

Aprilie 2026

Cariera lui George Burianu

Nr. 30

# GAZETA **F1** ÎN ROMÂNIA



# ANVELOPE

O parte fundamentală a Formulei 1 este reprezentată de anvelope. În contextul performanței, acestea sunt un element esențial în determinarea ritmului unei mașini, influențând atât viteza pe tur, cât și comportamentul în viraje. Anvelopele au nevoie de o fereastră optimă de funcționare pentru a putea oferi aderență maximă și stabilitate, evitând în același timp probleme precum supraîncălzirea, răcirea excesivă sau uzura accelerată. De asemenea, pot apărea fenomene precum *graining*-ul, care afectează performanța și consistența pe parcursul unei curse.

Totuși, lucrurile nu au stat mereu așa. De-a lungul istoriei Formulei 1, anvelopele și modul în care sunt utilizate au evoluat semnificativ.

## Primele anvelope

În Formula 1, anvelopele au trecut printr-o transformare de proporții de-a lungul deceniilor, iar începuturile acestei dezvoltări pot fi regăsite în anii 1950. Anvelopele utilizate atunci aveau o construcție simplă, bazată pe straturi de corduri dispuse în diagonală și suprapuse în cruce (așa-numita structură *bias-ply*), asemănătoare cu cele de pe mașinile obișnuite, dar mult mai puțin adaptate pentru performanță.

Această tehnologie ducea la anvelope relativ rigide, care nu gestionau eficient solicitările apărute la viteze mari și în viraje. Din această cauză, se uzau mai repede, se supraîncălzeau frecvent și, în unele cazuri, cedau în timpul curselor. În plus, lipsa datelor și a tehnologiilor de analiză făcea ca

# PRĂFUIITE

## DE GABI

echipele să înțeleagă foarte puțin comportamentul cauciucului, astfel că performanța depindea în mare măsură de stilul de pilotaj și de experiența piloților, mai degrabă decât de inginerie și strategie.



Foto: [fondazionepirelli.org](http://fondazionepirelli.org)

În anii '60, dezvoltarea materialelor a început să schimbe fundamental acest domeniu. Au apărut compuși sintetici mai avansați, care au îmbunătățit rezistența și consistența anvelopelor. În această perioadă, inginerii au început să înțeleagă mai bine relația dintre temperatură, aderență și uzură, ceea ce a dus la primele încercări serioase de optimizare a performanței prin designul anvelopelor. Deși încă erau departe de standardele moderne, aceste inovații au pus bazele revoluției care urma.

Foto: rossoautomobili.com



### Evoluția spre slick-uri

Momentul decisiv a venit la începutul anilor '70, când au fost introduse anvelopele *slick*, adică anvelope fără șanțuri. Acestea au apărut inițial din experimente și testări, dar au demonstrat rapid un avantaj clar: suprafața de contact mult mai mare cu asfaltul oferea o aderență semnificativ îmbunătățită. Rezultatul a fost o creștere imediată a vitezelor în viraje și o schimbare radicală a modului în care erau concepute mașinile de Formula 1.

Tot în această perioadă, anvelopele de ploaie au continuat să fie dezvoltate separat, cu caneluri adânci menite să evacueze apa de pe pistă și să prevină acvoplanarea. Astfel, s-a creat o diferențiere clară între anvelopele pentru condiții uscate și cele pentru condiții umede, diferențiere care există și astăzi.



Foto: scuderiafans.com

În anii următori, competiția dintre producători a accelerat dezvoltarea tehnologică. Companii mari precum Goodyear, Michelin și altele au început să investească masiv în Formula 1, fiecare încercând să creeze compoziții mai rapizi, mai

rezistenți și mai adaptați diferitelor circuite. Această „cursă a anvelopelor” a dus la inovații rapide, dar și la diferențe mari de performanță între echipe, deoarece alegerea furnizorului de anvelope putea schimba complet competitivitatea unei mașini. Tot în această perioadă, anvelopele de ploaie au continuat să fie dezvoltate separat, cu caneluri adânci menite să evacueze apa de pe pistă și să prevină acvoplanarea.

Foto: ayrton-senna-dasilva.com



Pe măsură ce vitezele au crescut, siguranța a devenit o preocupare majoră. Din acest motiv, în anii '90 și începutul anilor 2000, FIA a început să impună reguli mai stricte. Au fost introduse anvelopele cu șanțuri pentru a reduce aderența și implicit viteza în viraje, încercându-se astfel controlarea performanței excesive.



Foto: instagram.com/f1memories.club/

Foto: instagram.com/f1memories.club/



După 2009, Formula 1 a revenit la anvelopele *slick*, deoarece acestea ofereau un echilibru mai bun între performanță și spectacol. Totuși, pentru a evita dominația unui singur producător și pentru a controla costurile, din 2011 a fost introdus un furnizor unic de anvelope, Pirelli. De atunci, accentul nu mai este pe cine produce cel mai rapid cauciuc, ci pe modul în care echipele gestionează, în regim de cursă, degradarea anvelopelor.

În era modernă, anvelopele sunt proiectate intenționat să se uzeze într-un anumit ritm, ceea ce obligă echipele să facă mai multe opriri la boxe și să adopte strategii complexe.



Foto: f1.com

### Războiul anvelopelor

În anul 2005, Marele Premiu al Statelor Unite de la Indianapolis a devenit unul dintre cele mai controversate și discutate momente din istoria Formulei 1. În acea perioadă, lupta dintre producătorii de anvelope era intensă, iar grila era împărțită între două mari nume: Michelin și Bridgestone.

Cu puțin timp înainte de start, echipele care foloseau Michelin au descoperit o problemă critică de siguranță. În virajul 13 de la Indianapolis, anvelopele de pe stânga spate se degradau mult prea repede, existând riscul real ca acestea să cedeze complet la viteze foarte mari. Situația era atât de serioasă încât inginerii au avertizat că un

accident grav era posibil dacă mașinile ar fi continuat să concureze în acele condiții.



În ziua Marelui Premiu, după turul de încălzire, 14 monoposturi echipate cu anvelope Michelin au intrat la boxe și s-au retras, refuzând să participe din motive de siguranță. Astfel, pe grila de start au rămas doar 6 mașini, toate echipele cu Bridgestone, Ferrari, Jordan și Minardi.

