Septembrie 2026 Interviu cu Andrei Dună Nr. 43

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



FEMEI ÎN F1

DE ANA-MIRELA

Divina Mary Galica, astăzi în vârstă de 82 de ani, este a treia femeie ce a concurat în Formula 1. Născută în Marea Britanie pe 13 august 1944, Divi, așa cum este alintată, are o poveste demnă de a fi ecranizată. Și-a pierdut tatăl la scurt timp după a șasea aniversare, acesta având probleme cu inima. Wladyslaw, de origine poloneză, era al doilea soț al mamei ei, June, primul murind în război, situație destul de frecventă în acei ani. Divina este al treilea din cei șase copii ai cuplului, părinții ei cunoscându-se la Londra, unde tatăl ei lucra pentru MI5 și era un soi de spion, după cum ea însăși declară.

Foto: motorsportmagazine.com



Parcursul său către Formula 1 nu a fost tocmai previzibil, ea fiind o schioare de succes până să urce într-un monopost de F1. A participat la probele de coborâre și slalom la Jocurile Olimpice de Iarnă din 1964, 1968 și 1972, de două ori fiind chiar căpitanul echipei Marii Britanii. În plus, pentru o scurtă perioadă de timp a deținut recordul de viteză la coborâre de 125 mph.

Datorită mamei sale, încă de când avea 4 ani, Divi și-a descoperit priceperea și pasiunea pentru schi. Tatăl său fiind bolnav, mama era cea care lua copii în excursii la schi, în Elveția. Divina Mary a fost astfel descoperită de Ros Hepworth sub îndrumarea căruia a început să participe în competiții pentru junori, având rezultate foarte bune. Apoi, parcursul său către Jocurile Olimpice a decurs firesc.

Foto: motorsportmagazine.com



După Jocurile Olimpice de Iarnă din 1972 de la Sapporo, Japonia, s-a retras din competiții și se ocupa de un magazin de echipament de schi, împreună cu Gina Hathorn, fostă schioare și ea, când a primit, din senin, o invitație de la John Webb de a participa la o cursă a celebrităților pe circuitul Outlon Park. Avea 30 de ani și nicio idee despre ce avea să îi rezerve viitorul.

Foto: reddit.com

Mărturisea, cu sinceritate, că până la momentul respectiv nici măcar nu vizionase o cursă, cu atât mai puțin să fi concurat în una. A acceptat propunerea lui Webb de a concura, și nu mică i-a fost surpriza când a terminat pe locul 2, fiind întrecută doar de Chay Blyth. A prins gustul vitezei și pe patru roți, nu doar pe schiuri, iar după ce a luat cursuri de pilotaj a început să concureze în Formula Ford.

La îndemnul lui John are parte de prima ei încercare de a lua startul într-o cursă de Formula 1, la Marele Premiu al Marii Britanii, la Brands Hatch, în 1976. Monopostul ei era mult sub nivelul celorlalte și nu reușește să treacă de etapa calificărilor, însă în ciuda eșecului său, rezultatele obținute nu sunt chiar catastrofale. Reușește un tur de circuit cu o secundă mai bun decât al lui Mike Wilds și cu două secunde peste Lella Lombardi.

Divi cea „oribil de superstițioasă” readuce cu ocazia asta numărul 13 în Formula 1, ea considerându-l norocos, fiind născută în această dată. Numărul era evitat de piloți și de FIA încă din 1926 când Giulio Masetti și-a pierdut viața într-un accident pilotând un Maserati, purtând numărul 13.



Foto: facebook.com

Pe parcursul celor două sezone în care ia contact cu Formula 1, 1976 și 1978, are trei încercări, din păcate nereușite, de a lua startul într-o cursă de F1. Cariera ei în motorsport nu se rezumă însă doar la F1, ea participând și în alte competiții motorizate. Mai mult, în 1979 își înființează propria echipă, cu bani împrumutați de la bancă, pentru a participa la Aurora AFX British F1 Championship. Bugetul nu îi permite să încheie niciunul dintre sezoanele `79 sau `80, însă obține două rezultate meritorii, un loc 5 pe circuitul de la Donnington (1979) și un loc șase pe Oulton Park (1980). Continuă să concureze în diferite categorii până spre finalul anilor `90.



Foto: motorsportmagazine.com

Revine în 1992 în sportul care a consacrat-o participând la o demonstrație de schi viteză la Jocurile Olimpice de Iarnă de la Albertville, Franța.

În 2021, la 77 de ani, își vinde majoritatea bunurilor, chiar și trofeele câștigate la schi, și se mută într-o rulotă în Sebrig, Florida.

FILIP UGRAN

DE VLAD BAICU

În Porsche Supercup 2026



Foto: Filip Ugran - Social Media

Pentru Filip Ugran, sezonul 2026 a venit cu o nouă provocare în cariera internațională. După experiențele din monoposturi și cursele de anduranță, pilotul român a făcut pasul către Porsche Mobil 1 Supercup, una dintre cele mai importante competiții monomarcă din motorsportul mondial.

Nu este un campionat în care este suficient să ai o mașină rapidă. Toți piloții concurează cu Porsche 911 Cup, iar diferențele tehnice sunt extrem de mici. În aceste condiții, experiența, constanța, capacitatea de adaptare și fiecare detaliu dintr-un weekend de cursă pot face diferența. Pentru Ugran, însă, 2026 nu a fost despre lupta pentru titlu.

