.4.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=dldURuFMWsc>
- Autosport, F1 racing & Motorsport News. (2015). Full Formula 1 fan survey results revealed. Verkkosivu. Viitattu 10.2.2021. <https://www.autosport.com/f1/news/120142/full-f1-fan-survey-results-revealed>
- Baldwin, A. (2014). 'Megaphone' exhaust does not work, says Rosberg. Verkkosivu. Viitattu 14.4.2023. <https://www.reuters.com/article/us-motor-racing-testing-idUSKBN0DU1WK20140514>
- Baker, T, A. (2019) 'It was precious to me from the beginning': material objects, long-distance fandom and home, *Soccer & Society*, 20(4), 626-641, DOI: 10.1080/14660970.2017.1376187
- Ballouli, K., Trail, G. T., Koesters, T. C. & Bernthal, M. J. (2016). Differential Effects of Motives and Points of Attachment on Conative Loyalty of Formula 1 U.S. Grand Prix Attendees, *Sport Marketing Quarterly* 25 (3), 166-181.
- Barretto, L. (2020). How f1s new sliding aero testing rules work and what impact they will have. Verkkosivu. Viitattu 30.1.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/article.how-f1s-new-sliding-scale-aero-testing-rules-work-and-what-impact-theywill.pn0sG8N4A0cjbNRbdYx8a.html>
- Barretto, L. (2021a). Everything you need to know about the F1 Sprint format – including how it works. Verkkosivu. Viitattu 18.11.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/article.everything-you-need-to-know-about-f1s-new-sprint-qualifying-format-including.1Lawf6r6Ab0y8ha0satSjx.html>

- Barretto, L. (2021b). LONG READ: Ferrari on the disappointments of 2020 – and why they have renewed hope for 2021. Verkkosivu. Viitattu 17.11.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/article.long-read-ferrari-on-the-disappointments-of-2020-and-why-they-have-renewed.3STWRgoGOKDj7Y6MxBORXF.html>
- Barretto, L. (2022). How does the F1 Sprint work? The format explained ahead of its return this weekend in Brazil. Verkkosivu. Viitattu 15.3.2023. <https://www.formula1.com/en/latest/article.how-does-the-f1-sprint-work-the-format-explained-ahead-of-imola.4ep6uU8VYFMgftvTYxkZdI.html>
- Barretto, L. (2023). EXPLAINED: Everything you need to know about the 2023 F1 Sprint format. Verkkosivu. Viitattu 4.5.2023. <https://www.formula1.com/en/latest/article.explained-everything-you-need-to-know-about-the-2023-f1-sprint-format.583WHWKbWVVBemPKi6pJxH.html>
- BBC, (2016). British Grand Prix 1976: How a condom manufacturer forced F1 off TV. Verkkosivu. Viitattu 18.2.2022. <https://www.bbc.com/sport/formula1/35748458>
- BBC, (2021). Qatar F1 race will be held in November along with 10-year deal. Verkkosivu. Viitattu 19.11.2021. <https://www.bbc.com/sport/formula1/58748178>
- BBC, (2022). 2022 Formula 1 Results. Verkkosivu. Viitattu. 11.4.2023. <https://www.bbc.com/sport/formula1/2022/results>
- Bellingham, T. (2022). Here Are The 6 Races F1 Fans Think Must Stay On The Calendar. Verkkosivu. Viitattu 20.12.2022. <https://wtf1.com/post/here-are-the-6-races-f1-fans-think-must-stay-on-the-calendar/>
- Best of Max, (24.8.2019). Max Verstappen's Orange Army at Spa 2018. YouTube- videopalvelu. Video. Viitattu 23.3.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=14jO8oemv7c>
- Bradley, C. (2015). GPDA fan survey exclusive: Red Bull is most dominant F1 brand. Verkkosivu. Viitattu 18.2.2022. <https://www.motorsport.com/f1/news/gpda-fan-survey-exclusive-red-bull-is-most-dominant-f1-brand/634303/>
- Brooke, J. (1994). A Grief-Stricken Brazil Buries Car-Racing Hero. Verkkosivu. Viitattu 25.8.2022. <https://www.nytimes.com/1994/05/06/world/a-grief-stricken-brazil-buries-car-racing-hero.html>
- Business & Human Rights Resource Center, (2021). Verkkosivu. Viitattu 18.11.2021. <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/sportwashing-saudi-to-host-f1-race-amid-human-rights-concerns/>

- CNBC, (2022). Was it worth it? F1 race in Saudi Arabia raises questions. Verkkosivu. Viitattu 18.8.2022. <https://www.cnb.com/2022/03/29/was-it-worth-it-f1-race-in-saudi-arabia-raises-questions.html>
- Cooper, A. (2018). Liberty media frustrated by noisy f1 future talks. Verkkosivu. Viitattu 25.1.2021. <https://www.autosport.com/f1/news/134674/liberty-frustrated-by-noisy-f1-futuretalks>
- Cooper, A. (2019). Projected Miami 2021 F1 race faces major local opposition. Verkkosivu. Viitattu 1.4.2021. <https://www.autosport.com/f1/news/projected-miami-2021-f1-race-faces-major-local-opposition-4986574/4986574/>
- Cooper, A. (2021). Grand Prix return to Africa “a priority” for Formula 1. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.motorsport.com/f1/news/africa-f1-grand-prix-priority/5481368/>
- Davis, L. (2015). Football fandom and authenticity: a critical discussion of historical and contemporary perspectives. *Soccer & Society*, 16(2/3), 422–436.
- Day, L. (2022). F1 CEO Says It’ll Never Race in Russia Again. Verkkosivu. Viitattu 25.8.2022. <https://www.thedrive.com/accelerator/f1-ceo-says-itll-never-race-in-russia-again>
- Dennis, D. (2010a). Grand Prix History – Organized Racing & The First Grand Prix. Verkkosivu. Viitattu 21.11.2021. <https://sportscardigest.com/grand-prix-history-origins-of-organized-racing-the-first-grand-prix/>
- Dennis, D. (2010b). Grand Prix History – Purpose Built Racing Circuits. Verkkosivu. Viitattu 21.11.2021. <https://sportscardigest.com/grand-prix-history-purpose-built-racing-circuits/>
- Dennis, D. (2010c). Grand Prix History – The Post-War Racing Years and Formula One. Verkkosivu. Viitattu 21.11.2021. <https://sportscardigest.com/grand-prix-history-the-post-war-years-and-formula-one/>
- Dennis, D. (2010d). Grand Prix History – The Pre-WWII Racing Years. Verkkosivu. Viitattu 21.11.2021. <https://sportscardigest.com/grand-prix-history-the-pre-wwii-years/>
- Dewhirst, T., & Hunter, A. (2002). Tobacco sponsorship of Formula One and CART autoracing: tobacco brand exposure and enhanced symbolic imagery through co-sponsors’ third party advertising. *Tobacco Control*, 11, 146–150. <https://tobaccocontrol.bmj.com/content/tobaccocontrol/11/2/146.full.pdf>
- Doria, M., & Nalebuff, B. (2021). Measuring competitive balance in sports. *Journal of Quantitative Analysis in Sports*, 17(1), 29–46.

- Eason, K. (2018). *Driven: The Men Who Made Formula One*. Lontoo: Hodder & Stoughton.
- Ehlen, S., (2020). Gallery: All Ferrari F1 cars since 1950. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021.
<https://www.motorsport.com/f1/news/ferrari-formula-one-cars-gallery/4327068/?nrt=1>
- Elizalde, P. (2009). Webber rues poor Turkish GP crowd. Verkkosivu. Viitattu 28.4.2021.
<https://www.autosport.com/f1/news/webber-rues-poor-turkish-gp-crowd-4429795/4429795/>
- Elson, J. (2020). Jochen Rindt: F1's unanointed champion. Verkkosivu. Viitattu 18.11.2021.
<https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/jochen-rindt-f1s-unanointed-champion>
- Exchange Rates, (2023). US Dollar to Euro Spot Exchange Rates for 2017. Verkkosivu. Viitattu. 2.1.2023. <https://www.exchangerates.org.uk/USD-EUR-spot-exchange-rates-history-2017.html>
- F1 Academy, (2023). The Category. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2023. <https://www.f1academy.com/About/79XbfF862Vdt6jxMtsIzq3/the-category-f1a>
- F1 bytes, (2017). Which are the Top Nations in Formula 1?. Verkkosivu. Viitattu 20.2.2021.
<https://f1bytes.com/the-top-nations-in-formula-1/>
- F1 destinations, (2019). The definitive ranking of 2019 Formula 1 ticket prices. Verkkosivu. Viitattu 22.4.2021. <https://f1destinations.com/the-definitive-ranking-of-2019-formula-1-ticket-prices/>
- F1 esports, (2023). Verkkosivu. Viitattu 21.2.2023. <https://www.f1esports.com/about>
- F1 experiences, (2021). 10 iconic quotes from the history of Formula 1. Verkkosivu. Viitattu 2.1.2023. <https://f1experiences.com/blog/10-iconic-quotes-from-history-of-formula-1>
- F1 Master, (12.12.2020). Lewis Hamilton was resuming his Qualy, his eyes get fully open when F1 V10 sound blasted past behind. YouTube- videopalvelu. Video. 1:38. Viitattu 17.5.2021. https://www.youtube.com/watch?v=_I0R5yZ80rA
- F1 Sustainability Strategy. Formula 1 (2019). Verkkosivu. Viitattu 8.8.2022. <https://corp.formula1.com/wp-content/uploads/2019/11/Environmental-sustainability-Corp-website-vFINAL.pdf>
- F1i, (2018). F1 expanding in the US but won't neglect its roots – Carey. Verkkosivu. Viitattu 26.4.2021. <https://f1i.com/news/302921-f1-expanding-us-wont-neglect-roots-carey.html>
- Ferret, O. (2020). Why is there no Scandinavian F1 GP?. Verkkosivu. Viitattu 21.11.2021.
<https://motorsport.nextgen-auto.com/en/formula-1/why-is-there-no-scandinavian-f1-gp,145703.html>

