

Mai 2026

Interviu cu Alexandra Teslovan

Nr. 33

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



CE1 MA1

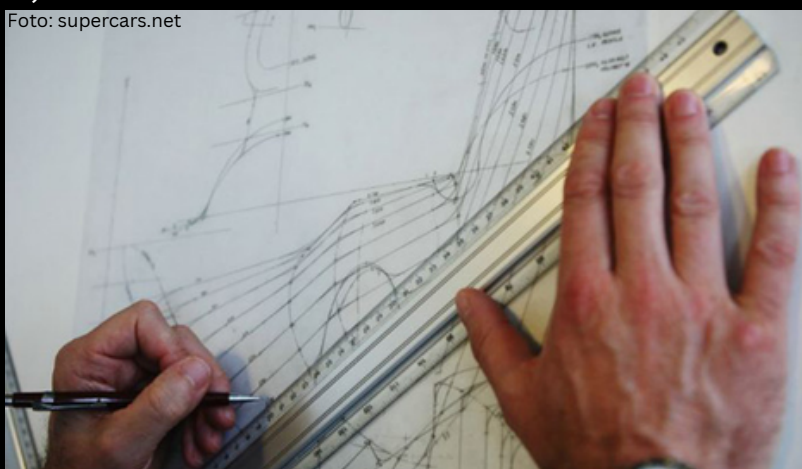
BUN1

DE ANA-MIRELA



Inginerul genial al Formulei 1, îți sună cunoscută sintagma, nu? Dar cât de cunoscut îți este el? E cu siguranță unul dintre CE1 MA1 BUN1 profesioniști din sportul nostru preferat, are o carieră de peste 40 de ani, deci nu știu pe câți dintre voi îi voi surprinde cu informații noi, dar merită să încerc.

Adrian Martin Newey s-a născut în Anglia anului 1958, a doua zi de Crăciun, iar un alt supranume al său este Michelangelo al motorsportului, pentru că proiectează opere de artă folosind instrumentele clasice, hârtia și creionul... creionul 4H de 0,33 mm.



Încă de la vârsta de 6 ani, conform propriilor declarații, a știut că își dorește să fie inginer de curse, pasiunea sa reflectându-se în construirea machetelor de mașini de curse.

Urmează cursurile școlii publice Repton avându-l coleg pe Jeremy Clarkson, cunoscutul jurnalist auto și prezentator al emisiunii *Top Gear*. Acesta din urmă avea să remarce că el și Newey au fost singurii elevi exmatriculați vreodată din acea școală. Adrian Newey a fost exmatriculat pentru că a dat sonorul atât de tare la concertul trupei rock Greenslade, organizat de elevi în cadrul școlii, încât s-au crăpat geamurile. Înainte de asta a mai avut o ispravă, a construit un kart în atelierul de prelucrare a metalelor din incinta școlii.

Exmatricularea nu i-a afectat parcursul academic, Newey obținând în 1980 o diplomă în aeronautică și astronautică la Universitatea din Southampton, ceea ce a pus bazele carierei sale în ingineria motorsportului și i-a deschis porțile către Formula 1.

De-a lungul carierei a ocupat funcții importante de designer șef și director tehnic la unele dintre cele mai bune echipe din F1. Printre ele se numără Leyton House (1990) unde a proiectat monopostul CG901, numele reprezentând inițialele lui Cesare Gariboldi, manager în cadrul echipei March Leyton ce își pierduse viața într-un accident auto cu un an înainte. Monopostul s-a dovedit a fi nu tocmai reușit, având multiple probleme de-a lungul sezonului, în special

legate de fiabilitate, în ciuda îmbunătățirilor aduse pe parcurs.

În 1991 face pasul către Williams unde rămâne până în 1997, pentru a pleca mai apoi la McLaren unde va rămâne pentru 8 ani. În al doilea an la Williams construiește monopostul de titlu mondial al lui Nigel Mansell, în timp ce la McLaren îi furnizează monopostul câștigător (MP4/13) lui Mika Häkkinen. Despre perioada de la Red Bull Racing a lui Adrian Newey a curs multă cerneală... digitală. Au fost aproape două decenii pe care Newey le-a petrecut în cadrul echipei, iar monopostul Red Bull RB19 din sezonul 2023 a scris istorie și a rescris recorduri pe care nu cred că le vom vedea doborâte prea curând. Este echipa cu cea mai mare rată de succes dintr-un sezon din F1, având un procent de victorii de 95.45%, însemnând 21 de victorii din 22 de curse disputate. Din cele 21 de victorii ale echipei Red Bull un covârșitor număr de 19 i-au aparținut lui Max Verstappen, stabilind la rândul său un nou record în privința asta.



Recordul anterior la constructori era deținut de McLaren cu al lor MP4/4 având un procentaj de 93.8%, adică 15 victorii din 16 curse.

Deși nu a „nimerit-o” de fiecare dată, palmaresul lui Newey rămâne unul cu adevărat impresionant. În cei peste 35 de ani în Formula 1 a proiectat monoposturi ce au câștigat peste 220 de Mari Premii, 13 titluri mondiale la piloți și 12 la constructori.

