Octombrie 2026 Interviu exclusiv cu Dr. Colin Kolles Nr. 47

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



DANTELA PE VOLAN

DE CRISTINA

Dacă prima căruță fără cai din România a apărut prin anul 1889, aparținându-i lui Barbu Bellu, un Peugeot cu patru locuri, prima mașină înmatriculată a fost abia în anul 1900, Bazil G. Assan cumpărând un automobil FN Herstal și primind numărul 1B. La vremea aceea, automobilul era în mod cert doar pentru bărbați, fiind zgomotos, greu de controlat, lipsit de confortul pe care îl asociem astăzi cu o mașină.



Foto: blog.revistacultura.ro

Într-o societate profund patriarhală, unde Codul Civil din 1865 plasa femeia într-o poziție de subordonare similară cu cea a unui minor, urcatul la volan a reprezentat un act veritabil de rebeliune. Pentru unele dintre aceste femei, automobilul nu era doar un accesoriu al luxului. Era o formă de libertate. Martha Bibescu a fost excepția de la regulă, fiind prima femeie din România care a primit brevet/permis de conducere, obținându-l cu 5 ani înaintea Reginei Maria și fiind printre primele femei din Europa care au condus un autovehicul.


Foto: bunicutavirtuala.com
Echipajul Bibescu

Dar Martha nu era singura femeie care descoperea fascinația automobilului. În următorii ani ai ACR (Automobil Clubul Român) apar printre membre femei precum Florica Assan, Irina Butculescu, Elena Catargi, Maria Plagino, Constanța Cantacuzino și Elena Monteoru. Automobilul începea să intre în viața femeilor din societate, iar fotografia devenea martorul acestei schimbări. Astfel, găsim în arhive numeroase fotografii spectaculoase cu femeile din România alături de mașini. Femei precum Renée Perle, Corina Chiriac (mai târziu), dar și multe alte doamne ale vremii.


Foto:alamy.de



România a fost printre primele țări din lume care a organizat competiții auto oficiale, iar femeile nu au întârziat să apară la linia de start în perioada interbelică. Prințesa Marina Știrbey, faimoasă aviatoare, era și o împătimită a curselor auto. A participat la numeroase concursuri de regularitate și raliuri interbelice la volanul unor mașini puternice pentru acea vreme. Smaranda Brăescu, deși celebră pentru parașutism, iubea viteza pe uscat și participa la evenimente demonstrative auto, promovând curajul feminin.

Așa a apărut și Cupa Doamnelor, în 1920, una dintre cele mai frumoase pagini ale automobilismului feminin interbelic. Competiția le oferea femeilor ocazia de a participa. Totuși, în primele ediții (inclusiv cea din 1920), doamnele nu participau ca piloți independenți, ci făceau parte din echipaje mixte (alături de soți sau mecanici), motiv pentru care trofeul recompensa simbolic participarea feminină la nivel de echipaj, fără a desemna o campioană individuală clară în documentele vremii. Irina Frumușanu a câștigat Cupa în anul 1924, ea a fost prima câștigătoare atestată documentar ca pilot de sine stătător. Au urmat apoi: Elena Gane, care a câștigat în 1927 și 1930, iar Coletta Polizu-Micșunești în 1928.

În loc de raliuri dure, multe femei din protipendada românească concurau la Sinaia la „Concursul de Eleganță”, unde juriul puncta atât abilitatea de a manevra mașina, cât și armonia dintre caroseria automobilului și rochia purtată de șoferiță. Acest concurs a avut parte de doar două ediții în perioada interbelică, în 1934 și 1935.



În următorii ani, șofatul a devenit o îndeletnicire de bonton printre doamnele protipendadei, iar femeile au început să primească și primele amenzi, care se scriau chiar pe permis. Un exemplu: farmacista Ecaterina Macarie, născută în 1900, care a fost sancționată pentru schimbarea sensului de mers.



În 1932, Sevastița Georoceanu devenea prima femeie taximetrist din București. A învățat să conducă și să se descurce la mecanica automobilului, apoi și-a obținut brevetul de șofer și a început să lucreze cu propriul Fiat. Într-o meserie dominată de bărbați, prezența ei la volan a stârnit curiozitate și prejudecăți, dar Georoceanu a transformat automobilul într-un mijloc de independență.



PRIMA FEMEIE-ŞOFER, IN CAPITALĂ

O doamnă craioveană, la volanul unui taxi

Prima femeie şofer de taxi
pe prima pagină a ziarului "Dimineaţa"
(numărul din 10 mai 1932) Foto: deieri-deazi.blogspot

După război, mașina a început să iasă treptat din garajele aristocrației și să devină parte a vieții cotidiene, iar femeile au început să apară în profesii și activități care, cu câteva decenii înainte, ar fi părut improbabile. Un caz spectaculos este cel al Barbarei Panco, care a devenit în 1976 prima femeie instructor auto din România. A condus camioane, taxiuri, autobuze și mașini de teren, iar în anii ’80 a participat la raliuri și Campionatele de Îndemânare Auto, unde a obținut mai multe premii.

Foto: historia.ro



De la primele femei care au privit automobilul ca pe o aventură până la cele care au transformat volanul într-o profesie, drumul lor nu a fost niciodată doar despre mașini. A fost despre curaj, libertate și despre încălcarea unor limite pe care societatea le considera firești. Fie că au condus din pasiune, au concurat, au muncit la volan sau pur și simplu au refuzat să rămână pe locul pasagerului, fiecare dintre ele a contribuit la schimbarea unei mentalități. Iar dacă astăzi prezența unei femei la volan nu mai atrage atenția nimănui, poate că tocmai ele au făcut ca acest lucru să devină firesc.

În spatele fiecărui drum parcurs de femeile de astăzi se află și câte puțin din îndrăzneala celor care au avut curajul să pornească primele motoare.