FIA 2023 Formula One Sporting Regulations, Issue 4. Fédération Internationale de l'Automobile (2023). Verkkosivu. Viitattu 16.3.2023. https://www.fia.com/sites/default/files/fia_2023_formula_1_sporting_regulations_-_issue_4_-_2023-02-22.pdf

FIA 2023 Formula One Technical Regulations, Issue 5. Fédération Internationale de l'Automobile. (2023). Verkkosivu. Viitattu 16.3.2023. https://www.fia.com/sites/default/files/fia_2023_formula_1_technical_regulations_-_issue_5_-_2023-02-22.pdf

FIA Formula One Financial Regulations, Issue 14. Fédération Internationale de l'Automobile. (2023). Verkkosivu. Viitattu 17.3.2023. https://www.fia.com/sites/default/files/fia_formula_1_financial_regulations_iss.14_.pdf

FIA, (2021). F1 –Verstappen takes Formula 1 drivers' title with victory in dramatic Abu Dhabi Grand Prix. Verkkosivu. Viitattu 19.12.2021. <https://www.fia.com/news/f1-verstappen-takes-formula-1-drivers-title-victory-dramatic-abu-dhabi-grand-prix>

FIA, (2023a). FIA Formula One World Championship. Verkkosivu. Viitattu 15.3.2023. <https://www.fia.com/events/fia-formula-one-world-championship/season-2023/2023-fia-formula-one-world-championship>

FIA, (2023b). FIA Formula 2. Verkkosivu. Viitattu 15.3.2023. <https://www.fia.com/events/formula-2-championship/season-2021/fia-formula-2>

FIA, (2023c). FIA Formula 3. Verkkosivu. Viitattu 15.3.2023. <https://www.fia.com/events/fia-formula-3-championship/season-2023/fia-formula-3>

FIA, (2023d). Organisation. Verkkosivu. Viitattu 15.3.2023. <https://www.fia.com/organisation>

Formula 1 dictionary, (s.a.). Paintwork – livery – in Formula 1. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021. <http://www.formula1-dictionary.net/paintwork.html>.

Formula 1 in 2017 Global fan insight into the world's largest annual sporting series (2005–2017). FIA, Motorsport Network, Nielsen Sports Management report. (2017). Verkkosivu. Viitattu 26.1.2021. https://cdn-3.motorsport.com/static/documents/Fan_Report_Final.pdf

Formula 1 in 2021 Global fan insight into the world's largest annual sporting series (2005–2021). Formula 1, Motorsport Network, Nielsen Sports Management report. (2021). Verkkosivu. Viitattu 17.12.2021. <https://cdn-1.motorsportnetwork.com/survey/2021/2021-f1-global-fan-survey-motorsportnetwork.pdf>

Formula 1, (2015a). Do you remember... F1's first ever night race. Verkkosivu. Viitattu 31.3.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/features/2015/9/do-you-remember----f1s-first-ever-night-race.html>

- Formula 1, (2015b). Do you remember...when Ferrari raced in blue?. Verkkosivu. Viitattu 30.3.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/features/2015/10/f1-do-you-remember-when-ferrari-raced-in-blue-in-mexico.html>
- Formula 1, (2017). Wheelbase: the design characteristic that might hurt Mercedes in Monaco. Verkkosivu. Viitattu 25.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2017/races.html>
- Formula 1, (2019). Formula 1 announces plan to be Net Zero Carbon by 2030. Verkkosivu. Viitattu 20.3.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/article.formula-1-announces-plan-to-be-net-zero-carbon-by-2030.5IaX2AZHyy7jqxl6wra6CZ.html>
- Formula 1, (2021). Virtual Grands Prix to return for 2021 after record-breaking year for F1 Esports Series. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/article.virtual-grands-prix-to-return-for-2021-after-record-breaking-year-for-f1.7mfMzjdd04QuxooV7aM60.html>
- Formula 1, (2022a). Alpine announce Rac(H)er programme to provide path to F1 for female drivers and increase diversity. Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. <https://www.formula1.com/en/latest/article.alpine-announce-rac-h-er-programme-to-provide-path-to-f1-for-female-drivers.7ldEOifPVdXg0e9cdVUoci.html>
- Formula 1, (2022b). Formula 1 announces audience and fan attendance figures for 2021. Verkkosivu. Viitattu 25.8.2022. <https://corp.formula1.com/formula-1-announces-audience-and-fan-attendance-figures-for-2021/>
- Formula 1, (2023a). 1950 Race results. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/1950/races.html>
- Formula 1, (2023b). 1988 Driver standings. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/1988/drivers.html>
- Formula 1, (2023c). 2000 Race Results. Verkkosivu. Viitattu 17.2.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2000/races.html>
- Formula 1, (2023d). 2004 RACE RESULTS. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2004/races.html>
- Formula 1, (2023e). 2007 FORMULA 1™ Fuji Television Japanese Grand Prix – RACE RESULT. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2007/races/822/japan/race-result.html>
- Formula 1, (2023f). 2010 Driver Standings. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2010/drivers.html>
- Formula 1, (2023g). 2011 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2011/team.html>

Formula 1, (2023h). 2011 Driver Standings. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2011/drivers.html>

Formula 1, (2023i). 2013 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2013/team.html>

Formula 1, (2023j). 2014 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2014/team.html>

Formula 1, (2023k). 2015 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2015/team.html>

Formula 1, (2023l). 2016 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2016/team.html>

Formula 1, (2023m). 2019 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2019/team.html>

Formula 1, (2023n). 2019 Driver standings. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2019/drivers.html>

Formula 1, (2023o). 2020 Constructor Standings. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2020/team.html>

Formula 1, (2023p). 2020 Driver standings. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2020/drivers.html>

Formula 1, (2023q). 2020 Race results. Verkkosivu. Viitattu 3.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2020/races.html>

Formula 1, (2023r). 2021 Constructors standings. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2021/team.html>

Formula 1, (2023s). 2021 Race Results. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2021/races.html>

Formula 1, (2023t). Countdown to zero. Verkkosivu. Viitattu 16.3.2023. <https://corp.formula1.com/countdown-to-zero/>

Formula 1, (2023u). F1 Drivers 2023. Verkkosivu. Viitattu 17.2.2023. <https://www.formula1.com/en/drivers.html>

Formula 1, (2023v). F1 Schedule 2023. Verkkosivu. Viitattu 17.2.2023. <https://www.formula1.com/en/racing/2023.html>

Formula 1, (2023w). F1 Teams 2023. Verkkosivu. Viitattu 17.2.2023. <https://www.formula1.com/en/teams.html>.