De un an Adrian Newey a schimbat din nou tabăra în căutarea unei noi provocări și a acceptat oferta celor de la Aston Martin să li se alăture și să proiecteze monopostul lor începând cu noua eră tehnică din Formula 1. Rezultatul îl știm cu toții, o mașină ce a stabilit un timp pe turul de calificări din Miami sub cel mai slab timp din calificările Formulei 2.

Noul regulament tehnic este abia la început, iar cei de la Aston Martin par a avea deplină încredere în Newey despre care spun că este capabil să vadă ce alții nu reușesc. Timpul ne va demonstra dacă este doar o altă pasă mai puțin bună a lui Newey sau era sa a început să apună. Ceea ce este însă de necontestat este faptul că Adrian Martin Newey rămâne unul dintre **CEI MAI BUNI** proiectanți de monoposturi din F1, meritele sale fiind recunoscute și oficial, primind un OBE (*Officer of the Most Excellent Order of the British Empire.*)



BITE STOP

DE CRISTINA

Se spune că: „dragostea trece prin stomac”, iar acest fapt a fost confirmat chiar de către cercetători. Britanici sau nu, important este că susțin zicala ce în realitate are baze solide biologice și neurologice care leagă starea de bine, emoțiile și alimentația. Sezonul de Formula 1 nu este nici măcar la jumătate, așa că m-am gândit să vă prezint câteva preparate tradiționale sau populare din locurile în care mai avem Grand Prix-uri planificate anul acesta. Vom face astfel o călătorie culinară în jurul lumii, unde fiecare cursă vine cu propriile arome și texturi. Pe măsură ce sezonul avansează, contrastele devin mai puternice, iar noi ne putem bucura de „papa bun” în timp ce vizionăm cursele. Spoiler alert: kaloriile vor fi arse în timpul cursei!

Pe lângă celebrele **clătite cu sirop de arțar**, frunza arțarului fiind simbolul Canadei, puteți lejer să îngurgitați și ceva cartofi prăjiți cu brânză și sos **poutine**, perfect pentru o zi de cursă. Plusul dulce constă într-un **Nanaimo Bar**.



În iunie, F1 ajunge pe un alt continent, Europa, în Monaco. Bucătăria monegască este mediteraneeană, cu influențe din Italia și Franța.

Deși **Charles Leclerc** preferă salata Caprese, pizza și tiramisu, voi puteți încerca **flori de zucchini pane** sau un **Bouillabaisse**.



În Barcelona, o **paella** bine făcută concentrează spiritul catalan, dar să nu uităm că în septembrie ne întoarcem pe ținuturile iberice, la Mading, unde vă veți putea delecta cu *tapas*-urile ce transformă fiecare masă într-un mic festival. În cele două weekenduri de cursă puteți adăuga și preferata lui **Carlos Sainz**, **tortilla de patatas**. **Sangria** este băutura obligatorie pentru fiecare masă.



În timp ce la Spielberg, **șnițelul vienez** aduce acel confort clasic, consistent, potrivit pentru o cursă intensă pe Red Bull Ring,



Foto:gentsrecipes.com

Marea Britanie își joacă cartea tradițională cu **fish and chips**. Genul de mâncare simplă și iconică, pe care chiar **Lewis Hamilton** o privește acum de la distanță, preferând o dietă vegană și iubind mâncarea din India. Cei curajoși pot începe diminețile weekendului de cursă cu tradiționalul **mic dejun englezesc**.



Foto:familysearch.org

La Spa-Francorchamps, în inima Belgiei, **waffle-urile** cu toppinguri diverse, **pralinele** și **ciocolata belgiană** sunt vedetele, dar să nu uităm de **carbonade flamande** (tocăniță de vită în bere) sau supa **Warterzooi**.

În Budapesta, **gulașul** aduce un plus de căldură și intensitate, dar parcă merge și un **Lángos** cu topping la alegere. Așa-i?



Foto:bucataras.ro

Nu de alta, dar urmează Zandvoort, unde **heringul crud**, servit simplu, reflectă tradiția locală și spiritul direct al fanilor lui **Max Verstappen**. Deși, el preferă oricând un beef carpaccio, o supă de roșii sau poate chiar un kebab. Iar dacă vreți să vă îndulciți, vă sugerez o felie de **pâine cu unt și granule de ciocolată**.



Foto:wikipedia.org

Italia revine în forță la Monza, unde **risotto-ul alla monzese** completează perfect emoțiile trăite în timpul cursei. De departe, Italia și gastronomia ei se numără printre favoritele multor piloți de pe grilă. Printre aceștia este și **Kimi Antonelli**, fiind bolognez get-beget, iubind pastele preparate de către *nonna*. **Lando Norris**, britanic, nu are un meniu atât de bogat în propria țară, așa că printre preparatele sale favorite se numără, bineînțeles, pastele și pizza.



