

Aprilie 2026

Interviu cu Niels Junker

Nr. 31

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



ELEMENTAR,

În anul 1946, în a patra zi a lunii a cincea, în Belfast, Irlanda de Nord se naște unul dintre piloți de excepție ai secolului XX și nu numai. Deși nu a fost campion și nici nu a dominat, el a ieșit în evidență prin faptul că deși în calificări nu era foarte rapid, era excelent în timpul cursei, fiind un pilot de ritm și strategie, un pic asemănător cu Prost.

John Watson și-a început cariera în una dintre cele mai grele perioade ale Formulei 1. Debutază în anul 1973 la Brabham unde avea să piloteze pentru două sezoane. Ajunge într-o eră în care era greu de supraviețuit în F1, la propriu și la figurat. Cu toate astea el reușește să rămână în cadrul Marelui Circ, fiind într-un final preluat de McLaren ca unul dintre cei doi piloți ai săi, ajungând la apogeul carierei sale în timp ce pilota pentru ei. El se retrage de bună voie în timpul celei mai de succes ere a carierei lui.

Prima lui victorie vine în 1976 în Marele Premiu al Austriei. Pilota pentru Penske. Un loc doi în calificări pentru un pilot ca Watson care nu s-a remarcat foarte mult, la fel ca oricare altul într-o situație ca a lui, ar trebui să pară o oportunitate bună pentru o șansă



Foto: reddit.com

WATSON!

DE SPIDER

la o primă victorie. Și așa ar fi fost, dacă cel din fața lui nu ar fi fost James Hunt, deja un pilot consacrat, fiind poate cel mai bun de pe acea grilă și care la sfârșitul sezonului avea să și ridice trofeul de campion mondial după Marele Premiu al Japoniei. Mulți piloți probabil s-ar fi resemnat zicând că șansele lor sunt foarte mici pentru a obține în sfârșit o victorie ținând cont de adversarul din față, dar nu și Watson.

Foto: uk.pinterest.com



Watson s-a decis că o să concureze cu Hunt încă din mult anticipata fugă spre primul viraj care de multe ori în istoria F1 s-a dovedit a fi decisivă (și la fel avea să fie și aici). A fost o surpriză mare că a reușit să îl prindă din urmă pe Hunt în cursa spre primul viraj, dar și mai surprinzător când în duelul pentru poziția întâi, Watson avea să îl învingă pe Hunt, pilot aflat în lupta pentru titlu în acel an. Dar depășirea lui Watson a deschis o poartă pentru Peterson să intre în luptă cu cei doi pentru conducerea cursei.

Peterson reușește să preia conducerea în turul al treilea, dar victoria era încă în joc. La sfârșitul turului 7, Watson mai pierde o poziție în favoarea lui Scheckter. El trece și de Peterson, dar avea să piardă poziția când Scheckter a ezitat să depășească un backmarker. Acea ezitare s-a dovedit costisitoare permițându-i și lui Watson să treacă. Pilotul nord-irlandez avea ca apoi, în mai puțin de un tur, să treacă și de Peterson. S-a dovedit a fi într-o ligă proprie, detașându-se și obținând astfel prima sa victorie, dar și prima a echipei lui, Penske. Watson avea să rămână pentru totdeauna cunoscut pentru o altă victorie, care de asemenea a fost și ultima din carieră, Marele Premiu al Americii de Vest. Calificările pentru McLaren, echipa la care concura, nu au fost prea bune, el începând de pe locul 22 și coechipierul său, Niki Lauda care era la acel moment un dublu campion mondial, de pe 23.

Cu aceste rezultate așteptările ar fi, de obicei, la cel mult niște puncte, dacă totul merge cum trebuie, dar rezultatul avea să fie unul surprinzător.



Foto: goodwood.com

Într-o eră dominată de motoare turbo, McLaren încă mergea pe motoare aspirate natural. Cei doi piloți încet-încet au început să își croiască drumul spre puncte (la acel moment primii 6) și în timpul incidentului dintre Rosberg și Tambay, ei erau la doar 20 de secunde de lideri.

Lauda a fost cel care a avut un start mai bun și a condus perechea McLaren (cei doi mergând unul după altul în cursă), dar Watson avea ca în turul 33, prin propriul său talent și nu prin ordine de echipă, să treacă de coechipierul său, care anul viitor avea să devină la McLaren un triplu campion mondial.



Foto: bbc.com

Cei doi au mers în continuare ca un grup, stând foarte aproape unul de altul. În turul 44, Watson și Lauda au trecut de Patrese în acul de păr, apoi au fost în spatele lui Laffite. O simulare a lui Watson i-a dat conducerea în turul 45 în acul de păr, Lauda luptându-se și el după puțin timp, cu pilotul Williams pentru locul al doilea.

Cei doi piloți McLaren aveau ca apoi să se detașeze de ceilalți și să continue în această formulă cu Watson în față și Lauda în spate până la finalul cursei, terminând cu un 1-2.

Această cursă i-a oferit lui Watson distincția de pilotul cu cea mai din spate plecare de pe grilă care a reușit să câștige, recordul lui rămânând și astăzi, el neputând fi egalat din motive... tehnice, deoarece în prezent sunt maximum 22 de piloți pe grilă.

Totuși, deși cu o performanță atât de impresionantă, el decide să treacă sezonul următor la sportscar, retrăgându-se din F1. El s-a întors în 1985 pentru o cursă ca înlocuitor, astfel terminându-și cariera.