CINE DECIDE CE SE AUDE

DE GABI

În Formula 1, cursa nu se desfășoară doar pe asfalt. În spatele fiecărei depășiri, al fiecărei opriri la boxe și al fiecărei decizii strategice există o conversație între pilot și echipa sa. Unele dintre aceste schimburi de replici devin momente emblematice ale sportului, în timp ce altele nu ajung niciodată în transmisiunea urmărită de milioane de telespectatori.

Mesajele radio au devenit o componentă importantă a spectacolului din Formula 1. Ele dezvăluie tensiunea din cockpit, disensiunile dintre piloți și ingineri și reacțiile spontane la incidentele de pe circuit. Însă ceea ce aude publicul nu reprezintă întotdeauna întreaga conversație. Între momentul în care un pilot vorbește și cel în care mesajul ajunge pe ecran există un întreg sistem de monitorizare, selecție și editare.

Cine controlează comunicațiile radio?

În timpul unei curse, fiecare pilot comunică prin radio cu echipa sa, în special cu inginerul de cursă. Aceste conversații nu sunt însă complet private. Regulamentele tehnice ale FIA prevăd că sistemele de comunicație vocală dintre mașină și boxe trebuie să fie accesibile FIA și televiziunilor. Acest lucru permite monitorizarea comunicațiilor și utilizarea lor în producția transmisiunilor, fără ca fiecare mesaj să fie difuzat publicului.

Este important de făcut o distincție: FIA are responsabilități legate de regulament și desfășurarea competiției, în timp ce echipa de producție a Formulei 1 decide ce fragmente radio sunt potrivite pentru transmisia internațională. Cele două funcții nu trebuie confundate. Accesul la comunicații nu înseamnă că FIA selectează fiecare replică pe care o aud telespectatorii.

Cum ajunge un mesaj radio pe ecran?

Procesul de selecție se desfășoară în centrul de producție al Formulei 1, situat la Biggin Hill, în apropiere de Londra. Acolo, o echipă specializată urmărește comunicațiile piloților și identifică mesajele relevante pentru desfășurarea cursei.



foto: motorsportmagazine.com

Echipa care se ocupă de mesajele radio include opt editori și producători. Un membru al echipei urmărește canalele celor 20 de piloți și semnalează conversațiile importante. Alți membri selectează și prelucrează fragmentele, îmbunătățesc calitatea audio și, atunci când este necesar, elimină limbajul vulgar. Un producător transmite apoi mesajele selectate către regizorul transmisiunii, care ia decizia finală privind includerea lor în fluxul internațional.

Potrivit lui Dean Locke, directorul departamentului de transmisii, media și digital al Formulei 1, mesajele selectate pot

ajunge în transmisiunea internațională la aproximativ 15 secunde după ce au fost rostite. Acest interval permite echipei să pregătească fragmentul, să îl curețe din punct de vedere audio și să decidă dacă poate fi difuzat în contextul respectiv.

Ce aud spectatorii și ce rămâne în afara transmisiunii?

Chiar și aceste fluxuri pot fi supuse unor intervenții editoriale. Mesajele pot fi dezactivate temporar sau filtrate atunci când există motive să nu fie difuzate în forma lor integrală. În schimb, transmisia internațională folosește o selecție mult mai strictă, în care mesajele sunt alese în funcție de relevanța lor pentru desfășurarea cursei.

În paddock, situația este diferită de cea a spectatorilor de acasă. Membrii unei echipe au acces la propriile comunicații operaționale, iar personalul FIA și al producției au acces în limitele responsabilităților sale. Jurnaliștii, fotografii și ceilalți oameni prezenți în paddock nu au, prin simpla lor prezență, acces automat la toate conversațiile private ale echipelor. Ei pot urmări transmisiunile disponibile, pot vedea informațiile afișate pe ecrane și pot discuta ulterior cu piloții sau reprezentanții echipelor.



Viitorul mesajelor radio

Formula 1 explorează și noi modalități de a prezenta comunicațiile. Printre direcțiile discutate se numără utilizarea mai extinsă a transcrierii automate, inclusiv cu ajutorul inteligenței artificiale. O asemenea tehnologie ar putea accelera transformarea conversațiilor în text, deși zgomotul de fond, accentele și necesitatea verificării contextului fac ca intervenția umană să rămână importantă.

O altă posibilitate este reintroducerea în transmisiuni a unor mesaje relevante dintre oficialii cursei și echipe, în special în momentele în care sunt activate sau încheiate perioadele de Safety Car ori Virtual Safety Car. Astfel, spectatorii ar putea înțelege mai bine cum sunt comunicate anumite decizii.

Indiferent de evoluția tehnologiei, problema fundamentală va rămâne aceeași: Formula 1 produce simultan mai multe povești, dar transmisiunea principală nu le poate prezenta pe toate în același timp.



WILLIAMS FW15C

DE IONUT CIOBOTARU

Inspirația acestei teme a fost dată de discursul unui profesor la o materie de la masterul pe care îl urmez, unde subiectul era legat de evoluția suspensiei în autovehicule și de noua tehnologie, suspensia activă. Faptul că aveam pe mine un tricou Williams m-a dus imediat cu gândul la cel mai avansat monopost al anilor `90, și anume Williams FW15C. Williams FW15C nu a reprezentat o mașină care a dominat anul 1993, într-o expresie de Will Buxton, câștigând Campionatul mondial la constructori și cel la piloți, ci a fost și apogeul tehnologic în Formula 1. Anul 1993 a reprezentat punctul absolut în care tehnologia electronică nu era limitată de regulament. Este povestea mașinii atât de avansate încât a forțat schimbarea regulamentului pentru a reda pilotului controlul total.