Foto:rusticpathways.com

Ajungem în Baku, unde **plovul**, bogat și aromat, spune povestea influențelor orientale alături de un amalgam de condimente și peste 40 de rețete diferite de la o regiune la alta ale Azerbaidjanului.



Singapore ne pune pe masă **chili crab**-ul, un mix exploziv de dulce, picant și sărat. Cred că acest preparat poate fi și definiția celebrei cursei nocturne de pe circuitul stradal Marina Bay.



Revenim în America pentru încă patru curse spectaculoase. În cea de Nord, în Austin, domină **barbecue**-ul **texan**, vedetele fiind **coastele** și celebrul **brisket**, în timp ce Las Vegas merge pe bucătăria fusion. Cu toate acestea, **Alex Albon** spunea că preferă cheeseburgerul. Iar vibrantul Mexic ne oferă o adevărată explozie de gusturi și culori, cu **tacos**-uri și **mâncarea de stradă** ce fac din ziua cursei o experiență de neuitat.



São Paulo, America de Sud, cu a sa **feijoada**, oferă acel gust profund și reconfortant, perfect pentru finalul caruselului de curse din occident.



Ultimele opriri duc caravana în Orientul Mijlociu: în Doha și Abu Dhabi, unde **machboos**-ul, plin de mirodenii, setează tonul pentru mult așteptatul deznodământ.



Între toate aceste destinații, rămâne ideea că Formula 1 nu e doar despre curse contra cronometru, ci și un tur al gusturilor, unde fiecare circuit vine cu propria sa rețetă de neuitat. Astfel, pasiunea pentru viteză se îmbină perfect cu plăcerea de a explora arome noi din toate colțurile lumii.

CICLUL OTTO

DE SPIDER

În această ediție vom revizita un subiect despre care am mai scris, dar în care trebuie să recunosc, am comis niște erori și exprimarea mea nu a fost cea mai bună. Așa că pentru a corecta niște înțelegeri greșite, voi reitera subiectul.

Aproape toate motoarele pe benzină pe care le folosim au un ciclu în patru timpi. Principiul prin care motoarele funcționează este cel de transformare a energiei chimice a benzinei în energie mecanică care să fie transmisă către roți pentru a le învârti, astfel mașina mișcându-se. Dar cum are loc această transformare va fi subiectul acestui articol.

Procesul I

Primul timp din cei patru este cel al admisiei. După cum și numele sugerează, este procesul în care aerul intră în încăperea de combustie. De reținut faptul că în Formula 1 motoarele au injecție directă, adică combustibilul este injectat direct în cilindru și nu intră împreună cu aerul într-un

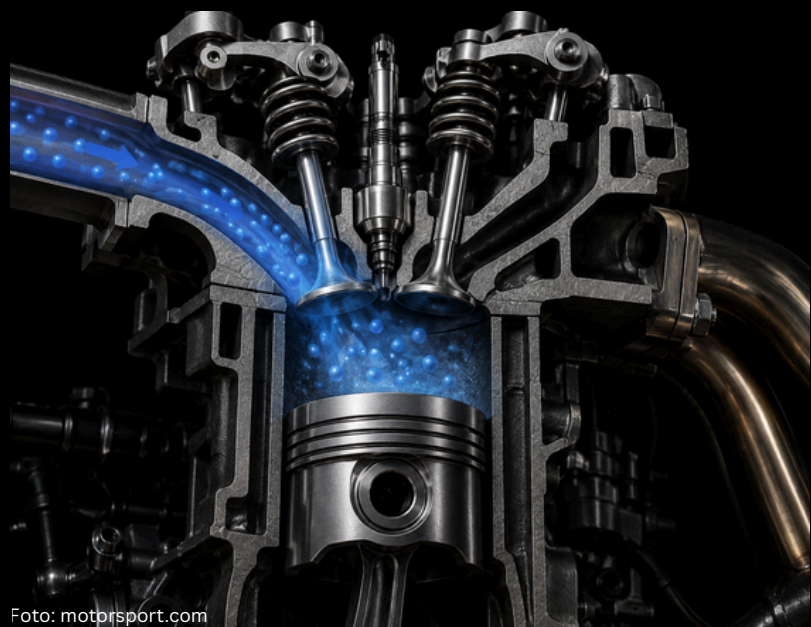
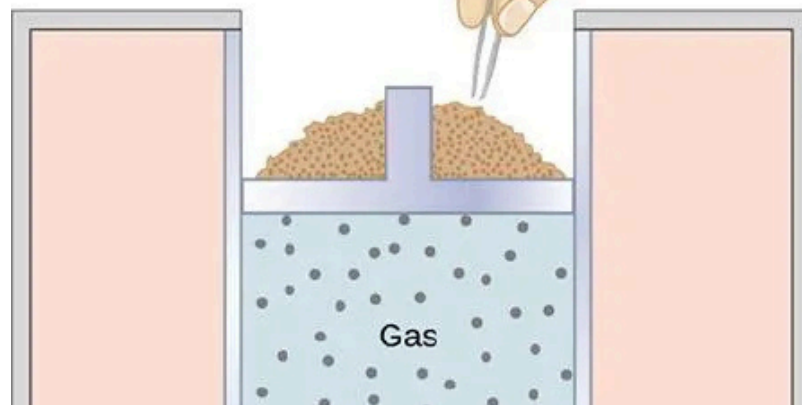


