Septembrie 2026 Lucrând la Mercedes F1 Nr. 42

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



NEXT STOP: *Madrid*

FEMEI ÎN F1

DE CRISTINA

Maria Grazia Lombardi, cunoscută ca „Lella Lombardi”, s-a născut pe 26 martie 1941, în Frugarolo, Piemonte, Italia. Lella provenea dintr-o familie simplă, fiind una dintre cele patru fiice ale unui măcelar care producea și vindea mezeluri. Nimic din copilăria sa nu anunța că avea să devină una dintre cele mai importante femei din istoria Formulei 1.



Pasiunea pentru curse a început devreme. Unele biografii menționează în timpul copilăriei sale o cultură locală a scuterelor, celebrele Lambretta, dar și fapul că la vârsta de 9 ani, a pus pentru prima dată mâna pe volanul unei mașini. La 13 ani știa deja să conducă o mașină. Cartea Cristinei Falco, „*Piu brave per forza*”, conține un detaliu drăguț: atunci când se juca în curte, Lella își punea patinele pe mâini în loc de picioare și le folosea drept mașinuțe. Unele articole aduc în față și dorința Lellei din copilărie, dorința de a deveni dansatoare. În sens figurativ, Lella a dansat prin viață la volanul mașinilor si monoposturilor prea mult îndragite de ea. Un citat destul de popular: „*Preferisco un incidente che innamorarmi.*” (Prefer un accident decât să mă îndrăgostesc.), arată cât de mult iubea această artă. Astfel, la vârsta de 18 ani, obține permisul și conduce camioneta familiei, transportând carne pe Riviera Ligure.

Anii `60

Lella debutează în karting. Conform surselor, nu a avut un început diferit față de majoritatea piloților vremii. În 1965 a ajuns să își cumpere prima sa mașină de curse, plătită în rate. În același an, debutează și în Formula Monza, la vârsta de 24 de ani.



Anni di gavetta

Pe o perioada de câțiva ani, pâna la prima cursă de F1, Lella Lombardi a participat la diverse curse, având constant, încă de la începutul carierei, susținerea partenerei sale pe nume Fiorenza. Anul 1968 aduce pentru Lella locul 2 în clasamentul Formulei 3. În anul 1970, câștigă campionatul italian de Formula 850 cu 4 victorii din 10 curse. În 1971, Lella deține alte două victorii de categorie, la Monza și Vallelunga. În 1972, revine în Formula 3 cu o mașină Lotus 69, și termină a 10-a în clasament. Următorul an termină din nou pe 10 în F3 general, cu un loc 2 la Casale (Brabham BT41, Scuderia Italia) și câștigă campionatul Italian Ford Escort Mexico. Se alătură echipei ShellSPORT Luxembourg pentru Campionatul Rothmans F5000 în anul 1974.

Singura femeie cu puncte din Formula 1

Lella a ajuns în Formula 1 în 1974, debutând la data de 20 iulie pentru Allied Polymer Group March la Marele Premiu al Marei Britanii. A concurat în total la 12 Mari Premii, între 1974 și 1976.



Momentul care avea să-i transforme numele în istorie a venit la Marele Premiu al Spaniei din 1975. După accidentul teribil al lui Rolf Stommelen, cursa a fost oprită, iar Lella a fost clasată pe locul 6, primind jumătate de punct. A devenit, astfel, singura femeie care a obținut puncte într-o cursă de Formula 1.



Acest record al Lellei se menține chiar până în prezent, în toți acești ani neexistând o altă femeie în Formula 1 care să puncteze. A semnat cu Williams pentru un sezon, dar a fost înlocuită după prima cursă (Brazilia). Ultima sa cursă în F1 a fost la Marele Premiu al Austriei, unde a terminat pe locul 12.

După Formula 1, Lella a continuat să concureze la cursa de 24h Le Mans, în 1976 clasându-se pe locul 9, cel mai bun rezultat din cele 4 participări. În 1979 a câștigat cursa de 6h Pergusa, iar în 1981 a câștigat cursa de 6h Mugello. A concurat chiar și în NASCAR, alături de Janet Guthrie și Christine Beckers. Anul 1988 vine cu retragerea sa din curse, la 47 de ani, și fondează propria echipă, Lombardi Autosport. Fiorenza, partenera sa de viață, i-a fost alături până la finalul vieții. Relatia lor fiind publică, dar discretă. Lella a murit din cauza cancerului la data de 3 martie 1992, la Milano, cu puțin înainte de a împlini 51 de ani.



MEETING THE BULLS

DE GABBY

Salutări, din nou, tuturor! De data aceasta din garajele Red Bull!

În onoarea semnării lui Max Verstappen pentru încă 4 ani la echipa din spatele solidificării statutului legendar al neerlandezului, vă invit la un tur de circuit mental al punctului de lucru de la Milton Keynes (cunoscut și ca MK7), unde istoria și inovația merg mână în mână.

Poate mai țineți minte cum, acum două ediții, v-am luat cu mine la Silverstone, să trăim împreună, măcar pe durata lecturii, experiența spirituală a vizitei la punctul central al lumii Formulei 1. Ei bine, aventura mea britanică nu s-a terminat acolo. Așadar, vă invit din nou într-o călătorie, de data aceasta mai puțin orientată spre trecut, ci cu ochii ațintiți pe viitor, ca un leu concentrându-se pe pradă.

Cu toții cred că asociem Red Bull cu cel puțin unul dintre aceste nume: Verstappen, Vettel, Webber, Coulthard, Ricciardo sau Perez. O echipă aparent construită peste o ruină, o viziune măreață, ajunsă acum în centrul atenției universului F1. Ca o pasăre Phoenix, renăscută din cenușa echipei Jaguar, Red Bull Racing a susținut legende ale sportului. Cu îndrăzneală, iubire pentru competiție, strategii inedite și detalii mecanice ingenioase, taurii austrieci au adus piloți pe podiumuri și au scris capitole întregi în istoria pilotajului de curse. Iar, ca orice autori ai filelor de istorie care se respectă, Red Bull au păstrat, în original, cât



de mult au putut din opera lor în căminul de baștină: Milton Keynes.

