Octombrie 2026

Interviu cu Poenaru Carmen

Nr. 48

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



PEDALA EXTRA

DE GABI

În Formula 1, fiecare fracțiune de secundă contează, iar echipele caută permanent soluții tehnice care să le ofere un avantaj în fața rivalilor. La sfârșitul anilor ’90, McLaren a găsit o metodă ingenioasă de a îmbunătăți comportamentul monoposturilor în viraje: o pedală suplimentară care le permitea piloților să controleze separat una dintre frânele din spate.

Invenția a rămas secretă o perioadă, însă un fotograf atent avea să dezvăluie tehnologia, declanșând una dintre cele mai interesante controverse tehnice din Formula 1.

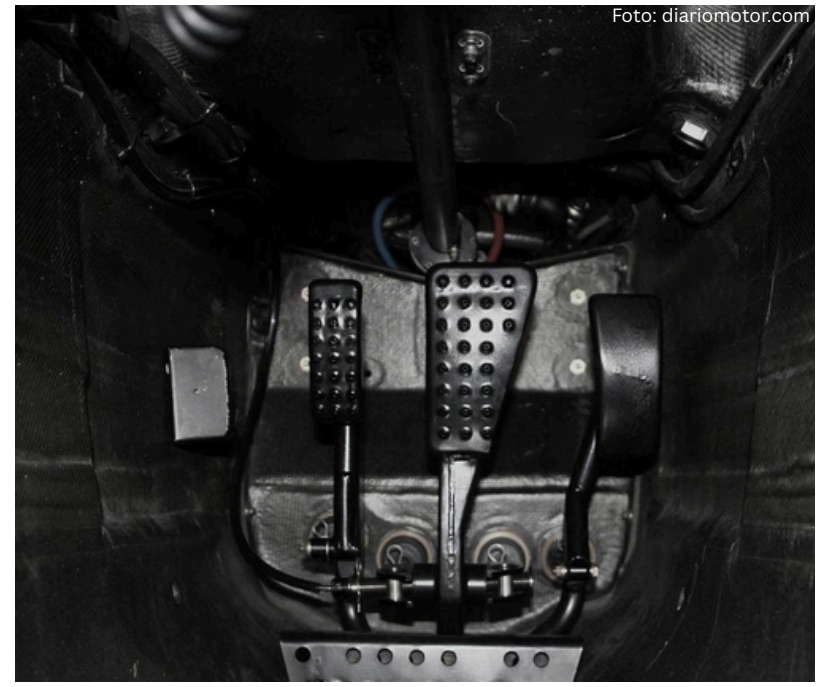
Cum funcționa pedala suplimentară?

Ideea a pornit de la o problemă frecventă în motorsport: subvirarea, fenomenul prin care mașina nu virează suficient și tinde să continue pe o traiectorie mai largă decât cea dorită.

Inginerii McLaren au găsit o soluție neobișnuită. În loc să acționeze doar sistemul convențional de frânare, au introdus o pedală suplimentară care activa frâna unei singure roți din spate.

Prin frânarea selectivă, se crea un moment de rotație care ajuta monopostul să vireze mai eficient. Pilotul putea combina apăsarea pedalei cu accelerația pentru a compensa o parte din pierderea de viteză.

Sistemul, cunoscut sub numele de „*brake-steer*” sau „*fiddle brake*”, era relativ simplu din punct de vedere mecanic, dar putea aduce un avantaj important pe circuitele potrivite.


Foto: diariomotor.com

Un avantaj care nu se limita doar la frânare

Beneficiile sistemului nu țineau exclusiv de capacitatea monopostului de a vira mai bine. Prin reducerea subvirării, pilotul putea menține o traiectorie mai eficientă și putea evita unele corecții inutile ale direcției. În anumite situații, acest lucru putea contribui la o utilizare mai eficientă a pneurilor și la un comportament mai stabil al mașinii.

În plus, o mașină care urmează mai precis traiectoria dorită poate beneficia de o poziționare mai bună în viraj, ceea ce influențează și modul în care este utilizată aerodinamica monopostului.

Trebuie precizat că efectele exacte depindeau de circuit, de reglajele mașinii și de stilul pilotului. Sistemul nu reprezenta o soluție magică pentru orice viraj, dar oferea

inginerilor o unealtă suplimentară pentru optimizarea comportamentului mașinii Mclaren.

Cum a fost descoperit secretul McLaren?

Dacă sistemul era atât de ingenios, cum au aflat rivalii despre existența lui? Răspunsul se află în ochiul atent al unui fotograf.

În 1998, Darren Heath, fotograf pentru revista *F1 Racing*, a observat un detaliu neobișnuit la monoposturile McLaren. În timpul virajelor, frânele din spate ale mașinilor păreau să se înroșească într-un mod care i-a atras imediat atenția. Fenomenul era suficient de neobișnuit încât să ridice întrebări. De ce se încălzeau frânele în acel moment? Și de ce părea să se aplice ambelor monoposturi ale aceleiași echipe?



Foto: mclaren.com

Heath a început să suspecteze că McLaren utiliza un sistem suplimentar de frânare. Nu era vorba doar despre o simplă observație fotografică, ci despre încercarea de a deduce existența unei soluții tehnice pornind de la comportamentul mașinii pe circuit.

Ulterior, fotograful a reușit să surprindă o imagine care a oferit un indiciu decisiv: în cockpitul monopostului lui Mika Häkkinen se puteau observa trei pedale, nu doar cele două întâlnite în mod obișnuit.

De ce a fost interzis sistemul?

După ce existența invenției a devenit cunoscută, sistemul a fost analizat din perspectiva regulamentului tehnic al Formulei 1.

McLaren a susținut că mecanismul nu modifica efectiv unghiul roților pentru a schimba direcția mașinii. Sistemul utiliza frânele pentru a genera un efect de rotație, fără să acționeze mecanic asupra direcției roților din spate.