Proiectul din umbră

ADN-ul monopostului Williams FW15C a apărut în anul 1991 ca proiect separat al unei mașini normale care trebuia să permită incorporarea sistemelor de suspensie activă ale lui Frank Dernie, introduse pe monopostul legendar Williams FW14B. Mașina avea partea din față a *nosecone*-ului supradimensionată din cauza faptului că sistemele nu erau prevăzute în proiectul inițial. Monopostul Williams FW15 era gata să intre pe pistă încă din anul 1992, dar din cauza dominanței lui FW14B, aceasta a fost păstrată pentru următorul an. Varianta Williams FW15B a fost folosită exclusiv pentru teste.

Monopost sub semnătura Newey

Mașina Williams FW15C a fost prima mașină concepută integral de către echipa formată din Patrick Head și Adrian Newey. Mulțumită geniului aerodinamic al lui Newey, monopostul a avut o eficiență aerodinamică cu 12% mai bună față de cel precedent. Acesta avea un *nosecone* mai îngust, iar *airbox*-ul și capota de motor erau mult mai fluide pentru o eficiență aerodinamică cât mai bună. Din cauza diferenței de înălțime dintre Alain Prost și Damon Hill, echipa Williams a trebuit să construiască 2 șasiuri diferite pentru cei doi piloți, pentru a-i face loc picioarelor lui Hill.



Foto: wikimedia.org

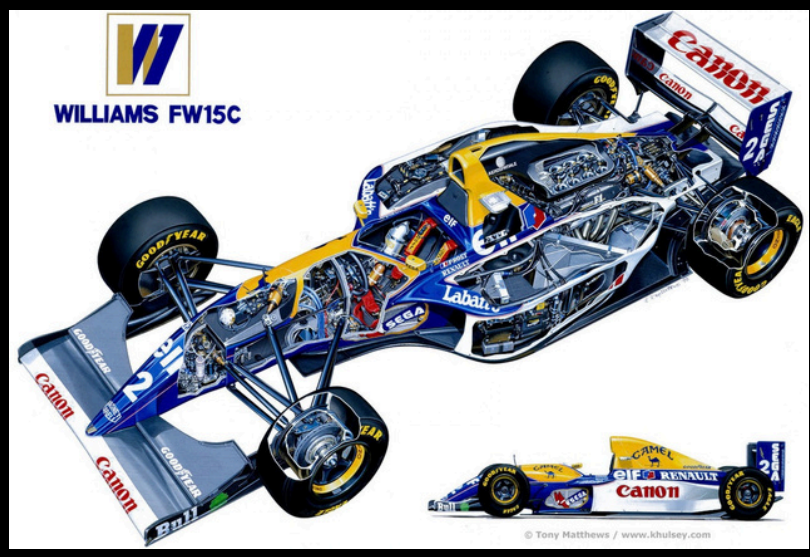
Motorul - regele puterii pe grilă

În al cincilea an de parteneriat cu Williams, motorul Renault RS5 dezvolta între 760 și 780 de cai putere. Aceste cifre în comparație cu motoarele competiției arătau dominanța motorului Renault, având cu 80-100 de cai putere în plus față de motorul Ford V8 utilizat de Mclaren și Benetton, avându-i piloți pe Ayrton Senna și Michael Schumacher. Fiind un motor în 10 cilindri, acesta avea nevoie de un rezervor mult mai mic decât motorul Ferrari în 12 cilindri,

implicând și o greutate redusă. Motorul a avut și o fiabilitate ridicată, având doar 3 abandonuri din motive tehnice, în aceste condiții celălalt monopost Williams câștigând cursa. Ca și Trivia, motorul acesta a fost folosit și pe Renault Espace F1.

Cutia de viteze care „gândea" singură

Transmisia semi-automată a lui Williams FW15C semăna cu cea a lui FW14B, dar avea un sistem hidraulic modificat. Butonul de start, care prelua automat controlul ambreiajului, a fost apreciat de piloți la teste, însă ei nu l-au folosit în curse, preferând siguranța pedalei. Butonul „auto-up" schimba singur treptele superioare, până când pilotul cerea o schimbare cu manetele și software-ul, atunci îi returna imediat controlul.



Electronica: „un mic Airbus”

Până în anul 1993, Formula 1 devenise deja o arenă în care echipele veneau cu cele mai noi tehnologii, iar în anul acela Williams FW15C era în fruntea lor. Spre finalul sezonului monopostul avea suspensie activă, servodirecție, control al tracțiunii, launch control, ABS și frâne asistate, plus o formă timpurie de push-to-pass un precursor al DRS-ului utilizat până în 2025 inclusiv. Prost l-a numit „un mic Airbus”, pentru că era dificil de pilotat, electronica păcălind adesea simțurile pilotului.

Suspensia activă

Primele idei ale unei suspensii active au apărut în anul 1983, dar abia controlul electronic digital i-a permis să își atingă adevăratul potențial. Williams FW15 a fost concepută din start spre acest sistem activ, în comparație cu FW14B, care a fost adaptată pentru integrarea sistemului Suspensia activă înlocuia arcurile și amortizoarele clasice cu actuatori hidraulici controlați de calculator. Senzorii măsurau în permanență înălțimea caroseriei, mișcarea roților și accelerațiile mașinii, iar calculatorul comanda supapele care ridicau sau coborau fiecare colț. Rezultatul era o mașină care rămânea aproape plată în viraje, la frânare și la accelerare, ceea ce menținea constantă distanța față de sol și, implicit, eficiența fundului plat și a difuzorului. Sistemul putea fi reglat pentru fiecare porțiune a circuitului, ceea ce făcea din FW15C o mașină cu un set-up în continuă adaptare.

ABS și controlul tracțiunii

ABS-ul nu exista pe FW14B și a apărut abia pe FW15C. Pentru controlul tracțiunii, Paddy Lowe, inginerul de sistem al echipei a explicat că a fost necesară o arhitectură foarte răspândită azi pe mașini, și anume CAN (Controller Area Network).