A fost despre adaptarea la o categorie nouă, la o mașină nouă și la un pluton extrem de competitiv. Pentru Filip, sezonul a avut două jumătăți destul de diferite.

Monaco

Debutul în Porsche Supercup nu putea fi mai dificil. Prima etapă a sezonului s-a desfășurat la Monaco, circuitul care nu iartă aproape nicio greșeală, și unde experiența contează enorm. Filip a încheiat calificările pe poziția a 18-a, la 1,726 secunde de pole-position. În cursă, românul a terminat tot pe locul 18. Rezultatul nu i-a adus puncte, însă, privind în contextul debutului său, într-o categorie complet nouă, putem spune că Monaco nu este circuitul ideal pentru a învăța o mașină de Cupă. Spațiul redus, lipsa oportunităților de depășire și importanța calificării fac ca un pilot debutant să aibă foarte puțin loc pentru experimente. Pentru Ugran, primul weekend a fost, mai degrabă, despre experiență.

Barcelona

La Barcelona a venit primul semn pozitiv. Românul a terminat cursa pe poziția a 16-a, rezultat care i-a adus primele două puncte în clasamentul debutanților. Important era faptul că Ugran începea să înțeleagă mai bine Porsche-ul 911 Cup și modul în care trebuie exploatat într-o competiție în care plutonul este extrem de apropiat. După primele două etape bilanțul era unul realist pentru un debutant: locul 18 la Monaco, locul 16 la Barcelona și două puncte.

Red Bull Ring

Etapa din Austria nu a reprezentat un salt major în clasament. Filip Ugran a întâmpinat dificultăți în calificări și a pornit din partea a doua a grilei. În cursă, românul a terminat inițial pe locul 20, fiind ulterior promovat pe poziția 19. Nu au venit puncte, iar weekendul din Austria a demonstrat încă o dată cât de mică este marja de eroare în Supercup. Atunci când pierzi câteva zecimi în calificări, consecința poate fi enormă în cursă. Într-un campionat atât de competitiv, poziția de start este esențială, iar Ugran avea nevoie să găsească acel ultim procent de performanță care să-l ducă în zona punctelor.

Spa Francorchamps

Filip a încheiat calificările pe poziția 23, iar în cursă a terminat pe locul 21. A fost, probabil, unul dintre cele mai dificile weekenduri ale sezonului. Spa este un circuit care cere enorm de la pilot. Curajul în virajele de mare viteză, încrederea în mașină și capacitatea de a găsi limitele Porsche-ului sunt esențiale. După primele patru etape, Ugran avea doar două puncte în clasamentul debutanților. Sezonul nu arăta spectaculos. Dar, aici apare una dintre cele mai importante particularități ale parcursului său din 2026: progresul nu a venit instantaneu. A fost construit pas cu pas.

Hungaroring

Hungaroring a reprezentat punctul de cotitură. După trei weekenduri dificile, Filip Ugran a reușit să termine pe locul 14, recuperând șapte poziții față de poziția de start. Mai mult, rezultatul i-a adus trei puncte în clasamentul debutanților. Astfel, ajungea la cinci puncte. Dar, poate mai important, începuse să apară o altă imagine a pilotului român. Începuse să fie pilotul capabil să recupereze poziții și să intre în lupta pentru puncte.

Zandvoort

Dacă Hungaroring a fost momentul de cotitură, Zandvoort a confirmat progresul. Weekendul olandez a avut însă două fețe. În prima cursă, Ugran nu a luat startul. În cea de-a doua, însă, a venit cea mai bună clasare a sa în Supercup în 2026, locul 13. Românul a reușit să rămână în apropierea zonei de puncte și, mai important, a încheiat cursa la doar 27,845 secunde de câștigător. Pentru clasamentul debutanților, rezultatul a însemnat patru puncte, cel mai mare punctaj obținut de Ugran într-o singură cursă în acest sezon. Astfel, bilanțul său ajunsese la nouă puncte.

Este un progres care spune, probabil, mai multe despre sezonul său decât simplul loc ocupat în clasamentul general.