Cursa propriu-zisă a continuat într-un mod neobișnuit. Victoria i-a revenit lui Michael Schumacher, urmat de coechipierul său Rubens Barrichello. Pe podium a mai urcat Tiago Monteiro, care a obținut un rezultat istoric pentru echipa Jordan, terminând pe locul trei.



Foto: edition.cnn.com

Acest Mare Premiu a rămas în istorie nu pentru lupta pe pistă, ci pentru consecințele sale. A afectat serios imaginea Formulei 1 în Statele Unite, a tensionat relațiile dintre echipe, producători și FIA și a accelerat discuțiile despre necesitatea unor reguli mai stricte și mai echilibrate privind anvelopele.

# BAYERISCHE MOTOREN WERKE

BMW nu a avut cea mai lungă prezență în Formula 1, însă impactul său asupra sportului a fost semnificativ. De fiecare dată când constructorul german a intrat în Marele Circ, a făcut-o cu ambiția de a performa la cel mai înalt nivel, fie ca furnizor de motoare, fie ca echipă oficială.

De la legendarul motor turbo al anilor '80, la parteneriatul cu Williams și aventura BMW Sauber, numele BMW a fost asociat constant cu puterea, inovația și dorința de a lupta pentru victorie. Chiar dacă povestea sa în Formula 1 s-a încheiat în 2009, moștenirea lăsată rămâne una importantă în istoria sportului.



## Primii pași și era turbo

BMW a intrat în Formula 1 la începutul anilor '80 ca furnizor de motoare pentru Brabham, într-o perioadă în care tehnologia turbo începea să schimbe sportul. Constructorul german a dezvoltat rapid unul dintre cele mai impresionante propulsoare ale epocii, motorul BMW M12/13, cunoscut pentru puterea sa uriașă și caracterul dificil de stăpânit. Momentul de referință a venit în

## DE ANDREAS

1983, când Nelson Piquet a devenit campion mondial la volanul unui Brabham-BMW, aducând primul titlu din istorie pentru un motor turbo în Formula 1. În anii care au urmat, BMW și-a consolidat reputația de producător capabil să ofere performanță pură, chiar dacă fiabilitatea nu era mereu la același nivel.



Foto: motorsportmagazine.com

## Revenirea alături de Williams

După o lungă absență, BMW a revenit în Formula 1 în anul 2000 ca partener tehnic al echipei Williams. Colaborarea a început promițător, motoarele germane fiind considerate printre cele mai puternice din grilă. Într-o eră dominată de Ferrari, Williams-BMW a devenit unul dintre puținii rivali capabili să pună presiune reală pe Scuderie. Între 2001 și 2005, echipa a obținut mai multe victorii prin Ralf Schumacher și Juan Pablo Montoya, iar în 2003 a fost implicată serios în lupta pentru titlu. Totuși, combinația dintre viteza excelentă și inconsistența generală a împiedicat cucerirea campionatului. Chiar și așa, perioada Williams-BMW rămâne una dintre cele mai competitive etape din istoria modernă a constructorului în Formula 1.



Foto: motorsportmagazine.com

## BMW Sauber și ultima mare aventură

În 2006, BMW a decis să facă pasul complet spre statutul de constructor și a cumpărat echipa Sauber, lansând proiectul BMW Sauber F1 Team. Mutarea a arătat clar ambiția companiei: nu doar să furnizeze motoare competitive, ci să lupte pentru titluri cu o echipă proprie. Baza de la Hinwil, în Elveția, era deja recunoscută pentru infrastructura modernă și eficiența tehnică, iar resursele BMW au accelerat rapid dezvoltarea. Primele sezoane au fost extrem de promițătoare. În 2007, echipa a terminat pe locul doi în clasamentul constructorilor, profitând și de excluderea McLaren, dar demonstrând totodată un nivel ridicat de consistență. Piloții Nick Heidfeld și Robert Kubica au adus podiumuri regulate, iar BMW Sauber s-a impus ca una dintre forțele emergente ale grilei. Mașinile echipei erau apreciate pentru fiabilitate, eficiență aerodinamică și progres constant. Apogeul a venit în 2008. Robert Kubica a câștigat Marele Premiu al Canadei, oferind echipei prima și singura victorie din Formula 1. După acea cursă, polonezul a urcat chiar pe primul loc în clasamentul general, iar pentru o perioadă BMW Sauber a fost considerată candidată reală la titlu. Totuși, conducerea a ales să oprească dezvoltarea monopostului din 2008 pentru a se concentra din timp pe schimbările majore de regulament din 2009. Decizia s-a dovedit costisitoare: rivalii au continuat să evolueze, iar o nouă șansă la

campionat s-a stins treptat. Sezonul 2009 nu a adus rezultatele așteptate, iar contextul economic global a influențat decizia finală a companiei. BMW s-a retras din Formula 1 la finalul aceluși an, vânzând echipa înapoi lui Peter Sauber. Pentru mulți fani, plecarea a venit exact când proiectul avea potențialul de a deveni campion, ceea ce face ca aventura BMW Sauber să rămână una dintre marile oportunități ratate ale erei moderne.



Foto: commons.wikimedia.org

## Moștenirea BMW în Formula 1

Deși prezența sa în Formula 1 a fost fragmentată, BMW a lăsat în urmă capitole memorabile. Constructorul german a fost responsabil pentru unul dintre cele mai temute motoare turbo din istorie, a readus Williams în lupta pentru victorii și a construit un proiect solid alături de Sauber. BMW a rămas în memoria fanilor ca un nume asociat cu performanța tehnică și ambiția de a câștiga. Chiar și astăzi, mulți privesc marca bavareză ca pe un constructor care ar merita o nouă șansă în Marele Circ, mai ales într-o eră în care marii producători revin tot mai des în prim-plan.