Înainte să continui, doresc să menționez că îmi asum un bias pentru această echipă, fiind fana lor de când am reînceput să mă uit serios la acest sport, dar am să încerc să mă păstrez cât mai neutră pot, deși entuziasmul de a mă afla acolo a fost mare.

La câteva minute bune în afara micuțului oraș Milton Keynes (MK) se află, în inima pădurii, o unitate de producție, cu designul ieșit parcă din filmele science-fiction. Sticla fumurie și metalul se împletesc pentru a

Foto: reddit.com

forma clădiri imense care adăpostesc puncte de producție a monoposturilor, muzeul Red Bull Racing și muzeul trofeelor. Publicul larg are acces, contra unei sume nu neapărat accesibile, în cele două muzee și o cameră de lucru.

Camera de lucru permite examinarea de aproape a monoposturilor folosite în evenimente de promovare, precum monopostul VCARB și livery-ul lui Max din Japonia, ambele din 2025. Eu am prins expuse și câteva piese ale motorului de RB14. Ce este expus în acea cameră, diferă în funcție de modelele la care se lucrează. Câteva piese ale monoposturilor sunt, și ele, expuse (permanent), inclusiv fâșii de fibră de carbon - care sunt tactile. Pentru persoanele mai tehnice, această cameră va fi cu siguranță un highlight.



În capătul opus al complexului găsim muzeul de trofee, unde cei de la Red Bull au păstrat, în original, majoritatea trofeelor acumulate pe parcursul istoriei echipei. Pereții imenși ai clădirii sunt acoperiți cu vitrine în care trofee, de la cel mai banal la cel mai unic, reflectă privirile vizitatorilor. Cărămizile palatului Red Bull te privesc înapoi, cuprinzându-te cu mândrie și emoție. Fiecare trofeu parcă îți șoptește „Fanule Red Bull, bun venit acasă!”

Dacă este ceva la care echipa acestui muzeu se pricepe, este să îți creeze o stare de apartenență deosebită. Ca și cum suntem toți amici și discutăm lejer, fără judecată pentru cei care poate acum (re)descoperă sportul. Staff-ul a fost excepțional, cu răspunsuri clare și prezentări detaliate, narate cu entuziasmul pe care numai un fan înfocat îl are. Cred ca 50% din experiență au fost oamenii staff-ului.

Atracția principală, însă, a fost muzeul Red Bull. Imaginați-vă o cameră gigantică, întunecată, luminată de un ecran imens și lămpi de masă ambientale. Această cameră este în pantă, iar la poalele acesteia: câte unul din fiecare monopost Red Bull, parcate în semicerc, privindu-vă. Ca niște bestii gata de luptă. Într-adevăr, dragi prieteni, aceste monoposturi emană putere, radiază, de parcă imediat vei auzi cum fiecare dintre ele își va tura motorul într-o simfonie mecanică.



Foto: reddit.com

Dar, pentru că o astfel de priveliște este garantat să-ți dea fiori și să te copleșească, cei de la MK7 oferă un bar și snacks-uri pe care să le poți consuma pe una din multele canapele. Într-o hală adiacentă acestei camere, pe rafturi gigantice, poți admira combinezoanele și căștile unor piloți și, mai ales, monoposturi cu livery-uri speciale sau perechi ale celor expuse. Titani ai curselor te primesc cu DRS-urile deschise. În această hală ne-a fost oferită și mâncare înainte de vizionarea cursei.

Monoposturile expuse în camera principală permit înconjurarea lor, dar atingerea este descurajată. Fiecare monopost a participat la curse. Eu am urmărit, proiectat pe ecranul imens (și comentarii de la Antal și Cătălin în căști) cursa de la Barcelona. Sentimentul nu se poate descrie în cuvinte, a fost supra-omenesc. Această cursă mi-a oferit un *insight* complet nou, chiar de la Hannah Schmitz, care a oferit un interviu scurt





înaintea cursei. (Fun fact: diferitor strategi le este oferită șansa să dirijeze curse în locul Hannei, motiv pentru care ea a putut oferi interviul). Aceasta a oferit răspunsuri atât de clare și cu atât drag pentru meseria ei - o admir de atunci de 10 ori mai mult decat o admiram deja.

M-a impresionat enorm inclusiv bucuria colectivă pentru câștigul lui Hamilton, a tuturor celor din cameră.

Așadar, prieteni, sper că v-am putut bucura cu acest tur final al călătoriei mele britanice și sper să ne revedem la linia de start a altor ediții ale gazetei.



F1 PHOTO CHAMP

DE ANDREI BENEA

Rainer W. Schlegelmilch este un fotograf și fotoreporter german de renume mondial, considerat pe scară largă una dintre cele mai influente figuri din istoria fotografiei de motorsport. Născut pe 3 octombrie 1941 în Suhl, Germania, el a documentat peste cinci decenii din „epoca de aur” a curselor auto, în special din Formula 1. Imaginile sale sunt apreciate pentru calitatea lor și emoția pe care o transmit. Atenția sa la încadrare, lumină și abilitatea de a surprinde momentul perfect pentru fotografie îl fac un maestru absolut.