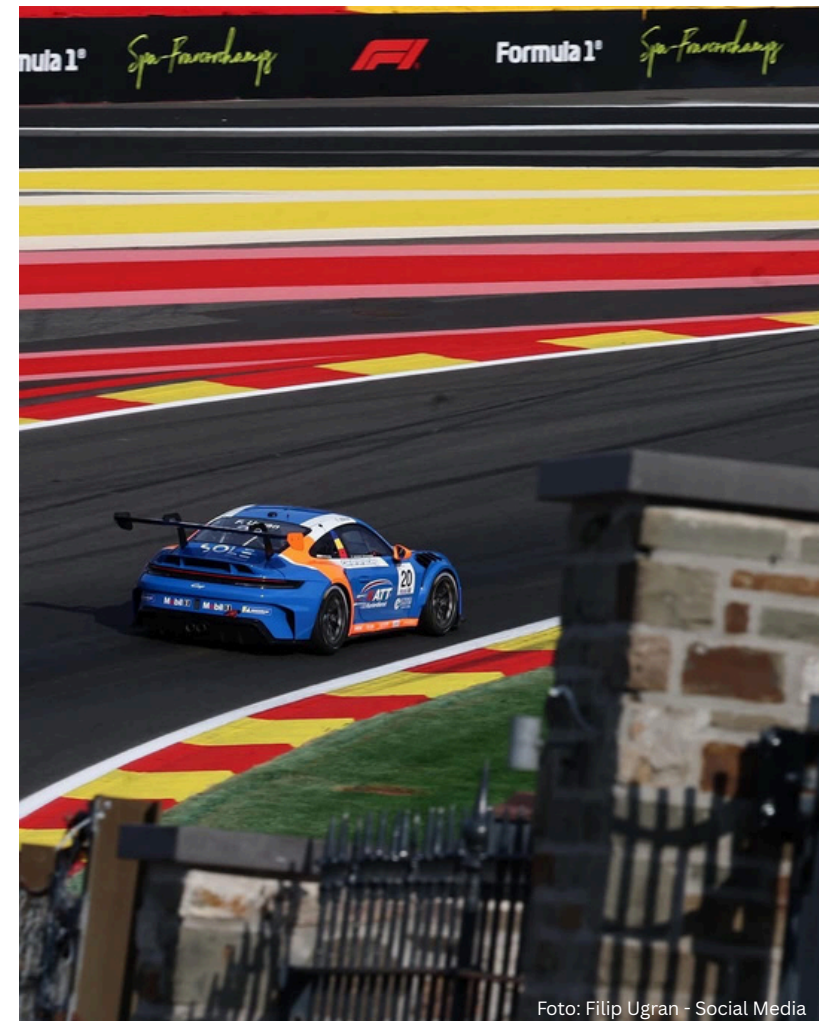


Foto: Filip Ugran - Social Media

De ce nu a participat la Monza?

Un element important al finalului de sezon este faptul că Filip Ugran nu a luat startul la Monza în ultima etapă a Porsche Supercup.

Motivul este unul pur sportiv și strategic: etapa Supercup de la Monza s-a suprapus cu o etapă din Campionatul Italian de GT, competiție în care Ugran are posibilitatea de a încheia sezonul pe o poziție bună în clasamentul general. În aceste condiții, alegerea este una perfect logică. Supercupul i-a oferit lui Ugran o experiență importantă și o platformă extrem de competitivă pentru dezvoltarea sa ca pilot de Porsche. Campionatul Italian de GT îi oferă, însă, în acest moment o miză concretă în clasamentul sezonului. Iar, când două campionate se suprapun, trebuie făcută o alegere. A ales competiția în care are șansa de a transforma sezonul într-un rezultat final important. Filip Ugran a concurat și la Italian GT și a încheiat cursa pe locul 14, la Imola.

Foto: Filip Ugran - Social Media



Nu trebuie privită, așadar, absența lui de la cursa din Monza ca pe o renunțare la Supercup. Este, mai degrabă, o decizie strategică în carieră.

Sezonul progresului

Filip nu a intrat în Porsche Supercup în 2026 ca favorit la titlu. Și nici nu a ieșit din primele etape ca unul dintre piloții care puteau ataca podiumul. A intrat ca debutant. Și a avut nevoie de timp. Monaco: P18. Barcelona: P16. Red Bull Ring: P19. Spa: P21. Hungaroring: P14. Zandvoort: P13.

Această ultimă parte a sezonului este cea care merită urmărită, pentru că, dacă primele patru etape au reprezentat procesul de acomodare, ultimele două curse în care a concurat au arătat că Ugran a început să-și găsească ritmul. Asta nu înseamnă că sezonul poate fi catalogat drept unul de succes din perspectiva rezultatelor pure. Locul 18 și cele nouă puncte nu spun asta. Dar poate fi catalogat drept un sezon util. Iar pentru un pilot care continuă să-și construiască o carieră internațională, experiența acumulată într-o categorie precum Porsche Supercup poate conta enorm pe termen lung.



Foto: Filip Ugran - Social Media

Uneori, în motorsport, progresul este mai important decât rezultatul imediat. Pentru Filip Ugran, Supercup 2026 poate nu a fost destinația, dar poate fi începutul următorului pas.

ABU DHABI 2021

DE MATEI ALEXANDRU

Cursa care nu s-a terminat când trebuia

În dimineața zilei de 12 decembrie 2021, în Abu Dhabi, nimic din ceea ce se întâmplase în acel sezon nu mai conta în felul în care contase până atunci. Toate victoriile, toate înfrângerile, toate depășirile, toate incidentele și toate momentele în care Lewis Hamilton și Max Verstappen își răspunseseră unul altuia de-a lungul anului se adunaseră într-o singură cursă, pe un circuit luminat de soarele care cobora încet peste Yas Marina. Era ultima etapă a sezonului, iar cei doi ajunseseră acolo cu același număr de puncte, lucru care transforma fiecare metru al circuitului într-o parte din lupta pentru campionat. Unul dintre ei urma să plece din Abu Dhabi campion mondial, iar celălalt urma să rămână cu gândul că, dacă lucrurile s-ar fi întâmplat puțin diferit, istoria ar fi putut avea un alt nume în dreptul titlului.



Pentru Lewis Hamilton, miza era uriașă chiar și după standardele unei cariere care părea deja desprinsă dintr-o poveste. Avea șapte titluri mondiale, egalând recordul lui Michael Schumacher, și se afla la o singură cursă de a deveni primul pilot din istoria Formulei 1 cu opt campionate. În plus, venea după o perioadă în care reușise să întoarcă din nou balanța în favoarea lui, câștigând cursele din Brazilia, Qatar și Arabia Saudită, iar felul în care pilotase în acele săptămâni arătase că, indiferent câți ani trecuseră și indiferent cât de puternic devenise Verstappen, Lewis încă știa cum să apară exact atunci când presiunea era cea mai mare.