DINCOLO

Una dintre cele mai memorabile figuri din istoria Formulei 1 este cea a lui Niki Lauda. Legendarul pilot austriac a dominat anii '70 printr-o combinație rară de inteligență, disciplină și curaj. A concurat pentru unele dintre cele mai importante echipe ale vremii, transformându-se rapid într-un simbol al performanței și al determinării. Niki Lauda a avut un accident îngrozitor în Germania, în august 1976. Nu se aștepta nimeni să supraviețuiască, cu atât mai puțin să mai concureze.

Sezonul 1976

În acest sezon Lauda era campionul mondial en titre, după ce câștigase primul titlu cu un an înainte. Sezonul 1976 se anunța dramatic, deoarece Lauda și rivalul său, pilotul britanic James Hunt, se luptau pentru titlu. Lauda avea deja cinci victorii înainte de Marele Premiu al Germaniei și era pe cale să câștige din nou titlul mondial. Dar sportul era extrem de periculos. Până în 1976, 63 de piloți muriseră în cursele de Grand Prix.

Foto: wikipedia.com



DE LIMITĂ

DE GABI

Pistele de Formula 1 în acea vreme nu erau sigure. Circuitul Nürburgring era deosebit de periculos, fiind supranumit „Iadul Verde” de legendarul pilot Jackie Stewart. Traseul lung și îngust avea 22,8 km pe tur și aproximativ 177 de viraje, iar lipsa personalului de intervenție și a barierelor de protecție îl făcea extrem de riscant.

În dimineața cursei, Lauda a încercat să convingă ceilalți piloți să boicoteze competiția din cauza pericolelor, dar votul a decis ca această cursă să aibă loc.



Cursa a început normal, dar în turul doi, înainte de virajul Bergwerk, Ferrari-ul lui Lauda a ieșit de pe pistă la aproximativ 190 km/h, s-a lovit de un taluz, iar rezervorul de combustibil s-a rupt, provocând o explozie și un incendiu. Mașina s-a întors pe pistă, unde a fost lovită de alte monoposturi. Mai mulți piloți, printre care Brett Lunger, Harald Ertl, Guy Edwards și Arturo Merzario, au oprit pentru a-l salva.

Foto: gq-magazine.co.uk



Merzario a reușit să-i desfacă centurile de siguranță, iar ceilalți l-au tras din mașina în flăcări. Casca lui Lauda fusese smulsă la impact, lăsându-i fața expusă focului. Avea arsuri grave, oase fracturate și inhalase vapori toxici extrem de periculoși.

A fost transportat de urgență la spital cu elicopterul, dar a intrat în comă. Medicii nu credeau că va supraviețui. Plămânii îi erau grav afectați și aproape au cedat.

Rănilor de la nivelul capului au necesitat grefe de piele, iar pleoapele i-au fost reconstruite folosind piele de pe urechi. Cu toate acestea, Lauda a refuzat să cedeze.

„Apoi începi să te lupți cu propriul creier”, spunea el în 1977. Auzi zgomote, auzi voci și încerci să le ascuți, să-ți ții creierul activ și să faci corpul să lupte împotriva bolii. Cred că asta m-a ajutat să supraviețuiesc.”

În ciuda rănilor, Lauda era hotărât să câștige campionatul mondial. A lipsit doar două curse și, deși îi era teamă, a decis că revenirea la volan îl va ajuta mental. La doar șase săptămâni după accident, a revenit la Marele Premiu al Italiei de la Monza.

În prima cursă după revenire, purta o cască specială pentru a reduce durerea.



Foto: f1.com

Ochii îi lăcrimau constant, iar sângele îi pătrundea prin bandaje. Cu toate acestea, a terminat pe locul patru. După cursă, când și-a scos cagula, grefele de piele s-au desprins, redeschizând rănilor.



Foto: mirror.co.uk

În final, Niki Lauda a pierdut titlul mondial din 1976 în fața lui James Hunt, la o diferență de un singur punct. În ultima cursă din Japonia, s-a retras după două tururi din cauza ploii torențiale și a vizibilității reduse. A revenit însă în anul următor și a câștigat din nou campionatul. Accidentul din 1976 i-a afectat sănătatea pe termen lung, ducând în 2018 la un transplant dublu de plămâni. Cu toate acestea, Lauda a câștigat 25 de Mari Premii în cariera sa.

Când a murit, în mai 2019, la vârsta de 70 de ani, fostul său coleg de echipă de la McLaren, John Watson, a declarat că revenirea sa la doar 40 de zile după accident a fost „cel mai curajos act al unui sportiv” pe care l-a văzut vreodată.



Foto: edition.cnn.com

ISTANBUL PARK

F1 va reveni în Turcia după semnarea noului acord dintre Liberty Media și Istanbul Park, readucând în calendar unul dintre cele mai apreciate circuite ale erei moderne. Deși nu a avut o prezență constantă în Marele Circ, pista de la Istanbul și-a câștigat rapid reputația prin curse spectaculoase și provocări tehnice autentice. Pentru mulți fani, revenirea Turciei înseamnă mai mult decât o simplă etapă în plus. Este întoarcerea unui circuit cu personalitate, capabil să ofere exact ceea ce F1 caută mereu: spectacol, imprevizibil și momente memorabile.

Ce face ca Istanbul Park să fie special?

Istanbul Park este unul dintre puținele circuite moderne care a reușit să câștige rapid respectul fanilor și al piloților. Traseul combină viraje rapide, zone tehnice și diferențe de nivel care pun la încercare atât monopostul, cât și pilotul. Ritmul natural al pistei oferă fluiditate, iar o tură rapidă cere precizie de la primul până la ultimul viraj. Spre deosebire de multe circuite recente criticate pentru lipsa de personalitate, Istanbul Park are o identitate clară. Este un circuit unde talentul pilotului poate face diferența, iar cursele au șanse reale să ofere depășiri și dueluri autentice.