Foto: motorsport.com

amestec. Când acest proces începe, pistonul se află în punctul mort interior, adică cel de maximă înălțime. Din cauza diferenței de presiune (se va vedea mai târziu de ce există), când valva de admisie se deschide, aerul se duce spre cilindru. Deoarece avem motoare turbo, avem aer suplimentar împins spre cilindru. Pistonul începe să coboare spre punctul mort exterior și valva de admisie se închide.

Foto: phys.libretexts.org



Procesul II

Al doilea proces este cel de compresie. De la punctul mort exterior, având ambele valve, de admisie și de evacuare, închise, pistonul urcă spre punctul mort interior. Deoarece ambele valve sunt închise, aerul nu are pe unde scăpa afară din cilindru dar, datorită faptului că aerul este un gaz, el poate și este comprimat. Din formula $T_2 = T_1 * (V_1/V_2)^{(\gamma-1)}$, unde T_1 este temperatura inițială a gazului, adică în cazul nostru al aerului, V_1 volumul inițial, adică volumul ocupat de aer la PME, V_2 volumul final, adică cel la PMI, și γ raportul dintre capacitățile calorice ale gazului, reiese că odată cu scăderea în volum a aerului, trebuie să crească și temperatura. Dar ea nu va fi suficientă astfel

încât să aibă loc combustia, dar cu ajutorul unei scânteii de la bujie, temperatura va fi crescută îndeajuns încât să aibă loc combustia.



Foto: thoughtco.com

Procesul III

Al treilea proces este combustia. Numele din nou, ca la celelalte este foarte sugestiv în ceea ce privește ce se întâmplă în el. Procesul este foarte scurt și include numai combustia propriu zisă. Focul extrem de rapid încălzește aerul, care din formula gazelor ideale știm că produsul dintre presiune și volum este egal cu produsul dintre numărul de moli, constanta universală a gazelor și temperatura. Deoarece temperatura a crescut și volumul a rămas la fel, ca relația să rămână adevărată, presiunea se mărește. Presiunea mărită a aerului împinge pistonul în jos. Pistonul, la rândul său, prin bielă rotește arborele cotit care învârtte roțile. Acest proces este singurul care introduce energie în sistem și nu doar consumă.



Foto: chemistryworld.com

Procesul IV

Al patrulea proces este cel de evacuare. În procesul precedent a avut loc combustia, adică arderea combustibilului. Cu toții știm că unde este foc este și fum, și aici nu este o excepție. În urma combustiei au rămas gaze precum azotul, dioxidul de carbon, monoxid de carbon, monoxid de azot etc.

Deoarece aceste gaze ne sunt inutile și chiar ne încurcă pentru combustie, se deschide valva de evacuare și pistonul din inerția din procesul al treilea urcă spre PMI. Din cauză că presiunea din piston e mai mare, precum am precizat și în edițiile trecute, aerul vrea să treacă dintr-o zonă de presiune mare într-una cu presiune mică, aerul din piston se îndreaptă spre valva de evacuare care face legătura cu o zonă de presiune mai mică.

Acest proces se încheie cu pistonul la PMI, lucru care ajută la evacuarea gazelor și valva de evacuare se închide. Aceasta a fost o iterație a ciclului Otto.

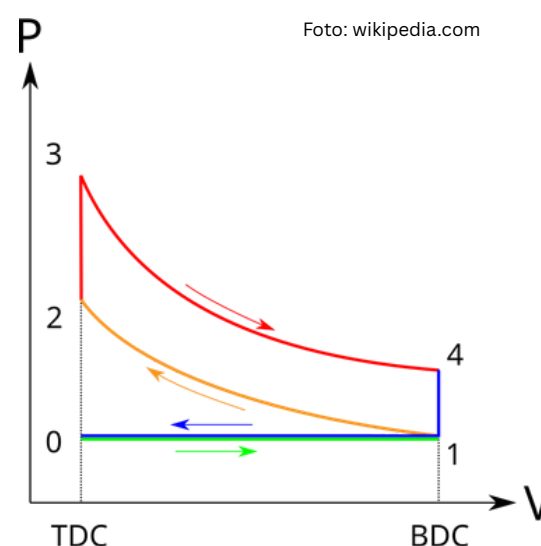


Foto: wikipedia.com

Din cauză că doar un singur timp din cei patru este un proces care aduce un plus de energie în sistem, și pentru faptul că bujia este aprinsă tot din energia produsă de motor, eficiența este destul de redusă, de obicei la mașinile stradale fiind de 20-30%, dar în Formula 1, prin diferite metode, de care vom pomeni într-un articol dedicat lor, eficiența a ajuns la un pic peste 50%.