Foto: telegraph.co.uk

De partea cealaltă se afla Max Verstappen, iar dacă Hamilton reprezenta experiența unui campion care știa deja cum se câștigă un titlu, Verstappen reprezenta foamea unui pilot care își petrecuse întreaga carieră așteptând momentul în care urma să devină campion. Era rapid, curajos și uneori atât de agresiv încât părea că nu acceptă ideea că există un loc pe circuit pe care nu îl poate ocupa. În 2021, însă, această agresivitate se întâlnise pentru prima dată cu experiența lui Hamilton, iar între cei doi se formase o rivalitate care depășise cu mult o simplă luptă pentru puncte. Erau doi piloți extraordinari, doi oameni foarte diferiți, care ajunseseră să creadă că titlul le aparține.

Verstappen pleca din pole position, cu Hamilton alături, iar atunci când luminile s-au stins, olandezul a avut un start suficient de bun pentru a încerca să își păstreze poziția. Lewis însă a reacționat imediat și, înainte ca primul viraj să devină cu adevărat clar, Mercedes-ul său era deja în fața Red Bull-ului. Verstappen a încercat să recupereze poziția printr-o manevră agresivă, iar Hamilton a fost nevoit să iasă larg și să revină pe circuit, lucru care a stârnit imediat discuții despre „dacă” Lewis câștigase sau nu un avantaj prin ieșirea în afara pistei. Pentru Hamilton și Mercedes, însă, mesajul era simplu: nu aveau de gând să lase cursa să le scape din mâini încă din primul viraj.



Pe măsură ce tururile treceau, Lewis a început să facă ceea ce știa să facă atât de bine. Nu încerca să transforme fiecare viraj într-un spectacol și nu avea nevoie să demonstreze nimic nimănui; pur și simplu își construia cursa, tur după tur, cu o disciplină pe care o dobândești numai după ani în care ai fost obligat să iei aceleași decizii sub o presiune enormă. Mercedes-ul avea un ritm foarte bun, iar Hamilton începea să se desprindă, în timp ce Verstappen și Red Bull încercau să găsească o soluție care să le permită să reintre în luptă.

Red Bull a încercat strategia diferită și l-a chemat pe Verstappen la boxe pentru pneuri noi, sperând că avantajul de aderență îi va permite să recupereze pe final.

Mercedes a rămas calm, iar Hamilton a continuat să conducă, pentru că în acel moment poziția pe circuit era mai importantă decât orice avantaj teoretic pe care l-ar fi putut obține printr-un pit stop. Cursa începea să capete o formă care îi era favorabilă lui Lewis, însă Red Bull mai avea o armă, iar acea armă se numea Sergio Pérez.

Când Hamilton a ajuns în spatele mexicanului, ceea ce părea să fie doar o problemă de câteva secunde s-a transformat într-o luptă care a avut o importanță enormă pentru desfășurarea cursei. Pérez s-a apărat cu o determinare extraordinară, iar Lewis, deși avea o mașină foarte rapidă, nu a putut trece imediat. În acele momente, Verstappen a reușit să se apropie, iar diferența care fusese construită cu atâta muncă s-a micșorat. Pentru câteva minute, părea că Red Bull reușise să schimbe din nou povestea, iar fiecare fan Mercedes trebuia să privească monitorul și să spere că Hamilton va găsi o cale să treacă.

Și Lewis a găsit-o.


Foto: reddit.com

A trecut de Pérez, iar după ce a scăpat de el, ritmul lui a revenit. În loc să se lase afectat de timpul pierdut, Hamilton a început din nou să se îndepărteze de Verstappen, iar ceea ce fusese o cursă strânsă devenea, încet, o cursă pe care Lewis o controla. Cu aproximativ zece tururi înainte de final, avantajul său ajunsese la aproximativ douăsprezece secunde și, pentru cei care îl susțineau, exista în sfârșit sentimentul acela pe care îl ai atunci când vezi că pilotul tău face totul corect: nu mai era nevoie de magie, nu mai era nevoie de noroc, ci doar ca mașina să continue să funcționeze și ca pista să rămână liberă.

Apoi, în turul 53, Nicholas Latifi a pierdut controlul Williams-ului său și a ajuns în bariere, iar într-o singură clipă cursa pe care Hamilton o construise cu atâta răbdare s-a schimbat complet. Safety Car-ul a intrat pe circuit, iar cele aproximativ douăsprezece secunde care îl despărțeau pe Lewis de Verstappen s-au evaporat. În acel moment, pentru prima dată după multe tururi, Hamilton nu mai controla ritmul cursei; trebuia să aștepte să vadă ce decide direcția de cursă și ce avea să facă Red Bull.



Foto: businessinsider.com

Verstappen nu a ezitat și a intrat la boxe pentru pneuri soft noi, ceea ce era o alegere logică din punct de vedere strategic, deoarece dacă mai rămânea un singur tur de cursă după retragerea Safety Car-ului, avantajul pneurilor proaspete putea deveni decisiv. Hamilton, în schimb, nu putea face același lucru fără să piardă prima poziție, iar Mercedes a ales să îl țină pe circuit. Din punct de vedere strategic, era o alegere care avea sens: Lewis conducea, iar dacă Safety Car-ul ar fi rămas până la final, Hamilton ar fi câștigat cursa și, implicit, campionatul. Problema era că nimeni nu știa exact când și în ce condiții avea să se încheie neutralizarea.