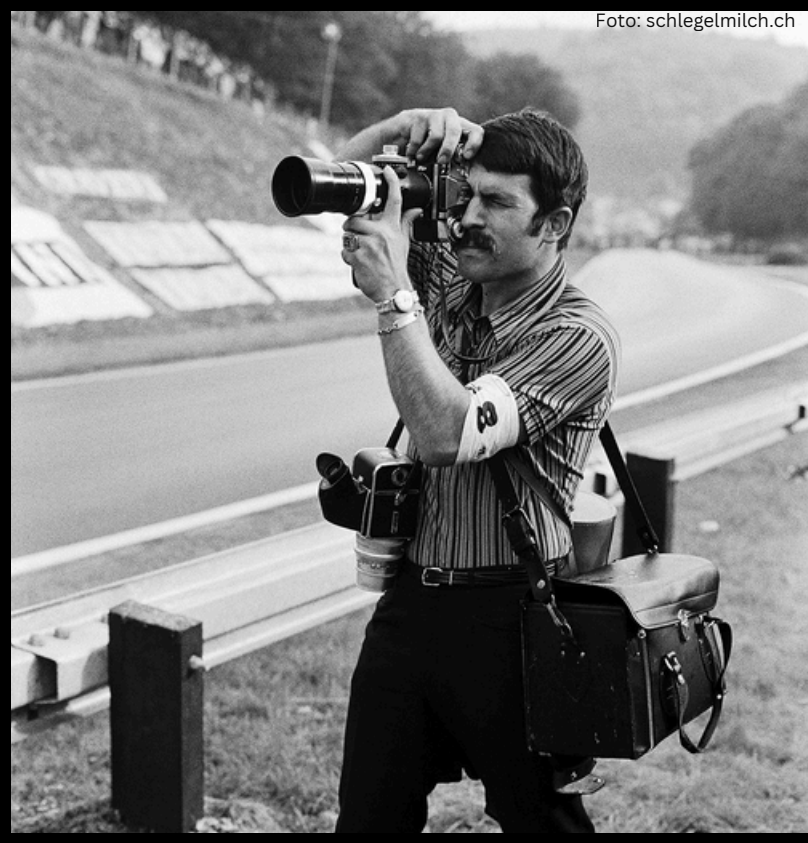


Foto: schlegelmilch.ch

Rainer a văzut prima sa cursă în 1962, când a realizat o serie de portrete la cursa de 1000 de kilometri de la Nürburgring pentru examenul său final la Școala de Stat Bavareză de Fotografie din München. Optsprezece luni mai târziu, și-a deschis propriul studio de design fotografic la Frankfurt, dar cursele au rămas întotdeauna un aspect important al muncii sale.

Încă de la început, inițial doar alb-negru, a fotografiat pentru numeroase publicații prestigioase de sport cu motor și pentru companii implicate în lumea curselor.

Din 1974, după cinci ani de fotografie color, s-a concentrat exclusiv pe cursele campionatului de Formula 1. A participat ca fotograf acreditat la peste 600 de Grand Prix-uri de Formula 1. A surprins îndeaproape legende precum Jim Clark, Graham Hill, Jack Brabham, Sir Jackie Stewart, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Ayrton Senna, Michael Schumacher și Sebastian Vettel.

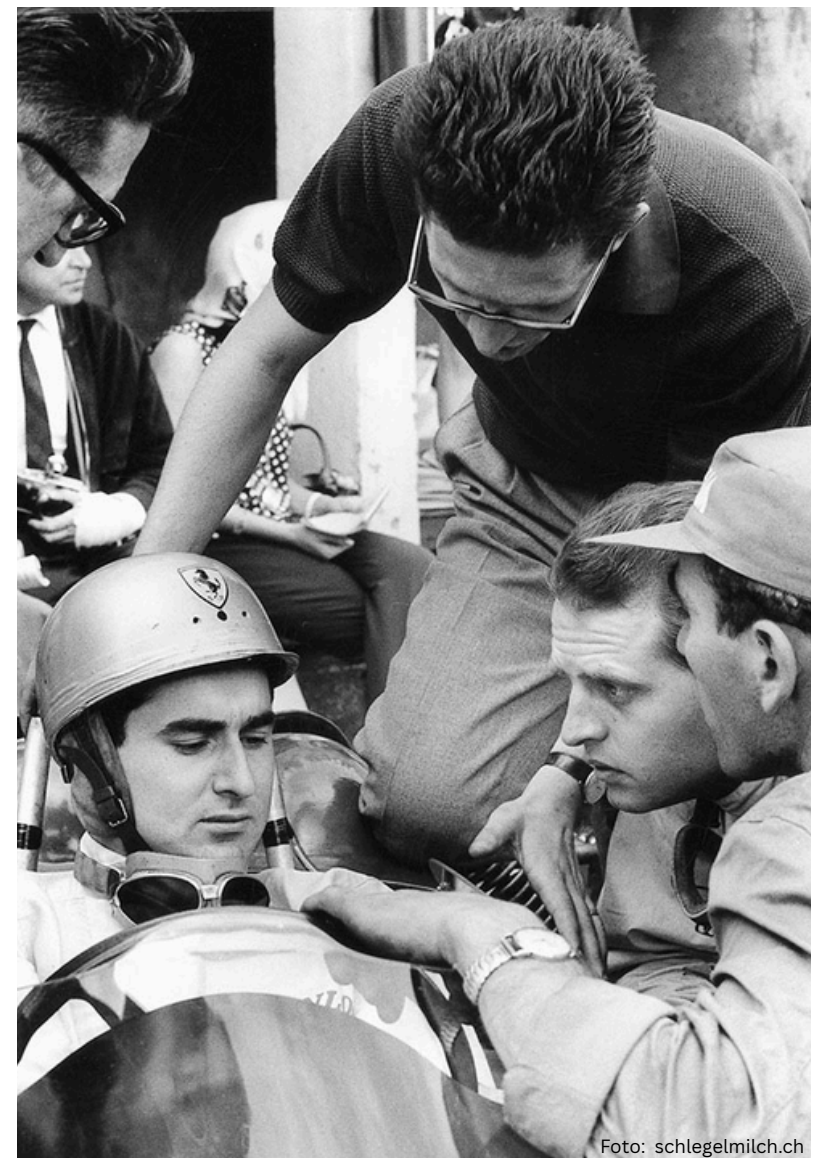


Foto: schlegelmilch.ch

Foto: reddit.com



Foto: schlegelmilch.ch

Este recunoscut drept un pionier al tehnicilor dinamice, folosind des tehnica de zoom în timpul expunerii lungi pentru a induce efectul hipnotizant de viteză și mișcare pură.

În anul 2011, la Monza, Bernie Ecclestone i-a oferit un permis de presă permanent pe viață, fiind singurul fotograf care a primit vreodată această distincție în Formula 1.