Formula 1, (2023x). Kimi Raikkonen. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. https://www.formula1.com/en/drivers/hall-of-fame/Kimi_Raikkonen.html

- Formula 1, (2023y). Miami. Verkkosivu. Viitattu 2.3.2023. <https://www.formula1.com/en/racing/2022/Miami.html>
- Formula 1, (2023z). Watch F1 live & on demand. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/subscribe-to-f1-tv.html#en-FIformula1.com/en/results.html/1950/races.html>
- Formula 1, (2023å). We Race As One. Verkkosivu. Viitattu 18.1.2023. <https://corp.formula1.com/we-race-as-one/>
- Formula 1, (2023ä). Zhou Guanyu. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.formula1.com/en/drivers/guanyu-zhou.html>
- Formula 1, (28.5.2017). 2017 Monaco Grand Prix: Race Highlights. YouTube- videopalvelu. Video. Viitattu 25.3.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=MzQ8CzXRO8A>
- Formula 1, (29.11.2020). Romain Grosjean Walks Away From Dramatic, Fiery Crash | 2020 Bahrain Grand Prix. Formula 1. YouTube -videopalvelu. Viitattu 25.8.2022. https://www.youtube.com/watch?v=ZQ7_En2xE4
- Formula 1, (8.10.2017). 2017 Japanese Grand Prix: Race Highlights. YouTube- videopalvelu. Video. Viitattu 25.3.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=F4T97cQm2iE>
- Freeman, G. (2011). Valtteri Bottas clinches 2011 GP3 title with race one victory at Monza. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021. <https://www.autosport.com/fia-f3/news/valtteri-bottas-clinches-2011-gp3-title-with-race-one-victory-at-monza-4449091/4449091/>
- Garcia-del-Barrio, P., Reade J, J. (2022). Does certainty on the winner diminish the interest in sport competitions? The case of formula one. *Empirical Economics* 63 1059–1079
- Gilboy, J. (2018). Mercedes-AMG Petronas F1 Team Spent Over \$400 Million in 2017: Report. Verkkosivu. Viitattu 21.11.2021. <https://www.thedrive.com/accelerator/24042/mercedes-amg-petronas-f1-team-spent-over-400-million-in-2017-report>
- Giulianotti, R. (2002). Supporters, Followers, Fans, and Flaneurs: A Taxonomy of Spectator Identities in Football. *Journal of Sport & Social Issues* 26 (1), 25–46. doi: 10.1177/0193723502261003
- Global Formula 1™ Fan Survey (2015). GPDA & Motorsport. 2015. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021. http://docs.dpaq.de/9267-2015__gpda_survey_exec_summary.pdf
- GMM. (2014). F1 gets first look and sound of Merc 'megaphone'. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021. <https://www.motorsport.com/f1/news/f1-gets-first-look-and-sound-of-merc-megaphone/450806/>

- Haldenby, N. (2022). Formula 1 Attendance Exceeds 5 million in 2022. Verkkosivu. Viitattu 17.7.2023. <https://f1destinations.com/formula-1-attendance-exceeds-5-million-in-2022/>
- Haldenby, N. (2023). Which F1 driver has won from the most different grid slots?. Verkkosivu. Viitattu 11.4.2023. https://www.lightsoutblog.com/2023/03/21/f1-driver-won-from-the-most-grid-slots/?utm_content=cmp-true
- Hamilton, M. (2020). Formula 1: The Official History. Lontoo: Welbeck.
- Heikkilä, T. (2014). Tilastollinen tutkimus. 9. painos. Helsinki. Edita.
- Holding, J. (2022). The Russian GP has been cancelled permanently. Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. <https://www.topgear.com/car-news/formula-one/russian-gp-has-been-cancelled-permanently>
- Hughes, M. (2015). The root of F1's cash crisis. Verkkosivu. Viitattu 16.2.2021. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/march-2015/26/root-f1-s-cash-crisis>
- Ilta-Sanomat, (2011). Turkin GP tippuu F1-sarjasta. Verkkosivu. Viitattu 28.4.2021. <https://www.is.fi/formula1/art-2000000427860.html>
- IMDb, (2023). Rush. Verkkosivu. Viitattu 6.3.2023. <https://www.imdb.com/title/tt1979320/>
- Itkonen, H., Ilmanen, K., Matilainen, P. & Jaskari, L. (2008). Media Urheilun Tulkkina ja Tekijänä. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, Liikuntatieteiden laitos.
- Jones, C. W., Byon, K. K. & Huang, H. (2019). Service Quality, Perceived Value, and FanEngagement: Case of Shanghai Formula One Racing, *Sport Marketing Quarterly* 28 (2), 63-76.
- Järvenpää, J. (2018). 20 vuotta sitten yli miljoona suomalaista tapitti aamuyöllä uskomatonta Mika Häkkisen formula draamaa – lue massiivinen paketti kaikkien aikojen F1-kaudesta 1998. Verkkosivu. Viitattu 1.1.2021. <https://www.is.fi/formula1/art-2000005879134.html>
- Kalinauckas, A. (2018). F1 would need permission to go fully electric - Formula E's Agag. Verkkosivu. Viitattu 22.2.2021. <https://www.autosport.com/f1/news/137961/f1-needs-fe-permission-to-go-fully-electric--agag>
- Kelly, W. (2015). Sport fans and fandoms. Teoksessa R. Giulianotti (toim.) *Routledge handbook of the sociology of sport*. 1. painos. New York: Routledge, 313–323.
- Kesler, D. & Wann, D. L. (2020). The Well-Being of Sport Fans: Predicting Personal Life Satisfaction and Social Life Satisfaction. *Journal of Sport Behavior* 43 (3), 319-332.

- Kim, S-K., Byon, K., Yu, J-G., Zhang, J. & Kim, C. (2013). Social motivations and consumption behaviour of spectators attending a formula one motor-racing event, *Social behaviour and personality* 41(8), 1359-1378.
- Kimberley, S. (2022). F1 permanently cancels the Russian Grand Prix. *Verkkosivu*. Viitattu 1.8.2022. <https://www.racetechmag.com/2022/03/f1-permanently-cancels-the-russian-grand-prix/>
- Knight, B. (2021) A New Budget Cap Gave Small Teams A Reason To Stay In Formula 1. They're Thinking Much Bigger. *Verkkosivu*. Viitattu 23.3.2023. <https://www.forbes.com/sites/brettknight/2021/07/22/a-new-budget-cap-gave-small-teams-a-reason-to-stay-in-formula-1-theyre-thinking-much-bigger/?sh=56f6cc191ad0>
- Koch, K., & Wann, D. L. (2016). Team Identification and Sport Fandom: Gender Differences in Relationship-Based and Recognition-Based Perceived Antecedents. *Journal of Sport Behavior*, 39(3), 278–300.
- Kohli, C, S. (2021). Top 5 most popular drivers in the history of Formula One. *Verkkosivu*. Viitattu 28.4.2021. <https://www.sportskeeda.com/f1/top-5-popular-drivers-history-formulaone>
- Kolamo, S. (2018). *Mediaturheilun dynamo*. Tampere: Vastapaino.
- Krauskopf, T., Langen, M. & Bünger, B. (2010). The search for optimal Competitive Balance in Formula One. *CAWM Discussion Paper*, University of Münster 38, 1–15.
- Kwon, W., Lee, H-W., & Kim, Y. (2018). Global marketing of Formula One: Local variations and geocentric marketing mix, *International Journal of Applied Sports Sciences*, 30 (2), 134-148.
- Kymiring, (2023) *Kymiring*. *Verkkosivu*. Viitattu 1.3.2023. <https://www.kymiring.fi>
- Lange, D. (2021). Number of TV viewers of Formula One (F1) racing worldwide from 2008 to 2020. *Verkkosivu*. Viitattu 25.3.2021. <https://www.statista.com/statistics/480129/cable-or-broadcast-tv-networks-formula-one-f1-racing-watched-within-the-last-12-months-usa/>
- Larkam, L. (2020). Nürburgring to sell 20,000 tickets for F1's Eifel Grand Prix. *Verkkosivu*. Viitattu 26.4.2021. <https://www.crash.net/f1/news/944948/1/nurburgring-admit-20000-f1-fans-eifel-gp>
- Leeds, M. & Von Allmen, P. (2014) *The Economics of Sports*. 5. painos. Boston: Pearson.