În fața lor se aflau câteva mașini care aveau un tur în urmă, iar regulile existente atunci prevedeau o procedură pentru ca aceste mașini să poată reveni în același tur cu liderii înainte ca Safety Car-ul să dispară. Aici începe partea care avea să transforme Abu Dhabi 2021 dintr-o cursă extraordinară într-unul dintre cele mai discutate momente din istoria Formulei 1. Race Control a permis celor cinci mașini aflate între Hamilton și Verstappen să treacă de lideri, dar nu tuturor mașinilor care aveau un tur în urmă, iar imediat după aceea s-a transmis că Safety Car-ul va intra la boxe la sfârșitul acelui tur.

Pentru Hamilton, timpul parcă s-a oprit.

Nu mai era vorba despre câteva tururi în care să își construiască un avantaj, pentru că acel avantaj dispăruse deja; nu mai era vorba despre o strategie pe termen lung și nici despre posibilitatea de a răspunde la un atac. Tot ceea ce construise de-a lungul cursei urma să fie apărat într-un singur tur, împotriva unui Verstappen care avea pneuri soft noi și care știa că aceasta era probabil ultima lui șansă.

Hamilton știa că nu își poate permite să-i ofere lui Verstappen nicio șansă, iar Max, conștient că titlul îi putea scăpa, a atacat imediat și l-a depășit, profitând de avantajul pneurilor. Deși Verstappen nu a avut nicio vină pentru accidentul lui Latifi sau pentru deciziile Race Control, el a profitat de oportunitatea oferită și a câștigat cursa și primul său titlu mondial. Pentru Hamilton, însă, dezamăgirea a fost uriașă, deoarece își construise un avantaj important și era foarte aproape de al optulea titlu, înainte ca situația să se schimbe dramatic în ultimele tururi. Astfel, Abu Dhabi 2021 a devenit atât povestea unui Verstappen care nu a renunțat și a profitat de ultima șansă, cât și a unui Hamilton care a pierdut titlul în circumstanțe controversate, fără ca această înfrângere să-i diminueze statutul de unul dintre cei mai mari piloți din istoria F1.



Dacă povestea s-ar fi terminat altfel, Abu Dhabi 2021 ar fi fost amintit drept ziua în care Lewis Hamilton a devenit pentru a opta oară campion mondial și a trecut definitiv de Schumacher în recordurile care dominau Formula 1. Poate că fotografia lui cu trofeul în brațe ar fi devenit imaginea unui nou record și poate că astăzi am fi vorbit despre acea cursă cu totul altfel. Dar nu așa s-a întâmplat.

În schimb, rămâne imaginea lui Hamilton după cursă, retras și dezamăgit, în timp ce în cealaltă parte a circuitului Verstappen își sărbătorea primul titlu.

Rămâne imaginea a doi piloți care, într-un sezon cum Formula 1 nu mai văzuse de mult, au împins sportul până la limita emoției și au creat o rivalitate care avea să le definească amândurora carierele.

Iar pentru cei care l-au susținut pe Lewis, Abu Dhabi va rămâne probabil mereu locul în care al optulea titlu a fost atât de aproape încât aproape că îl puteai atinge, înainte ca totul să dispară într-un singur tur. Nu pentru că Verstappen nu ar fi fost suficient de bun. Ci pentru că Lewis Hamilton fusese atât de bun aproape toată ziua încât, atunci când totul s-a schimbat în ultimele minute, sentimentul de nedreptate a fost imposibil de ignorat.

Și poate că acesta este motivul pentru care, chiar și după ani, când cineva spune doar două cuvinte — „Abu Dhabi” — mulți fani ai Formulei 1 nu se gândesc la circuit, la hotelurile din jurul lui Yas Marina sau la ultima cursă a unui sezon.
Se gândesc la acel ultim tur.
La Lewis în față.
La Max în spate.
La Safety Car-ul care intră.
La cele câteva secunde în care un campionat întreg pare să își țină respirația.
Și la momentul în care un titlu mondial își schimbă mâinile.



F1 ÎN COMUNISM

DE SPIDER

Dragi tovarăși, când vă gândiți la Formula 1, vă gândiți la vest, deoarece motorsportul nu era o preocupare a țărilor comuniste, nu? Și n-ați avea dreptate, deoarece nici blocul estic nu a putut rezista fascinației motorsportului.

Bernie Ecclestone, după ce a ajuns la cârma Formulei 1, a dus-o spre un succes comercial nemaivăzut până atunci pentru o serie de motorsport. El, ca un adevărat afacerist, a depistat o piață neatinsă. În timp ce Formula 1, de mai mult de 30 de ani, concura în europa de vest, nu s-a atins deloc de blocul estic. Ecclestone și-a dorit să extindă F1 dincolo de cortina de fier. După răsunătorul succes al Jocurilor Olimpice de la Moscova, din anul 1980, a știut că trebuie cu orice preț să aducă F1 în Uniunea Sovietică. În următorul an, el a trimis o scrisoare autorităților sovietice în vederea unor posibile negocieri pentru organizarea unui Mare Premiu al Uniunii Sovietice.