Foto: schlegelmilch.ch

Colecția sa cuprinde peste 600.000 de fotografii monocrom, diapozitive color și imagini digitale, reprezentând una dintre cele mai complete arhive de motorsport din lume dintr-o singură sursă. Vanzarea celebrei colecții Rainer Schlegelmilch către Getty Images s-a realizat printr-un traseu corporativ strategic, începută în anul 2017, când fotograful german și-a vândut uriașa arhivă de peste 600.000 de imagini istorice din Formula 1 către compania Motorsport Network, care a integrat-o în divizia Motorsport Images. Ulterior, pe 2 aprilie 2024, Getty Images a preluat integral activele Motorsport Images, achiziționând, astfel, la pachet, unele dintre cele mai valoroase arhive de sporturi cu motor din lume. Prin această tranzacție majoră, capturile legendare ale lui Schlegelmilch au devenit oficial parte din portofoliul global Getty, asigurând conservarea și distribuția digitală a peste jumătate de secol de istorie automobilistică.



Foto: schlegelmilch.ch

747 MILES WITH CLIPPING

DE MV3P

1.201 km, așa ar fi în limbajul nostru autohton transformarea celor 747 de mile. Exact asta este distanța în linie dreaptă dintre Monza și Madrid, între ce a fost duminica aceasta și ce va fi peste 7 zile. 7 zile care despart cea mai veche credință din Formula 1 de cea mai nouă. Într-o parte, o biserică din 1922 cu o ruină în curte. În cealaltă, un perete de beton înclinat la 24%, cu tribună. Iar între ele, mașina asta din 2026, care are două suflete. Dar să le luăm pe rând.

Monza

Am fost la Templul Vitezei și parcă am simțit că cineva m-a rugat să ridic piciorul. Monza e o biserică în care ai voie să țipi, un lăcaș de cult unde, dacă preotul iese îmbrăcat în roșu, enoriașii sar gardul și aleargă pe pistă. Nu a fost cazul nici de data aceasta, preotul a avut veșmintele apropiate la culoare de ceea ce poartă zilnic, însă un italian a făcut ca până și un domn de vreo șaizeci de ani, cu burtă de om fericit și cu o cămașă care își dăduse duhul, să treacă un gard de un metru optzeci cu eleganța unei pisici speriate de aspirator. Fizica nu explică mișcarea aceea. Credința, absolut da.



Foto: eurocup3.org

Circuitul s-a construit în 1922, în o sută zece zile. O sută. Zece! La noi, în timpul ăsta, nu obții nici avizele pentru o trecere de pietoni, darămite un templu. Italienii au turnat beton, au pus tribune, au deschis porțile și au spus: „gata, de acum credem în viteză". Și au ținut-o tot așa un secol. Numai că duminica aceasta, în templu, a intrat un electrician. Regulamentul din 2026 a luat monopostul de Formula 1 și l-a trimis la terapie de cuplu. Sub caroserie stau doi indivizi care nu se suportă: un motor termic care arde combustibil sustenabil și vrea zgomot, glorie și admirație, și o parte electrică de 350 de kilowați care vrea liniște, grafice și un cablu. Puterea se împarte, teoretic, jumate-jumate. Ceea ce înseamnă că jumătate din mașină vrea la Monza, iar cealaltă jumătate vrea acasă, la priză, sub o pătură, cu un ceai. Masa minimă a coborât la 768 de kg, e mai îngustă cu vreo zece centimetri, e mai scurtă. E în continuare grasă, să ne înțelegem, dar acum e o grăsime cu abonament la sală, care are opinii despre proteine și te întreabă câți pași ai făcut azi.

La Monza, peste patru kilometri din tur intră în zona în care regulamentul reduce treptat puterea electrică pe măsură ce viteza crește. Tu ai 350 de kilowați. Tu ai viitorul sub fund. Tu ai un pachet de baterii care ar putea ține în priză un bloc întreg din Ferentari. Și, pe ultimii metri ai liniei drepte, mașina îți spune, calm, cu vocea aia de partener sătul de tine: Gata! Exact ca telefonul care îți moare fix când deschizi Waze-ul în mijlocul unei intersecții necunoscute. Se numește clipping. În

engleză sună tehnic și interesant. În română sună exact ca ce este: te-ai lăudat prea devreme!


Foto: thesun.co.uk

Monza cere o singură virtute și aia nu se învață la simulator: curaj pur. Duminică, la Monza, a câștigat Kimi Antonelli. Un italian. La el acasă. În templu. Și, o secundă, tot circuitul ăla care ne ceruse o săptămână întreagă să economisim, să calculăm, să ridicăm piciorul, a uitat complet de energie. Gardurile s-au umplut. Poți să-i pui mașinii baterie, aripi care se pliază și un inginer care îți vorbește calm în cască despre kilowați, dar nu poți explica unui om de șaizeci de ani, care aleargă pe pistă în septembrie, la 33 grade C, ce înseamnă managementul energiei. El are altă unitate de măsură. Și duminică i-a ieșit socoteala.


Foto: f1.com

Cele două fețe spaniole

Spania are două fețe, iar amândouă disimulează frumos. De fapt, două Spanii, iar ele nu-și vorbesc. Prima e Barcelona, în iunie. Circuitul pe care s-au făcut testele de generații întregi, locul unde inginerii se duc să afle adevărul. Barcelona are de toate.

Un viraj lung care mănâncă anvelope, sector tehnic care te umilește, vânt care schimbă părerea mașinii între două tururi. E un examen. Iar nimeni, în istoria omenirii, nu s-a dus la analize ca să se distreze. A doua Spanie s-a deschis luna asta și miroase a asfalt proaspăt: Madringul. Cinci kilometri și ceva, douăzeci și două de viraje, construit în jurul halelor de expoziții IFEMA, la marginea capitalei, lipit de aeroportul Barajas. Jumătate circuit de stradă, jumătate pistă permanentă, cu două tuneluri scurte care te trec dintr-o lume în alta. E atât de aproape de aeroport încât, dacă ratezi o frână, ai șanse reale să fii chemat la poarta 7.