- Lepistö, L. (2007). Maailman nopein kansa. Verkkosivu. Viitattu 9.4.2021. <https://www.iltalehti.fi/formulat/a/200710246755190>
- Leslie, J. (2013). 5 Things You Didn't Know About the Korean Grand Prix. Verkkosivu. Viitattu 31.1.2021. <https://www.carthrottle.com/post/5-things-you-didnt-know-about-the-korean-grand-prix/>
- Lewis, N. (2022). Women have a thin history in F1, but there's hope that's changing. Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. https://www.espn.com/racing/f1/story/_/id/33866266/women-thin-history-f1-there-hope-changing
- Lönnblad, K. (2019) Entinen F1-kuljettaja testasi, voiko Kymi Ringillä ajaa formulaa – "En ole nähnyt mitään vastaavaa". Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. <https://yle.fi/urheilu/3-10941105>
- MaailmanNopeinKansa (22.2.2010). Heikki Kovalaisen F1 -mainos nro. 1. YouTube -videopalvelu. Video. Viitattu 17.4.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=Khuz-CEXw190>
- Mackley, S. (2021). DRS: In defence of an unpopular F1 overtaking aid. Verkkosivu. Viitattu 6.5.2021. <https://www.autosport.com/f1/news/drs-in-defence-of-an-unpopular-f1-overtaking-aid-5367585/5367585/>
- Mastromarco, C. & Runkel, M. (2009). Rule changes and competitive balance in Formula One motor racing. *Applied Economics* 41 (23), 3003–3014.
- Mastromartino, B., Zhang J. J., Hollenbeck, C. R., Suggs, D. W. & Connaughton, D. P. (2020). Conceptualizing Sense of Membership in a Sport Fan Community. *Journal of Sport Behavior* 43 (3), 1-33.
- Mercedes-AMG Petronas F1 Team (@MercedesAMGF1) (25.6.2020). Twitter-mikroblogipalvelu. Video. Viitattu 25.3.2021. https://twitter.com/MercedesAMGF1/status/1276145608450101249?refsr%20c=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E12761456084501012%2049%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2F
- Millman, D. (2012). *Brand Bible*. Rockport Publishers.
- Mitchell, S. (2013). Why the Korean Grand Prix Simply Isn't Working. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021. <https://bleacherreport.com/articles/1795301-why-the-korean-grand-prix-simply-isnt-working>

- Motorsport magazine, (2021a). 1990 British F1 Championship. Verkkosivu. Viitattu 30.3.2021. <https://www.motorsportmagazine.com/database/championships/1990-british-f3-championship/>
- Motorsport magazine, (2021b). Bremgarten. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.motorsportmagazine.com/database/circuits/bremgarten/>
- Motorsport magazine, (2021c). Indianapolis. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.motorsportmagazine.com/database/circuits/indianapolis/>
- Motorsport magazine, (2021d). Reims. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.motorsportmagazine.com/database/circuits/reims/>
- Motorsport, (1996). Marlboro to end McLaren sponsorship. Verkkosivu. Viitattu 13.4.2023. <https://us.motorsport.com/f1/news/marlboro-to-end-mclaren-sponsorship/1672656/>
- MTV, (2006). Formula 1 -Lähtykset maksukanaville. Verkkosivu. Viitattu 1.11.2021. <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/formula-1-lahetykset-maksukanaville/1799266#gs.elsnl6>
- Nelson, D. (2021). Nearly 14 million watch F1's last lap showdown in UK and Netherlands. Verkkosivu. Viitattu 16.12.2021. <https://motorsportbroadcasting.com/2021/12/13/nearly-14-million-watch-f1s-last-lap-showdown-in-uk-and-netherlands/>
- Nichol, J. (2022). WHY MAX VERSTAPPEN'S F1 FANS ARE KNOWN AS THE 'ORANGE ARMY. Verkkosivu. Viitattu 23.3.2023. <https://www.hitc.com/en-gb/2022/07/09/why-orange-for-max-verstappen-f1/>
- Noble, J. (2020). F1 committed to hybrid engines for 2026 and beyond. Verkkosivu. Viitattu 15.12.2021. <https://www.motorsport.com/f1/news/f1-hybrid-engines-sustainable-fuels/4907782/>
- Nurmi, M. (2014). F1nmade. Espoo: Mistake Media Oy, 42.
- Official Data, (2023). \$1 in 1970 is worth \$6.41 in 2017. Verkkosivu. Viitattu 2.1.2023. <https://www.officialdata.org/canada/inflation/1970?endYear=2017&amount=1>
- Ojanperä, S., Enlund, T. (2023). Kymi Ring virallisesti konkurssiin – veronmaksajien rahaa upposi 11,1 miljoonaa euroa, ovat nyt velkalistan hännillä. Verkkosivu. Viitattu 20.4.2023. <https://yle.fi/a/74-20026892>
- Parkes, I., (2020). Vettel: Nobody likes to race in front of empty grandstands. Verkkosivu. Viitattu 26.1.2021. <https://www.gpfans.com/en/articles/51776/vettel-nobody-likes-to-race-in-front-of-empty-grandstands/>

- Parry, K. D., Jones, I., & Wann, D. U. (2014). An Examination of Sport Fandom in the United Kingdom: A Comparative Analysis of Fan Behaviors, Socialization Processes, and Team Identification. *Journal of Sport Behavior*, 37(3), 251–267.
- Pesonen, M. (2018). Kimi Räikkönen ohitti Harry Potterin – elämäkertaa myyty enemmän kuin mitäänmuuta kirjaa ilmestymisvuonnaan. Verkkosivu. Viitattu 10.12.2020. <https://yle.fi/uutiset/3-10548490>
- Pryson, M. (2018). Report: Liberty Media willing to waive \$30 million F1 hosting fee to ensure Miami Grand Prix. Verkkosivu. Viitattu 27.4.2021. <https://www.auto-week.com/racing/formula-1/a1702521/report-liberty-media-willing-waive-30-million-f1-hosting-fee-ensure-miami-grand/>
- Quinn, K. G. (2009). *Sports and Their Fans: The History, Economics and Culture of the Relationship Between Spectator and Sport*. Jefferson, N.C: McFarland.
- Reifurth, K. R. N., Bernthal, M. J., Ballouli, K. & Collins, D. (2019). Nonlocal Fandom: Effects of Geographic Distance, Geographic Identity, and Local Competition on Team Identification. *Sport Marketing Quarterly* 28 (4), 195–208.
- Rencken, D., Janse, J. (2022). How much each circuit on the calendar pays F1. Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. <https://racingnews365.com/how-much-each-circuit-on-the-calendar-pays-to-formula-1>
- Robinson, M. (2020). All Anyone Could Talk About At The Abu Dhabi GP Was Alonso's V10 Demo Run. Verkkosivu. Viitattu 1.2.2021. <https://www.carthrottle.com/post/all-anyone-could-talk-about-at-the-abu-dhabi-gp-was-alonsos-v10-demo-run/>
- Rocco Cars HD, (16.4.2022). [HD] F1 1976 German Grand Prix, Niki Lauda Crash (Nurburgring) [RESTORED VIDEO HD 60fps]. YouTube- videopalvelu. Video. Viitattu 22.3.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=er4Ki8I6Drk>
- Ronkainen, S., Pehkonen, L., Lindblom-Ylänne, S. & Paavilainen, E. (2014). *Tutkimuksen-voimasanat*. 1.–3. painos. Helsinki: Sanoma Pro Oy.
- Rottenberg, S. (1956). The baseball players' labor market. *Journal of Political Economy*, 64(3), 242–258.
- Rämänen, A. (2020). Suomen F1-kisa lähempänä kuin luullaan? Kimi Räikkösen uralta tuttu pomo osoittanut kiinnostusta KymiRingiä kohtaan. Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/suomen-f1-kisa-lahempana-kuin-luullaan-kimi->

raikkosen-uralta-tuttu-pomo-osoittanut-kiinnostusta-kymiringia-koh-
taan/7997134#gs.7mkfa5

Schreyer, D., Torgler, B. (2018). On the Role of Race Outcome Uncertainty in the TV Demand for Formula 1 Grands Prix. *Journal of Sports Economics*. 19(2). DOI: 10.1177/1527002515626223

Scuderia Ferrari Club Riga, (2017). The Scuderia Ferrari Club: i tifosi della Ferrari. Verkkosivu. Viitattu 23.3.2023. <https://sfcriga.com/the-scuderia-ferrari-club-i-tifosi-della-ferrari>

Simmons, M. (2020). The F1 moments that defined the 1980s. Verkkosivu. Viitattu 30.3.2021. <https://www.autosport.com/f1/news/the-f1-moments-that-defined-the-1980s-4982738/4982738/>

Sirkka, W. (2021). Huippusalibandya ja sykähdyttäviä hetkiä: Kyselytutkimus mahdollisille salibandyn miesten MM-kotikisojen katsojille. Jyväskylän yliopisto. Liikuntatieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Sky, (2023). Sky Sports. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.sky.com/tv/sports>

Sloane, P. J. (2006). Rottenberg and the economics of sport after 50 years: An evaluation. *IZA Discussion Paper*, (2175), 2-23. <http://anon-ftp.iza.org/dp2175.pdf>

Snyder, J. B. (2011). Graphed: Formula 1 Driver Fatalities. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.windingroad.com/articles/blogs/graphed-formula-1-driver-fatalities/>

Southwell, H. (2021). The 2021 US Grand Prix Was the Biggest F1 Race Ever. Verkkosivu. Viitattu 13.11.2021. <https://www.thedrive.com/accelerator/42867/the-2021-us-grand-prix-was-the-biggest-f1-race-ever>

Southwell, H. (2022). 30 years after Giovanna Amati, we're no closer to another female F1 driver. Verkkosivu. Viitattu 1.8.2022. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/opinions/30-years-after-giovanna-amati-were-no-closer-to-another-female-f1-driver>