Transmisia cu variație continuă (CVT)

Williams a testat și o transmisie cu variație continuă, care ar fi putut crește semnificativ puterea medie a motorului pe tur, dar care cerea ca motorul să funcționeze mai mult timp la turație constantă, ceea ce punea probleme de proiectare. Construit după un design pionierat de DAF, CVT-ul a fost testat pe monopost în iulie 1993, iar echipa ar fi reușit să realizeze o curea suficient de

rezistentă pentru puterea motorului Renault. A fost interzis explicit în 1994, la doar două săptămâni după testele reușite.

Prețul complexității

ABS-ul și controlul tracțiunii făceau mașina mai ușor de condus la limită, dar computerele interpretau uneori greșit datele senzorilor, suspensia activă fiind cea mai predispusă la asta. La fiecare pornire erau necesare trei laptopuri conectate la mașină: unul pentru motor, unul pentru telemetrie și unul pentru suspensie. Un colecționar spunea că suspensia nu mai e făcută din arcuri și amortizoare, ci din pompe, supape, garnituri și relee, controlate de microprocesoare din 1993. De aceea, monoposturile cu suspensie activă sunt considerate prea complexe pentru a mai fi vreodată repuse în funcțiune.



Rezultatele: un sezon dominat

FW15C debutează cu o victorie în Africa de Sud, unde Prost câștigă la aproape un tur în fața lui Senna. În calificări, piloții Williams erau adesea cu 1,5-2 sec. înaintea rivalilor. Ayrton câștigă cu McLaren la Interlagos, Donington și Monaco, dar după trei curse Williams bifează nouă victorii în zece curse. Damon Hill a câștigat prima oară în Ungaria, apoi la Spa și Monza, iar la Spa dubla Hill-Prost a adus echipei al șaselea titlu la constructori. Prost a asigurat titlul piloților în Portugalia și și-a anunțat retragerea.



Sfârșitul unei epoci

FW15C a fost ultimul monopost Williams cu suspensie activă. **În anul 1994, FIA a interzis toate ajutoarele electronice, invocând costurile în creștere și faptul că tehnologia îl reducea pe pilot la un rol secundar**. Senna, care semnase cu Williams după retragerea lui Prost, pilotează un FW16, o evoluție a lui FW15C, dar fără electronică și cu suspensie clasică. Mașina era nervoasă și greu de condus, iar Senna nu a terminat primele două curse ale sezonului. Lecția FW16 a fost că electronica și mașina trebuiau să funcționeze ca un tot unitar. FW15C fusese proiectată de la început în jurul suspensiei active, al controlului tracțiunii și al cutiei semi-automate, iar sistemele se completau reciproc. FW16 a păstrat aerodinamica și motorul, dar a pierdut această integrare, iar rezultatul a fost o mașină nervoasă, imprevizibilă și greu de stăpânit chiar și pentru un pilot ca Senna. Cu alte cuvinte, nu electronica în sine făcea mașina dificilă, ci eliminarea ei bruscă dintr-un concept gândit în jurul ei. FW15C a fost mașina care a arătat cât de departe poate ajunge electronica într-un monopost. A fost atât de avansată încât regulamentul a trebuit schimbat pentru a-i da pilotului înapoi controlul, iar tehnologiile ei trăiesc și azi pe mașinile de serie.

LOVE AT F1RST SIGHT

DE RALUCA VALCEANU

A fost odată ca niciodată o fetiță de 4 ani ce urmărea Formula 1. Se întâmpla în 1994 când mă uitam cu bunicul meu, care era mare fan. Din start am fost fan Ferrari, numai despre mașina roșie vorbeam toată ziua, până când toți din jurul meu se săturau să mă asculte.



Formula 1 înseamnă mult pentru mine. Ador să văd cum sunt gândite strategiile, și cele bune și cele mai puțin bune. Îmi place și partea mecanică, să învăț despre cum funcționează mașinile, despre ce le face să meargă și ce nu. Și, mai ales, îmi place sunetul lor. Bine, aici mă refer la cel vechi, V10 și V12. Cele de acum cam lasă de dorit. Primul meu pilot preferat a fost Michael Schumacher, încă de pe vremea când era la Benetton. Apoi a apărut Sebastian Vettel și instant a devenit preferatul meu. Michael deja plecase din sport. Apoi Vettel a părăsit sportul și a apărut Oscar, care a devenit, la fel, instant preferatul meu. Dar asta nu înseamnă că nu îmi plac și alți piloți. Îi apreciez foarte mult și pe Charles, Max, George și Lando. Sper din suflet să îi văd și pe Oscar, și pe Charles campioni în viitor, dar, chiar dacă nu se va întâmpla, Oscar va fi preferatul meu până când va pleca din sport. La fel, îl voi susține și pe Charles și pe restul. Pentru mine, dacă un pilot nu ajunge campion, nu înseamnă că nu e demn să fie preferatul meu.

Formula 1 îmi este tatuată în suflet și pe piele. De fapt, decizia de a-mi face un tatuaj cu tematică F1 nu a venit așa, dintr-o dată, la final de zi este permanent și trebuie gândit bine înainte. De prin 2024 tot mă gândeam să îmi fac unul, iar anul acesta



am decis că vreau să îl fac și sunt foarte fericită că am făcut-o. Am ales casca lui Oscar deoarece, dintre toți piloții care mi-au fost preferați de-a lungul timpului, în el mă regăsesc cel mai mult, atât ca personalitate, cât și ca mod de gândire. Am simțit eu că e perfect pentru mine. Am în plan multe alte tatuaje F1 pe viitor.