Foto: madring.com

Atracția principală: virajul 12 se cheamă *La Monumental*, ceea ce e, recunoaștem, un nume cu pretenții. Din păcate pentru cei care voiau să râdă, numele e corect. Aproape 550 de metri. Peste 270 de grade. Înclinare de 24%, adică maximul pe care regulamentul îl permite. Ieșire oarbă, peste o creastă. Mașinile intră pe acolo pe la 280 la oră și stau înăuntru vreo șase secunde, cu vreo 4G laterali apăsându-le într-o parte ca o mătușă la nuntă ce vrea să te mărite. Șase secunde. Un om normal își face cruce de trei ori în șase secunde. Aici ți se cere să nu clipești. Ca să înțelegem panta, 24% e înclinarea la care, dacă parchezi o mașină de oraș și uiți frâna de mână, o cauți în altă țară. Iar spaniolii au pus tribună pe ea. Patruzeci și cinci de mii de oameni care se uită, de aproape, cum niște mașini merg pe un perete.

Italienii au construit un lucru atât de periculos încât au fost nevoiți să-l abandoneze și apoi l-au transformat în loc de pelerinaj. Ei nu au demolat problema. Au sfințit-o. Spaniolii s-au uitat la ruina aia și au zis: Frumos, facem unul care merge!

Șapte zile. Atât e distanța, în calendarul din 2026, între mormânt și maternitate. Duminică seara, tifosii plângeau pe o ruină din 1955, iar duminica următoare speră să aplaude pe un asfalt care încă miroase.



Foto: autoracing1.com

Madringul are un sector lent printre halele de expoziție, are o șicană pusă chiar înainte de banking, teoretic din motive de siguranță, și fiecare frânare de acolo înseamnă energie pusă deoparte. Ajungi pe perete cu bateria plină, ca omul care a mâncat acasă înainte să iasă în oraș. Deci, la Monza, mașina din 2026 a suferit frumos. La Madrid, mașina din 2026 e, în sfârșit, invitată la ea acasă.

Monza e un templu în care ai voie să faci gălagie. Madringul e o catedrală nouă, cu aer condiționat, cod QR la intrare și un perete pe care se merge lateral. Una are o sută de ani de morți iluștri. Cealaltă are garanție. Dar amândouă îți cer să crezi în ceva ce nu poți controla și să nu ridici piciorul de pe accelerație. Iar în 2026, exact asta îți spune inginerul în cască, cu vocea aia calmă, chiar înainte de linia dreaptă: „Ridică piciorul.”



Foto: grandprix247.com

În doar o săptămână facem o călătorie între vechi și nou, mergem de la tradiție la modernitate, constanta rămânând pasiunea pentru viteză și dorința de a vedea „cavalerii în arenă”. Lăsăm în urmă emoția celor 53 de tururi epice de pe Monza și ne îndreptăm cu entuziasm și nerăbdare spre ineditul Madring ce promite spectacol pe fiecare viraj.

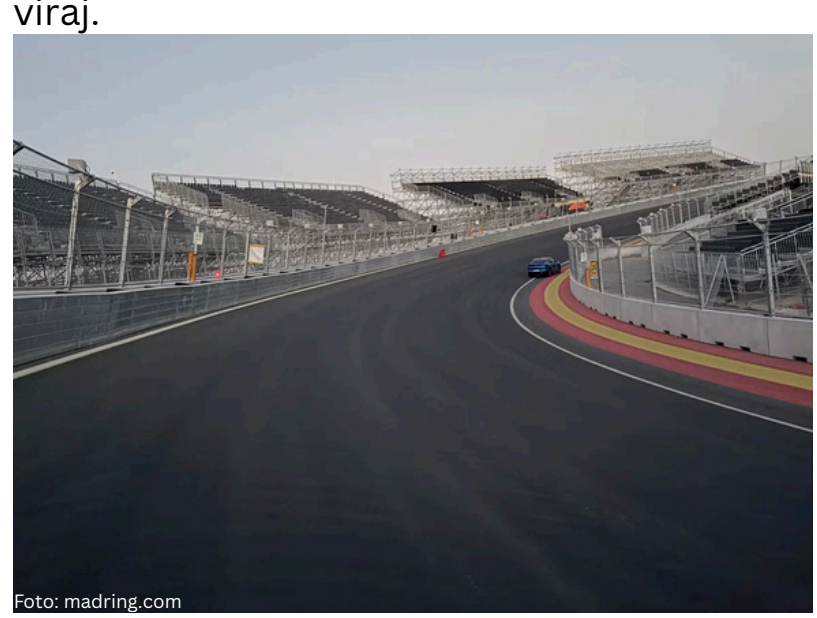


Foto: madring.com

ALEXANDRU CAZACU



Originar din Lonea, Hunedoara, Alexandru Cazacu este student în anul III la De Montfort University, unde studiază Securitate Cibernetică. Pasionat de Formula 1 încă din copilărie și atras de tehnologie, a reușit să transforme cele două pasiuni într-o experiență de 13 luni la Mercedes-AMG F1, după un proces de selecție cu peste 11.000 de candidați.

Rolul lui în departamentul de IT al Mercedes-AMG PETRONAS F1 a presupus să lucreze cu infrastructură, automatizări și sisteme esențiale pentru operațiunile echipei. Experiența i-a oferit inclusiv șansa de a fi prezent la Silverstone și de a contribui la un proiect de streaming video folosit de echipele de strategie si race engineering.

Q Ai ales să aplici pentru această poziție pentru că ești pasionat de Formula 1 sau pentru că era o bună oportunitate profesională?

Sincer, au fost amândouă, dar la bază a stat pasiunea. Iubesc Formula 1 de mult timp și, în paralel, am fost mereu atras de tehnologie și de securitate cibernetică. Când am văzut acest rol, mi-am dat seama că este exact locul în care cele două pasiuni ale mele se întâlnesc. Nu l-am privit ca pe o simplă linie bună în CV, ci ca pe o șansă rară de a lucra la ceva ce iubesc, într-un mediu în care performanța contează cu adevărat.

Q Din peste 11.000 de candidați ai ajuns să obții un loc la Mercedes. Care crezi că a fost elementul care te-a diferențiat cel mai mult? Ai avut vreo strategie specială sau vreun „trick”?