- SoYouLikeThemApples, (2022). Pricing details for F1TV, sorted by price for each country. Verkkosivu. Viitattu 21.3.2023. https://www.reddit.com/r/F1TV/comments/tgy59n/pricing_details_for_f1tv_sorted_by_price_for_each/
- STATS F1, (2023a). Statistics, Driver, Grand Prix number. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://www.statsf1.com/en/statistiques/pilote/gp/nombre.aspx>.
- STATS F1, (2023b). Statistics, Driver, Wins, By number. Verkkosivu. Viitattu 18.3.2023. <https://www.statsf1.com/en/statistiques/pilote/victoire/nombre.aspx>
- STATS F1, (2023c). Statistics, Driver, World Champion titles, By number. Verkkosivu. Viitattu 18.3.2023. <https://www.statsf1.com/en/statistiques/pilote/champion/nombre.aspx>
- STATS F1, (2023d). Statistics, Nations, Misc, Driver. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.statsf1.com/en/statistiques/nation/gp/pilote.aspx>
- Straw, E. (2023). F1'S MODERN STREET CIRCUIT MASTER? PEREZ'S REPUTATION ASSESSED. Verkkosivu. Viitattu 11.4.2023. <https://the-race.com/formula-1/fls-modern-street-circuit-master-perezs-reputation-assessed/>
- Sylt, C. (2016). How Bernie Ecclestone Steered F1 To Make \$1 Billion More Than Star Wars. Verkkosivu. Viitattu 21.4.2021. <https://www.forbes.com/sites/csylt/2016/10/16/how-bernie-ecclestone-steered-f1-to-make-1-billion-more-than-star-wars/>
- Sylt, C. (2019). F1 tv audience crashes by 8,6 million following switch to Sky Sports. Verkkosivu. Viitattu 26.1.2021. <https://www.independent.co.uk/sport/motor-racing/formula1/fl-tv-viewing-numbers-crash-sky-sports-channel-4-pay-tv-fall-drop-formula-one-lewis-hamilton-a9265336.html>
- Sylt, C. (2020). F1's Worldwide TV Audience Crashes By 20 Million Viewers. Verkkosivu. Viitattu 14.4.2023. <https://www.forbes.com/sites/csylt/2020/01/21/fls-worldwide-tv-audience-crashes-by-20-million-viewers/?sh=67e5ad605a66>
- Taipale, J. (2023). Suomalaisille penkkiurheilijoille surkeita uutisia – Viaplay nostaa jälleen hintojaan. Verkkosivu. Viitattu 13.3.2023. <https://www.iltalehti.fi/formulat/a/f71e2604-63ad-4aee-9a0c-15bb3799fdbc>
- Theodorakis, N., Wann, D., Al-Emadi, A., Lianopoulos, Y., & Foudouki, A. (2017). An Examination of Levels of Fandom, Team Identification, Socialization Processes, and Fan Behaviors in Qatar. *Journal of Sport Behavior*, 40(1), 87–107.
- Thorn, D. (2017a). 8 reasons why F1 was weird in the 1950s. Verkkosivu. Viitattu 8.4.2021. <https://wtf1.com/post/8-reasons-f1-weird-1950s/>

- Thorn, D. (2017b). The seven craziest ideas Bernie had to improve formula 1. Verkkosivu. Viitattu 21.2.2021. <https://wtf1.com/post/7-craziest-ideas-bernie-try-improve-f1/>
- Tremayne, D. (2019). Memories of Imola '94 – by David Tremayne. Verkkosivu. Viitattu 30.3.2021. <https://www.formula1.com/en/latest/article.memories-of-imola-94-by-david-tremayne.3TAfAr9DIfuKevdoHbv3R1.html>
- Turner, K. (2020). Top 10 wet weather drives in Formula 1. Verkkosivu. Viitattu 11.4.2023. <https://www.motorsport.com/f1/news/top-10-wet-weather-drives/4780386/>
- Turner, M. (2017). Modern English football fandom and hyperreal, ‘safe’, ‘all-seater’ stadia: examining the contemporary football stage. *Soccer & Society*, 18(1), 121–131.
- Valli, R. (2015). Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. 2. painos. Jyväskylä: PS kustannus.
- Valli, R. & Perkkilä, P. (2018). Sähköinen kyselylomake ja sosiaalinen media aineistonkeruussa. Teoksessa Valli, R. (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. Metodivalinta ja aineistonkeruu: vinkkejä aloittelevalle tutkijalle. 5. painos. Jyväskylä: PS-Kustannus, 117–128.
- Vastamäki, J. & Valli, R. (2018). Tutkimusasetelman ja mittareiden valintakyselylomaketutkimuksessa. Teoksessa Valli, R. (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. Metodin valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. 5. painos. Jyväskylä: PS-Kustannus, 129–141.
- Verstappen, (2023). ORANGE ARMY. Verkkosivu. Viitattu 23.3.2023. <https://www.verstappen.com/orange-army>
- Viaplay, (2023). Elisa Viihde Viaplay Total. Verkkosivu. Viitattu 13.3.2023. https://viaplay.fi/package_sport
- Visuri, R. (2023). Suomen F1-toivo Tuukka Taponen on saanut jo kehuja Ferrarilla – 16-vuotias lupaus kertoo kovan kilpailun nurjasta puolesta. Verkkosivu. Viitattu. 17.4.2023. <https://yle.fi/a/74-20021906>
- W Series, (2023). About W Series. Verkkosivu. Viitattu 1.3.2023. <https://wseries.com/about-w-series/>
- Walker, K. (2018). With Tobacco Revenue Now Forbidden, F1 Turns to High-Tech. Verkkosivu. Viitattu 17.2.2022. <https://www.nytimes.com/2018/09/14/sports/autoracing/tobacco-advertisements-formula-one.html>

- Walsh, F. (2021). The talent looking to end the US F1 driver drought. Verkkosivu. Viitattu 12.2.2022. <https://www.motorsportweek.com/2021/10/28/the-talent-looking-to-end-the-us-f1-driver-drought/>
- Wann, D. L., Melnick, M. J., Russell, G. W & Pease, D. G. (2001). Sport fans: The psychology and social impact of spectators. New York: Routledge.
- Wann, D.L., James, J.D. (2019). Sport Fans: The Psychology and social impact of fandom. New York: Routledge. 2. painos.
- Watson, F. & Moxon, D., (2023). Max Verstappen lifts lid on Netflix talks after Drive to Survive disagreement and return. Verkkosivu. Viitattu 23.2.2023 <https://www.mirror.co.uk/sport/formula-1/max-verstappen-drive-to-survive-29136474>
- Wenner, L. A. (1998). MediaSport. Lontoo: Routledge.
- Williams, R. (2018). How Sir Stirling Moss dodged goats to win unique 1957 Pescara Grand Prix. Verkkosivu. Viitattu 26.4.2021. <https://www.theguardian.com/sport/2018/jan/22/sir-stirling-moss-formula-one>
- Wood, R. (2022). Domenicali: Potential for 30 F1 races with current interest. Verkkosivu. Viitattu. 7.5.2023. <https://www.motorsportweek.com/2022/03/23/domenicali-potential-for-30-races-on-f1-calendar-with-current-interest/>
- WTF1, (25.11.2020). The F1 Season That Gave Us 7 Winners In 7 Races. YouTube- videopalvelu. Video. Viitattu 24.3.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=5ygAB1F-gu0>
- Xe, (2023). USD to EUR Chart. Verkkosivu. Viitattu 7.3.2023. <https://www.xe.com/currencycharts/?from=USD&to=EUR>

LIITE 1. Taulukko kuljettajien legendaarisuudesta.

Kuljettaja	Absoluuttisin legenda (%)	Top 3 sijoitukset (%)
Alonso, Fernando	0	2,9
Andretti, Mario	0	0
Ascari, Alberto	0	0
Brabham, Jack	0	0
Button, Jenson	0,4	0,4
Clark, Jim	0,8	3,7
Fangio, Juan Manuel	3,3	7,8
Fittipaldi, Emerson	0,4	0,8
Giuseppe, Farina	0	0
Hamilton, Lewis	6,6	28
Hawthorn, Mike	0	0
Hill, Damon	0	0,4
Hill, Graham	0	0
Hill, Phil	0	0
Hulme, Denny	0	0,4
Hunt, James	1,7	8,2
Häkkinen, Mika	3,7	28,8
Jones, Alan	0	0
Lauda, Niki	7,4	21,4
Mansell, Nigel	0,4	1,2
Moss, Stirling	0	0,4
Piquet, Nelson	0	0,8
Prost, Alan	0	7
Rindt, Jochen	0	0
Rosberg, Keijo	1,2	4,1
Rosberg, Nico	0,4	1,2
Räikkönen, Kimi	14	41,2
Scheckhter, Jody	0	0
Schumacher, Michael	32,5	72
Senna, Ayrton	23,1	53,9
Stewart, Jackie	0	0,8
Surtees, John	0	1,2
Vettel, Sebastian	0	4,5
Verstappen, Max	0	0,4
Villeneuve, Jacques	0	0,8
Villeneuve, Gilles	0,4	0,8
Muu	0	0,8
Ei kukaan	3,7	2,5

LIITE 2. Kyselytutkimus.