Foto: historyracingpedia.com

Ați putea crede că sovieticii nu ar fi fost interesați de un eveniment atât de „capitalist”, însă v-ați înșela. Ei au început a lua în mod serios în considerare să organizeze cursa. Unul dintre principalele motive a fost suportul arătat de Leonid Afanasiev, președintele Institutului Automobilistic și Rutier al Moscovei. Ecclestone, pentru a fi pe placul autorităților sovietice, era dispus să permită organizarea pe un circuit stradal, astfel, scutind statul sovietic (a cărei economie stagna) de cheltuielile masive pentru construirea circuitului.


Foto: findit.city

Așadar, planul cel mai aproape de înfăptuire a fost un circuit stradal în Moscova pe dealurile Lenin. Discuțiile au ajuns într-un stadiu așa de avansat, încât Eclestone în mod pripit a inclus Moscova în calendarul preliminar al anului 1983. Totuși, cele două realități diferite, cea a Formulei 1 și cea a statului sovietic au creat probleme care au făcut ca acest mare premiu să rămână doar la stadiul de idee. Au apărut mai multe probleme, precum imaginea sportului care părea a fi un sport de lux al lumii burgheze, incompatibil cu ideologia marxistă a partidului.

Politicienii de la Moscova, cu excepția lui Afanasiev, nu se arătau prea entuziasmați de ideea cursei. De asemenea, poate cea mai mare problemă a fost lipsa unei echipe sovietice.

Rușii urmau să se uite la străini capitaliști concurând pe străzile lor, ceea ce nu încânta oficialii partidului. Bernie Ecclestone a încercat să remedieze situația oferind un monopost Brabham, unul dintre cele mai performante la momentul acela, pentru a concura. Totuși, această soluție nu a încântat prea mult: dacă ar fi acceptat să împrumute un monopost, ar fi făcut ingineria vestică să pară superioară celei sovietice. Lovitura care a practic a pus capăt oricărei speranțe, a fost moartea lui Afansiev, în 1982, deși, discuțiile au continuat și după, însă fără sorți de izbândă.


Foto:hungarytoday.hu

Din 1984, era clar că Uniunea Sovietică nu mai reprezenta o posibilitate realistică pentru organizarea unei curse după cortina de fier. Dar Bernie nu a renunțat la idee, ci a început să caute o nouă gazdă. Următoarea țintă a apărut aproape aleatoriu. Unul dintre organizatorii Marelui Premiu al Braziliei era de origine maghiară, așa că el a sugerat țara lui nativă. Ungaria era o țintă atractivă, deoarece, asemănător Iugoslaviei, regimul maghiar era mult mai deschis către vest comparativ cu restul blocului estic. Ideea unui mare premiu în aceea țară era foarte atractivă.

Așa că Ecclestone a început imediat negocierile. De data asta, unele din ele chiar între patru ochi. Prima idee a fost din nou un circuit stradal în Budapesta, urmată, apoi de Népliget, gazda Marelui Premiu al Ungariei din anul 1936. Dar, într-un final, s-a ajuns la ideea unui circuit permanent aproape de Budapesta. Cu toată repezeala negocierilor, anul 1985 era deja pierdut, așa încât, s-a amânat pentru 1986. Statul ungar și diverse companii locale au finanțat circuitul.


Foto:hungarytoday.hu

Totuși, exista o mare problemă, construcția a început cu doar 10 luni înainte de data la care trebuia să aibă loc cursa. Circuitul a fost construit în grabă. Practic, îl proiectau în timp ce îl construiau, planul având un avans minimal față de construcție. Mai mult, a trebuit schimbat din cauza descoperirii unui izvor subteran, forțând astfel modificarea layout-ului și creând un dublu S, deși, în planul inițial era unul singur. L-au construit în acest fel, urmând ca în viitor să fie modificat la planul original cu un singur S. În mod absolut uluitor au terminat construcția în doar opt luni.

Cursa în sine a fost un succes răsunător cu o audiență de 200 de mii de oameni în tribune. Marele Premiu a avut un contract inițial de 5 ani, ceea ce a făcut ca Ungaria să prindă o cursă și după căderea comunismului. Deși a pornit mai mult ca o curiozitate, Marele Premiu al Ungariei și-a câștigat pe merit locul în calendarul F1, fiind prezent an de an, de la inaugurare până în prezent, fără nicio excepție. Patru decenii pe Hungaroring... *and still counting*.

ANDREI DUNĂ



Andrei Dună reprezintă una dintre vocile tinere ale motorsportului românesc, un pilot care și-a construit parcursul prin experiențe diverse, de la înot și karting, până la rally și competițiile de Formula 4. Drumul său nu a urmat traseul clasic spre monoposturi, însă fiecare etapă a contribuit la formarea unui pilot mai complet și mai pregătit pentru provocările din motorsportul internațional. În acest interviu, Andrei vorbește despre debutul său în competițiile internaționale, diferențele dintre disciplinele în care a concurat, importanța echipei și a pregătirii, dar și despre momentele care i-au influențat parcursul de până acum. De la experiențele alături de Mihai Leu până la duelurile pe circuit și obiectivul de a ajunge, într-o zi, în F1, povestea sa este una despre progres și ambiție.