Din păcate, din diferite motive, nu am ajuns încă la o cursă live, dar am în plan să merg la una pe viitor. Va fi cel mai probabil ori Silverstone, deoarece locuiesc în UK, ori Hungaroring, pentru că este aproape de România.

Anul acesta, însă, de ziua mea, am fost la muzeul de la Silverstone și am avut ocazia să văd și pista din mai multe zone, chiar dacă nu a fost în timpul unei curse. A fost, de departe, cea mai frumoasă zi de naștere!

Am început să colecționez tot ce ține de F1 abia din 2021, dar de atunci colecția mea a crescut și acum am lucruri la care doar visam acum câțiva ani. Preferatele mele din colecție sunt căștile LEGO, apoi cele cinci căști-replică în miniatură ale lui Oscar și casca lui Charles. În materie de mașini, am 58 în colecție, dintre care 19 sunt LEGO, plus multe alte lucruri și postere.



1 ORĂ CU DR. COLIN KOLLES



Foto: grandprix.com

Când am început să mă întreb ce legături au românii cu Formula 1, mi-am dorit să descopăr povești și oameni care pot oferi o perspectivă din interiorul acestui univers. În continuarea interviului cu Dr. Colin Kolles, mergem mai departe, dincolo de ceea ce vedem pe circuit, pentru a descoperi noi perspective asupra lumii Formulei 1. O conversație despre experiențe, decizii și realitățile din culisele acestui sport, care ne ajută să înțelegem mai bine mecanismele unui univers în care spectacolul de pe pistă este doar o parte din poveste.

Dacă ai ratat prima parte a interviului, o găsești în ediția anterioară.

Echipa lui Vasseur, cea mai bună, care câștiga totul, părăsește deodată campionatul, asta pentru că un dentist spune că ei trișează și cere „*parc fermé*” pentru cauciucuri. După aceea s-a introdus, cu un an mai târziu și, cum știți, n-a mai participat echipa domnului Vasseur. De aceea vă spun: da, sunt jocuri politice. Uitați-vă. Trebuie să înțelegeți și relația... De unde vine Vasseur? Cine au fost și sunt partenerii lui Vasseur?

De exemplu, partenerul lui Vasseur a fost Nicolas Todt. Nicolas Todt este fiul lui Jean Todt, fostul șef FIA, care este managerul lui Leclerc. Înțelegeți cum funcționează jocul? După părerea mea, Leclerc nu o să câștige niciodată un campionat mondial. N-o să câștige în viața lui.

Q **Indiferent cât e de talentat.**

E talentat, dar nu așa de talentat ca Verstappen. Îmi pare rău. Nu e atât de talentat ca un Antonelli sau un Norris. Leclerc este un pilot care face prea multe greșeli, e foarte rapid într-un tur, după aceea e altă poveste.

Q **Nu credeți că în povestea lui Leclerc cântărește foarte mult și ceea ce face echipa care se ocupă de strategie? Pentru că sunt unele pit stop-uri enervant de lungi.**

La un moment dat, la Ferrari, erau vreo cinci ingineri care au lucrat pentru mine. Din acei cinci ingineri, pe doi i-aș fi ținut în continuare, iar ceilalți trei nici nu aveau ce căuta acolo. Care este numărul unu la capitolul ingineri, momentan, în Formula 1?

În ce sens, numărul unu?

Care este cel mai mediatizat inginer, nu designer, nu Newey, ci *trackside engineer*? Eu cred că Gianpiero Lambiase. La fel, și Bono e un inginer bun. Știți istoria lui Lambiase? De unde vine? Cine l-a crescut?


Foto: spox.com

Din ce știu, a lucrat aproape un deceniu pentru echipele la care ați fost dumneavoastră.

Atunci când noi am fost în Formula 3, am fost echipa de uzină a celor de la Mercedes. În fiecare vineri trebuia să mă duc la Mercedes să fac un raport. Am avut probleme fiindcă ASM, cu Vasseur, ne băteau, fiindcă trișau. Directorul de la HWA, care era responsabil pentru Formula 3 la Mercedes, Gerhard Unger se numea, a spus că trebuie să schimbăm toți inginerii. El își dorea ca echipa mea să fie numărul unu, așa că a spus: inginerii pe care îi avem acum, cu experiență, trebuie să fie toți schimbați. Începem de la zero. Venind înapoi de la HWA, de la Mercedes, am contactat un fost inginer al meu din Anglia, care între timp își făcuse propria echipă de Formula 3, în Anglia. L-am întrebat: „Ai cumva câteva CV-uri, ai câțiva tineri care caută un job?”. El mi-a răspuns: „Da, am 2-3 tineri”. În perioada aceea era și începutul epocii BlackBerry-ului (tocmai ce se lansase legendarul BlackBerry 6210 – n.r.). Așa că i-am spus: „Trimite-mi, te rog, imediat pe mail CV-urile”. Unul din acele CV-uri a fost al unui domn ce se numea Gianpiero Lambiase. El a fost primul pe care l-am sunat, din coincidență. A răspuns la telefon, i-am spus cum mă numesc, poate mă cunoașteți, el a zis că mă cunoaște. Tot ce mi-a cerut însă a fost să-l sun peste 10 minute, fiindcă era chiar atunci în depozit cu *forklift*-ul (cu stivuitorul – n.r.) și trebuia să termine acel lucru. Deci el lucra într-un depozit, înțelegeți? I-am dat apoi telefon, în ziua de vineri, și i-am zis: „Domnule Lambiase, dacă ești luni la mine până la ora 12:00, îți dau un job ca Data Engineer”. A venit și a primit jobul de Data Engineer. Eu, în 2005, eram în Anglia, nu mai eram la echipa de Formula 3, ci la Jordan, în Formula 1.

Devenind cel mai tânăr director din Formula 1.