Foto: parabolica-racing.com/

# F1 MOMENTS IN USA

DE ADRIAN

După o pauză forțată, F1 își va relua activitatea în curând, chiar pe pământ american, la Miami. Orașul din Florida găzduiește F1 din 2022, dar aceasta nu este prima dată când în „Sunshine State” este organizată o cursă de F1. **Sebring** a fost locația aleasă pentru a găzdui primul mare premiu american sub regulamentul F1, în 1959, fiind ultima cursă a sezonului. Deși cursa a fost una dramatică, Jack Brabham fiind nevoit să-și împingă monopostul spre linia de finis pentru primul său titlu, a fost un eșec organizatoric și financiar, tribunele fiind în mare parte goale. Motivele acestui eșec: plasarea acestuia târziu în calendar, pe 12 decembrie, lipsa facilităților, iar la acel moment F1 încă era o necunoscută în SUA, atenția publicului fiind concentrată pe campionatul IndyCar Series.



Istoria F1 în America a fost un amestec ciudat de eșecuri organizatorice și momente sportive memorabile. Unul dintre aceste momente este cursa din 1983 de la **Long Beach**, într-o eră în care calificările erau foarte importante, pentru că depășirile pe circuitele stradale, după cum știm, sunt foarte dificile.

John Watson, plecat de pe locul 22 a reușit să câștige acea cursă, fiind o performanță care a rămas neegalată până astăzi. În cursă, atât Watson, cât și colegul său, Niki Lauda, plecat de pe locul 23, au început să recupereze poziție după poziție, oferind un 1-2 nesperat pentru McLaren plecând de pe ultimele locuri din grilă. Această cursă nu este doar un record statistic, ci și o demonstrație a faptului că în condițiile potrivite talentul, strategia și consistența pot compensa chiar și când pornești de pe cele mai joase poziții de pe grilă.



Când **struții** sunt mai interesanți decât mașinile de Formula 1. Se întâmpla la cursa din 1990, disputată pe circuitul stradal din **Phoenix**, Arizona. Deși deschiderea de sezon este așteptată de obicei cu nerăbdare și produce mult entuziasm în rândul fanilor, cursa din Arizona a fost exact contrariul. Motivul? Un festival local al struților, organizat la 30 de kilometri de Phoenix, în Chandler. Deși cursa a fost una destul de animată, încheiată cu victoria lui Senna după un duel epic cu Alesi, se estimează că în tribune au fost prezenți aproximativ 15 mii de persoane, în timp ce la festival au fost peste 100 de mii.

Legenda spune că mulți jurnaliști străini, aterizați pe aeroportul Sky Harbor, au urcat în taxiuri cerând scurt: „La cursă, vă rog!”. Spre stupoarea lor, după o călătorie de jumătate de oră, nu au fost debarcați în fața boxelor McLaren sau Ferrari, ci în fața unor țarcuri cu praf și pene. Taximetriștii nici măcar nu știau că „Marele Circ” al Formulei 1 se afla în oraș.

Bernie Ecclestone, fostul șef al Formulei 1, a folosit situația de la Phoenix pentru a-și exprima frustrarea față de lipsa de promovare a sportului în SUA. Deși nu există o declarație „oficială” despre struți, atitudinea lui Bernie față de cursele americane din acea epocă a fost marcată de câteva afirmații celebre care au întărit ideea că F1 era ignorată în favoarea unor evenimente locale bizare, considerând eșecul de la Phoenix o dovadă că americanii nu înțeleg F1.

Foto: motorsportmagazine.com

Foto: nbcnews.com



Privind în urmă, istoria Formulei 1 în America a fost un amestec ciudat de eșecuri răsunătoare și momente sportive absolut memorabile.

De la tribunele goale din Sebring în anul 1959 și „umilința” din Phoenix, unde struții au furat spectacolul în fața mașinilor de curse, până la recordul imposibil al lui John Watson la Long Beach, Marele Circ și publicul american au avut nevoie de decenii pentru a se înțelege cu adevărat. Fiecare dintre aceste episoade, oricât de bizar sau ciudat a părut la vremea lui, a contribuit la drumul lung și anevoios al acestui sport peste ocean.

Astăzi, America a devenit noul „pământ al făgăduinței” pentru F1. Cu etape precum **Miami**, **COTA** sau **Las Vegas** sportul a lăsat în urmă improvizatiile și a învățat să transforme fiecare cursă într-un eveniment global, demonstrând că, după mulți ani de tatonări și lecții învățate pe calea grea, Formula 1 a reușit în sfârșit să cucerească publicul american.

Dacă Bernie Ecclestone vedea America ca pe o piață dificilă și ciudată, cei de la Liberty Media au tratat-o ca pe un teren propriu, aplicând rețeta americană de succes: **entertainment total**. Prin strategii precum *Drive to Survive* și transformarea curselor în festivaluri de entertainment, Liberty Media a reușit ceea ce părea imposibil după dezastrul din Phoenix: a transformat Formula 1 dintr-un „sport de nișă” într-un fenomen cultural masiv. Astăzi, SUA nu mai este doar o destinație dificilă în calendar, ci motorul care propulsează relevanța globală a sportului.

# GEORGE

# BURIANU

DE CRISTINA

În anul 1900 se înregistra primul vehicul oficial în România, unul belgian, în București. Un an mai târziu, la 20 august 1901, în Brăila, se naștea George Burianu, cunoscut și ca Georges Bouriano, acesta fiind numele sub care a concurat pentru Belgia și nu pentru România.



Foto: classiccourses.fr

Burianu își va fi petrecut copilăria în România. În timp ce nume mari, precum George Enescu și Constantin Brâncuși, se numărau printre cei mai cunoscuți români ai vremii, reușind performanțe remarcabile dincolo de granițele regatului.

În plin război mondial, în anul 1917, la vârsta de 16 ani, George Burianu pleacă și el din Regatul României, în Italia.

Născut la Brăila, a căutat oportunități în străinătate pe care țara sa natală nu i le putea oferi în timpul anilor tulburi ai Primului Război Mondial. Conduc de dorința de a experimenta viteza la bordul mașinilor, devine pilot de teste pentru Fiat, în Torino.

Așa își începea, oarecum, cariera în motorsport. Tot în Italia îl cunoaște pe un pilot celebru care concursa în Campionatul Mondial, Felice Nazzarro, cel care câștigase în 1907 și 1922 Marele Premiu al Franței. Burianu se împrietenește cu Nazzarro, iar acesta îl sfătuiește să plece în Belgia, acolo unde ar putea să lucreze ca inginer la uzina Minerva, un producător belgian de automobile luxoase. Stabilindu-se definitiv la Waterloo, localitate situată în apropierea orașului Bruxelles, a cărei faimă vine în urma bătăliei din anul 1815, fiind referință și pentru piesa „Waterloo” ce aparține formației ABBA.