Q **În țara în care cel mai popular sport este fotbalul tu ai ales înotul, pe care l-ai practicat timp de 7 ani, iar apoi motorsportul. De ce aceste sporturi și nu altele, și cum de nu ai continuat cu înotul?**

Sincer să fiu, nu am avut un motiv anume când am început să merg la înot, eram destul de mic și a fost în mare parte alegerea părinților, dar acum pot spune cu adevărat că este unul dintre cele mai potrivite sporturi pentru un copil. Cât despre trecerea către automobilism, aceasta a fost ajutată şi de pandemie, moment în care bazinul a fost închis.

Q **Ai concurat atât în F4 Franța, cât și în F4 Italia. Care este cel mai important lucru pe care îl înțelegi despre motor-sportul internațional acum, dar pe care nu l-ai fi bănuit înainte să ajungi acolo?**

Prima diferență în competițiile din afară este programul foarte strict şi încărcat. Ai foarte multe sesiuni pe parcursul weekendului, iar între ele trebuie să analizezi împreună cu inginerul tău de cursă sesiunea precedentă pentru a-ți îmbunătății setup-ul sau propriile greșeli.

Q **Există un moment dintr-un weekend de cursă în care ai simțit că ai făcut un salt ca pilot, chiar dacă rezultatul final nu a reflectat asta?**

Din punctul meu de vedere, consider ca la cursa de la Spa, din F4, Franța, am făcut un salt destul de mare în performanță, acolo obținând și primele puncte. Din acel moment, am reușit să fiu constant în Top 10. Cred că, faptul că am văzut că pot fi şi eu în puncte, m-a făcut mai relaxat pentru restul sezonului.

În Formula 4, cât de mult contează viteza pură și cât de mult contează capacitatea de a învăța repede? Care dintre cele două calități ți se pare mai importantă pentru un pilot?

Practic, depinzi de ambele pentru a avea rezultate bune, dar capacitatea de a fi rapid din primele tururi pe circuit îți oferă un avantaj extraordinar de mare, deoarece vei fi mereu cu un pas înaintea celorlalți.

În Formula 1 vedem doar cele două ore de cursă. Ce ocupă, în realitate, cea mai mare parte din timpul unui pilot de Formula 4 atunci când nu este pe circuit?

Timpul petrecut cu echipa ta ocupă destul de mult din weekendul unui pilot, însă este la fel de important ca cel petrecut pe circuit, poate chiar mai mult. Dacă reușești să ai echipa lângă tine, susținându-te ca a doua ta familie, vei avea din start un avantaj imens.



Ai spus că următorul pas este Formula Regional sau Formula 3, însă acolo costurile cresc foarte mult. Dacă mâine ai avea bugetul asigurat pentru un sezon complet, ce ai face diferit față de modul în care îți construiești acum cariera?

Dacă aş avea bugetul corespunzător, primul lucru pe care l-aş face ar fi să particip la cât mai multe zile de antrenament pentru a mă pregăti corespunzător pentru sezonul care va veni. În acest sport, banul are un cuvânt de zis, iar antrenamentele cu maşina de concurs sunt cele care fac diferența pe circuit.

Dacă un fan ar putea asculta conversațiile tale prin radio în timpul unei curse, ce crezi că l-ar surprinde cel mai mult?

Cred că cel mai surprinzător lucru ar fi cât de diferite sunt față de cele de la Formula 1. Totul este mult mai scurt şi la obiect, cel puțin pentru mine, deoarece calitatea sistemului nu este foarte performantă şi de cele mai multe ori nu se înțelege clar fiecare cuvânt.

Majoritatea piloților care vor să ajungă în Formula 1 încep prin a concura în karting, însă parcursul tău a fost diferit, tu debutând în 2019 în rallycross, iar 3 ani mai târziu deja făceai echipă cu Mihai Leu în Campionatul Național de Super Rally. Ce a însemnat pentru tine să concurezi alături de un sportiv de calibrul său?

Să concurez alături de Mihai a fost, în primul rând, o onoare, dar şi punctul în care cariera mea de pilot s-a schimbat de la competițiile pe macadam către cele pe asfalt. Nu ştiu cum ar fi arătat viitorul meu dacă nu aş fi fost ajutat de el.



Q Este deranjant să pilotezi cu open cockpit comparativ cu o mașină de raliuri unde ești mai protejat de factorii externi?

Depinde de situație de cele mai multe ori. Pentru mine este o senzație specială de pură libertate deoarece simți cu adevărat că pilotezi, iar totul pare mult mai aproape de tine. Acum, desigur că sunt şi unele momente în care ți-ai dori să fii protejat, mai ales atunci când plouă sau în cazurile în care eşti lovit în cască de diferite obiecte cunoscute sau mai puțin cunoscute de la maşinile din față.

Q Ai vreun circuit sau poate chiar un viraj favorit care simți că te provoacă din perspectiva de pilot?

Un circuit pe care îl consider dificil ar fi Pau, prin simplul fapt că este un circuit stradal, iar în weekendul în care am concurat acolo am avut “norocul” de a ploua torențial, făcând totul mai greu decât era oricum. În final, țin minte că am reușit să scap cu un singur abandon în cele trei curse, ceea ce nu a fost chiar așa rău.





Q Ai declarat că pilotul tău favorit de pe actuala grilă este Fernando Alonso, însă îl admiri și pe Max Verstappen, împotriva căruia ai concurat pe simulator. Dacă ai putea împrumuta din calitățile lor, ce ai luat de la fiecare?