Nu cred că am fost cel mai experimentat candidat, dar cred că m-au diferențiat curiozitatea reală și faptul că aveam proiecte făcute pe cont propriu, dincolo de facultate. Mi-am construit singur diverse instrumente, de asemenea am avut un *summer internship* cu un an înainte la o companie mică, și cred că asta contează foarte mult, așa că am putut arăta că învăț singur și că duc lucrurile la capăt. Dacă e să vorbesc de un „truc”, ar fi acesta: am tratat aplicația ca pe un proiect adevărat, nu ca pe un simplu formular. M-am pregătit temeinic, am pus întrebări la interviu și am încercat să arăt nu doar ce știu tehnic, ci și că pot comunica simplu cu oameni care nu sunt din IT. Cred că atitudinea și inițiativa contează mai mult decât un CV perfect si oamenii apreciază mai mult conexiunea umană decât un robot care știe tot technic vorbind, dar nu are partea socială.

Pentru acest program, are importanță în ce țară ești student sau ce domeniu studiezi?

Din experiența mea, contează mult mai puțin decât cred oamenii. Eu studiez securitate cibernetică, nu IT clasic sau inginerie, și totuși am ajuns să am un rol în echipa de platformă IT. Am colegi veniți din medii foarte diferite. Ce contează cu adevărat sunt inițiativa, dorința de a învăța și abilitățile pe care le poți demonstra concret. Nu aș descuraja pe nimeni doar pentru că studiază în altă țară sau în alt domeniu. Și de aceea încerc să cresc conștientizarea faptului că despre programul *The Industrial Placements* pe care multe echipe de pe grid îl au și le dau șansa studenților să se apropie de F1 încă din facultate.



Ce beneficii include programul și ce trebuie să îți asiguri pe cont propriu (transport, cazare, masă etc.)?

În linii mari, programul oferă un salariu pe durata stagiului, iar aspecte precum cazarea și transportul țin, de regulă, de tine. În termeni de masă, avem o cantină/restaurant unde poți să îți achiziționezi mic-dejun, prânz și cină. De aceea e important să le iei în calcul din start atunci când te muți. Recomand oricui aplică să întrebe clar despre aceste detalii încă de la început.

Cum e atmosfera în interiorul echipei, mai ales în weekend-urile de cursă, când presiunea e maximă? Se simte diferit față de un mediu corporate obișnuit?

Atmosfera este intensă, dar surprinzător de umană. În weekend-urile de cursă se simte clar o energie diferită, toată lumea urmărește cursa și e concentrată, iar noi, cei din IT, ne asigurăm că sistemele și telemetria funcționează impecabil. Față de un mediu *corporate* obișnuit, diferența este că toți împărtășesc aceeași pasiune și același standard foarte ridicat. Există o vorbă la Mercedes — „***chase every millisecond***” — care spune totul: nimic nu e niciodată suficient de bun, și exact așa se lucrează. Cu toate acestea, oamenii sunt prietenoși și colegiali. Nu este o presiune rece, ci una care te împinge să dai tot ce ai mai bun.

A existat un moment în care ai simțit că nu faci față sau că ai luat o decizie greșită venind aici?

Da, au fost momente, mai ales la început, când m-am simțit copleșit de amploarea sistemelor și de tehnologiile noi, cu care nu mai lucrasem până atunci. Au fost și clipe în care mă întrebam dacă fac față. Dar nu am regretat niciodată decizia de a veni. Mulți oameni se confruntă cu sindromul impostorului și e perfect normal, cheia este să îl combați printr-o comunicare eficientă. Am trecut peste aceste momente punând întrebări, urmărindu-mi colegii mai experimentați și învățând pas cu pas. Cred că e firesc să te simți așa când intri într-un mediu de acest nivel. Important este să nu rămâi blocat în acea senzație.

Ce urmează pentru tine acum, după încheierea celor 13 luni la Mercedes-AMG F1? Rămâi în domeniul F1 sau în motorsport?

După cele 13 luni mă întorc să îmi termin ultimul an de facultate. Rămân deschis atât

către zona de Formula 1 și motorsport, cât și către roluri mai largi din tehnologie, cloud, infrastructură și securitate.



Q Mulți studenți cred că în Formula 1 ajung doar inginerii; tu lucrezi în IT. Cum arată o zi obișnuită pentru tine și cât de important este rolul infrastructurii IT într-o echipă de F1?

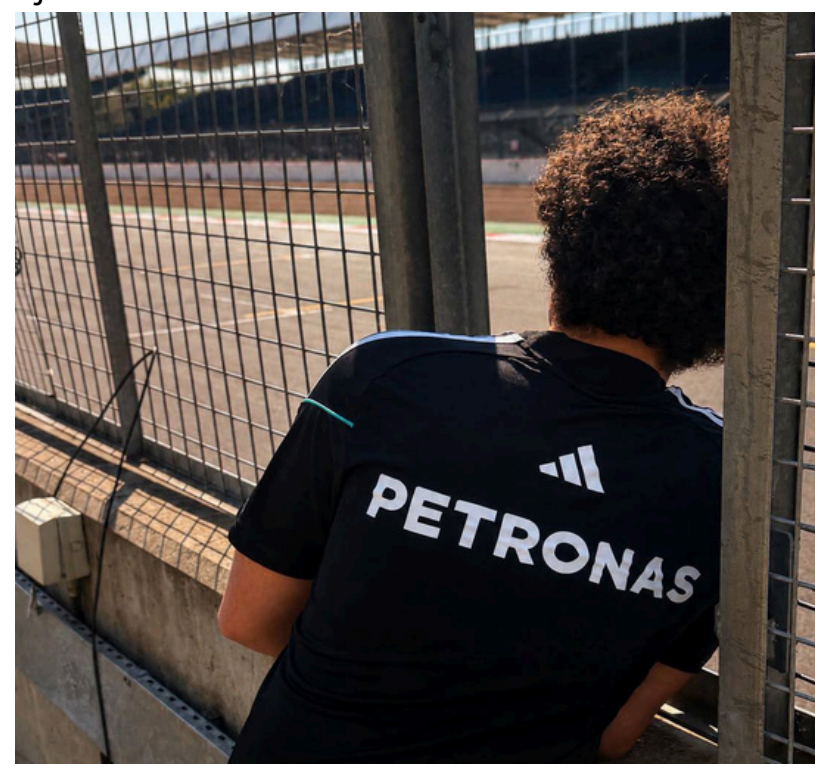
Ai dreptate, mulți cred că în Formula 1 lucrează doar ingineri, dar în spate există o infrastructură IT uriașă fără de care nimic nu funcționează. Eu lucrez în echipa de platformă, adică mă ocup de sistemele și infrastructura pe care rulează aplicațiile echipei. O zi obișnuită începe cu o scurtă ședință și cu verificarea tablourilor de monitorizare, să văd dacă totul e sănătos. Apoi lucrez la automatizări, la *pipeline*-uri de CI/CD, la sisteme de monitorizare, la clustere de Kubernetes rulate pe Linux sau la analize de stocare. Uneori rezolv incidente în producție, alteori cobor efectiv în centrul de date. Rolul infrastructurii este esențial, pentru că toate datele, telemetria și instrumentele de care depind inginerii și strategii trec prin aceste sisteme. Dacă platforma nu e stabilă, nimeni nu își poate face treaba și la finalul zilei toți se numesc ingineri, dar în IT.