Foto: f1.com

DE ANDREAS

Virajul 8

Dacă Istanbul Park are un simbol, acela este fără îndoială Virajul 8. Celebrul viraj de mare viteză, cu patru apexuri, a devenit una dintre cele mai cunoscute provocări din Formula 1 modernă. Parcurs corect, cere curaj, finețe și un control perfect al mașinii. Forțele laterale resimțite aici sunt printre cele mai ridicate din calendar, iar pneurile sunt puse la grea încercare. Tocmai de aceea, Virajul 8 nu este doar un element spectaculos, ci și unul care definește caracterul circuitului și îl face memorabil.



Foto: f1.com

Momente memorabile

Istanbul Park a oferit de-a lungul timpului câteva episoade care au rămas în memoria fanilor, iar unul dintre primele nume asociate cu acest circuit este Felipe Massa. Pilotul Ferrari a dominat complet pista în perioada sa de glorie, reușind să câștige trei ediții consecutive ale Marelui Premiu al Turciei, în 2006, 2007 și 2008. Brazilianul părea să aibă o conexiune specială cu acest traseu, găsind mereu ritmul ideal pe un circuit care le pune probleme multor rivali. Prin această serie impresionantă de victorii, Istanbul Park s-a transformat într-unul dintre locurile sale favorite și într-un teritoriu aproape personal.



Un alt moment celebru a venit în 2010, când Sebastian Vettel și Mark Webber s-au ciocnit în timp ce se luptau pentru victorie. Incidentul a provocat tensiuni uriașe în interiorul Red Bull și a devenit unul dintre cele mai cunoscute conflicte între coechipieri din era modernă a F1.



Poate cea mai emblematică cursă rămâne însă cea din 2020. Pe o pistă extrem de alunecoasă, în condiții de ploaie și haos total, Lewis Hamilton a livrat una dintre cele mai bune prestații ale carierei sale, câștigând cursa și egalând recordul de șapte titluri mondiale al lui Michael Schumacher. Pentru mulți, a fost momentul perfect care a confirmat locul special al Turciei în calendar.

De ce merită să fie în calendar?

Istanbul Park este genul de circuit care oferă Formulei 1 exact ceea ce își dorește: curse interesante și o provocare reală pentru piloți. Configurația sa permite depășiri, greșeli și strategii variate, elemente esențiale pentru spectacol. În același timp,

traseul recompensează talentul pur, nu doar performanța monopostului. Este și unul dintre puținele circuite moderne apreciate aproape unanim de comunitatea F1. Fanii îl respectă pentru cursele memorabile, iar piloții pentru complexitatea sa tehnică. Într-un calendar tot mai plin de trasee urbane și locații noi, Istanbul Park oferă acel echilibru rar dintre identitate, istorie recentă și spectacol autentic.



Foto: re-thinkingthefuture.com

Înapoi din 2027

Revenirea Turciei în Formula 1 nu înseamnă doar adăugarea unei noi etape în calendar, ci întoarcerea unui circuit care și-a demonstrat deja valoarea. Istanbul Park a oferit curse memorabile, momente istorice și una dintre cele mai apreciate provocări tehnice ale erei moderne. Într-un sport aflat într-o continuă schimbare, pistele cu personalitate devin tot mai importante. Iar Istanbul Park este exact un astfel de loc, unul care nu revine doar pentru a găzdui o cursă, ci pentru a aduce din nou spectacolul autentic în Marele Circ.



Foto: facebook.com

SPEED DUEL

CU AXY ȘI ANTAL



Ce părere aveți, per total, despre noul regulament tehnic din Formula 1? Deși e poate foarte devreme.

Noul regulament? Sau cel nou recent „rafinat”?



Noul din teste. Pe cel „rafinat” încă nu l-am văzut pe circuit! :)



Aa, corect .. dar îl poți citi în clar, fără să-l vezi la treabă .. Eu cred că e făcut de mântuială, *politically correct*, la ifosele unor echipe de uzină, scopul fiind creșterea (artificială) a spectacolului - ceea ce se traduce în „*more money*”! Pe scurt, nu-mi place deloc. Așa cum am spus azi în emisiune (21.04.2026, n.r.), asta nu e F1 pe care o știu și mi-o doresc.



Sunt perfect de acord cu faptul că *racing*-ul nu a avut absolut nimic de câștigat din aceste schimbări. Dar, preferând o notă optimistă, trebuie să remarc faptul că sunt mare fan al pachetelor aero, de mult îmi doream niște mașini mai mici, mai ușor de manevrat! Nu îmi convine nici mie cum sunt făcute depășirile, dar termenul de „*racing* artificial”, din ce am citit, a fost folosit (ce-i drept nu la fel de mult) și la introducerea DRS-ului.



Asta cu *racing* artificial e cu dus și întors .. DRS-ul era un element introdus forțat, însă până la apariția PU hibrid pilotul avea cumva control pe monopost .. acum, monopostul face ce vrea (sau ce-i spune algoritmul) și „ajustează” puterea fără inputul pilotului ..



Spectacolul îl poți crește și făcând ceea ce vor fanii... eu nu știu ce uzine s-ar împotrivi unei reveniri la motoarele V8 (care după mine sunt, cel puțin ca și sunet, cele mai bune din istorie), dar interesele sunt foarte mari pe partea financiară.