Cu o diplomă de inginer, se angajează la fabrica de automobile Minerva la începutul anilor '20, dar în scurt timp abandonează acest drum, dedicându-se pilotajului. Pentru a se integra în societatea belgiană, el a adoptat forma francofonă a numelui Georges Bouriano, în cariera sa de pilot de curse reprezentând Belgia. Ulterior, a colaborat cu industriașul Jean Bartsoen, în aproximativ anul 1925, prin modificările experimentale aduse vehiculelor care



Foto: motorclasic.ro

contribuie la inițiativele de producție la scară mică, precum SpeedFord, construit pe șasiul Ford T și Speedsport. Aceste eforturi au marcat începuturile carierei sale, îmbinând inovația mecanică cu cea culturală și adaptarea în Belgia interbelică.



Foto: wikipedia.org

Cariera sa nu a fost una documentată în detaliu, așa cum sunt cele ale piloților moderni, dar acest lucru nu îi diminuează valoarea. Dimpotrivă, îl transformă într-un personaj aproape legendar, reprezentativ pentru o epocă în care motorsportul era mai puțin despre statistici și mai mult despre spiritul de aventură.



Foto: retropassionautomobiles.fr

Debutul său documentat a avut loc în 1927, la cursa de 24 de ore de la Spa-Francorchamps, unde a condus un model Georges Irat alături de Ken Bartlett, terminând pe locul 10, după ce a finalizat proba de rezistență fără probleme mecanice.



Foto: wikipedia.org

În 1928, Bouriano a trecut la vehicule mai competitive, participând din nou la cursa de 24 de ore de la Spa, de data aceasta conducând un Bugatti Type 30 împreună cu Cordoba; totuși, mașina s-a retras din competiție din cauza unei defecțiuni mecanice. Ca participant privat, el și-a finanțat propriile campanii, bazându-se pe vehicule second-hand, precum modelele fiabile Bugatti, populare printre piloții independenți ai acelei ere. Aceste prime ieșiri în evenimentele regionale belgiene i-au consolidat experiența pe circuite solicitante, deschizând calea pentru aparițiile în Grand Prix-urile internaționale.

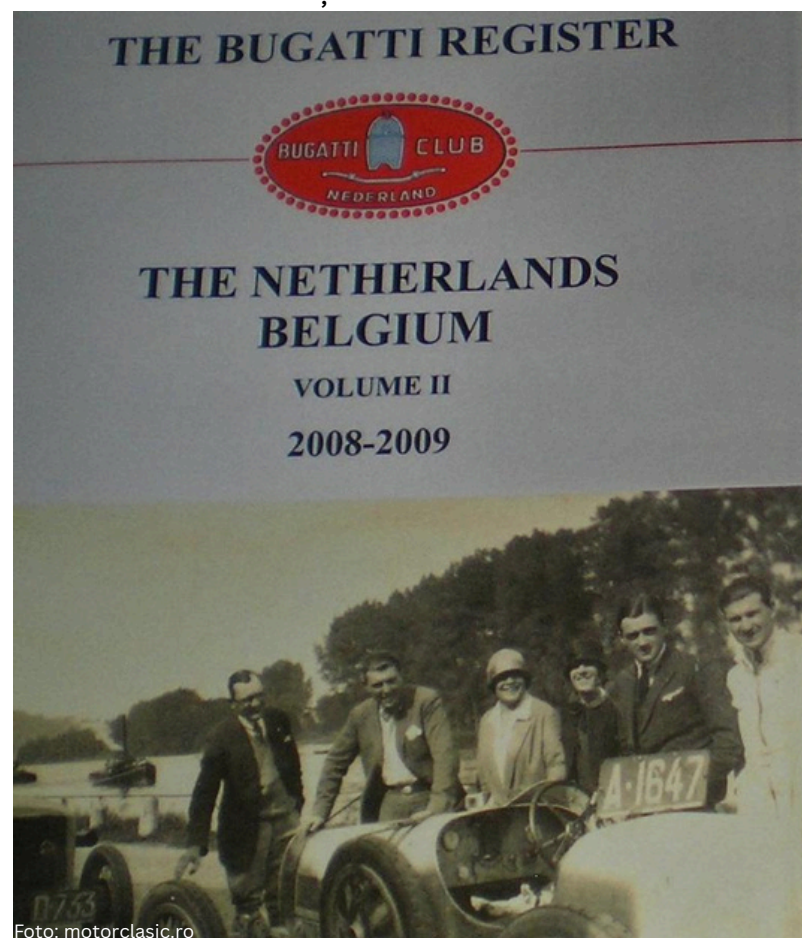


Foto: motorclasic.ro

### Marele premiu al Principatului Monaco 1929

Georges Bouriano s-a înscris la ediția inaugurală a Marelui Premiu al Principatului Monaco din 1929 conducând un Bugatti Type 35C, un model cu motor de 2.0 litri cu opt cilindri în linie și supraalimentat, cunoscut pentru construcția sa ușoară din aluminiu și performanțele fiabile pe circuite strânse. Ca participant privat, Bouriano a beneficiat de avantajele tehnice ale echipei,

inclusiv frâne eficiente cu tambur și un ax față tubular pentru o manevrabilitate îmbunătățită. Evenimentul, organizat de Automobile Club de Monaco, nu a avut sesiuni oficiale de calificare; în schimb, pozițiile de start au fost determinate prin tragere la sorți între cei 16 participanți. Bouriano a tras poziția a opta pe grilă.