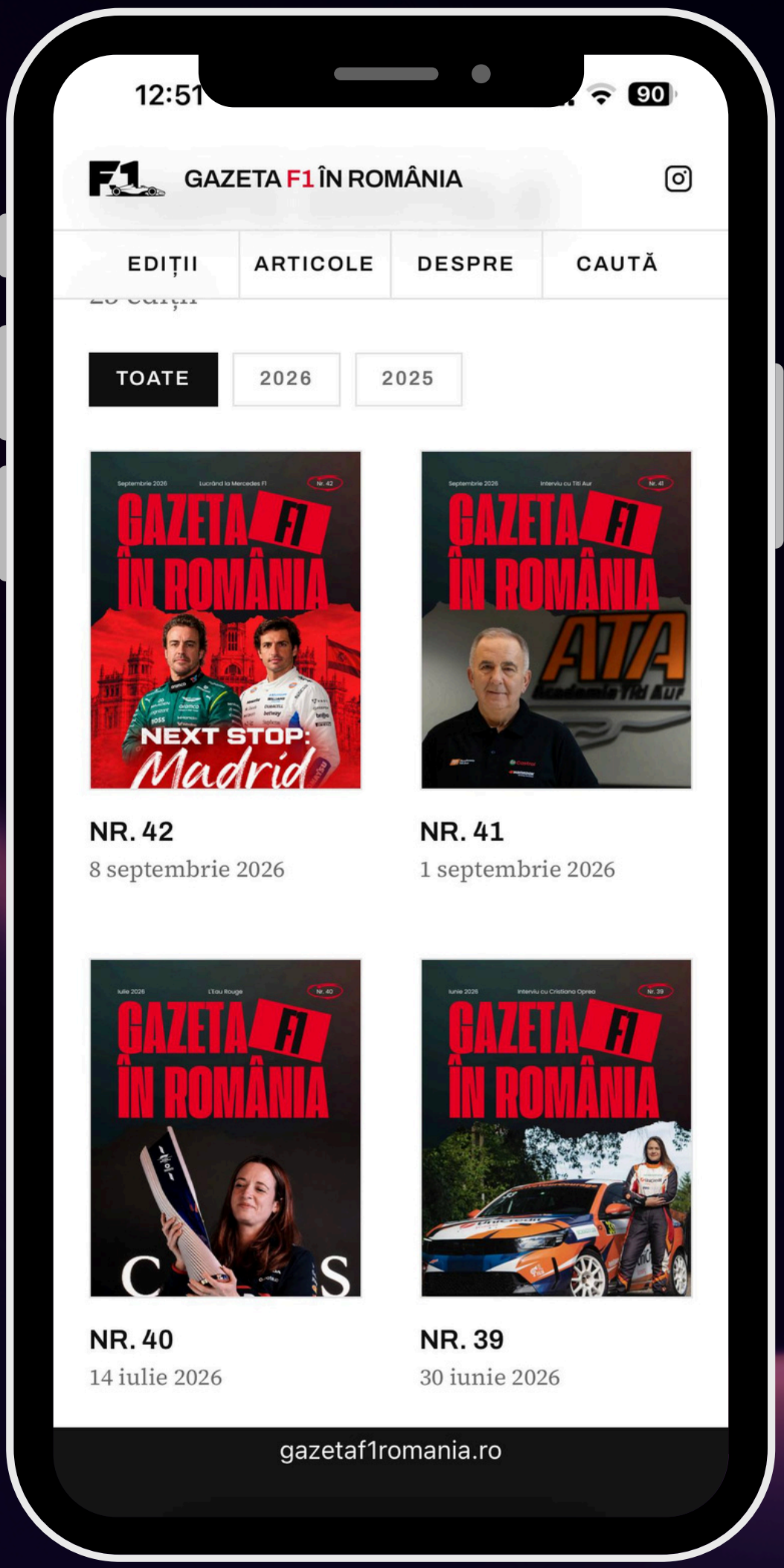
O calitate pe care aş vrea să o dobândesc de la Max, care întâmplător se regăsește şi la Fernando, este abilitatea de a fi rapid cu materialul pe care îl ai la îndemână, fiindcă sunt foarte rare ocaziile în care ai totul pus la punct, aşa că este cel mai bine să maximizezi rezultatul indiferent de condiții.

Q La majorat ai primit cadou o motocicletă Honda, fiind pasionat și de două roți, nu doar de patru. Ce îți oferă în plus motocicleta față de o mașină?

Pentru mine, motocicleta îți oferă o anume experiență ce se aseamănă cu cea dintr-o mașină de curse, fără a fi nevoit să mergi cu viteză. De asemenea, mereu ai avantajul de a nu sta în aglomerație, acesta fiind unul din motivele pentru care nu prea îmi place să merg cu mașina pe stradă.

Q Ești deja campion național la RallyCross și Slalom Paralel, însă care ar fi titlul suprem pe care ți-ai dori să-l cucerești?

Cu siguranță titlul pe care mi-l doresc este cel de campion mondial al Formulei 1, mai este foarte mult de muncă până acolo, dar pe drumul spre acest vis îmi doresc să concurez şi să aduc rezultate bune în cele mai mari competiții ale acestui sport, precum WEC, Indycar, chiar şi Nascar sau WRC.



GAZETA F1 ROMANIA Gazeta F1 în România

ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile acum și pe noul nostru site.

Mergi pe gazetaf1romania.ro

Redacția gazetei
Spider
Gabi
Ana-Mirela
Andreas
Cristina
Adrian
Andreea