Deocamdată .. mai vorbim în 2-3 ani, mai ales dacă se sparge bula mașinilor electrice chinezești .



Cum vedeți direcția în care pare să se îndrepte calendarul F1, care mie mi se pare totuși unul foarte lung acum? Asta având în vedere că deși s-au introdus multe trasee stradale „*cookie cutter*”, încep din fericire să reapară și circuitele tradiționale: Portimao e confirmat pe 2 ani, Istanbul are și el șanse mari să revină (a fost confirmat începând cu 2027, la o zi după ce discuția a avut loc, n.r.).





Problema mea acută este calendarul 2026 .. dacă nu se termină războiul din Golf și dispar Qatar și, mai ales, Abu Dhabi?? .. sau, mai rău, dacă se insistă pe prezența lor (poate chiar este adăugat și unul din cele două anulate) într-o zonă de conflict, totul pentru bani *of course!*?!



Este, într-adevăr, ceva foarte apăsător acum. Până la ultimele două etape mai e mult timp și sper totuși că se vor mai liniști apele până atunci, dar totuși dacă FIA a putut anula etapele din Bahrain și Jeddah, de ce nu ar putea să le anuleze și pe ultimele? Dar sincer, da, îi văd pe cei de la FIA să facă fix opusul de dragul banilor... în 2022, în Jeddah, au fost văzute rachete în timpul antrenamentelor, și asta chiar foarte aproape de circuit.



Exact! .. vineri, când Houthi au atacat depozitul Aramco.



Dacă ați putea introduce oricare 2-3 circuite în calendarul F1, care ar fi acelea? Trebuie totuși să menținem realismul, adică doar cele cu grad 1 FIA =)



Complicat .. ce-mi place mie este una, ce trebuie ar fi altceva ..



Exact. Foarte multe stradale, nu poți atinge punctele cheie, locațiile cheie, din viraje de mai mult de 90 de grade... iar banii din păcate nu prea vin altfel. Oricât am spune noi, fanii, că ne place Mugello, ne place Nürburgring sau ne e dor de Sepang/Hockenheim...



Asta zic .. Germania e moartă, Turcia nu are public etc.



Sau Franța, unde s-a concurat recent (2022 sau 23)... dar revenind la circuitele sezonului actual, dacă vrei două GP-uri în Spania, de ce ai face un stradal in the *middle of nowhere*? Te duci în Aragon, facilitate modernă; Jerez, îngust dar istoric, nici măcar depășit. Vrei stradal, faci într-o locație relevantă, ca Formula E: centrul Madridului, Rambla din Barcelona, undeva în Bilbao... nu la periferie.



F1 PLANET

Dacă marile momente din Formula 1 ar fi scene dintr-un documentar Animal Planet pe Antena Play.

O analiză 100% științifică despre prădători, instinct, teritoriu, împerechere strategică și supraviețuire pe asfalt.

Există două moduri de a privi F1. Primul este cel clasic, respectabil, civilizată: analiză tehnică, strategie, managementul pneurilor, echilibru aerodinamic, ferestre termice, degradare, ritm de cursă și acel limbaj elegant prin care oameni foarte serioși explică de ce un om a pierdut 0.3 secunde pentru că pneul față-stânga „nu a intrat în temperatură” (vezi avanscronica lui @Ciprian Vasiliu). Și apoi există al doilea mod. Cel sincer. Cel corect. Cel pe care natura însăși l-ar aproba. Să privești Formula 1 exact așa cum ai privi un documentar Animal Planet.

Pentru că, dacă dai la o parte carbonul, sponsorii, *hospitality*-ul, graficele, PR-ul și oamenii care spun „delta de performanță” ca și cum ar vorbi despre destin, rămâne un adevăr brutal și frumos: F1 nu este doar motorsport. F1 este comportament animal cu buget infinit. Este teritoriu. Este ierarhie. Este instinct. Este vânătoare. Este dominare. Este supraviețuire. Este mascul alfa, mascul beta, mascul care îți zâmbește în interviu și apoi încearcă să te devoreze în virajul 1. Cu alte cuvinte: nu ne uităm la mașini. Ne uităm la creaturi foarte evolute care se atacă în costume ignifuge. Și dacă accepți asta, dintr-odată totul devine mai clar. Mai poetic. Și mult, mult mai amuzant. Așadar...

Bine ați venit în sălbăticia Formulei 1!

TV

DE MV3P

1. STARTUL CURSEI: Momentul în care turma încetează să mai fie civilizată.

Vocea naratorului intră grav, britanic, aproape religios: „În lumina dimineții, prădătorii se aliniază în tăcere. Tensiunea este totală. Pentru câteva secunde, ordinea aparentă ascunde doar violență latentă.” Asta este grila de start. Din exterior, pare organizare. Din interior, este haos comprimat în poziție verticală. Toți stau frumos aliniați, concentrați, în aparență disciplinați, în realitate la o jumătate de respirație distanță de instinct pur. Și apoi... se sting luminile. Iar în acel moment, civilizația încetează. Nu mai există *branding*. Nu mai există politețe. Nu mai există „*we have to maximize the package*”. Există doar: cine pleacă mai bine, cine apără interiorul, cine îndrăznește prea mult și cine află imediat că a frânat cu trei metri prea târziu și acum este parte dintr-un documentar despre selecția naturală. Startul în F1 este, practic, momentul în care toată turma decide simultan că vrea aceeași bucată de teritoriu. Și exact ca în natură, rezultatul este mereu același: unul domină, unul supraviețuiește elegant, unul își pierde poziția, iar unul descoperă pietrișul într-un mod foarte personal.