FORMULA 1 -kyselytutkimus

Arvon Formula 1 -sarjan ystävä.

Tämän kyselyn tarkoituksena on selvittää millaisia ovat suomalaiset formulafanit. Mitkä asiat ovat heille tärkeitä formuloiden seuraamisessa, sekä miten suomalaiset fanit eroavat muista kansainvälisessä vertailussa. Kyselyssä formula käsitteellä viitataan Formula 1 -luokkaan.

Tutkimus on suunnattu yli 16-vuotiaille. Tutkimukseen voi vastata ja siten tutkimukseen osallistua, vaikka ei kokisi itseään formulafaniksi. Tutkimukseen vastaaminen vie noin 10–15 minuuttia ja vastaaminen on täysin vapaaehtoista.

Tutkimus toteutetaan Jyväskylän yliopiston pro gradu -tutkielmana. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti, eikä tutkimukseen osallistuvaa voida tunnistaa vastausten perusteella. [Täältä](#) pääset lukemaan lisää henkilötietojen käsittelystä.

Kiitos avustasi jo etukäteen.

Mikael Myllyharju
mimyllyh@student.jyu.fi

1. Hyväksyn tietojeni käytön tietosuojailmoituksessa mainittuun käyttöön

Kyllä

2. Sukupuoli?

Mies

Nainen

Muu

En halua kertoa

3. Ikä?

16–24v

25–36v

37–48v

49–60v

61–72v

73–84v

yli 85v

4. Koulutus? (korkein suoritettu/tutkinto, jota suoritat nyt)

Peruskoulu

Lukio tai ylioppilas

Ammatillinen koulutus

Alempi korkeakoulututkinto / AMK

Ylempi korkeakoulututkinto

Muu, mikä?

5. Henkilökohtaiset bruttotulot vuodessa?

Alle 5000 €

5000 – 9999 €

10 000 – 24999 €

25 000 – 39 999 €

40 000 – 59 999 €

60 000 – 79 999 €

Yli 80 000 €

En osaa / halua sanoa

6. Ammattiasema/elämäntilanne?

- Koululainen (peruskoulu)
- Opiskelija
- Työtön
- Työntekijä
- Varusmies
- Kotiäiti/-Isä
- Alempi toimihenkilö
- Ylempi toimihenkilö
- Yrittäjä/Itsenäinen ammatin harjoittaja
- Eläkeläinen
- Muu, mikä?

7. Miksi seuraat Formula 1 -sarjaa? (voit valita useamman)

- Viihde ja jännitys
- Vauhti ja vaaralliset tilanteet
- Kilpailu kuljettajien ja tallien välillä
- Olen kiinnostunut autoista
- Olen kiinnostunut moottoriurheilusta
- Seuraan tiettyä kuljettajaa
- Seuraan tiettyä tallia
- Formuloiden seuraaminen on perinne
- Olen harrastanut/harrastan moottoriurheilua
- Formuloiden teknologia kiinnostaa
- Suomalaiskuljettajat kiinnostavat
- Seuraan, koska ystävät/perhe seuraavat
- Seuraan ajan kuluksi
- Netflix sarja Drive to survive (Taistelu paalupaikasta) sai minut innostumaan formuloiden seuraamisesta
- Muu, mikä?

8. Miten pitkään olet seurannut Formula 1 -sarjaa?

- En seuraa
- Alle vuoden
- 1-5v
- 6-10v
- 11-15v
- 16-20v
- 21-30v
- 31-40v
- 41-50v
- yli 50 vuotta

9. Miten kiinnostunut olet formuloista?

	En ole kiinnostunut	Vähän kiinnostunut	Keskimääräisesti kiinnostunut	Melko paljon kiinnostunut	Erittäin kiinnostunut
Formula kiinnostuksesi?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Mikä seuraavista kuvaa sinua parhaiten?

- Formula 1 on suosikkilajini ja seuraan sitä enemmän kuin muita urheilulajeja.
- Formula 1 on yksi suosikkilajeistani, mutta seuraan muita lajeja vähintään yhtä paljon.
- Formula 1 oli ennen suosikkilajini, mutta nykyään seuraan enemmän muita lajeja.
- Formula 1 ei ole suosikkilajieni joukossa ja seuran sitä epäsäännöllisesti.
- En seuraa Formula 1 -sarjaa, eikä se kiinnosta minua.

11. Miten hyväksi arvioisit Formula 1 tietämyksesi? (Historia, säännöt, taktiikat, sanasto)

- Tiedän paljon
- Tiedän jonkin verran
- Tiedän hieman
- En tiedä lainkaan

12. Onko Formula 1 -kilpailujen seuraamisesi vähentynyt Formula 1 -sarjan siirryttyä maksukanaville?

- Ei ole
- En katso enää yhtäkään kilpailua livenä
- On, paljon
- On, vähän

13. Kuinka monta Grand Prixia olet käynyt seuraamassa paikan päällä elämäsi aikana?

- 0
- 1–5
- 5–10
- 10–15
- 15–20
- Yli 20

16. Mistä tiedonvälityskanavista seuraat formulaita yleisesti? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- F1 TV
- F1 -verkkosivut
- Facebook
- Twitter
- Ilmaiset television jälkilähetykset
- Instagram
- Internet striimit
- Maksulliset televisiolähetykset
- Radio
- Sanomalehdet
- Urheiluverkkosivut
- Youtube
- Muu, mikä?

17. Montako Grand Prixä seurasit kaudella 2021?

- 0
- 1–3
- 4–7
- 8–12
- 13–17
- 18–22

18. Mitä kaikkea seuraat Grand Prix viikonloppuna? (Voit valita useamman)

- Grand Prix kilpailu
- Sprinttiaika-ajo
- Aika-ajot
- Vapaat harjoitukset
- Ennakko- ja jälkilähetykset
- En mitään

19. Oletko ostanut maksukanavia tai F1 TV Prota Formula 1 -sarjaa seurataksesi?

- En
- Olen, maksukanavia
- Olen, F1 TV Pro
- Olen, molempia

20. Oletko seurannut Netflix sarjaa Drive to survive (Taistelu paalupaikasta)?

- Olen, kaikki kaudet
- Olen, osan kausista
- Olen, joitakin jaksoja
- En ole

21. Mikä on ollut suosikkivuosisikymmenesi Formula 1 -sarjan historiassa?

- 1950-luku
- 1960-luku
- 1970-luku
- 1980-luku
- 1990-luku
- 2000-luku
- 2010-luku
- 2020-luku
- Ei Suosikkia

22. Mitkä ovat mielestäsi parhaat formularadat? (max 5)

- Abu Dhabi
- Australia (Melbourne)
- Azerbaidžan
- Bahrain
- Belgia (Spa)
- Brasilia (Interlagos)
- Espanja (Barcelona)
- Hollanti
- Italia (Imola)
- Italia (Monza)
- Iso-Britannia (Silverstone)
- Itävalta
- Japani (Suzuka)
- Kanada
- Kiina

- Malesia
- Meksiko
- Monaco
- Qatar
- Portugali (Portimão)
- Ranska (Paul Ricard)
- Saksa (Hockenheim)
- Saksa (Nürburgring)
- Saudi-Arabia
- Singapore
- Turkki
- Unkari
- Venäjä
- Yhdysvallat (Austin)
- Yhdysvallat (Miami)
- Ei suosikkia
- Muu, mikä?