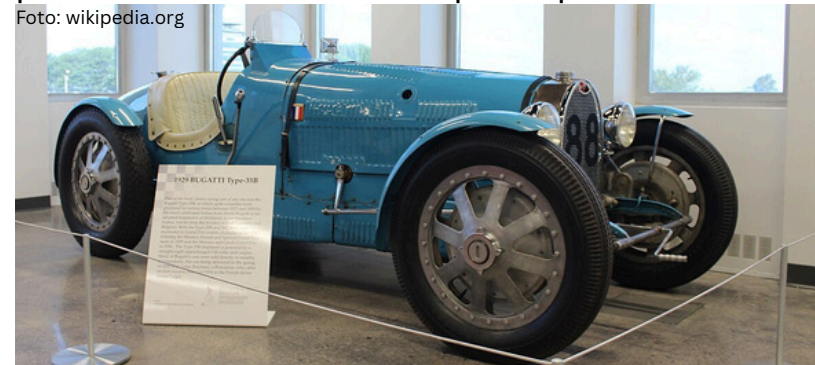
Foto: motorclasic.ro

Cursa a început pe 14 aprilie 1929, la ora 13:30, în condiții de cer senin, pe circuitul stradal din Monte Carlo de 3,18 km, necesitând 100 de tururi pentru o distanță totală de 318 km. Bouriano a început constant de pe locul opt, navigând pe traseul îngust și virajat, cu cele două ace de păr și numeroasele curbe, unde depășirile s-au dovedit a fi dificile. La începutul cursei, plutonul s-a subțiat rapid din cauza defecțiunilor mecanice, doar nouă mașini rămânând în cursă după 80 de tururi.

Bouriano a avansat metodic, profitând de opririle la boxe din jurul tururilor 50-51, când liderul William Grover-Williams s-a oprit scurt pentru realimentare. În timpul acestei secvențe, Bouriano a depășit modelul Mercedes-Benz SSK al lui Rudolf Caracciola, care a necesitat o oprire prelungită din cauza consumului ridicat de combustibil și a schimbului de roți, asigurându-și locul al doilea în spatele mașinii Bugatti Type 35B a lui Grover-Williams. Colegul de marcă Bugatti, Georges Philippe, a ocupat pentru scurt timp locul al

treilea după o depășire similară, dar a fost redepășit de Caracciola la scurt timp după aceea. Bouriano și-a menținut poziția pe parcursul ultimelor tururi extenuante, evitând incidentele în mijlocul competiției intense. Bouriano a trecut linia de sosire pe locul al doilea, la un minut și 17,8 secunde în spatele lui Grover-Williams, care a terminat cursa în 3 ore, 56 de minute și 11 secunde, cu o viteză medie de 80,8 km/h. Acest rezultat a marcat cea mai bună performanță din cariera lui Bouriano și a evidențiat dominația mărcii Bugatti, primii doi clasati fiind la volanul acestor mașini. După cursă, prestația sa solidă i-a adus recunoașterea ca figură remarcabilă în rândul participanților internaționali, contribuind la prestigiul primului Mare Premiu al principatului.

Foto: wikipedia.org



În acest context, performanța lui Burianu de a obține un loc al doilea la Monaco nu este doar o statistică, ci o realizare remarcabilă.

În 1930, Bouriano a achiziționat un nou Bugatti Type 35B și s-a înscris în mai multe Mari Premii. La Marele Premiu al Principatului Monaco, acesta s-a retras după ce un incident cu un sac de nisip i-a avariat compresorul (supercharger). De asemenea, s-a retras din Marele Premiu de la Dieppe din cauza unor probleme mecanice, din Marele Premiu Comminges din cauza unui segment de piston rupt, și din Marele Premiu Bugatti de la Le Mans după ce a lovit un animal pe pistă, incident care i-a îndoit brațul de direcție. Tot în anul 1930 a participat la Alessandria GP, unde a intrat într-un șanț în turul 4 al cursei, din dorința de a rezista în fața lui Achille Varzi.



În 1932, conducând același Type 35B la Marele Premiu al Frontierelor (Grand Prix des Frontières) din Chimay, Belgia, Bouriano a condus în primul tur și a stabilit un record de pistă înainte de a se retrage din cauza unui incendiu la carburator.

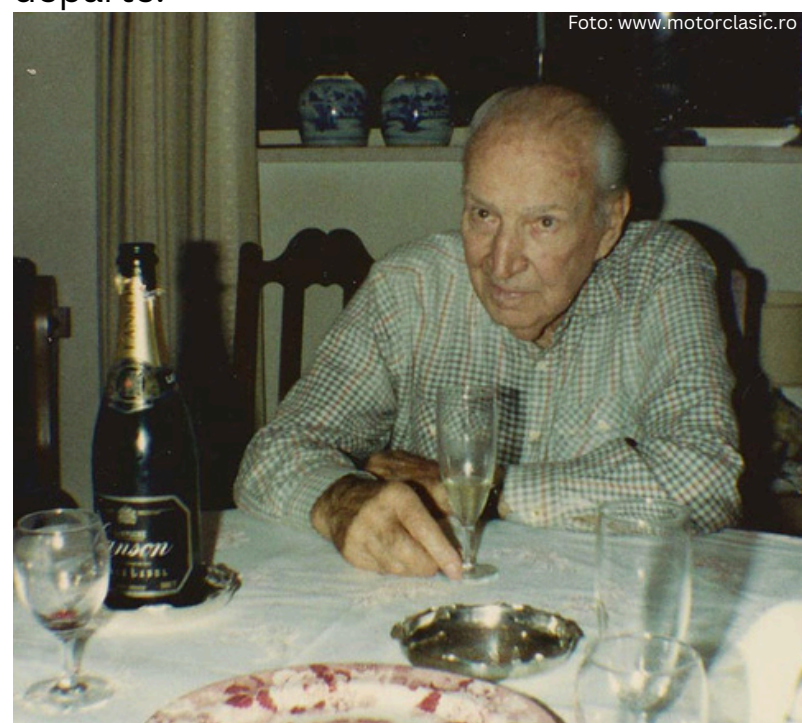
Pe parcursul activității sale în Marile Premii între 1929 și 1932, Bouriano a înregistrat multiple starturi fără nicio victorie și un singur podium la Marele Premiu al Principatului Monaco din 1929. S-a confruntat cu provocări constante în calitate de pilot privat (non-uzină), inclusiv defecțiuni mecanice, trasee rutiere imprezibile și concurența echipelor cu resurse superioare, precum echipa de uzină Bugatti. Constanța sa în finalizarea curselor atunci când nu era afectat de incidente a demonstrat reziliență, deși finanțarea limitată i-a restrâns oportunitățile dincolo de anul 1932.