2. POLE POSITION: Masculul care urcă primul pe stâncă și privește restul lumii de sus.

În natură, orice ecosistem are un individ care urcă primul pe punctul cel mai înalt și transmite fără cuvinte: „Aici este locul meu!” În F1 acel moment se numește: pole position. Pole-ul nu este doar avantaj tactic. Pole-ul este afirmație biologică. Este felul sportului de a spune: „Dintre toți cei prezenți, astăzi acesta a fost cel mai pur prădător.”

Un tur de pole bun nu este doar rapid. Este precizie fără ezitare, agresivitate fără panică, risc fără dezordine și acel tip de perfecțiune care îi face pe ceilalți să pară că au alergat prin pădure și au ajuns târziu la hrană. Un pole lap adevărat spune ceva foarte simplu și foarte violent: „Vă voi face să mă priviți de jos.” Și dacă ai văzut vreodată reacția unui pilot după un pole la limită, știi exact expresia. Nu e bucurie. Nu e doar ușurare. E ceva mult mai primitiv: *satisfacția creaturii care a găsit locul cel mai înalt și a ajuns acolo prima.*



3. TURUL 1: Momentul în care toți pretind că „a fost doar un incident de cursă”, deși pădurea întregă a văzut ce s-a întâmplat.

Turul 1 este cea mai sinceră parte din Formula 1. Pentru că înainte de turul 1, toți vorbesc frumos: „Trebuie să fim inteligenți”, „Să maximizăm oportunitățile”, „Cursa e

lungă”, „Nu câștigi în primul viraj”. Iar apoi... în primul viraj... toți se comportă exact ca niște animale cărora li s-a spus că hrana e limitată.

Acolo dispar: diplomația, răbdarea, teoria și orice iluzie că cineva a venit doar să ia puncte. Turul 1 este documentarul în care naratorul spune calm: „*Deși speciile au coabitat aparent pașnic în paddock, apropierea de apex a declanșat instant mecanisme vechi de milioane de ani.*” (sau cu siguranță vor formula mai bine @Antal și @Cătălin)!

Și apoi vezi: o frânare prea optimistă, o roată pe exterior, o ieșire forțată, un contact ușor/sau nu și un radio în care cineva rostește cuvântul „idiot” în șapte limbi diferite. Turul 1 nu este motorsport. Turul 1 este biologie aplicată la 280 km/h.



4. X Mode/Z Mode: Dansul ciudat al prădătorului care a învățat să atace folosind aerul.

În natură, fiecare prădător dezvoltă o tehnică proprie: unii atacă prin forță, alții prin răbdare, alții prin ambuscadă, iar Formula 1 a inventat ceva și mai absurd: vânătoarea asistată de aer. Acesta este probabil singurul mecanism din sport care sună în același timp ultra-tehnologic, puțin

artificial și profund animalic. Pentru că în esență, Manual Override Mode înseamnă: „Am stat suficient de aproape de tine încât acum am dreptul să te mușc.” Iar dacă asta nu sună ca natură, nu știu ce sună.

Tot documentarul devine brusc foarte clar: prada încearcă să se apere, prădătorul se apropie, diferența scade, aripile se deschid, iar comentatorul intră într-o stare emoțională pe care medicina încă o studiază. Există puține lucruri mai F1 decât acel moment în care un monopost vine pe linia dreaptă și tot privitorul știe ce urmează, dar nimeni nu poate face nimic. Exact ca în sălbăticie.



5. UNDERCUT-UL: Ambuscada elegantă a animalului care nu atacă direct, ci te așteaptă la ieșirea din apă.

Dacă startul este forță brută, atunci undercut-ul este inteligență prădătoare. Pentru că undercut-ul nu spune: „Te bat în față.” Undercut-ul spune: „Te las să crezi că ești în siguranță, iar apoi îți fur poziția prin matematică și cruzime.” Și sincer, este ceva extraordinar. În documentarul nostru imaginar naratorul ar spune: „În loc să atace direct, specia a ales o tactică mai rafinată. Se retrage temporar din conflict, doar pentru a reapărea într-o poziție dominantă.”

Asta este undercut-ul. Este leopardul strategic al Formulei 1. Nu aleargă inutil. Nu consumă energie fără sens. Nu intră în duel

dacă poate câștiga prin poziționare inteligentă și câteva tururi executate cu sânge rece. Și tocmai de aceea este atât de satisfăcător. Pentru că nimic nu doare mai elegant în F1 decât momentul în care ieși din pit lane și afli că ai fost vânat administrativ.

6. PIT STOP-UL: Momentul în care întreaga colonie intră într-o formă de panică perfect organizată

În natură, există puține spectacole mai impresionante decât activitatea unei colonii bine coordonate: furnici, albine, lupi în haită și, desigur... mecanicii de Formula 1 când apare mașina în pit lane. Pit stop-ul este una dintre cele mai frumoase forme de isterie controlată inventate de omenire. Din exterior pare simplu: intri, schimbi roți, pleci.

Din interior este un ritual tribal de mare risc, executat de oameni care lucrează la nivel de reflex reptilian cu antrenament de elită. Naratorul documentarului ar spune: „*La semnalul liderului, colonia se activează instant. Fiecare membru își cunoaște perfect rolul. O singură eroare poate compromite întreaga migrație.*” Și nu există descriere mai bună. Pit stop-ul este coregrafie, panică, matematică, adrenalină și un mic atac de cord livrat în 2.3 secunde. Dacă vrei să explici Formula 1 unui om care n-a urmărit niciodată acest sport, nu-i arăta un briefing tehnic. Arată-i un pit stop perfect. Și apoi spune-i: „*Uite. Așa arată evoluția când are deadline.*”

După primele șase episoade din această rezervație naturală cu telemetrie, un lucru e clar: în Formula 1 nimic nu este doar tehnic. Totul este instinct, teritoriu și supraviețuire ambalate în fibră de carbon. Dar sălbăticia nu se oprește aici. În partea a II-a urmează: Safety Car, ploaia care rescrie ierarhiile, radioul și lupta finală pentru titlu. Va urma.