23. Mikä on suosikkikilpatallisi?

- Alfa Romeo
- Alpha Tauri
- Alpine
- Aston Martin
- Haas F1 Team
- McLaren
- Mercedes
- Red Bull Racing
- Scuderia Ferrari
- Williams
- Ei suosikkia

24. Ketkä ovat kolme suosikki Formula 1 -kuljettajaasi kaudella 2022?

- Alonso, Fernando
- Bottas, Valtteri
- Gasly, Pierre
- Hamilton, Lewis
- Latifi, Nicholas
- Leclerc, Charles
- Magnussen, Kevin
- Norris, Lando
- Ocon, Esteban
- Perez, Sergio
- Ricciardo, Daniel
- Russell, George
- Sainz, Carlos
- Schumacher, Mick
- Stroll, Lance
- Tsunoda, Yuki

Vettel, Sebastian

Verstappen, Max

Zhou, Guanyu

Ei suosikkia

26. Ketkä ovat olleet kolme suosikki suomalaista Formula 1 -kuljettajaasi?

Bottas, Valtteri

Häkkinen, Mika

Järvilehto, Jyrki

Kinnunen, Leo

Kovalainen, Heikki

Kozorowitzky, Mikko

Rosberg, Keijo

Räikkönen, Kimi

Salo, Mika

Ei suosikkia

27. Kuka on ollut suosikki suomalainen kuljettajasi?

- Bottas, Valtteri
- Häkkinen, Mika
- Järvilehto, Jyrki
- Kinnunen, Leo
- Kovalainen, Heikki
- Kozorowitzky, Mikko
- Rosberg, Keijo
- Räikkönen, Kimi
- Salo, Mika
- Ei suosikkia

28. Ketkä ovat mielestäsi olleet kolme legendaarisinta Formula 1 -kuljettajaa

Alonso, Fernando

Andretti, Mario

Ascari, Alberto

Brabham, Jack

Button, Jenson

Clark, Jim

Fangio, Juan Manuel

Fittipaldi, Emerson

Giuseppe, Farina

Hamilton, Lewis

Hawthorn, Mike

Hill, Damon

Hill, Graham

Hill, Phil

Hulme, Denny

Hunt, James

Häkkinen, Mika

Jones, Alan

Lauda, Niki

Mansell, Nigel

Moss, Stirling

Piquet, Nelson

Prost, Alain

Rindt, Jochen

Rosberg, Keijo

Rosberg, Nico

Räikkönen, Kimi

Scheckhter, Jody

Schumacher, Michael

Senna, Ayrton

Stewart, Jackie

Surtees, John

Vettel, Sebastian

Verstappen, Max

Villeneuve, Jacques

Villeneuve, Gilles

Joku muu, kuka?

Ei Kukaan

29. Kuka on mielestäsi legendaarisin kuljettaja?

- Alonso, Fernando
- Andretti, Mario
- Ascari, Alberto
- Brabham, Jack
- Button, Jenson
- Clark, Jim
- Fangio, Juan Manuel
- Fittipaldi, Emerson
- Giuseppe, Farina
- Hamilton, Lewis
- Hawthorn, Mike
- Hill, Damon
- Hill, Graham
- Hill, Phil
- Hulme, Denny
- Hunt, James

- Häkkinen, Mika
- Jones, Alan
- Lauda, Niki
- Mansell, Nigel
- Moss, Stirling
- Piquet, Nelson
- Prost, Alain
- Rindt, Jochen
- Rosberg, Keijo
- Rosberg, Nico
- Räikkönen, Kimi
- Scheckhter, Jody
- Schumacher, Michael
- Senna, Ayrton
- Stewart, Jackie
- Surtees, John
- Vettel, Sebastian
- Verstappen, Max

Villeneuve, Jacques

Villeneuve, Gilles

Joku muu, kuka?

Ei Kukaan

30. Mitkä asiat ovat mielestäsi tärkeitä Formula 1 -sarjassa?

	Ei lainkaan tärkeää	Ei kovin tärkeää	Jossain määrin tärkeää	Tärkeää	Erittäin tärkeää	Ei mielipidettä
Moottoreiden tuottama ääni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailun tasaisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autojen huipputeknologia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristöystävällisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parhaiden kuljettajien mukanaolo sarjassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailuja käydään historiallisilla radoilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailuja järjestetään uusissa ympäristöissä (uudet kilpailupaikat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpa-ajo on turvallista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tuomarit eivät puutu liiaksi kilpailuun, vaan antavat kuljettajien kilpailla reilusti keskenään.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailujen lopputuloksen ennalta- arvaamattomuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailuissa on paljon ohituksia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31. Mitkä adjektiivit kuvaavat mielestäsi parhaiten Formula 1 -sarjan tämän hetkistä tilaa? (Max 5)

- Aggressiivinen
- Arvovaltainen
- Dynaaminen
- Eksklusiivinen
- Globaali
- Hauska
- Inklusiivinen
- Innovatiivinen
- Jännittävä
- Kallis
- Kilpailullinen
- Korruptoitunut
- Loistokas
- Maailmanluokkainen
- Menestyvä

Kilpailuja tulisi järjestää kaikissa maanosissa (Antarktis poislukien)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailuissa on sopivasti viihdettä ja urheilua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Formula 1 -sarjasta on tullut miljardöörien (leikkikenttä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Formula 1 -sarjassa on liikaa "maksukuljettajia"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Monacossa ei tulisi enää ajaa GP -kilpailuja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Räikkösen eläköityminen vähentää formuloiden seuraamistani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odotan innolla kauden 2022 sääntömuutosten vaikutusta kilpailuihin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Formula 1 -sarjan tulee olla suunnannäyttävä ympäristöystävällisten ratkaisujen kehittämisessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Formula 1 -sarjan tulisi näkyä tv:ssä ilmaiskanavilta livenä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

33. Oletko ostanut formulafanituotteita?

- En ole
- Olen, joskus
- Olen, usein

34. Pelaatko moottoriurheilu aiheisia videopelejä?

- En
- Pelaan, joskus
- Pelaan, usein

35. Mitä moottoriurheiluaiheisia videopelejä pelaat? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- FORMULA 1 viralliset pelit
- Gran Turismo
- Assetto Corsa
- Forza Motorsport
- Forza Horizon
- Need For Speed
- Project Cars
- Dirt
- Real Racing
- rFactor
- CSR Racing
- iRacing
- WRC pelit
- MotoGP pelit
- Muu, mikä



LIITE 3. Tietosuojailmoitus.

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

LIIKUNTATIETEELLINEN
TIEDEKUNTA

8.3.2022

Kuvaus henkilötietojen käsittelystä tieteellisessä tutkimuksessa (tietosuojailmoitus EU (679/2016) 13, 14, 30 artikla)

Kuvaus henkilötietojen käsittelystä tieteellisessä tutkimuksessa (tietosuojailmoitus EU (679/2016))

1. Tutkimuksessa: *Maailman nopein kansa, tutkimus suomalaisesta formulafanituksesta*

Kyselytutkimuksen avulla kerättyjä tietoja käytetään Mikael Myllyharjun pro gradu- tutkielman ” ***Maailman nopein kansa, tutkimus suomalaisesta formulafanituksesta***” aineistona. Tutkielman tavoitteena on tuottaa tietoa siitä, millaisia ovat suomalaiset formulafanit, mitkä asiat ovat heille tärkeitä formuloiden seuraamisessa, sekä miten suomalaiset fanit eroavat muista faneista kansainvälisessä vertailussa.

Tutkimuksessa Sinusta kerätään seuraavia henkilötietoja: sukupuoli, ikä, koulutustaso, ammatti- asema sekä bruttovuositulot. Tämä tietosuojaseloste on toimitettu vastaajalle kyselyn liitteenä

Tutkittavalle on aineiston keruun yhteydessä annettu suoralinkki tietosuojailmoituksen sisältävälle verkkosivulle.

2. Henkilötietojen käsittelyn oikeudellinen peruste tutkimuksessa/arkistoinnissa

Tutkittavan suostumus (EU 679/2016 6.1 a)

Käsittely on tarpeen tieteellistä tutkimusta varten ja se on oikeasuhtaista, sillä tavoiteltuun *yleisen edun mukaiseen tavoitteeseen nähden* (tietosuojalain 4 §:n 3 kohta). Tutkimustulokset ovat julkisesti saatavilla yliopiston julkaisuarkistosta (JYX).

Henkilötietojen oikeudellisen käsittelyn perustana on suostumus.

3. Henkilötietojen siirto EU/ETA ulkopuolelle

Tutkimuksessa tietojasi ei siirretä EU/ETA-alueen ulkopuolelle.

4. Henkilötietojen suojaaminen

Henkilötietojen käsittely tässä tutkimuksessa perustuu asianmukaiseen tutkimussuunnitelmaan ja tutkimuksella on vastuuhenkilö. Tutkimuksessa toimitaan niin, etteivät sinua koskevat tiedot paljastu ulkopuolisille. Tutkimustulosten (Pro Gradu) osalta pyritään siihen, ettei sinua voida tunnistaa suoraan taikka välillisesti tutkimustuloksista.

Tutkimuksessa käsiteltävien henkilötietojen suojaaminen

Kyselyn tuottama analysoitu data säilytetään Jyväskylän yliopiston verkkolevyllä (U-asema). Tutkija ei toimi niin, että ulkopuolisilla olisi pääsy tutkittavan tietoihin. Tutkija vastaa aineiston hallinnasta sen elinkaaren aikana ja tietojen hävittämisestä tutkimuksen päätyttyä.