DINCOLO DE TIMP, ÎN ACELAȘI COCKPIT

DE MATEI ALEXANDRU

Garajul era gol, ceea ce în Formula 1 nu prea se întâmpla. Nu era liniștea aia de câteva minute dintre sesiuni, ci una mai lungă, în care ai timp să observi lucruri pe care, de obicei, le ratezi. Două mașini stăteau una lângă alta și, fără să vrei, le comparai. Nu pentru că cineva ți-ar fi spus să o faci, ci pentru că diferența era prea clară. Una era mașina lui Ayrton Senna. Simplă la prima vedere, îngustă, fără multe lucruri care să te distragă. Părea genul de mașină care nu te ajută prea mult dacă nu știi exact ce faci. Cealaltă, a lui Lewis Hamilton, era exact opusul: lată, stabilă, plină de sisteme, gândită să scoată maximul din orice situație. Hamilton ajunsese primul și se tot uita la mașina veche. Nu cu nostalgie, mai degrabă încerca să înțeleagă cum funcționa totul atunci. Nu era vorba doar de tehnologie. Era și ideea că, în mașina aia, multe lucruri depindeau direct de tine. Nu aveai prea mult spațiu pentru corecții.



Când a apărut Senna, nu s-a întâmplat nimic spectaculos. A intrat, s-a dus direct la mașina lui și a pus mâna pe ea pentru o secundă. Gest simplu. Obișnuiță. Hamilton a spus, aproape din reflex: „Pare mai simplu.” Senna s-a uitat la mașina lui, apoi la cea modernă. „Este. Dar nu e mai ușor.”

Aici se vedea deja diferența dintre epoci. Mașina lui Senna nu îți ierta greșelile. Nu avea sisteme care să te ajute. Dacă intrai prea tare într-un viraj, nu te salva nimic. Tocmai de asta, piloții din perioada aia mergeau mult pe instinct. Pe simț. Pe capacitatea de a simți mașina la limită. Hamilton a dat din cap, privind cockpitul îngust.

„Cred că trebuia să ai încredere mare.” Senna a răspuns scurt: „În tine, nu în mașină.” Asta era, de fapt, esența. Senna era genul de pilot care mergea la limită pentru că simțea exact unde e limita. Nu calcula totul. Nu analiza în timp real ca un computer. Era rapid pentru că reacționa natural, fără să se gândească prea mult. Hamilton, în schimb, a crescut într-o altă lume. Una în care datele contează, în care fiecare tur e analizat, în care ai informații peste tot. Dar asta nu înseamnă că e mai ușor. Doar că e diferit.

„Acum avem mult mai multe informații”, a spus Hamilton. „Știi aproape tot.” Senna a zâmbit puțin. „Și te ajută?” Hamilton a stat o secundă pe gânduri. „Te ajută dacă știi ce să faci cu ele.”

Asta e partea care îl definește. Nu doar viteza, ci controlul. Capacitatea de a gestiona tot: mașina, strategia, uzura pneurilor, presiunea. Nu e vorba doar de un tur rapid, ci de o cursă întregă. Senna s-a uitat din nou la mașina modernă. Nu părea impresionat, dar nici nu o ignora. „Pare stabilă.”



„Este”, a răspuns Hamilton. „Dar trebuie să fii precis. Foarte precis.”

Aici era diferența fină. Senna mergea pe limită într-un mod mai brut, mai direct. Hamilton e rapid pentru că e constant. Pentru că poate repeta același nivel foarte mult timp, fără greșeli. Au mai stat câteva momente în garaj, fără să vorbească. Nu era nevoie de multe cuvinte ca să înțelegi diferența. Senna venea dintr-o perioadă în care curajul era vizibil. Îl vedeai în fiecare viraj luat la limită, în fiecare duel. Era genul de pilot care risca mai mult pentru că știa că asta face diferența. Hamilton vine dintr-o perioadă în care diferența se face în detalii. În decizii mici, repetate perfect. În capacitatea de a rămâne calm când totul în jur e haotic.

„Până la urmă”, a spus Hamilton, „totul ajunge în același loc.” Senna s-a uitat spre el. „Unde?” Hamilton a ridicat din umeri. „În mașină. Singur.” Senna a dat din cap. „Acolo nu se schimbă nimic.” Și cam asta era concluzia, fără să fie nevoie să o spună mai clar de atât.

Startul, de exemplu, arăta perfect diferența dintre ei. În epoca lui Senna, startul era aproape instinct pur. Nu aveai controlul pe care îl au mașinile de azi. Nu exista același nivel de asistență. Plecarea era un amestec de nervi, simț și risc. Dacă reușeai, câștigai locuri imediat. Dacă nu, pierdeai tot în câteva secunde. Era un moment brutal, în care totul depindea de reacție. Pentru Hamilton, startul e mai mult execuție. Totul e pregătit înainte. Trăiești momentul, dar îl controlezi mult mai mult. Nu mai e acel haos de la început, dar presiunea rămâne. Doar că e altfel, mai tăcută, mai tehnică.