Totuși, autoritățile sportive au considerat că soluția intra în conflict cu regulile privind direcția și au interzis utilizarea ei în 1998.

Controversa era legată de principiul funcționării: chiar dacă roțile nu erau orientate mecanic precum într-un sistem convențional de direcție pe patru roți, efectul asupra comportamentului monopostului putea fi interpretat ca o formă de control suplimentar al direcției.

Astfel, o invenție care demonstrase cât de departe puteau merge inginerii în interpretarea posibilităților tehnice a devenit indisponibilă echipelor.

Episodul a rămas un exemplu important al relației complicate dintre inovație și regulament în Formula 1.

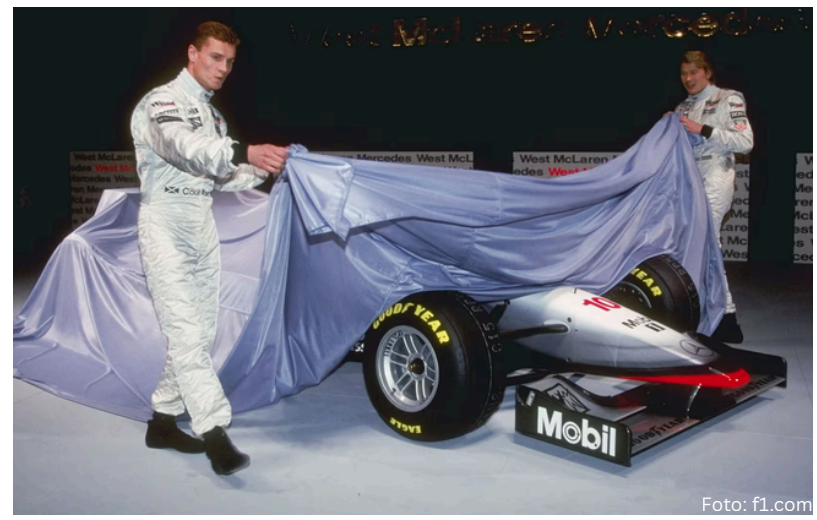


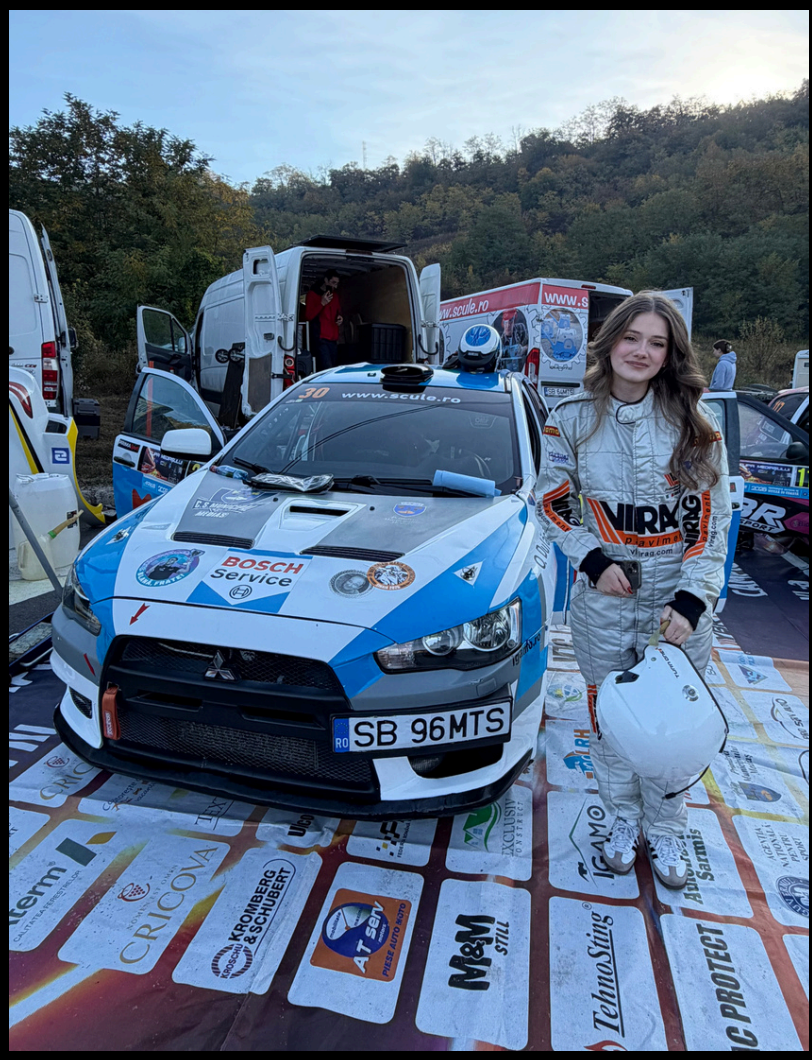
Foto: f1.com

LOVE AT F1RST SIGHT

DE MIRUNA POPA

Mașinile mele nu au fost niciodată roșii

„Roagă un copil să deseneze o mașină și, cu siguranță, o va desena roșie.” - Enzo Ferrari. Ce straniu, mașinile mele din copilărie erau mereu albastru-închis... aveam să știu de ce doar ani mai târziu.



Mergeam cu tata la Cupa Mediașului, acesta desfășurându-se în orașul nostru, dar nu eram prea pasionată pe moment. Aveam în jur de 16 ani când am fost introdusă în lumea Formula 1, grație anturajului meu de atunci. Un prieten mi-a zis „Alege o echipă. Nu te poți uita și să nu susții pe cineva”. Intuitiv, am ales Red Bull Racing. Câteva săptămâni mai târziu, eram cu tata acasă și am văzut că se uita la ceva. Când m-am apropiat, am văzut că se uita la Marele Premiu din Monaco. L-am întrebat de când se uită la Formula 1. Mi-a mărturisit: „Țin cu Ferrari de dinainte să te naști”. Aceea a fost prima cursă la care m-am uitat cu el, urmând să devină o tradiție. Devenise o pasiune, un subiect de vorbă și, uneori, de ceartă. Am reușit să insuflăm acest interes și surorii mele, ajungând să strigăm în fața televizorului cursă de cursă.