Da. După câteva luni am fost sunat de către Team Manager-ul meu, care fusese instalat de Mercedes în echipa mea de Formula 3, din Germania în Anglia, și care îmi spune că vrea să-l dea afară pe GP (Gianpiero Lambiase), deoarece nu e bun și face greșeli. Eu nu am putut să-l contrazic, fiindcă, dacă îi spuneam să nu facă acel lucru, putea să-mi reproșeze după, spunând că am fost avertizat deja că nu e bun și că, evident, nu performa. Astfel încât l-au dat afară. Cinci minute mai târziu primesc alt telefon: mă sună Lambiase, care plângea, spunând că a fost dat afară și că este total distrus. Mi-a cerut să-l primesc în Anglia, la Jordan, să-i dau un job. I-am răspuns: „GP, eu dau chiar acum 160 de oameni afară. Cum pot să te primesc acum aici? Vine echipa mea din Germania și ce spun oamenii? Că dau ingineri cu experiență afară și pun ingineri fără experiență la lucru?”. Atunci însă mi-a picat fisa, fiindcă cu câteva ore înainte venise șeful de la IT din echipă și mă rugase

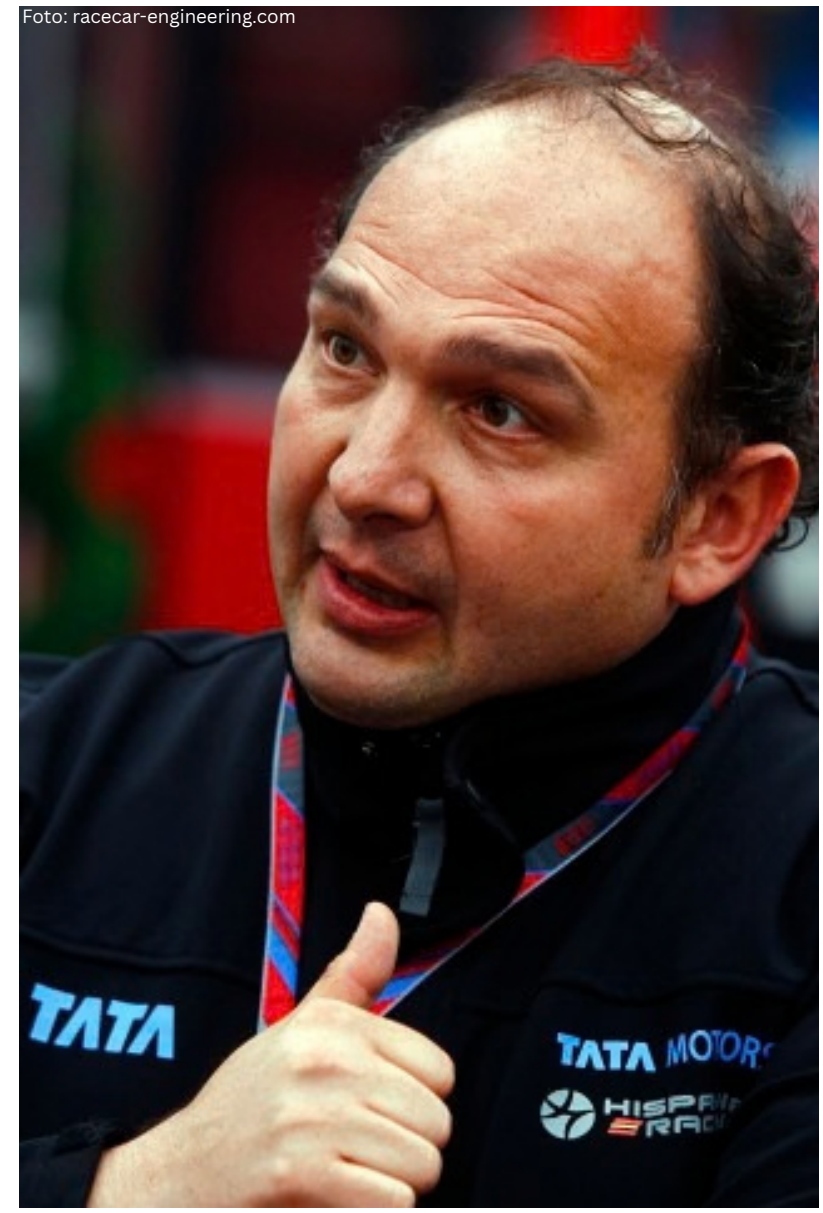
dacă poate să angajeze pe cineva ca ajutor în departamentul IT, să repare laptopurile. Bugetul ar fi fost de 11 mii de lire sterline pe an. Așa că i-am spus lui GP: „Singurul lucru pe care ți-l pot oferi momentan este chestia asta. Tu decizi dacă vrei sau nu”. GP a spus: „Fac”. Așa că a venit. Directorul tehnic de atunci, pe care eu l-am crescut, a fost James Key, care este acum directorul tehnic al Audi. Și pe acesta l-am crescut pur și simplu. Eu i-am spus: „James, după părerea mea, GP este mult mai calificat decât poziția asta de la IT. Deci uită-te la el și folosește-l în modul în care îți trebuie. Mă costă numai unsprezece mii de lire pe an. Și vedem ce se întâmplă”.

Așa că acum vedeți ce s-a întâmplat. Și GP va fi, probabil, următorul șef la McLaren. Aceasta este istoria și v-am explicat-o ca să înțelegeți cum funcționează lucrurile. Mi-a spus o vorbă Gerhard Ungar, directorul de atunci de la HWA și de la Mercedes: „*We don’t need superstars, we create superstars*” („Noi n-avem nevoie de superstaruri, noi creăm superstaruri”).