Q Care a fost momentul în care ai simțit cu adevărat că faci parte din echipa Mercedes și nu mai ești „doar studentul aflat în placement”?

Au fost nenumărate momente care m-au făcut să simt cu adevărat că fac parte din echipă. Dar cele principale au fost când am participat la testul de anvelope de la Silverstone. Să fiu acolo, la circuit, alături de echipă și nu în fața unui ecran, m-a făcut să înțeleg că sunt parte din operațiune, nu doar un student care privește din exterior. Altul a fost proiectul meu de streaming video, la care am lucrat direct cu echipele de strategie și de *race engineering* ca să le livrez fluxuri video de la circuit, cu latență mică. Când am văzut că oameni din aceste echipe se bazează pe ceva construit de mine pentru munca lor din timpul cursei, am simțit clar că nu mai sunt studentul aflat în *placement*, ci un coleg care contribuie.

Q Privind în urmă, există ceva ce ai fi făcut diferit în anii de facultate pentru a fi și mai bine pregătit?

Cred că aș fi început mai devreme să lucrez la proiecte practice și să mă joc cu cloud și cu infrastructură, pentru că facultatea mea este axată pe securitate, iar partea de infrastructură am aprofundat-o mai mult pe cont propriu. Aș fi vrut să creez mai multe proiecte în timpul meu liber pentru că asta îți propulsează cariera cel mai mult având în vedere cât de competitivă este natura rolului. În rest, nu regret drumul, pentru că exact curiozitatea de a învăța singur m-a ajutat cel mai mult.





Q Care e cel mai mare mit despre lucrul într-o echipă de Formula 1 pe care l-ai avut și tu înainte să începi, dar care s-a dovedit a fi fals?

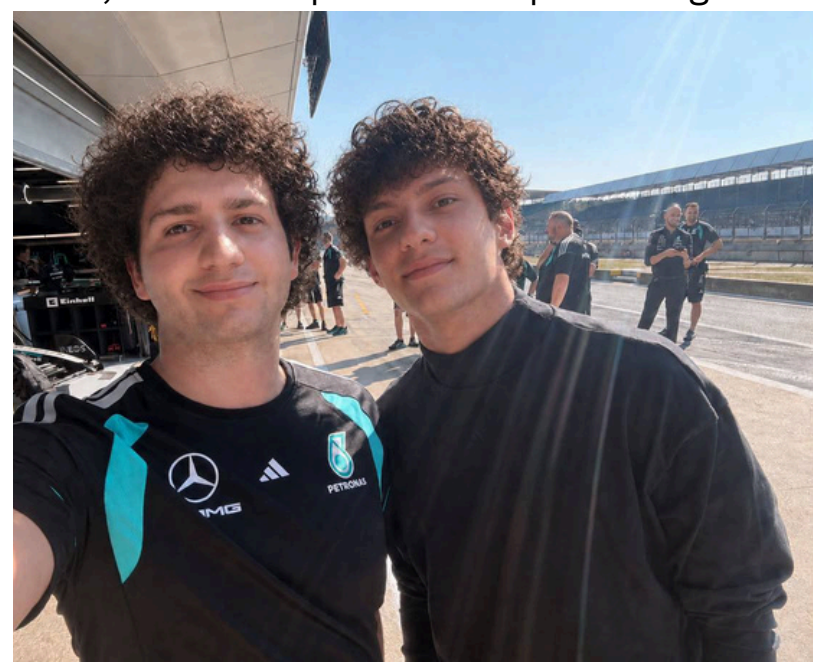
Cel mai mare mit era că într-o echipă de Formula 1 contează doar inginerii și piloții, iar restul rolurilor sunt secundare. În realitate, este un efort colectiv uriaș, în care fiecare funcție, inclusiv IT-ul, are un rol esențial. Un alt mit pe care îl aveam era că un astfel de mediu ar fi rece și extrem de competitiv pe plan intern. De fapt, am găsit oameni deschiși, dispuși să te ajute și să te învețe.

Q După încheierea acestui stagiu, ai un atu concret față de alte persoane dacă ai aplica pentru un job în cadrul Mercedes-AMG F1?

Cu siguranță. După acest stagiu cunosc deja sistemele, instrumentele și oamenii, știu cum se lucrează acolo și am demonstrat că pot livra în acel mediu. Pentru orice angajator, un fost stagiar care s-a integrat deja este mult mai ușor de evaluat decât cineva complet nou. Așa că da, plec cu un avantaj concret.

Q Care consideri că este cel mai mare câștig al tău în urma *placement*-ului la Mercedes?

Cel mai mare câștig nu este o tehnologie anume, ci încrederea și mentalitatea. Am înțeles cum arată cu adevărat performanța de vârf și am căpătat siguranța că pot opera la acest nivel. Pe lângă asta, am crescut enorm tehnic, mi-am lărgit rețeaua de oameni și am învățat ce înseamnă să îți asumi responsabilitatea pentru sisteme reale, de care depinde o echipă întreagă.



Q Ce anume din toată această experiență ți-a depășit așteptările și ce anume ți le-a înșelat, dacă a fost cazul?