După ce s-a retras din cursele competiționale în jurul anului 1932, în urma unei încercări nereușite de a-și stabili o carieră profesională în Europa, Georges Bouriano s-a întors în Belgia, unde fusese activ în timpul eforturilor sale din sportul cu motor.

Și-a menținut legătura cu automobilele prin deținerea de mașini private, în special modele Bugatti. La începutul anilor 1950, a achiziționat un Bugatti Type 57C Stelvio drophead coupé din 1938 (șasiu 57606), pe care l-a deținut timp de câțiva ani înainte de a-l vinde, în 1955, lui Jean de Dobbeleer în Bruxelles. În această perioadă, Bouriano a deținut și un alt Type 57, șasiul 57699, iar la un moment dat a schimbat identitățile celor două vehicule din motive nedocumentate.

Georges Bouriano a murit în 1996 la Waterloo, Belgia, la vârsta de 95 de ani.

Cu toate acestea, George Burianu rămâne un nume important pentru istoria sportului românesc. El face parte dintr-o generație de piloți care au deschis drumul pentru ceea ce avea să devină motorsportul modern. Curajul său, performanțele obținute într-un context extrem de dificil și participarea la unele dintre cele mai prestigioase curse ale vremii îl plasează printre cei mai valoroși reprezentanți ai României în acest domeniu. Privit din perspectiva de azi, Burianu nu este doar un pilot, ci un simbol al unei epoci în care pasiunea pentru viteză depășea orice limită, iar fiecare cursă era o confruntare directă cu pericolul. Tocmai de aceea, povestea lui merită cunoscută și spusă mai departe.



# CEI MAI

Nu dați cu pietre, poate nu sunt chiar cei mai buni în opinia tuturor, dar așa sună mai bine titlul și se încadrează mai bine în pagină. Apropo, titlul este împrumutat de la cartea „CEI MAI BUNI. Cum să atingeți perfecțiunea în sport” scrisă de Matthew Syed; dar să revenim la *probabil cei mai buni* (vorba reclamei la berea Carlsberg) profesioniști din istoria Formulei 1. Spun profesioniști și nu piloți pentru că despre piloți se scrie cel mai des, însă prin rubrica asta am ales să pun reflectoarele pe cei care fac posibile succesele și recordurile piloților. Asta este frumusețea Formulei 1, este un sport de echipă, deși în arenă pentru a se întrece intră doar piloții.

## Sir Ronald Dennis

Foto: theroar.com.au



Născut în 1947 de Ziua Internațională a Copilului, Ron Dennis nu a avut cea mai fericită copilărie pierzându-și tatăl cu 6 zile înainte de a împlini 6 ani. Bernard Dennis a murit la datorie în Al Doilea Război Mondial pe 11.11.1943, ironia sortii, tocmai de Ziua Armistițiului Primului Război Mondial.

# BUNI

## DE ANA-MIRELA

A fost de mic fascinat de automobile și motoare, așa încât nu a fost o surpriză pentru apropiați când a ales să studieze ingineria auto la *Guildford Technical College*. La 18 ani lucra deja pentru echipa Cooper Formula One alături de Jochen Rindt, singurul campion mondial din F1 ce avea să primească titlul post-mortem.

Foto: motorsportmagazine.com



Doi ani mai târziu, în 1968, îl urmează pe Rindt la Brabham, însă când pilotul german pleacă să concureze pentru Lotus, Ron rămâne să lucreze alături de triplul campion mondial Sir Jack Brabham.

La începutul anilor '70 spiritul său antreprenorial se materializează în înființarea echipei de Formula 2 Rondel Racing, alături de colegul său Neil Trundle. Echipa celor doi foști mecanici de la Brabham a avut rezultate notabile. Iar acesta a fost doar începutul pentru Dennis, a urmat Project Four Racing.

Cu echipele de la începuturi Ron Dennis doar și-a făcut mâna pentru ceea ce avea să urmeze, renașterea echipei McLaren sub conducerea sa.

Succesul echipei McLaren în perioada în care numele ei era sinonim cu Ron Dennis nu a putut fi egalat de succesorii săi. Între 1984 și 1998, McLaren a dominat Formula 1 adăugându-și în palmares nu mai puțin de 7 titluri mondiale la constructori și 9 la piloți... și ce piloți: Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna și Mika Häkkinen.



Tot cu Ron Dennis la cârma echipei avea să câștige și Lewis Hamilton primul său titlu mondial, după o pauză de aproape un deceniu în care McLaren nu mai câștigase titlul la piloți. Primul titlu pentru Lewis este ultimul pentru Dennis, McLaren intrând într-o perioadă de secetă până în 2025 când Lando Norris și-a trecut în dreptul numelui titlul de campion mondial.



La 70 de ani, după multe controverse și chiar conflicte cu mai marii FIA, dar și cu membrii propriei echipe, Ron își vinde acțiunile deținute la McLaren și se retrage

din Formula 1. Rămâne totuși la McLaren Group în calitate de președinte și acționar până în 2017 când își încheie toate socotelile și cu ei.

Implicarea și impactul pe care Ron Dennis le-a avut în sport depășesc granițele F1. Amintim doar câteva dintre realizările sale și distincțiile primite pentru recunoșterea contribuției sale în sport și nu numai.

➔ E fondatorul *Podium Analytics*, ONG a cărei misiune este de a reduce semnificativ incidența și impactul accidentărilor în sportul pentru tineret.

➔ A înființat Fundația *Dreamchasing* ce oferă mentorat și finanțare tinerilor care vor să își urmeze visurile, sprijinindu-i să devină la rândul lor modele pentru alții.

➔ Între 2010-2019 a fost Ambasador al Afacerilor Britanice pentru Marea Britanie.

➔ În perioada 2017-2019 ocupă funcția de copreședinte al Grupului Consultativ pentru Inovare în Domeniul Apărării din cadrul Ministerului Apărării din Marea Britanie.

➔ Pentru serviciile sale aduse industriei și organizațiilor caritabile, în 2023 îi este conferit titlul de Cavaler.

La cei 78 de ani ai săi, dincolo de greșeli și controverse, Sir Ronald Dennis rămâne unul dintre CE1 MA1 BUN1 profesioniști din Formula 1 și nu numai.