Depășirile au urmat același drum. Pentru Senna, depășirea era directă, uneori dură, mereu pe muchie. Intrai, forțai, te bazai pe curaj și pe faptul că celălalt va ceda sau nu va avea spațiu. Era un joc de nervi în forma lui cea mai pură. Pentru Hamilton, depășirea e mai mult calcul. Știi pneurile, știi ritmul, știi unde ai avantajul. Nu mai e doar un moment, ci o construcție. Uneori aștepti mai mult pentru o singură mișcare corectă, dar, când o faci, e mai sigură.

Și victoria arată poate cel mai bine diferența dintre epoci. Pentru Senna, victoria venea după o luptă continuă. O cursă în care trebuia să forțezi aproape tot timpul. Nu aveai garanția controlului complet. Trebuia să rezisti haosului, să rămâi rapid chiar și când totul devenea imprezvizibil. Pentru Hamilton, victoria e mai mult despre controlul întregii curse. Despre ritm, despre strategie, despre a nu pierde nimic pe drum. Nu câștigi doar într-un moment, ci în modul în care gestionezi totul până la final.

Dar, în ambele cazuri, la capăt rămâne același lucru. Un pilot. O mașină. Și ideea că, indiferent de epocă, trebuie să găsești momentul în care totul dispare și rămâi doar tu cu ce ai de făcut.

WHAT IF F1 MET BEAGLE

Un articol pe care nimeni nu l-a cerut, dar pe care Formula 1 îl merită

Există două tipuri de oameni pe lumea asta: cei care cred că Formula 1 este cea mai complexă formă de inteligență competitivă inventată de om, și cei care n-au trăit niciodată cu un Beagle. Pentru că, dacă ai stat măcar o săptămână lângă un Beagle, înțelegi instant ceva fundamental despre Formula 1: viteza nu este nimic fără instinct, energia nu este nimic fără direcție, iar haosul poate părea uneori strategie. Și atunci apare întrebarea care probabil nu trebuia pusă niciodată, dar care odată pusă nu mai poate fi ignorată: Cum ar arăta Formula 1 dacă toate echipele ar fi trase de Beagle? Răspunsul scurt: ar fi superb, haotic, încăpățânat și imposibil de controlat. Răspunsul lung? Ei bine... exact asta urmează.

Înainte de toate: de ce Beagle? Pentru că Beagle-ul nu este doar un câine drăguț cu urechi mari și față de nevinovat. Este, în realitate, o combinație periculos de eficientă între detector profesionist, motor emoțional, atlet compact, încăpățânare britanică, și energie nucleară de buzunar. Cu alte cuvinte: este mult mai aproape de Formula 1 decât ai crede.

Un Beagle urmărește obsesiv o pistă, are o energie care nu poate fi ignorată, pare jucăuș, dar e mult mai serios decât lasă impresia, iar când intră "în mod de vânătoare", nu-l mai întorci din drum nici cu FIA, nici cu steag galben, nici cu rugăciuni. Îți sună cunoscut? Exact!

DE MV3P

F1 și Beagle-ul: aceeași religie, altă lesă

La bază, atât Formula 1, cât și un Beagle funcționează după aceleași legi universale:

1. Sunt construite pentru urmărire

Un Beagle trăiește ca să urmărească o urmă. Un monopost de Formula 1 trăiește ca să urmărească apexul perfect, punctul ideal de frânare, fereastra magică a pneurilor și desigur, monopostul din față. Diferența este că Beagle-ul urmărește cu nasul. Formula 1 urmărește cu telemetria. Dar obsesia e aceeași. Un Beagle vede o alee și spune: „*Pe aici a trecut fabulosul.*” Un inginer de Formula 1 vede un grafic și spune: „*Aici am pierdut 0,117 secunde în virajul 4.*” În esență, vorbim despre aceeași specie. Doar că una latră, iar cealaltă costă milioane de dolari pe sezon doar pentru dezvoltare.



2. Energia lor trebuie gestionată, nu oprită

Aici orice proprietar de Beagle aprobă în tăcere și obosit (orice asemănare cu autorul e pur întâmplătoare, posesor de Beagle fiind). Nu „controlezi” un Beagle. Îl canalizezi. Dacă nu-i dai: direcție, rutină, stimulare, activitate, reguli și mai ales



mâncare, îți va reorganiza casa/curtea după propriile principii aerodinamice. Exact la fel funcționează și Formula 1. Dacă o echipă nu are claritate, pilotul, mașina și strategia pot transforma o cursă decentă într-un documentar despre colaps. Cu alte cuvinte: Un Beagle fără structură este haos cu urechi. O echipă de Formula 1 fără structură este haos cu sponsori.