Tunnistettavuuden poistaminen

Aineisto anonymisoidaan aineiston perustamisvaiheessa (kaikki tunnistetiedot poistetaan täydellisesti, jotta paluuta tunnisteteolliseen tietoon ei ole eikä aineistoon voida yhdistää uusia tietoja).

Tutkimuksessa käsiteltävät henkilötiedot suojataan

muulla tavoin, miten: Kyselyyn vastataan anonymisti ja kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista. Henkilötiedot suojataan rekisterinpitäjän toimista.

Tutkimuksesta on tehty **erillinen tietosuojaan vaikutustenarvio**/tietosuojavastaavaa on kuultu vaikutustenarvioinnista

Kyllä Ei, koska tutkija on tarkastanut, ettei vaikutustenarviointi ole pakollinen.

Tutkijat ovat suorittaneet tietosuoja ja tietoturvakoulutukset

Kyllä

Henkilötietojen käsittely tutkimuksen päättymisen jälkeen

Tutkimusrekisteri hävitetään viimeistään pro gradu -tutkielman valmistuttua viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä

Rekisterinpitäjä(t) ja tutkimuksen tekijät

Rekisterinpitäjä, pro gradu- tutkielman suorittaja ja yhteyshenkilö: Mikael Myllyharju, Maisteriopiskelija, mimyllyh@student.jyu.fi. *Käsiteltäessä tutkittavien henkilötietoja rekisterinpitäjä on taho, joka on vastuussa tutkittavien henkilötietojen asiallisesta ja lainmukaisesta käsittelystä.*

Tutkimuksen ohjaaja: Anna-Katriina Salmikangas, LitT, yliopistontutkija, Jyväskylän yliopiston Liikuntatieteellinen tiedekunta, anna-katriina.salmikangas@jyu.fi

Rekisteröidyn oikeudet

Oikeus saada pääsy tietoihin (tietosuoja-asetuksen 15 artikla)

Sinulla on oikeus saada tieto siitä, käsitelläänkö henkilötietojasi ja mitä henkilötietojasi käsitellään. Voit myös halutessasi pyytää jäljennöksen käsiteltävistä henkilötiedoista.

Oikeus tietojen oikaisemiseen (tietosuoja-asetuksen 16 artikla)

Jos käsiteltävissä henkilötiedoissasi on epätarkkuuksia tai virheitä, sinulla on oikeus pyytää niiden oikaisua tai täydennystä.

Oikeus tietojen poistamiseen (tietosuoja-asetuksen 17 artikla)

Sinulla on oikeus vaatia henkilötietojesi poistamista tietyissä tapauksissa. Oikeutta tietojen poistamiseen ei kuitenkaan ole, jos tietojen poistaminen estää tai vaikeuttaa suuresti käsittelyn tarkoituksen toteutumista tieteellisessä tutkimuksessa.

Oikeus käsittelyn rajoittamiseen (tietosuoja-asetuksen 18 artikla)

Sinulla on oikeus henkilötietojesi käsittelyn rajoittamiseen tietyissä tilanteissa kuten, jos kiistät henkilötietojesi paikkansapitävyyden.

Vastustamisoikeus (tietosuoja-asetuksen 21 artikla)

Sinulla on oikeus vastustaa henkilötietojesi käsittelyä, jos käsittely perustuu yleiseen etuun tai oikeutettuun etuun. Tällöin yliopisto ei voi käsitellä henkilötietojasi, paitsi jos se voi osoittaa, että käsittelyyn on olemassa huomattavan tärkeä ja perusteltu syy, joka syrjäyttää oikeutesi.

Oikeuksista poikkeaminen

Tässä kuvatuista oikeuksista saatetaan tietyissä yksittäistapauksissa poiketa tietosuoja-asetuksessa ja Suomen tietosuojalaissa säädetyillä perusteilla siltä osin, kuin oikeudet estävät tieteellisen tai historiallisen tutkimustarkoituksen tai tilastollisen tarkoituksen saavuttamisen tai vaikeuttavat sitä suuresti. Tarvetta poiketa oikeuksista arvioidaan aina tapauskohtaisesti.

Profilointi ja automatisoitu päätöksenteko

Tutkimuksessa henkilötietojasi ei käytetä automaattiseen päätöksentekoon. Tutkimuksessa henkilötietojen käsittelyn tarkoituksena ei ole henkilökohtaisten ominaisuuksiesi arviointi, ts. profilointi vaan henkilötietojasi ja ominaisuuksia arvioidaan laajemman tieteellisen tutkimuksen näkökulmasta.

Rekisteröidyn oikeuksien toteuttaminen

Jos sinulla on kysyttävää rekisteröidyn oikeuksista, voit olla yhteydessä tutkimuksen vastuuhenkilöön.

Sinulla on oikeus tehdä valitus erityisesti vakinaisen asuin- tai työpaikkasi sijainnin mukaiselle valvontaviranomaiselle, mikäli katsot, että henkilötietojen käsittelyssä rikotaan EU:n yleistä tietosuoja-asetusta (EU) 2016/679. Suomessa valvontaviranomainen on tietosuojavaltuutettu.

Tietosuojavaltuutetun toimiston ajantasaiset yhteystiedot: <https://tietosuoja.fi/etusivu>



Liite 4 Tiedote tutkimuksesta

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

LIIKUNTATIETEELLINEN
TIEDEKUNTA

8.3.2022

TIEDOTE TUTKIMUKSESTA

Tutkimuksen nimi ja rekisterinpitäjä

Progradu -tutkielma ”Maailman nopein kansa, tutkimus suomalaisesta formulafanituksesta”,

Rekisterinpitäjä: Mikael Myllyharju, mimyllyh@student.jyu.fi

Pyyntö osallistua tutkimukseen

Sinua pyydetään mukaan tutkimukseen, jossa tutkitaan verkkokyselyomakkeella suomalaista formulafanitusta. Tutkimuksessa tutkitaan sitä, millaisia suomalaiset formulafanit ovat, mitkä asiat kiinnostavat heitä formuloissa, sekä miten he eroavat kansainvälisesti muista faneista. Sinut pyydetään mukaan koska olet todennäköisesti kiinnostunut formuloista. Tämä tiedote kuvaa tutkimusta ja siihen osallistumista. Liitteessä on kerrottu henkilötietojen käsittelystä.

Kyselyvastauksia pyritään keräämään vähintään 100 kappaletta. Tietoja ei kerätä muista lähteistä.

Vapaaehtoisuus

Tähän tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista. Voit kieltäytyä osallistumasta tutkimukseen tai keskeyttää osallistumisen, milloin tahansa. Kieltäytymisestä tai keskeyttämisestä ei aiheudu sinulle kielteisiä seuraamuksia.

Tutkimuksen kulku

Aineisto kerätään verkkokyselylomakkeella, jossa tutkitaan suomalaista formulafanitusta. Millaisia suomalaiset fanit ovat, mitkä asiat ovat heille tärkeitä formuloissa sekä, miten he eroavat kansainvälisesti muista formulafaneista. Kyselyyn vastaaminen vie noin 10–15 minuuttia.

Tutkimuksesta mahdollisesti aiheutuvat haitat ja epämukavuudet

Tutkittavia ei pysty tunnistamaan ja yksityisyys suojataan huolellisesti EU:n yleisen tietosuojalainsäädännön mukaisesti. Lisätietoa henkilötietojen käsittelystä löydät liitteestä.

Henkilötietoja käsitellään ilmoituksen mukaan ja säilytetään luottamuksellisesti tietosuojalain edellyttämällä tavalla.

Tutkimuksen kustannukset

Tutkimukseen osallistumisesta ei makseta palkkiota.

Tutkimustuloksista tiedottaminen ja tutkimustulokset

Tutkimustulokset julkaistaan pro gradu -tutkielmassa, joka julkaistaan Jyväskylän yliopiston julkaisuarkistossa <https://jyx.jyu.fi/>. Tutkimuksesta valmistuu opinnäytetyö ja siitä tiedotetaan mahdollisissa seminaariesityksissä ja/tai tiedotusvälineissä.

Lisätietojen antajan yhteystiedot

Lisätietoja tutkimuksesta antaa:

Mikael Myllyharju, liikunnan yhteiskuntatieteiden maisteriopiskelija, liikuntatieteellinen tiedekunta, liikunnan yhteiskuntatieteet, mimyllyh@student.jyu.fi

Anna-Katriina Salmikangas, LitT, yliopistotutkija, opinnäytetyönohjaaja, Jyväskylän yliopisto,

Liikuntatieteellinen tiedekunta, anna-katriina.salmikangas@jyu.fi