Pe 13 mai 2004 inaugurează, în prezența Majestății Sale Regina Elisabeta a II-a, McLaren Technology Centre.

# SCHUMI

Michael Schumacher nu a fost un geniu în sensul romantic al cuvântului. Nu era pilotul care câștiga doar prin instinct sau inspirație de moment. Geniul său a fost unul sistematic, construit pe o înțelegere profundă a mașinii, a condițiilor și a limitelor umane. Tocmai de aceea, cele mai mari momente ale sale nu sunt simple victorii, ci demonstrații de control total.

**Barcelona 1996:** lecția supremă de pilotaj pe ploaie. Ferrari-ul F310 era instabil, subvirator și dificil chiar și pe uscat (se pare că istoria se repetă). În ploaia torențială de la Barcelona, aceste dificultăți au devenit avantaje. Schumacher a înțeles rapid că monopostul său genera temperatură în pneuri mai repede decât rivalii. A adaptat stilul: accelerație progresivă, direcție minimă, traiectorii neconvenționale pe zonele mai aderente ale pistei. Schumacher ajusta fiecare tur în funcție de cum evolua pista. Avansul de peste 45 de secunde nu a fost rezultatul unei mașini bune, ci al unei minți capabile să exploateze haosul.

**Spa 1995:** citirea cursei cu un pas înainte. Cursa de la Spa este adesea menționată



Foto:www.gettyimages.com

# GENIUL

## DE SPIDER

pentru depășirea lui Hill, dar adevăratul geniu a fost strategic. Schumacher a anticipat exact momentul în care pista urma să se usuce suficient pentru *slick*-uri, cu tururi înainte ca rivalii să reacționeze. Nu a fost un pariu disperat, ci o deducție bazată pe feedbackul mașinii și pe comportamentul pneurilor. Această capacitate de a „simți



Foto:www.wallpaperaceess.com

viitorul” unei curse a devenit o marcă Schumacher. El nu reacționa pasiv ca ceilalți, ci prevedea.

**Hungaroring 1998:** performanță repetabilă sub presiune extremă; poate cel mai subapreciat moment din cariera sa. Ferrari și-a construit victoria pe o strategie teoretic imposibilă: trei opriri într-o cursă de două. Dar strategia nu avea valoare fără execuție perfectă. Când Ross Brawn i-a cerut să ruleze „ca în calificări” timp de 19 tururi, Schumacher nu a livrat doar câteva tururi rapide, ci o secvență constantă, cu variații de zecimi. Asta înseamnă control absolut al degradării, al traficului și al propriei concentrări. Puțini piloți din istorie au fost capabili să repete performanța maximă fără erori sub o asemenea presiune.

**Suzuka 2000:** inteligența emoțională a unui campion. După ani de eșecuri dureroase cu Ferrari, Schumacher ajungea la Suzuka cu povara unei întregi organizații pe umeri. A fost weekendul în care a arătat că geniul său nu era doar tehnic, ci și mental.

Calificările câștigate în fața lui Häkkinen cu un tur de o precizie chirurgicală. În cursă, Schumacher a gestionat ritmul astfel încât să îi forțeze pe cei de McLaren la o strategie dezavantajoasă. Nu a fost agresiv inutil, nu a riscat. A câștigat prin control, nu prin forțare. A fost titlul care a schimbat istoria Ferrari, începând prima dinastie în F1.

**Monaco:** obsesia pentru perfecțiune. Schumacher nu a fost cel mai spectaculos pe circuitul din Monte Carlo, dar a fost unul dintre cei mai preciși. Tururile sale de calificare erau construite pe milimetri, cu puncte de frânare identice tur după tur. Inginerii Ferrari povesteau că diferențele între tururi erau adesea mai mici decât erorile de măsurare ale senzorilor. Această obsesie pentru repetabilitate explică de ce Schumacher era atât de greu de învins pe circuite unde greșeala minimă însemna lovitul parapetului, implicit finalul de sesiune/cursă.



Foto:www.reddit.com



Foto:www.wallpaperaccess.com

**Dincolo de curse:** geniul invizibil. Poate cea mai mare realizare a lui Schumacher nu se vede în statistici. El a redefinit modul în care un pilot lucrează cu echipa. Teste interminabile, feedback extrem de detaliat, capacitatea de a descrie comportamentul mașinii în termeni clari pentru ingineri. Ferrari-ul dominant (da, vă vine să credeți că cândva erau dominanți?) din anii 2000 nu a fost datorat bugetului imens, ci unui proces construit în jurul lui Schumacher. El nu se adapta mașinii, mașina era adaptată la el. Prin nenumăratele ore de teste și cel mai bun feedback au construit niște mașini excelente. Schumacher nu doar că pilota, era și un vizionar al mașinilor. El a fost printre cei care au indus în paddock obsesia pentru telemetrie. Pe vremea când era la Benetton ceruse trei vitezometre.

Monoposturile nu aveau nici măcar unul și el cerea trei. Unul era normal, al doilea pentru a-i arăta viteza cu care intră într-un viraj, al treilea pentru a-i arăta viteza cu care iese. Țsta este doar un exemplu din care reiese că Schumacher nu a fost doar un pilot ce se mulțumea cu a fi cel mai bun, ci unul care căuta să redefinească ce înseamnă a fi un pilot bun, ducând F1 la un cu totul alt nivel de profesionalism.

# 3D PIT STOP FRAMES

DE ALEXANDRU BULIGIU

Pentru cei mai mulți Formula 1 este o distracție de aproximativ două weekenduri pe lună, 3 dacă suntem norocoși. Însă pentru mine pasiunea pentru F1, pe care o am deja de ani buni, nu a rămas doar la nivel de duminică în fața televizorului. În timp, s-a transformat într-un proiect personal care îmbină creativitatea cu tehnologia: *3D Pitstop Frames*.