Televizorul nu mai era destul. Așa am ajuns pe Hungaroring, în 2023. Experiența a fost unică. Să vedem toate mașinile în acțiune, pe circuit. Să auzim vuietul pe care monoposturile îl creau când treceau pe lângă noi. Să simțim solul care vibra.



Țin minte că Lewis Hamilton era în pole position. Până la virajul unde noi ne aflam, Verstappen deja era lider în cursă. Nu aveam ecran în secțiunea noastră, nu știam ce se întâmplă pe restul circuitului, dar nu conta. Noi ne-am distrat. Pariam pe cine credeam că va urca pe podium. Red Bull Racing domina, așadar nu aveam niciun dubiu că Max va fi acolo. Și așa a și fost. Max a câștigat. Eram singura din familie care ținea cu Red Bull. În timp ce ei sperau la o victorie Ferrari, eu urmăream liniștită. Toți erau cu tricouri roșii, pe când eu purtam albastru-închis.



Ne-am întors și în 2024. Trăisem deja experiența, dar am fost la fel de uimiți de ce vedeam. Țin minte că, fix în secțiunea în care ne aflam, Perez intrase în parapet în calificări. Nu voi uita niciodată acel impact. Am văzut și prima victorie a lui Oscar Piastri, una controversată. Pe lângă faptul că urmăreai mașinile, existau și activități. Cu sora mea, am decis să mergem pe simulator, așa ne-am demonstrat că nu suntem șoferițe prea strălucite. Eu terminasem pe 8, iar ea pe 7, dar tăiase toate virajele. Avem noroc că nu pilotăm, ci doar urmărim de pe margine.

De la Hungaroring până acasă, la Mediaș

Toată această pasiune a dus și la un interes crescut pentru Campionatul de Viteză în Coastă. Etapa de la Mediaș se desfășura deja de câțiva ani. Urmăream ocazional cu tata, dar anul acesta am urmărit-o de aproape. Foarte aproape. Tatăl meu îl cunoaște pe Ovidiu Dulăcioiu, cu care a vorbit și a acceptat să mă ia în dreapta mașinii lui, Mitsubishi Lancer Evo X, la două urcări.

Nu mă consider o persoană curajoasă, însă, în acel moment, parcă uitasem de orice emoție pe care aș fi putut să o am. M-am schimbat în combinezon, mi-am pus cagula și casca și m-am urcat în mașină. Un domn a venit și mi-a legat centurile. „Poți să respiri?” m-a întrebat. Atât de strânse erau.



Când am plecat, adrenalina și-a spus cuvântul instant, la fel ca zgomotul produs de motor. Știam traseul, merg pe el de fiecare dată când plec la facultate, dar niciodată nu-l trăisem ca atunci. Primele viraje au fost cele mai interesante. Nu înțelegeam cum poate pilotul să proceseze toată informația și să conducă. Eu abia mă puteam concentra în momentul în care accelerația mă lipea de spătarul scaunului și tot ce auzeam era motorul.

După ce am terminat urcarea, domnul Dulăcioiu m-a întrebat cum a fost. N-am știut ce să îi răspund. Cuvintele nu făceau dreptate senzației pe care o simțisem.



La a doua urcare deja știam cum trebuie să stau și la ce să mă aștept, dar am fost la fel de fascinată la fiecare viraj. Odată ajunși la sfârșit, mașinile așteptau sus, pentru ca toate să își termine urcarea, piloții povestind între ei.

Nici coborârea nu se lăsa mai prejos. Aici nu mai era vorba de viteză. Piloții salutau spectatorii. A fost una dintre cele mai frumoase și palpitante experiențe pe care le-am avut și sunt foarte recunoscătoare că Ovidiu Dulăcioiu mi-a oferit această experiență. Aș repeta-o? Cu siguranță.



Când eram mică, mașinile pe care le desenam nu erau roșii, ci albastru-închis. Am înțeles totuși că nu culoarea mașinii contează. Ceea ce contează cu adevărat este ce a venit la pachet cu această pasiune. Nu vorbesc despre satisfacția adusă de o victorie Red Bull Racing (deși și aceasta contribuie). Este vorba despre zilele în care vorbeam cu tata despre motorsport. Despre zilele de la Hungaroring unde, deși muream de cald, ne bucuram că am ajuns să vedem o cursă pe viu. Despre experiența de la Cupa Mediașului. Despre momentele în care Ferrari câștiga și îl vedeam pe tata fericit, deși piloții mei preferați nici nu erau în puncte. Despre acest articol. În esență, orice culoare ar avea mașina pe care o desenai când erai mic, nu uita că nu asta este important, ci momentele și oamenii pe care acest sport ți le aduce.

BENOÎT FALCHETTO

DE CRISTINA

Pilotul al cărui nume a rămas legat de o moarte tragică

În istoria automobilismului dintre cele două războaie există destine care au rămas în memorie prin victorii, recorduri sau curse legendare. Și există destine pe care o singură zi le-a schimbat pentru totdeauna. Benoît Falchetto face parte din a doua categorie.