ONE LAP, TWO DESTINIES

DE MATEI ALEXANDRU

Under the lights of Yas Marina Bay,
Hamilton led the whole long day.
Calm and steady on worn out tyres,
Eight in his sights, what his heart desires.
Then Latifi crashed and safety came,
The race turned wild, no longer the same.
Fresh softs for Max, the tension grew high,
One final lap under the desert sky.
The green flag waved, the battle was on,
Verstappen attacked with power and brawn.
Into turn five he made the bold dive,
Hamilton defended but could not survive.



Foto: redbull.com



Foto: f1-fansite.com

The Dutch lion roared and crossed the line first,
A new champion born from that final burst.
Lewis sat silent, the pain cut deep,
A season of fire ended in one heartbeat.
Two legends fought till the very last turn,
Respect in the fire, a lesson to learn.
One claimed the crown in a moment so bright,
The other stood tall through the long lonely night...



Foto: gpfans.com

ALLENGRA: FLUXUL F1



Niels Junker

Niels Junker este Co-CEO la Allengra, compania din Oradea care demonstrează că tehnologia de vârf se poate construi și în România. Specializată în soluții avansate de măsurare a fluidelor, firma a ajuns din 2026 furnizor oficial de debitmetre pentru Formula 1, după ani de dezvoltare, testare și inovație. Povestea Allengra este dovada că o idee curajoasă, transformată în performanță, poate pune Oradea și ingineria românească pe harta mondială a motorsportului.

Q Cum a arătat momentul în care ați realizat că o firmă din Oradea chiar poate câștiga o licitație FIA pentru Formula 1? A părut un vis îndrăzneț sau o oportunitate realistă încă de la început?

Proiectul a început în data de 8 februarie 2020, când am citit un articol pe un site de fani Formula 1 din Germania, în care era menționat faptul că s-a deschis o nouă licitație pentru debitmetrul de combustibil din Formula 1.

Știind că firma noastră lucrează exclusiv în domeniul dezvoltării și producției de debitmetre pentru diferite industrii, mi s-a părut o porțiță - extrem de mică și la acel moment, nerealistă - dar totuși o oportunitate de a încerca să intrăm în lumea Formula 1. Sincer, atunci ni s-a părut ceva de neatins.

Predarea conceptului a fost momentul în care proiectul a devenit, pentru prima dată, real pentru noi. În contextul pandemiei, FIA ne-a comunicat că licitația nu va mai avea loc atunci, însă, separat de această decizie, am primit un mesaj care a schimbat totul: „Ne place conceptul și dorim să continuați dezvoltarea până când îl vom putea testa.”

Practic, deși licitația a fost amânată (și avea să aibă loc abia în 2024), am fost încurajați să continuăm și să demonstrăm ce poate deveni acest proiect.

Din acel moment, a devenit un vis care, dintr-o dată, a început să prindă contur. Au urmat 5 ani de muncă, dezvoltare și testare, până când am fost aprobați ca unic furnizor. Un moment de mândrie, completat de emoția de a urmări startul sezonului 2026.

Q Problema FIA în astfel de situații este una extrem de sensibilă: să elimine orice posibilitate de „păcălire” a debitmetrului. Ce a făcut soluția Allengra mai bună sau mai credibilă decât alte variante?

Măsurarea debitelor, fie că este vorba despre gaze sau lichide, este un proces foarte complex. Aceasta depinde de numeroși factori fizici pentru a putea extrage valori cât mai exacte, fără erori și vorbim deja despre o aplicație statică, cum este cazul apometrelor din locuințele noastre.

Adăugând un nivel suplimentar de complexitate acestui task, vorbim despre măsurarea debitului într-un sistem aflat în mișcare, la peste 300 km/h și supus unor forțe de peste 16G (avem un accelerometru integrat în debitmetru, care indică forțe de +/-16G).

Un alt factor important, în Formula 1, fiecare echipă are o mulțime de ingineri specializați inclusiv în analizarea fiecărei piese care limitează performanța, precum și în găsirea unor modalități de a exploata sau ocoli sistemele pentru a crește performanța. Pentru a măsura corect și precis, este nevoie de un sistem stabil și insensibil la influențele externe.



Senzorii care au fost folosiți în Formula 1 înaintea noastră erau destul de robuști, însă existau anumite *loophole*-uri care au fost exploatare de echipe. De exemplu, frecvența de măsurare a debitmetrului era constantă, de 2,2 kHz. Însă pompa de combustibil putea fi controlată astfel încât să se sincronizeze cu punctele de măsurare, ceea ce însemna că, în milisecunda dintre două măsurători, se pompa mai mult combustibil decât limita legală, iar în momentul măsurării debitul revenea în parametri. Astfel, debitmetrul „vedea” un flux legal, dar era, de fapt, păcălit prin efecte de tip *anti-aliasing*.