3. Sunt subestimate de oamenii care nu le înțeleg

Pentru cine nu știe, un Beagle e „ăla simpatic din reclame”. Pentru cine nu înțelege motorsportul, Formula 1 e „ăia care se plimbă în cerc”. Ambele evaluări sunt greșite și insultător de superficiale. Pentru că un Beagle bun este inteligent, orientat pe misiune, atent, independent și capabil să ia decizii rapide pe bază de informație invizibilă. Iar Formula 1 este exact același lucru, doar că în loc de lesă are: CFD - Computational Fluid Dynamics (Dinamica Computațională a Fluidelor) este o tehnologie esențială în Formula 1, utilizată pentru a simula și analiza modul în care aerul curge în jurul și prin mașina de curse, telemetrie, simulator, strategii de undercut și oameni care vorbesc despre degradare termică de parcă discută despre viață și moarte. Adevărul este simplu: atât Beagle-ul, cât și Formula 1 sunt mult mai serioși decât par.

4. Încăpățânarea nu este defect. Este combustibil

Aici intrăm în zona fină a comparației. Beagle-ul nu este „dificil”. Beagle-ul este convins că are dreptate. Și, sincer, de multe ori chiar are (pe cuvânt). Dacă un Beagle a decis că există ceva interesant după gard, atunci acel gard nu mai este o limită. Este doar o opinie. În Formula 1, exact aceeași energie produce campioni, revoluții tehnice și conferințe de presă tensionate. Toți marii piloți și toate marile echipe au un grad sănătos de încăpățănare: să rămână pe o filosofie tehnică, să insiste pe un stil de pilotaj, să creadă că mai există două zecimi ascunse undeva, să nu accepte că „asta e limita”. Un Beagle nu renunță la urmă. Un pilot mare nu renunță la turul perfect.

5. Libertatea lor reală apare doar prin disciplină

Asta este poate cea mai frumoasă asemănare dintre ele. Din exterior, un Beagle pare spirit liber. Vrea să miroasă tot, să meargă peste tot, să investigheze tot ce respiră, nu respiră sau a respirat cândva.



Dar adevărul este că un Beagle fericit nu este unul lăsat de capul lui. Este unul care are: antrenament, rutină, ghidaj, reguli, și spațiu controlat în care să-și consume energia. Sună familiar? Exact asta este și Formula 1. Un pilot pare liber când atacă un viraj la limită, dar acea libertate există doar pentru că în spate sunt sute de ore de simulator, date, proceduri, briefinguri și o disciplină aproape militară. Adevărul elegant al comparației este acesta: Atât la Beagle, cât și în Formula 1, libertatea nu vine înaintea disciplinei. Vine după.



6. Beagle-ul are nas. Formula 1 are telemetrie

Și ambele citesc lumea mai bine decât noi. Un Beagle știe cine a trecut pe acolo, cât de recent, în ce direcție și dacă merită să se implice emoțional. Un inginer de Formula 1 știe unde pilotul a ridicat prea devreme accelerația, unde se pierde aderența, unde mașina intră în subvirare și dacă pneul față-stânga e la două viraje distanță de depresie clinică. Ambele sisteme sunt, practic, forme diferite de clarviziune.

Și acum partea importantă: dacă echipele de Formula 1 ar fi „trase” de Beagle...

Atunci paddock-ul ar arăta cam așa: jumătate dintre strategii ar fi abandonate pentru că cineva „a simțit ceva interesant” în altă direcție, cel puțin două echipe ar ajunge în pit lane urmărind o urmă imaginară, un director tehnic ar încerca să explice foarte serios de ce „nasul mașinii chiar știe ceva ce CFD-ul nu vede”, iar

conferințele FIA ar începe cu: cine a lăsat iar Beagle-ul liber? Dar, sincer? Ar fi probabil cea mai autentică versiune a Formulei 1. Pentru că F1 rămâne ceea ce a fost mereu: o lume a creaturilor care urmăresc ceva până la obsesie. Unii urmăresc: titluri mondiale, pole position-uri, upgrade-uri, zecimi, perfecțiunea. Alții urmăresc un miros din spatele unui gard. Dar mecanismul interior este același.



Formula 1 este, în esență, un Beagle cu aerodinamică. Da, pare o glumă, dar este și surprinzător de adevărat. Formula 1 și Beagle-ul au în comun exact ce contează și anume obsesia pentru urmărire, energia imposibil de ignorat, inteligența practică, încăpățânarea productivă, disciplina care face libertatea posibilă și acea transformare magnifică ce apare atunci când intră cu adevărat “pe pistă”. Așa că data viitoare când vezi un monopost intrând perfect într-un viraj, cu pilotul complet conectat la mașină, amintește-ți un lucru simplu: undeva, în spirit, există un Beagle care a prins urma. Și nu mai poate fi oprit. Final de articol? Nu! Final de adevăr. Poate că Formula 1 nu este doar cel mai sofisticat sport cu motor din lume. Poate că este, pur și simplu, arta supremă de a urmări ceva invizibil până îl prinzi. Iar dacă există o rasă care ar înțelege asta perfect, fără să ceară explicații, fără să citească regulamentul FIA și fără să respecte prea mult limitele impuse de alții... da, aceea este Beagle-ul.