Foto: wikipedia

Pilot francez de origine italiană, mecanic și, mai întâi, garagist la Nisa, Falchetto avea să-și construiască în anii ’30 un nume în cursele de Grand Prix. A pilotat Amilcar, Bugatti și Maserati, a câștigat curse importante și a concurat până după cel de-Al Doilea Război Mondial. Dar, pentru publicul larg, numele său avea să fie legat pentru totdeauna de o seară de septembrie 1927, când Isadora Duncan, una dintre cele mai cunoscute dansatoare ale epocii, a murit într-un accident absurd și fulgerător, provocat de propria eșarfă. Așa că, această întâmplare este de povestit fix in această perioadă, că tot vine Halloween-ul.



Foto: rarenewspapers.com

Dancing Feet Stilled

ISADORA'S LIFE FULL OF ADVENTURE AND TRAGEDY

ISADORA DUNCAN.

PARIS, Sept. 15.—From a hesitant debut as a 15-year-old girl in

States she was hailed as an authority on Greek dances.

In 1904 her first financial success came when she started a school of

Falchetto s-a născut la Nisa, la 8 februarie 1900, într-o familie de origine italiană. Înainte de a deveni pilot de curse, a lucrat ca garagist, fiind implicat inclusiv în comercializarea și întreținerea automobilelor Amilcar. Tocmai această activitate avea să-l aducă în apropierea Isadorei Duncan. Isadora, americanca devenită una dintre figurile fondatoare ale dansului modern, a trăit la Nisa în ultimii ani ai vieții sale.

În seara de 14 septembrie 1927, ea a acceptat să facă o plimbare cu automobilul lui Falchetto. Versiunea devenită celebră spune că acesta îi oferea practic posibilitatea de a încerca mașina, pe care dansatoarea ar fi fost interesată să o cumpere.

Mașina a fost identificată în multe relatări drept o Bugatti, probabil din cauza legăturii strânse dintre Falchetto și marca franceză. Cercetările istorice ulterioare indică însă un Amilcar CGSS, iar această identificare este susținută de mai multe surse specializate.



Foto: historianandrew.medium.com

Isadora purta în jurul gâtului o eșarfă lungă de mătase. Când automobilul a pornit, unul dintre capetele acesteia a ajuns în zona roții din spate. Materialul s-a prins în mecanismul roții și a fost tras cu o forță enormă. În doar câteva rotații, eșarfa i-a provocat leziuni fatale la nivelul gâtului. Potrivit cercetării, Falchetto a oprit automobilul după aproximativ 20 de metri, însă pentru Duncan era deja prea târziu. Prietena sa, Mary Desti, a relatat ulterior că Duncan și-ar fi luat rămas-bun spunând *„Je vais à la gloire”* - „Merg spre glorie”. Scriitorul Glenway Wescott a susținut mai târziu că Desti i-ar fi spus că acestea nu fuseseră de fapt ultimele ei cuvinte și că formula reală ar fi fost *„Je vais à l’amour”* - „Merg spre iubire”. Chiar și acest detaliu a contribuit la transformarea accidentului într-o legendă.



Foto: wikipedia

Pentru Falchetto, însă, după acea noapte viața nu s-a terminat. Numele său a rămas inevitabil asociat cu moartea lui Duncan, dar el nu a dispărut din lumea automobilismului. Dimpotrivă, și-a continuat cariera competițională, care se întinde de la sfârșitul anilor ’20 până în 1947. Primele sale apariții în competiții au fost legate de automobile de mică cilindree, iar Amilcarul era una dintre mărcile cu care avea experiență directă. În anii ’30 a trecut tot mai mult către Bugatti, devenind un nume cunoscut în cursele franceze și europene.

În 1931, Falchetto a obținut victorii la Grand Prix de Genève și Circuit du Vaucluse, la volanul unui Amilcar. Un an mai târziu avea să vină perioada sa de maximă vizibilitate: a câștigat Grand Prix de Nîmes și Grand Prix d’Antibes, pilotând un Bugatti Type 35B.

Fotografiile de epocă îl surprind inclusiv la Monaco, în 1933, la volanul unui Bugatti. Imaginea este cu atât mai puternică astăzi cu cât același om fusese, cu doar câțiva ani înainte, protagonistul accidental al uneia dintre cele mai cunoscute tragedii din istoria automobilului.

Foto: commons.wikimedia.org



În 1933, Falchetto s-a asociat cu pilotul elvețian Louis Braillard și au format o echipă care avea să poarte numele acestuia. Proiectul a concurat până în 1935, iar Falchetto a obținut două victorii pentru formație. În 1934 a trecut la Maserati 8CM, cu care a câștigat Grand Prix de Picardie și Grand Prix de l'UMF.

Foto: www.alamy.com



Dar cariera sa nu a fost una continuă. Falchetto s-a retras voluntar din competiții între 1936 și 1939, revenind după război. În 1947 a pilotat din nou Bugatti, inclusiv o mașină specială construită pe un șasiu de Type 35 și echipată cu un motor derivat din Type 50B. A participat la cursele de la Marsilia și la Grand Prix-urile Europei și Belgiei.

Ultimii ani

După ultima perioadă de activitate în curse, Falchetto s-a retras treptat din lumea competițională. Spre deosebire de Isadora Duncan, al cărei nume a devenit nemuritor în istoria dansului, el a rămas o figură mult mai puțin cunoscută publicului.

Totuși, viața lui a continuat încă mai bine de cinci decenii după acea seară din 1927. Benoît Pierre Falchetto a murit la 27 decembrie 1983, la Champcueil, în departamentul Essonne, la vârsta de 83 de ani. Actul de deces îl identifică drept născut la Nisa la 8 februarie 1900. Astfel, accidentul care i-a schimbat reputația s-a petrecut când Falchetto avea doar 27 de ani.

Pentru istorie, el este adesea redus la „șoferul din mașina în care a murit Isadora Duncan". Dar în spatele acestei etichete exista un pilot cu propria carieră, cu victorii în Grand Prix-uri, cu o activitate în Rezistență și cu o viață care a continuat încă 56 de ani după accident.