Pentru a elimina această posibilitate de manipulare, noi am dezvoltat un concept care include, încă de la început, două tuburi de măsurare a debitului, care nu funcționează sincron. Fiecare tub operează la o frecvență diferită. În plus, unul dintre tuburi este criptat, iar celălalt nu. Astfel, echipele au acces doar la datele unuia dintre tuburi, în timp ce FIA are acces la datele ambelor tuburi de măsurare.

Q Pentru publicul larg, un debitmetru poate suna ca o piesă discretă, aproape invizibilă. Cât de important este, de fapt, un astfel de dispozitiv în echilibrul de performanță și corectitudine din Formula 1?

Debitmetrul de combustibil a devenit o piesă decisivă în lumea motorsportului. Pe lângă Formula 1, acesta este utilizat și în WEC, WorldSBK, IndyCar, DTM și alte serii. În F1 există patru motive principale pentru utilizarea lui:

Siguranța: Dacă nu ar exista o limită a consumului momentan (nu vorbim despre consumul total pe cursă, acesta nu mai este limitat în F1 din 2022), o mașină de F1 ar avea suficientă putere pentru a atinge viteze

de peste 400 km/h. Acest lucru ar crește riscul pentru piloți, marshali, spectatori etc.

Competiție echilibrată între echipe: Fără o limită a consumului momentan, s-ar deschide strategii foarte diferite de cursă. Unii piloți ar putea forța în prima parte, creând un avantaj de zeci de secunde, în timp ce alții ar merge mai lent, calculând recuperarea spre final. Deși interesant din punct de vedere strategic, acest lucru ar reduce semnificativ luptele directe, roată la roată.

Costurile de dezvoltare ale motoarelor: Dezvoltarea unui *Power Unit (PU)* costă sute de milioane de lei. Eliminarea limitei de consum instantaneu ar deschide noi direcții de dezvoltare, ducând la soluții multiple optime și la diferențe mai mari între producători. Un regulament strict ajută la menținerea unui echilibru și la limitarea acestor diferențe.

Echilibrul energetic din 2026: Începând cu 2026, puterea provine în proporție de 50% din electric și 50% din combustibil. Pentru a menține acest echilibru exact, este necesară limitarea precisă a puterii generate din combustibil. Acest lucru se realizează prin controlul consumului instantaneu, deoarece consumul de combustibil este direct echivalent cu puterea produsă.

Q Cum se schimbă standardele unei companii atunci când începe să lucreze pentru F1? Ce înseamnă, concret, nivelul de exigență al FIA față de un client obișnuit din industrie?

Anterior de Formula 1 am lucrat deja cu industrii foarte avansate, așa că din punct de vedere al calității nu s-a schimbat nimic pentru noi. Am pus mereu accent pe standarde ridicate, pe precizie și pe fiabilitate. Lucrăm cu măsurarea gazelor și



lichidelor în condiții dure, la presiuni și temperaturi mari, iar senzorul trebuie să fie extrem de precis pentru a preveni orice incident. Din acest punct de vedere, nivelul de exigență cerut de FIA este la fel de mare ca al celorlalți clienți industriali cu care colaborăm.

Ce s-a schimbat însă este modul de lucru, în special comunicarea. În motorsport, totul se întâmplă foarte repede. E-mailurile sunt scurte, directe, pline de abrevieri – un stil specific lumii FIA și echipelor de F1. Ritmul este mult mai alert, iar așteptările legate de timp de reacție și claritate sunt mult mai stricte. Practic, aceeași calitate tehnică, dar într-un cadru în care viteza și concizia devin esențiale.

Q Credeți că un succes de acest tip poate schimba și percepția tinerilor din România asupra ingineriei, care poate părea mai puțin spectaculoasă decât IT-ul sau antreprenoriatul digital?

În ziua de astăzi, a fi un inginer bun înseamnă să ai competențe într-o arie largă a ingineriei, care nu se oprește la design mecanic, software sau dezvoltare de

electronică. Cu cât ești mai *all-rounder*, cu atât înțelegi mai bine complexitatea tehnologiilor de vârf. Exact acest lucru face munca în domeniul motorsportului atât de interesantă pentru tineri. Totul este interconectat într-un mod extrem de complex, iar competiția nu mai este doar între piloti, ci între echipe întregi, formate din peste o mie de specialiști, care se confruntă unele cu altele.

Q Cum reușiți să păstrați echilibrul între prestigiul uriaș al unui contract cu FIA și realitatea de business, în care trebuie să transformați notorietatea în dezvoltare sustenabilă?

Surprinzător de ușor. Pentru noi e o plăcere să ducem tot ce am învățat în Formula 1 în proiecte din industrii complet diferite. Și invers – fiecare domeniu vine cu propriile particularități, iar eu iubesc această varietate. Satisfacția cea mai mare vine atunci când călătorim prin lume și vedem aplicații reale care folosesc soluțiile noastre. Din America până în Australia lucrăm cu companii cunoscute la nivel global, iar faptul că știm exact unde sunt utilizați senzorii noștri aduce o emoție aparte.

Q Dacă ar fi să rezumați în câteva cuvinte filosofia Allengra, care a dus de la un atelier local la un contract pentru Formula 1, care ar fi acelea?

Nu există idei prea bune. Este nevoie de flexibilitate și de focus pentru a adăuga valoare în anumite domenii, iar dacă este o nișă, cu atât mai bine. Sau, cum spune fondatorul nostru: „Nu facem *Me Too*-uri”.

Q Având în vedere implicarea Allengra în motorsport, există un pilot de Formula 1 pe care îl admirați în mod special? Ce trăsături ale lui vă inspiră?

Max. Chiar dacă anul acesta încă nu și-a găsit ritmul, este un sportiv care trăiește motorsportul cu fiecare fibră. Își caută constant limitele și nu se poate opri din a se perfecționa.