Q **Și cred că asta ați și făcut toată cariera, pentru că vorbim acum despre nume care fac furori în Formula 1, de care n-a auzit nimeni în perioada aceea și care iată că ajung superstaruri. Totuși, cum vedeți viitorul Formulei 1 în 10–15 ani?**

Nu pot da un răspuns, vă spun drept. Cred că Formula 1 va exista. Sper că o să fie o versiune a Formulei 1 mai bună și mai frumoasă ca acum. Acum, ei (cei care reglementează – n.r.) vor să facă mai multe schimbări de poziții, mai multe depășiri. Dar aceste depășiri nu se fac prin pilot, depășirile se fac prin electronică, prin inginer. Iar asta nu poate să fie esența Formulei 1. Asta e părerea mea.

Foto: racecar-engineering.com



Q **Înțeleg. Deși fanii doresc mai mult acest fel de divertisment al cursei.**

Da, înțeleg. Dar atunci e PlayStation. Sportul ăsta vrea să recompenseze cea mai bună mașină și cel mai bun pilot. În momentul de față nu se recompensează cel mai bun pilot, se recompensează cea mai bună mașină. Adică nu este un raport nici 80–20, nici 50–50, este 20–80. Sau 10–90 în favoarea mașinii. Calitatea pilotului nu se vede. Uitați-vă la Verstappen acum, în Malaezia: probabil mașina funcționează și iarăși e în față (interviul a avut loc sâmbătă, 3 octombrie, înaintea cursei din Malaezia. Verstappen a câștigat cursa duminică). În prima sau a doua cursă din sezon el a fost nicăieri. Dacă mă întrebați care este cel mai bun pilot, vă spun Verstappen. Și dacă m-ați întreba, dacă ați fi Team Principal la Ferrari, de

exemplu, ce ați face ca să deveniți campion mondial? M-aș duce la familia Verstappen, cu care cred că m-aș înțelege, sau mă înțeleg, și le-aș pune un contract pe masă. Să scrie ei suma, cât vor. Acesta ar fi primul pas pe care l-aș face. Iar după aceea, probabil, o simplificare a companiei, cu mai puțină politică.



Foto: grandprix.com

Q Într-adevăr, vremuri destul de grele pentru Formula 1. Să știți că în România, fenomenul Formula 1 a căpătat dimensiuni destul de mari, pentru că s-a schimbat și sistemul de televizare la noi. O televiziune comercială a cumpărat drepturile Formulei 1 pe trei ani, însă din 2027, de sezonul viitor, F1 va fi disponibilă, probabil, exclusiv pe o platformă de streaming. Nu știu dacă ați auzit de VOYO, platforma de streaming a celor de la Pro TV, și probabil că va fi mult mai puțin accesibilă. Asta e cumva o pierdere, din punctul meu de vedere, pentru România, însă, cu siguranță, streamingul este viitorul în ceea ce privește tehnologia.

Așa se fac banii, așa se câștigă; totul este despre bani. Și în timpul în care a condus Bernie Ecclestone a fost totul despre bani, să nu mă înțelegeți greșit. Credeți-mă, perspectiva a fost total diferită din punct de vedere politic și financiar. Dacă privim partea financiară, ea s-a îmbunătățit, fiindcă Formula 1 a devenit un produs esențial.

Dintr-un sport elitist a devenit un sport popular.

Q Credeți că faptul că avem acum un calendar cu 24 de curse îngreunează munca echipelor? Presupun că e greu să ai o mașină care să te ducă 24 de curse. Apropo, care este circuitul dumneavoastră favorit?

Am avut tot timpul două circuite favorite: Australia și Canada. Monte Carlo a fost o tragedie de fiecare dată, iar Monaco pentru mine e cea mai rea cursă, din cauza logisticii. Este un dezastru. Astea sunt detalii din culise, care foarte probabil nu-i interesează pe fani.

Q Cred că discuția noastră a fost extrem de fructuoasă și vă mulțumesc că ați adus povești, lucruri care să ne arate și cealaltă față a Formulei 1, din perspectiva unui om care vede și alte lucruri decât vedem noi, fanii, din fața televizorului, din stadion, din tribune și de oriunde.

Formula 1 este puțin altfel. Tot ceea ce vedeți la televiziune și ce jurnaliștii cred că știu și cunosc, în realitate e altfel.

Q Din cauza presiunii care se pune pe echipă, pe antrenor, sau pur și simplu e o altă lume?

Nu, este natura sportului. Formula 1 este un acvariu cu rechini, unde eu am spus că sunt Little Nemo.

Q Revenind la origini, ce amintiri aveți din România? Ce vă leagă de această țară?

Am amintiri din copilărie, în primul rând, din perioada în care am trăit în Timișoara, iar ultima dată când am fost aici a fost anul trecut.

Q Totuși, dacă mâine ar veni la dumneavoastră un puști de 17 ani din România care ar dori să ajungă în Formula 1, ce i-ați spune, cum l-ați îndruma?

I-aș spune că este foarte greu, fiindcă sunt mai multe aspecte: unul financiar și altul legat de talent. Trebuie, în primul rând, să vezi dacă persoana respectivă are talent. În al doilea rând, trebuie să vezi cât de matură este, cum gândește etc. Lucruri din care îți faci o impresie despre persoană. Acest lucru e la fel ca în povestea cu Lambiase sau James Key: atunci când erau tineri, deciziile pe care le-am luat au fost pe loc, eu nu am decis prin date. Doar mi-am făcut o impresie personală și mi-am asumat riscul. Așa am lucrat tot timpul. Este o chestie de simț: dacă vezi potențial într-un pilot, într-un inginer tânăr, atunci trebuie să-l ajuți.