În seara de 14 septembrie 1927, două destine s-au intersectat pentru câteva minute pe străzile Nisei. Pentru Isadora Duncan, acele minute au fost ultimele. Pentru Benoît Falchetto, au devenit o umbră care avea să-i urmeze numele, dar nu au fost sfârșitul poveștii sale.

RALLY DREAM TEAM

DE VLAD BAICU

Pasiune, performanță și o moștenire în motorsportul românesc

În motorsport, secundele decid podium-urile. Dar poveștile care rămân în istorie se construiesc în ani de muncă, ambiție și pasiune. În Campionatul Național de Viteză în Coastă, Rally Dream Team și-a construit identitatea prin competitivitate, pregătire tehnică și spirit de echipă.

Povestea este strâns legată de Lucian Răduț, care a debutat în viteza în coastă în 2004, la volanul unui Ford Escort RS 2000. În 2005, acesta a devenit vicecampion național pe echipe, iar în 2006 a obținut titlul de vicecampion la grupa A.



Foto: Lucian Radut Facebook

Anii următori au adus experiență și noi provocări, iar Mitsubishi Lancer Evolution a devenit una dintre mașinile reprezentative ale proiectului. Cu tracțiune integrală și un caracter competitiv, modelul japonez s-a potrivit unei discipline în care precizia și capacitatea de a exploata fiecare metru de asfalt fac diferența.

2012–2013: anii titlurilor

Sezonul 2012 a reprezentat un moment de referință. Lucian Răduț a câștigat titlul național la grupa A și a încheiat pe locul trei în clasamentul general, iar RDT a cucerit titlul național pe echipe.

În 2013, formația a repetat performanța, confirmând că succesul putea fi construit pe termen lung. În spatele rezultatelor se afla și activitatea Răduț Motorsport, responsabilă de pregătirea tehnică și de asistența oferită automobilelor de concurs.

2015: un sezon excepțional

Dacă anii precedenți au consolidat reputația echipei, 2015 a adus o nouă demonstrație de forță. Lucian Răduț a devenit campion național la grupa H, Bogdan Ungureanu a câștigat grupa A, iar Horia Gheorghe a cucerit titlul la Juniori. Ciprian Ciobotaru a încheiat pe locul trei la grupa A.





Foto: RallyZoom.ro

Echipa a câștigat titlul național pe echipe cu peste 100 de puncte avans. În același sezon, Răduț a câștigat categoria OPEN și grupa H la Trofeul Teliu, stabilind un timp de 1:41,097.

Performanțele au avut o semnificație aparte: proiectul funcționa în mare parte prin autofinanțare, familiile membrilor echipei contribuind decisiv la susținerea participării în campionat.

O poveste care a continuat

Prezența Rally Dream Team nu s-a oprit la marile sezoane de început. În 2017, echipa a terminat pe locul doi în clasamentul pe echipe al Trofeului Sinaia. Un an mai târziu, Lucian Răduț a câștigat Trofeul TOTAL de la Brașov, într-o cursă afectată de ploaie și de condițiile dificile de aderență.

Aceste repere completează imaginea unui proiect construit în jurul competiției și al pregătirii tehnice, în care experiența a contat la fel de mult ca viteza pură.



Foto: fras.ro

Dincolo de cronometru

Rally Dream Team înseamnă mai mult decât automobile spectaculoase și trofee. Înseamnă oameni care au transformat pasiunea într-un obiectiv comun, au lucrat cu resurse limitate și au demonstrat că profesionalismul poate compensa diferențele de buget.



Foto: Social Media Rally Dream Team

Pentru că trofeele păstrează rezultatele, fotografiile păstrează momentele, dar moștenirea unei echipe se măsoară în povestea pe care o lasă în urmă. Iar Rally Dream Team are un loc distinct în povestea vitezei în coastă din România.

OS PIRELLI INFINITOS

DE ANDREI BENEA

„O victorie austriacă cu motor bavarez și șasiu englez pe Autodromo Hermanos Rodriguez”, așa erau titlurile știrilor in 12 octombrie 1986. Era prima victorie obținută de echipa britanică, ce era prima echipă de Formula 1 a cărei activitate principală era vânzarea hainelor. A fost totodată ultima victorie a motorului turbo BMW M12/13 care i-a adus mărcii bavareze BMW un titlu mondial in 1983 la piloți, prin Nelson Piquet.



Foto: facebook.com

Victoria din Mexic a reprezentat pentru echipa Benetton un mare salt în motorsport, fiind o mică echipa britanică, reprezentantă a unei mari companii de fashion al cărui scop principal era promovarea unei vieți fără rasism. În 1986 Benetton a făcut o alegere ispirată, prin șeful de echipă Peter Collins și inginerul șef Rory Byrne, folosind ca furnizor de pneuri marca Pirelli, în detrimentul GoodYear, lucru care a contribuit la victoria lui Berger. Acesta a plecat de pe locul 4 din grilă și a reușit o performanță rar întâlnită în F1 de a nu intrat deloc la boxe făcând un management de pneuri excelent, scriind astfel istorie pentru marca Pirelli.

După cursă, Gerhard a fost felicitat personal de directorul Pirelli, Mario Mezzanotte. Secretul care a stat la baza victoriei din Mexic ‘86 a fost stilul gentil de pilotaj al lui Berger, de a nu pune presiune pe puntea spate. Berger a fost remarcat chiar din perioada în care acesta a concurat pentru echipa de juniori și client BMW, echipa ATS - Auto Technisches Spezialzubehör. Însă măsura talentului și-a dat-o în anul 1985 când a fost pilot la echipa britanică client BMW Arrows, unde a pilotat unul dintre modelele echipei britanice cunoscută pentru tenacitatea șasiului său, reușind să ia primele sale puncte în cariera din Formula 1, la Marele Premiu al Africii de Sud și la Marele Premiu al Australiei.