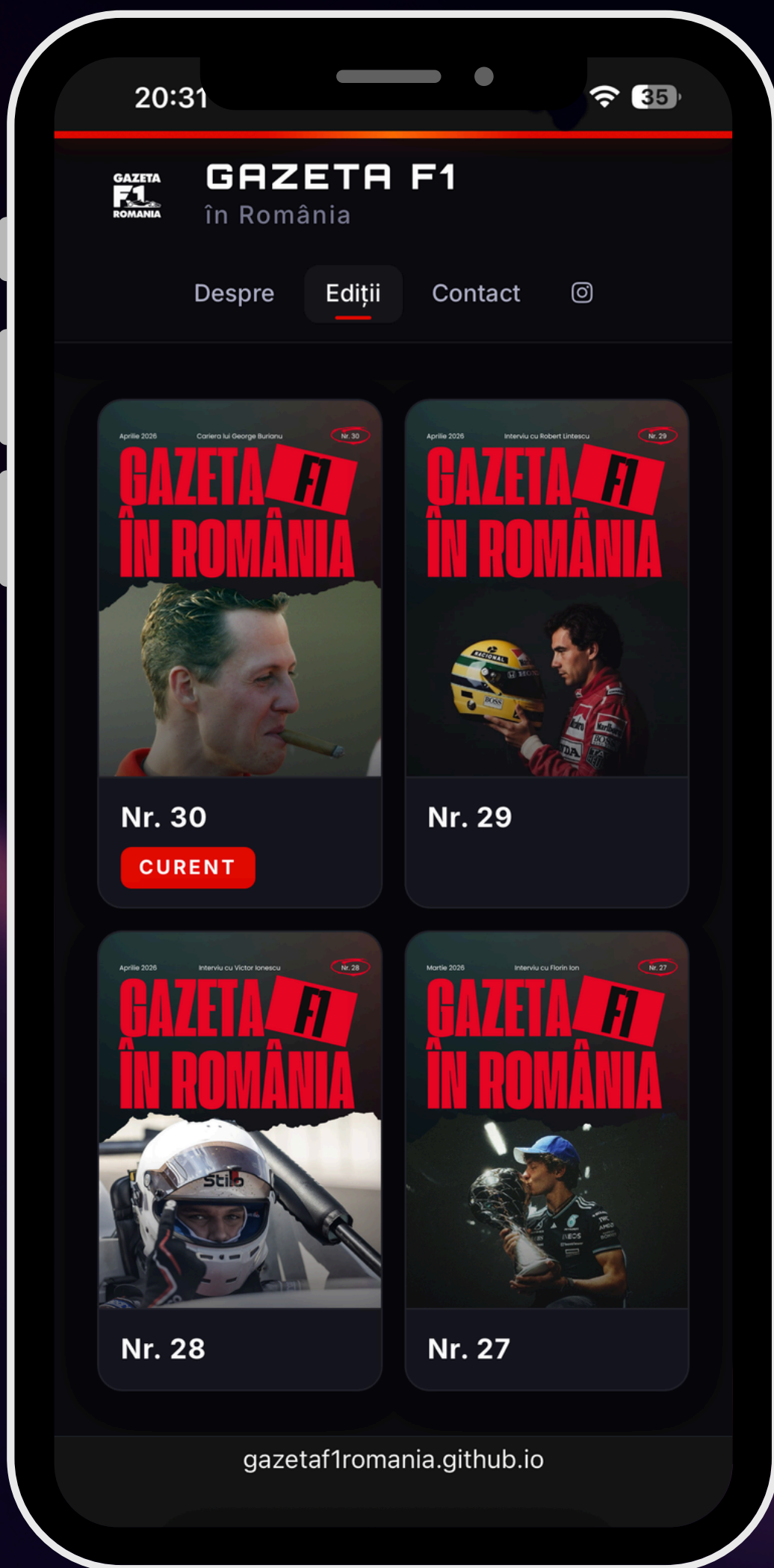


Q După experiența profesională în Germania și România, cum v-a influențat timpul petrecut în România preferințele personale, inclusiv în ceea ce privește bucătăria? De exemplu, ați dezvoltat o apreciere pentru mâncarea românească sau rămâneți fidel altor influențe culinare?

Din punct de vedere culinar, sunt un mare fan al ciorbelor românești. Este ceva greu de comparat cu alte bucătării din lume.

Q Cum ați descrie, dincolo de business, relația personală cu România: este mai degrabă una strict profesională sau ați ajuns să dezvoltați o conexiune culturală și emoțională reală cu locul și oamenii de aici?

Sunt o persoană deschisă către orice cultură și îmi place să explorez. Deși am crescut în Germania de la vârsta de 3 ani, m-am născut la Oradea. Astfel, a existat mereu o conexiune emoțională cu România. Toate acestea m-au format și m-au făcut să devin o persoană interculturală, în Germania sunt german, cu influențe românești, iar în România sunt român, cu influențe germane. Mă simt bine oriunde și apreciez multiculturalitatea, mai ales în zona Bihorului, unde avem și mulți colegi cu rădăcini maghiare. La finalul zilei, suntem oameni și ne dorim să lucrăm împreună pentru aceleași scopuri și vise. Un vis care s-a îndeplinit este acela de a vedea un produs realizat de noi, în fiecare a doua duminică, în F1.



Gazeta F1 în România

ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile
acum și pe
site-ul nostru.

Mergi pe
gazetaf1romania.github.io

Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian

Andreea Ț.