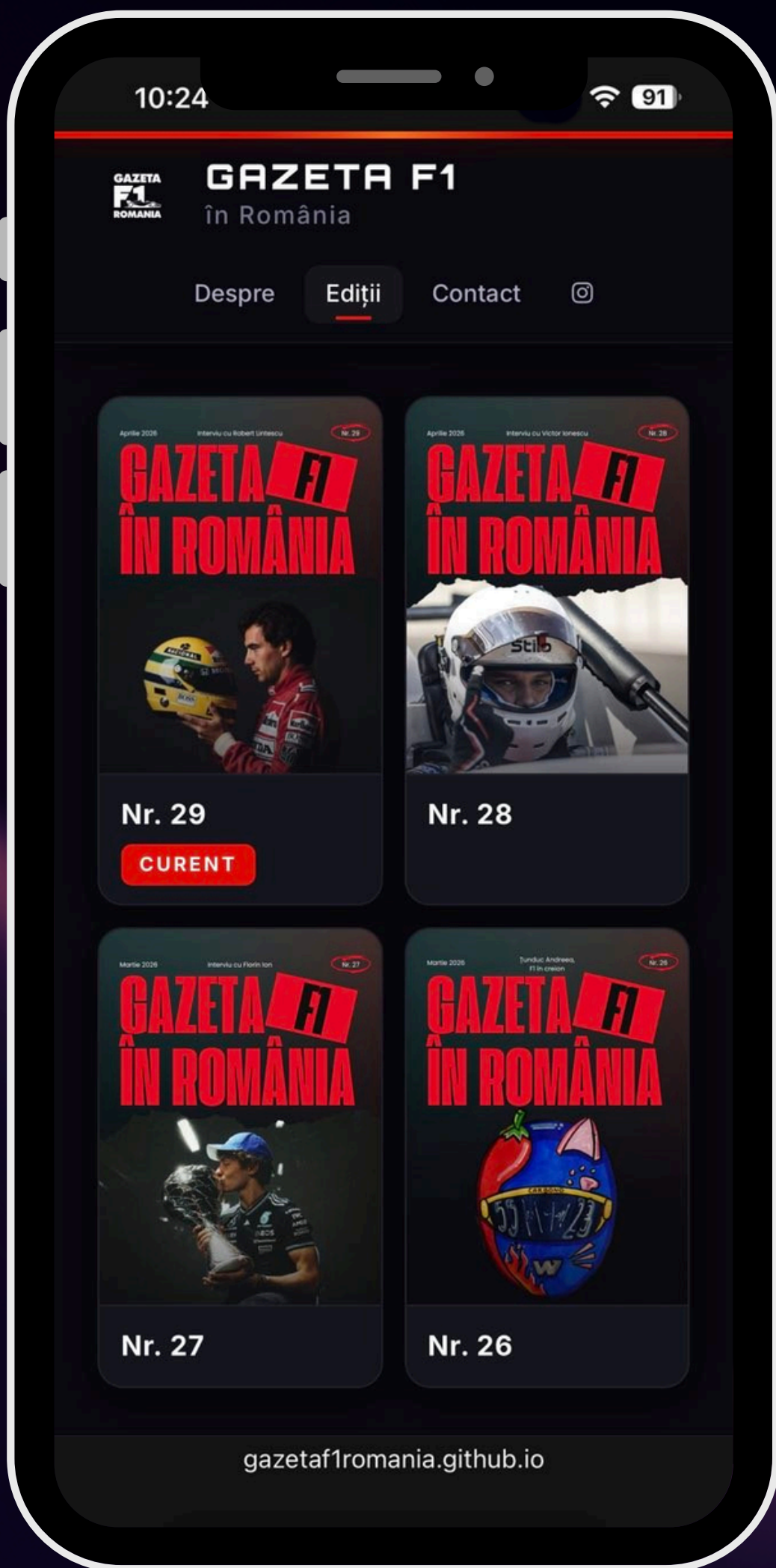
Totul a început în 2023, când am ajuns la Marele Premiu al Olandei. A fost una dintre acele curse pe care nu ai cum să le uiți – ploaie, soare, haos controlat, safety car-uri și un final nebun. Genul ăla de experiență care te ține în priză de la primul până la ultimul tur. Când s-a terminat, am realizat că nu vreau să rămână doar o amintire vagă sau câteva poze în telefon. Am vrut să păstrez senzația aia. Așa a apărut ideea. Mi-am luat o imprimantă 3D și am început să mă joc. La propriu. Am testat, am greșit, am luat-o de la capăt. Primele piese nu erau perfecte, dar fiecare încercare mă prindea și mai tare.

Fără să-mi dau seama, joaca aia s-a transformat într-un proces în care am început să pun din ce în ce mai multă atenție la detalii. Fiecare tablou are o poveste. Aleg background-ul în funcție de cursă, moment sau vibe-ul acelei zile. Uneori adaug și mesaje din radio – acele replici care ți-au dat fiori când le-ai auzit prima dată. Ideea e simplă: când te uiți la tablou, să vezi dincolo de un simplu circuit sau o mașină, să simți din nou cursa. Astăzi, 3D Pitstop Frames înseamnă tablouri personalizate care includ circuite realizate prin printare



3D, combinate cu machete de monoposturi alese astfel încât să redea cât mai bine realitatea. Nu sunt doar niște piese de decor, sunt lucruri la care chiar stau și mă uit de mai multe ori până spun: „Gata, asta e”. Pentru mine, asta contează cel mai mult. Nu doar cum arată, ci ce transmite. Fiecare piesă poate însemna o cursă preferată, un pilot pe care îl susții sau un moment care te-a făcut să iubești și mai mult sportul ăsta.

*3D Pitstop Frames* este felul meu de a aduce Formula 1 mai aproape de oameni. Sunt piese 3D, cu detalii care se văd și se simt, care pot sta oriunde – pe perete, pe birou sau într-un colț dedicat pasiunii tale. Și, sincer, cred că sunt și genul de cadou pe care nu îl uiți ușor, mai ales dacă știi cât înseamnă Formula 1 pentru cineva. Totul a pornit de la o cursă și de la dorința de a păstra o stare. Acum, încerc să fac același lucru și pentru alți oameni: să transform un moment din Formula 1 într-o amintire pe care o poți vedea zi de zi.



Gazeta F1 în România

# ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile  
acum și pe  
site-ul nostru.

Mergi pe  
[gazetaf1romania.github.io](https://gazetaf1romania.github.io)

## Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian

Andreea Ț.