În ceea ce privește sezonul 1986 a lui Gerhard Berger la volanul puternicului, dar adesea instabilului monopost B186, pilotul austriac a demonstrat o viteză pură remarcabilă, punctul culminant al anului fiind Marele Premiu al Mexicului, unde a obținut prima victorie din carieră și prima din istoria echipei sale prin talent și stilul său de pilotaj. A reușit să ducă monopostul instabil acolo unde dorea el, alături de aptitudinea genială de gestionare a pneurilor Pirelli. În ciuda numeroaselor abandonuri cauzate de problemele de fiabilitate ale motorului turbo, Berger a strâns 17 puncte și a terminat campionatul pe locul 7, performanță solidă care i-a asigurat imediat transferul la legendara echipă Scuderia Ferrari pentru sezonul următor.

CARMEN POENARU


Foto: fras.ro

Carmen Poenaru este una dintre prezențele remarcabile ale raliurilor românești, un copilot care și-a construit cariera prin disciplină, precizie și capacitatea de a lua decizii sub presiune. Debutând în 2007, a adunat rezultate importante atât pe plan național, cât și internațional, devenind campioană națională în 2017 și câștigătoare a Tour European Rally în 2016. În același an, a devenit prima româncă participantă la o etapă a Cupei Mondiale de Rally-Raid, la Hungarian Baja. Dincolo de clasamente și trofee, povestea sa vorbește despre încredere, responsabilitate și parteneriatul dintre pilot și copilot, într-un sport în care fiecare secundă și fiecare indicație pot face diferența. În acest interviu, vorbim despre provocările rolului de copilot, dinamica unui echipaj și experiențele sale.

Q Cum ai descrie diferența dintre a fi copilot și a fi pilot într-un raliu? Ce înseamnă, de fapt, să împarți cu omul de lângă tine responsabilitatea unei mașini care merge la limită?

Deși nu pare, raliul este un sport de echipă, iar rolul fiecărei componente este esențial și totuși foarte diferit, nu doar în mașina de concurs, ci în toată activitatea care precede o cursă. Practic, copilotul este cel care oferă indicațiile, iar pilotul este "operatorul". În afara probelor speciale echipajul se deplasează în regim de trafic deschis pe un traseu impus, unde trebuie bifate controale orare, abaterile de la acestea fiind penalizate, iar pe probele speciale copilotul, citind dictarea elaborată în cadrul recunoașterilor, este cel care conferă o imagine foarte exactă a traseului, prin elemente descriptive specifice, astfel încat pilotul să poată pilota cât mai rapid. Este nevoie de multă încredere reciprocă, întelegere și coordonare pentru a fi competitiv ca echipaj.

Q Ai fost copilot pentru piloți și echipaje foarte diferite, de la Bogdan Marisca şi Ekaterina Stratieva până la Vlad Cosma. Cum se schimbă rolul tău în funcție de personalitatea şi stilul de pilotaj al celui aflat la volan şi cât de importantă este chimia dintre cei doi membri ai echipajului?

În general în competițiile sportive sau meseriile cu risc ridicat presiunea este foarte mare, se acumulează oboseală și efortul, iar evenimentele și timpul se comprimă. Iar oamenii reacționează diferit, fiecare în ritmul său. Este foarte important

să fii atent la factorii declanșatori ai fiecăruia, să încerci să îi înțelegi pe cei din jurul tău ca să poți aplana momentele tensionate care inevitabil apar. Când rezonanța între persoane este bună, munca în echipă devine mai ușoară.

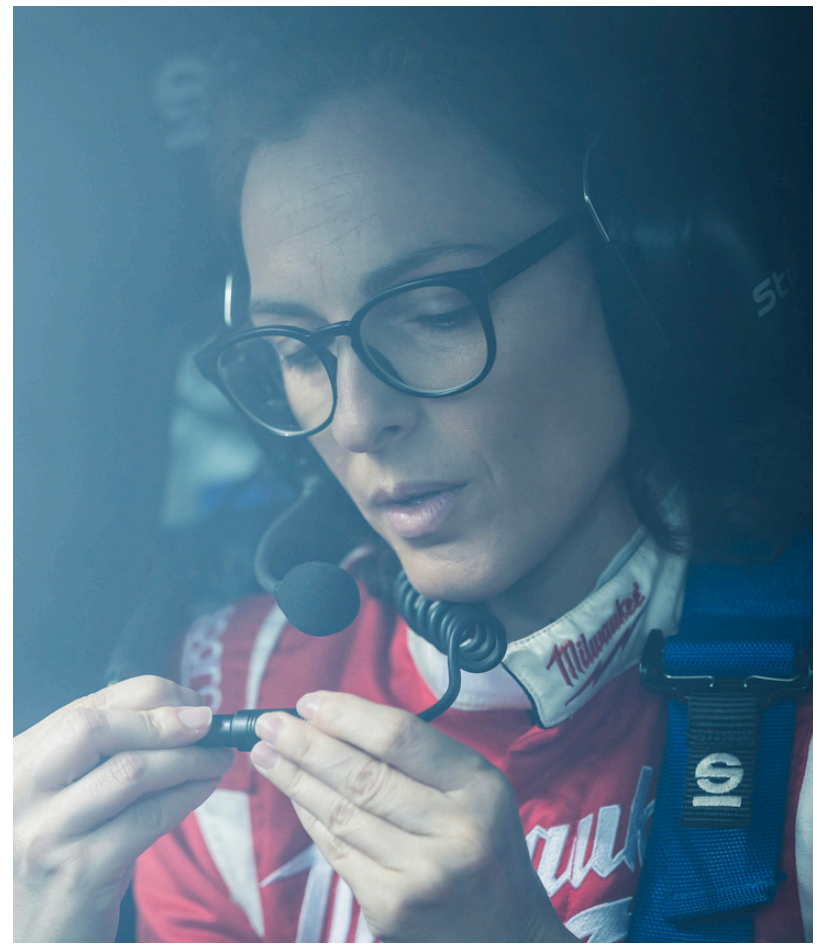


Q În 2016 ai devenit prima româncă participantă într-o etapă a Cupei Mondiale de Rally-Raid, la Hungarian Baja, o disciplină foarte diferită de raliurile clasice. Ce ai descoperit atunci despre tine și despre meseria de copilot şi care a fost cea mai mare provocare a acelei experienţe?