Dacă un pilot nu are încredere, dacă își pierde încrederea, atunci putem chiar să-l uităm. Acesta este un lucru foarte important: pilotul trebuie să aibă sentimentul că toată lumea este în spatele lui. E o chestie dificilă în multe echipe, mai ales când ai un inginer ca Team Principal, fiindcă inginerul se ia numai după date. El vede în computerul lui date, numere, nu vede simțul pe care îl are pilotul în el, psihicul pilotului. Iar acest lucru face o mare diferență în sport. Sunt mulți piloți talentați. Mulți. Nu e problemă să găsești un pilot talentat. Leclerc e talentat, dar nu o să fie campion mondial, repet. E o mare diferență între Verstappen și Leclerc, cu toate că Leclerc poate să meargă uneori mai rapid decât Verstappen.

Q **În redacția Gazetei a fost redactat un articol despre dumneavoastră, o biografie, iar autorul acesteia ar dori să vă adreseze o întrebare: Veți reveni în WEC, cu Vanwall?**

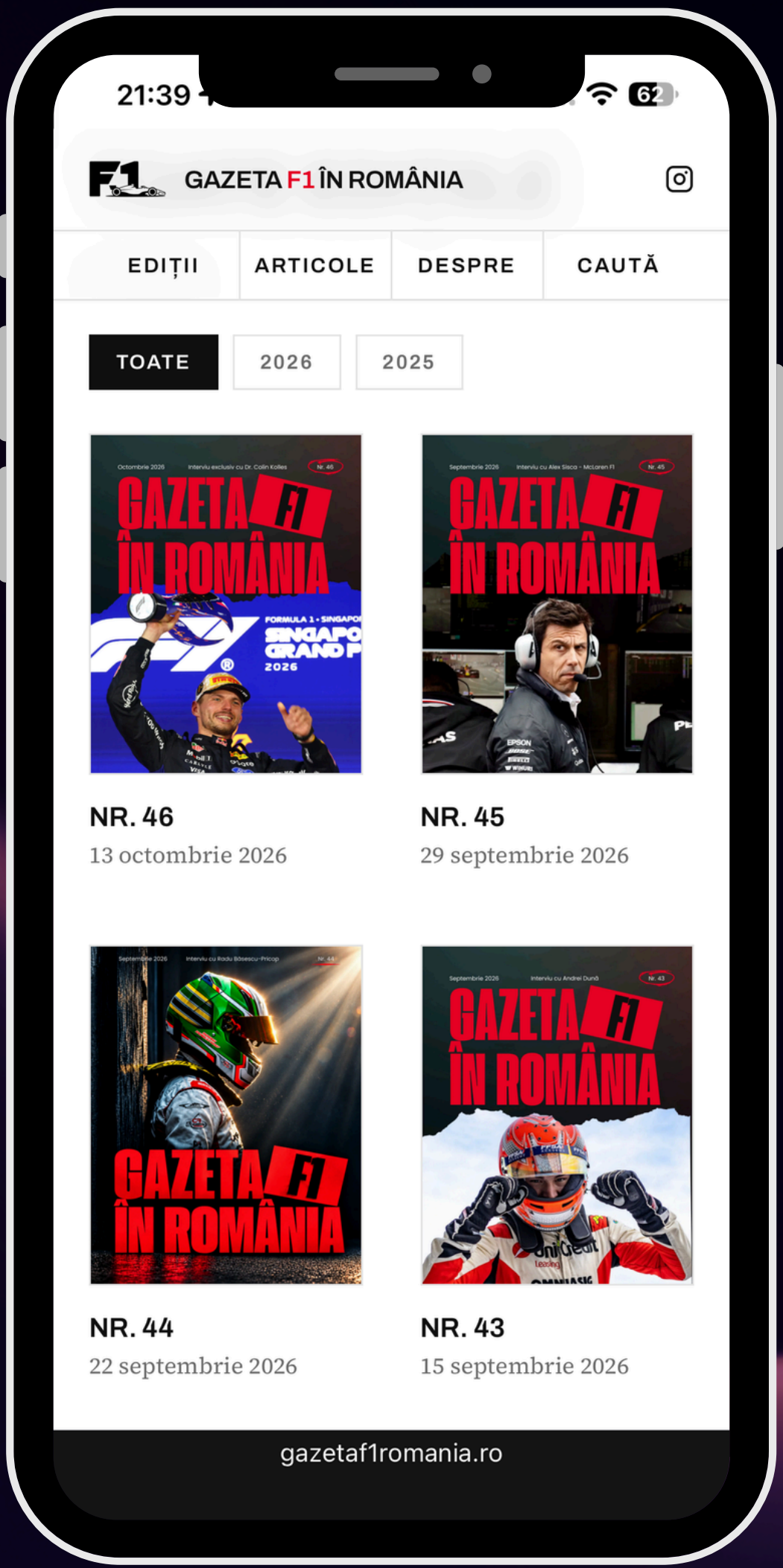
Cândva o să revenim. Am fi revenit anul acesta în Asian Le Mans Series, cu Hypercar, dar, din păcate, Asian Le Mans Series nu mai participă în Asia, ci participă în Portimão, în Portugalia, pe piste europene, în decembrie–ianuarie, probabil la zero grade și cu doi spectatori în tribună. Dar noi avem mașina gata să fie omologată, și la anul vom testa. Revenim însă în Formula 4 cu Vanwall, iar Team Principal va fi Trevor Carlin.

Q **În final, un mesaj pentru fanii din România și, probabil, interviul o să poată fi citit în întreaga lume, deci un mesaj pentru fanii Formulei 1 de pretutindeni.**

Sper că o să vină zile mai bune și frumoase pentru toată lumea. Asta nu are legătură doar cu sportul, ci în general. Pentru mine ceea ce se întâmplă în lume momentan este pur și simplu de nedescris. Iar oamenii din România merită o soartă mai bună.



Foto: gettyimages.co.uk



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

Ai ceva să ne spui?
Scrie-ne pe adresa de email
contact@gazetaf1romania.ro