Mi-a depășit așteptările cât de multă responsabilitate reală mi s-a oferit încă de la început și cât de deschiși și primitori au fost

colegii. Mă așteptam să fac, mai degrabă, munci mărunte, dar am ajuns să contribui la lucruri care contează. Sincer, singurul lucru pe care mi l-aș fi dorit ar fi fost și mai mult timp, pentru că un an trece foarte repede când îți place ceea ce faci.



Q Dacă ai avea la dispoziție un minut să convingi un student român că merită să aplice la un *placement* în Formula 1, chiar dacă pare imposibil, ce i-ai spune?

Aș spune așa: nu te descalifica singur înainte să încerci. Și eu am crezut la un moment dat că este imposibil, dar am aplicat oricum. Nu ai nevoie de un CV perfect, ai nevoie de curiozitate, de inițiativă și de câteva proiecte prin care să arăți că îți place cu adevărat ce faci. Un student român poate ajunge într-o echipă de Formula 1, iar eu sunt dovada. Cel mai rău lucru care se poate întâmpla este să primești un „nu”, dar dacă nu aplici, răspunsul este „nu” din start. Așa că trimite aplicația aceea.

Dacă vrei să transmiți un mesaj sau dorești să împărtășești ceva cititorilor Gazetei și noi am omis să te întrebăm, te rugăm să o faci.

Aș vrea să le mulțumesc cititorilor Gazetei și să încurajez orice tânăr din România pasionat de motorsport sau de tehnologie să viseze „mai mare” și să încerce. Iar vouă, redacției, vă mulțumesc pentru interes și pentru șansa de a-mi împărtăși povestea.

Sunt bucuros ca oamenii să mă contacteze și ofer cu plăcere sfaturi și ajutor oricui este interesat de program sau are alte întrebări.

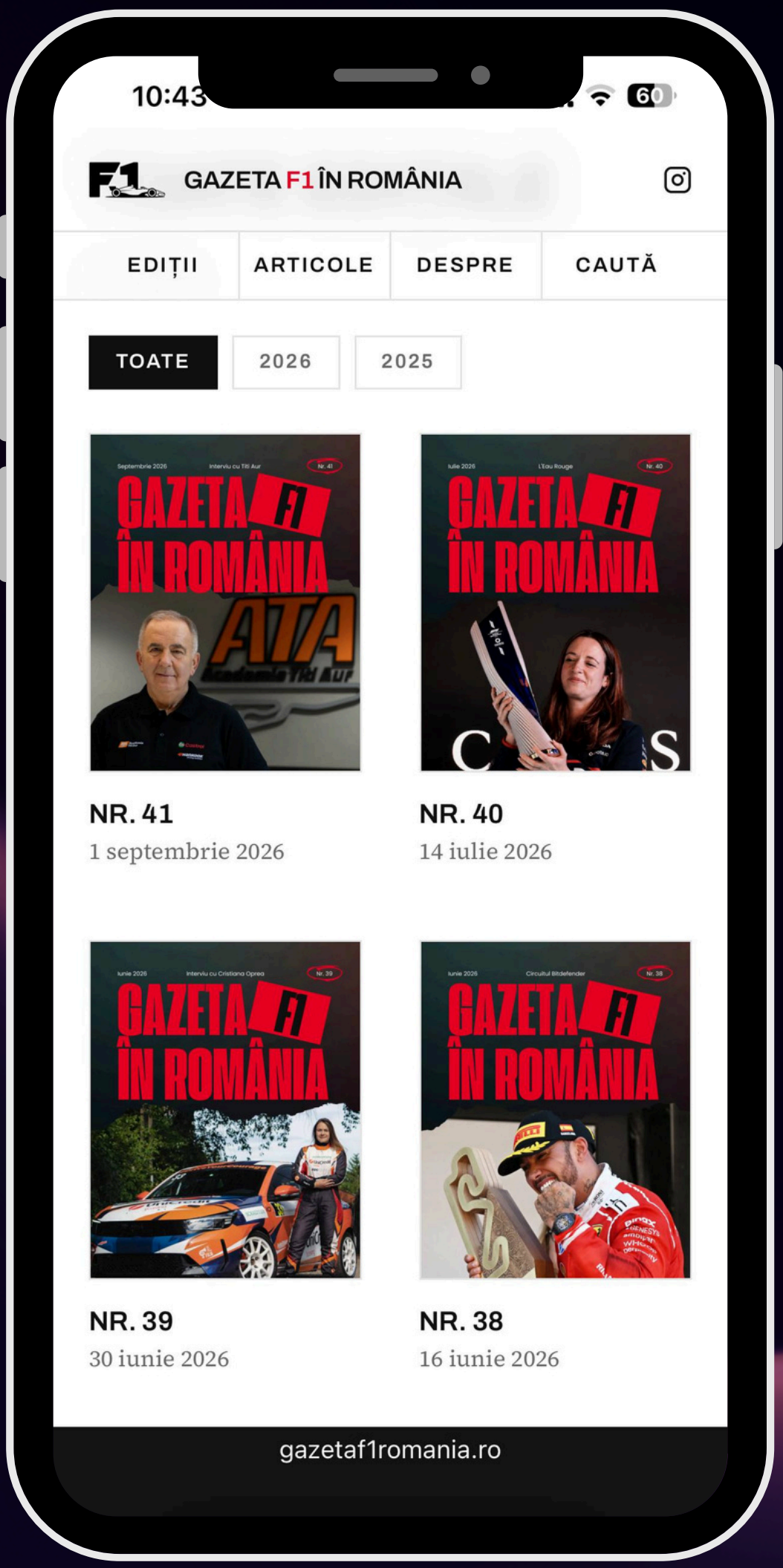
Așa că îmi pot scrie pe:

cazacu.alexandru22

linkedin.com/in/alexandru-cazacu-5201092b6

Puteți aplica până pe 15 septembrie, detalii despre program puteți găsi pe:
mercedesamgf1.com/careers/industrial-placements





Gazeta F1 în România

ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile acum și pe noul nostru site.

Mergi pe gazetaf1romania.io

Redacția gazetei
Spider
Gabi
Ana-Mirela
Andreas
Cristina
Adrian
Andreea Ț.