Diferența majoră între raliuri și raid este dictarea pe care o folosim în raliul clasic. Altfel, cele două ramuri se aseamănă foarte mult. Provocarea a fost să calculez pe proba specială diferențele de metri care se acumulează pe *tripmasterul* mașinii față de distanțele notate în *road book*, mai ales că sunt numeroase zone lungi pe distanțele parțiale fără repere. Totuși, navigarea la o etapă tip baja este ușoară, punctele importante de pe traseu fiind deseori marcate. Adevarata provocare este la etapele din deșert, unde eu nu am participat pană acum.

Q În 2017 ai câştigat titlul național alături de Bogdan Marişca, după un sezon în care echipajul vostru a obținut mai multe victorii. Privind acum în urmă, ce a făcut diferența în acel sezon și ce crezi că nu se vede din exterior atunci când priveşti pur și simplu un titlu de campion?

Apariția în campionatul național al piloților străini și al piloților români foarte tineri și rapizi a crescut mult nivelul competiției. Iar reperul nu a mai fost eterna luptă „Marișca - Girtofan”, ci ce putem îmbunătăți pentru a deveni mai competitivi. A fost și primul an cu o mașină de generație R5 care a fost pregatită impecabil. Iar noi nu ne-am concentrat pe destinație, ci pe călătorie, abordând fiecare cursă într-un mod matur. Oamenii s-au obișnuit cu ideea ca în sportul de performanță este nevoie de ore de atrenament zilnic. Dar pentru mulți este o surpriză, ca și în automobilism este nevoie de pregatire fizica riguroasa. Rezistența la efort fizic și mental se obține prin antrenament fizic constant și bine structurat.



Q Ai acumulat experienţă atât în raliurile naționale și europene, cât şi în rally- raid. După aproape două decenii în motorsport, ce s-a schimbat cel mai mult în felul în care privești o cursă: viteza, riscul, relația cu pilotul sau propria raportare la presiunea de a obţine un rezultat?

Sunt momente în viață care ne redefinesc existența, în care ne întrebăm cine suntem în afara carierei, a sportului, și care ne schimbă traiectoria. Momente fericite (apariția unui copil) sau foarte dureroase (pierderea oamenilor dragi și lupta cu boli incurabile) mi-au arătat că raliurile nu sunt totul. Plus că, în carieră am bifat unele obiective pe care mi le doream foarte mult și am acceptat că unele nu se vor îndeplini niciodată. Astfel că perspectiva s-a schimbat foarte mult. Am devenit mult mai recunoscătoare pentru lucrurile mărunte și nu mai am presiunea niciunui rezultat. Știu din experiență că dacă oamenii se pregătesc temeinic și sunt implicați, atunci apar și rezultatele dorite.

Q Cum gestionezi dictarea atunci când condițiile de pe probă se schimbă radical, de exemplu în caz de ploaie, ceață sau noapte? Adaptezi ritmul dictării în funcție de condiții sau păstrezi aceeaşi distanţă de avertizare pentru fiecare viraj?

Frumusetea raliurilor constă și în factorul surpriză. Noi concurăm pe suprafețe foarte diferite, uneori în condiții meteo extreme, starea probelor speciale se degradează, iar capacitatea de adaptare este esențială. Într-adevăr, sunt momente în care pilotul simte nevoia să audă mai multă informație și mai repede, de exemplu noaptea când este și mult praf, sau pe ceață densă, când dispar reperele vizuale care îl ajută să descifreze traseul sau să coroboreze cu informația din dictare și apare senzația de iluzie optică.

Q Ce faci în secunda în care simți că ai rămas o fracțiune de secundă în urmă cu dictarea sau dacă maşina are o ieşire în decor? Cum îți păstrezi calmul sub presiune?

Nu știu dacă este o rețetă pentru a-ți păstra calmul și luciditatea în situații limită, sigur te ajută experiența, dar cred că ai nevoie de acel „ceva” ca să poți să fii copilot, să ai capacitatea de a-ți păstra concentrarea chiar dacă ai greșit. Sigur că sunt tehnici pentru îmbunătățire, dar fiind diferiți, cred că sunt oameni care pot face asta și oameni care nu pot.



Q Spectatorii văd doar maşina pe probele speciale. Câtă muncă de organizare, hărţi şi analiză de date există, de fapt, în spatele fiecărui raliu pentru un copilot?

Deși nu este cunoscut acest aspect, automobilismul e un sport cu foarte multe reguli. Partea aceasta administrativă este stufoasă, sunt multe regulamente de citit și de reținut, trebuie planificate activitățile

pentru că sunt foarte concentrate raportat la timp. Partea de recunoașteri trebuie organizată în detaliu, cât timp este necesar pentru a ne deplasa dintr-un punct în altul, comunicarea cu întreaga echipă este esențială, avem nevoie de o coordonare eficientă pentru a respecta toate impunerile.

Q **Deși ai numeroase succese în carieră, ești în continuare modestă și obiectivă, drept dovadă şi declarația dată în 2012, atunci când ai fost cotată drept cea de-a doua cea mai bună femeie copilot din lume, când ai spus că rezultatul reflectă munca ta, dar este şi un clasament conjunctural. Cum reuşeşte un sportiv cu astfel de performanțe să rămână cu picioarele pe pământ şi să nu „i se urce succesul la cap"?**

Consider obligatorie calitatea de a fi obiectiv cu tine însuți, nu doar ca sportiv, ci și ca om în general, pentru a-ți putea crește randamentul și competitivitatea. Într-adevăr, acel clasament m-a măgulit pe de o parte, dar acesta reflectă clasamentele din competițiile internaționale, iar în acel moment erau puține femei copilot care participau în acele campionate. La nivel național erau femei copilot care aveau rezultate mult mai bune și participau pe mașini performante, alături de piloți foarte rapizi, dar nu acumulau puncte în acel clasament. În 2027 se vor împlini 20 de ani de activitate în automobilism și sunt mai mândră de longevitatea mea în raliuri, prin prisma experiențelor și a oamenilor alături de care am lucrat, decât de titlurile obținute. Tatăl meu a fost boxer și în copilăria mea a activat ca arbitru. Mergeam la meciuri de box. Am un unchi care este campion olimpic si multiplu campion mondial la canotaj. Cand cunoști nivelul de muncă și cât de greu este să performezi în sporturi dure cred că devine mai greu să te îmbeți cu apă rece.

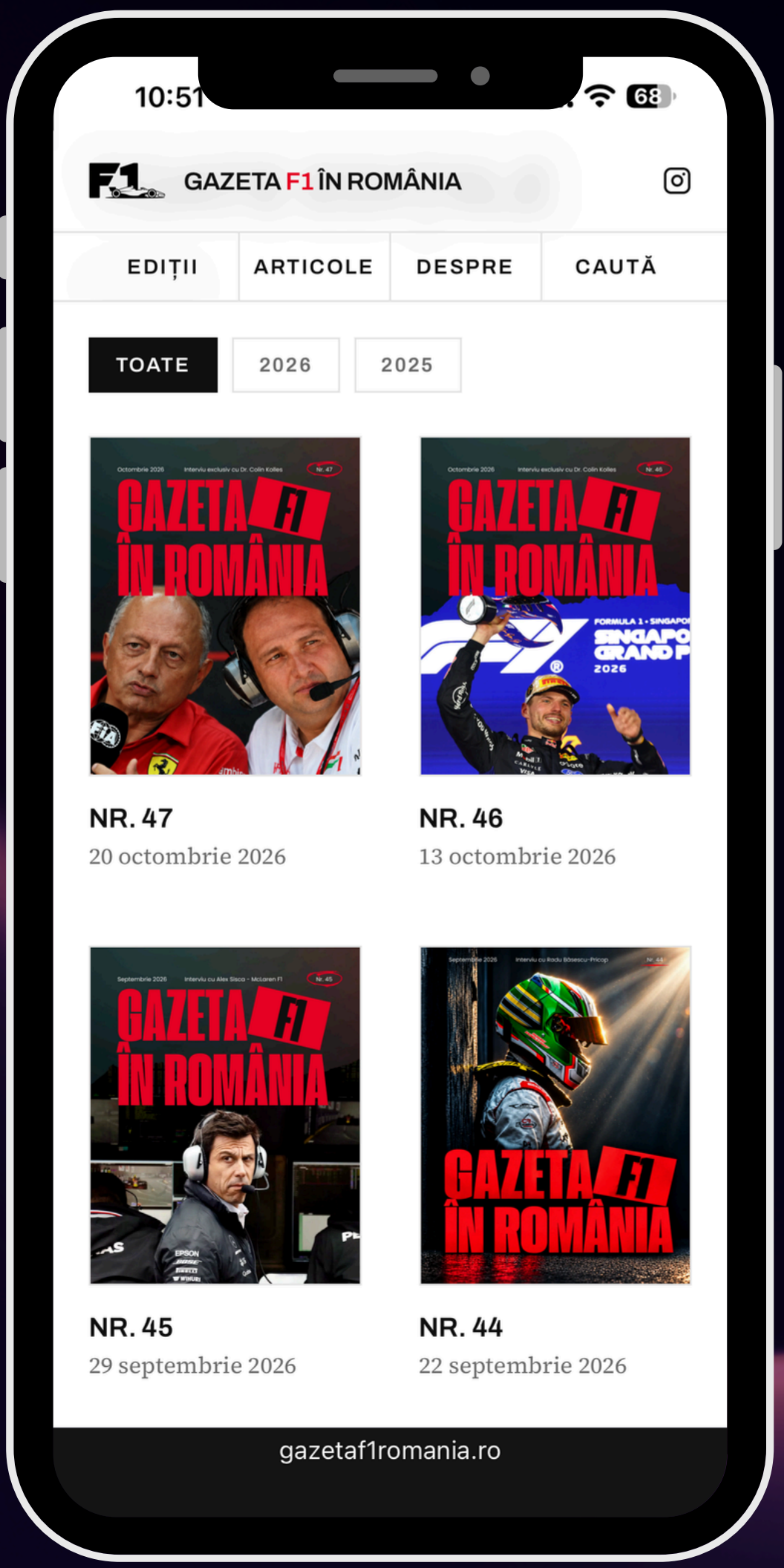
Q **Umăreşti Formula 1? Dacă da, cine este pilotul pe care îl simpatizezi?**

Nu am mai urmărit constant F1 de pe vremea când câștiga Alonso campionatul mondial, și având în vedere că încă evoluează, pot spune că el este preferatul meu.

Q **Dacă aveți un mesaj sau doriți să împărtășiți ceva cititorilor Gazetei și noi am omis să vă întrebăm, vă rugăm să o faceți.**

La final, încurajez cititorii Gazetei să ni se alăture pe marginea probelor speciale ale raliurilor, unde pot petrece timp de calitate în natură, alături de cei dragi, departe de ecrane și stresul cotidian. Vă mulțumesc!





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

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