VITEZĂ LA SUPERLATIV

Alexandra Teslovan



La doar câțiva ani de la debutul său în motorsport Alexandra Teslovan s-a remarcat ca o prezență constantă și sigură în competițiile auto din România. Activă în raliuri, slalom paralel, viteză în coastă, time attack și super slalom, a reușit să-și construiască treptat un parcurs solid, bazat pe muncă, experiență și adaptare rapidă la situațiile dificile din timpul competițiilor.

Recent a devenit și cea mai tânără femeie pilot din România care participă în ERC.

Alexandra are tot ce te-ai aștepta de la un pilot profesionist, ba chiar ceva în plus.

Q Ai crescut în jurul curselor, văzând motorsportul din culise: printre mașini, mecanici, pregătiri și atmosfera de concurs, înainte să-l trăiești ca pilot. Ce ai înțeles despre acest sport din acea perspectivă, înainte să urci tu la volan?

Am crescut practic în mijlocul motorsportului, într-un mediu în care vedeam tot ce înseamnă culisele acestui sport... de la muncă, organizare, stres, până la pasiunea enormă din spatele fiecărei curse. De mică știam că este un sport periculos și că presupune foarte multe sacrificii, atât personale, cât și din partea echipei și familiei.

Totuși, din exterior, oricât ai vedea, nu poți înțelege pe deplin ce înseamnă să fii în mașină. Credeam că știu cum este, dar în momentul în care am început să conduc, mi-

am dat seama că este o lume complet diferită. Este un mix de adrenalină, concentrare, emoții și responsabilitate, iar fiecare secundă contează. În plus, am realizat cât de multă pregătire stă în spatele unui rezultat, nimic nu este întâmplător.



Q Cum ai resimțit, la nivel emoțional și personal, momentul debutului tău în motorsport la vârsta de doar 13 ani, în 2019?

Debutul a fost un moment foarte intens, chiar dacă la acea vârstă nu conștientizăm complet amploarea lui. Eram mică și poate nu înțelegeam exact ce înseamnă tot acest drum, dar simțeam totul la maximum.

Aveam emoții foarte mari, dar în același timp era o bucurie pură. Trăiam fiecare moment fără filtre, fără calcule prea complicate, pur și simplu eram acolo și mă bucuram că fac ceea ce îmi place. Privind înapoi, cred că acea natură leze m-a ajutat foarte mult.



Q Fiind fiica lui Adrian Teslovan, numele tău vine cu avantajul experienței din familie, dar și cu așteptări. Cum ai reușit să transformi această moștenire într-un punct de plecare, nu într-o presiune?

Faptul că provin dintr-o familie cu experiență în motorsport a fost, într-adevăr, un avantaj, dar și o responsabilitate. Cu toate acestea, nu am simțit niciodată presiunea într-un mod negativ.

Cred că meritul este al familiei mele, care m-a ghidat foarte echilibrat. Am fost învățată să privesc totul ca pe un proces, nu ca pe o obligație de a demonstra ceva. În loc de presiune, s-a transformat în ambiție și dorință de a evolua constant.

Am înțeles că fiecare pas trebuie construit corect și că nu trebuie să grăbesc etapele. Asta m-a ajutat să cresc sănătos în sport.



Q Ai concurat în discipline foarte diferite: time attack, slalom, coastă, raliu. Există ceva ce ai învățat într-o disciplină „mică” și te ajută astăzi într-un raliu mare, chiar dacă din exterior par lumi diferite?

Fiecare disciplină prin care am trecut a avut un rol foarte important în dezvoltarea mea ca pilot. Chiar dacă din exterior par diferite, toate contribuie la aceeași bază.

Super slalomul, de exemplu, m-a ajutat enorm la controlul mașinii și la reacțiile rapide, într-un mediu mai controlat. Time attack-ul m-a învățat eficiența pe traseu și importanța traselor corecte.

Toate aceste experiențe au construit treptat lucruri esențiale precum răbdarea, capacitatea de analiză și încrederea. Când am ajuns în raliuri, am avut deja o bază solidă pe care am putut construi mult mai ușor.



Q O parte mai puțin discutată a motorsportului e cea fizică. Cât de greu au fost de manevrat și cât de mult efort fizic au necesitat mașinile pe care le-ai condus în diverse competiții?

Motorsportul este adesea subestimat din punct de vedere fizic. La început, când mașinile nu erau foarte puternice, efortul nu era atât de evident. Însă, odată cu creșterea ritmului și trecerea la mașini mai performante, totul s-a schimbat. A devenit clar că pregătirea fizică este esențială. Forța, rezistența și concentrarea trebuie antrenate constant. Chiar dacă stai într-o mașină, corpul este supus la forțe foarte mari, iar partea mentală este la fel de solicitantă. Este un sport complet.



Q Știind că motorsportul este încă unul dintre cele mai periculoase sporturi, ca pilot conștientizezi asta (în timpul competițiilor) sau este o parte a acestui sport pe care o ții departe de mintea ta? Și, de asemenea, te afectează știind riscurile la care te expui?

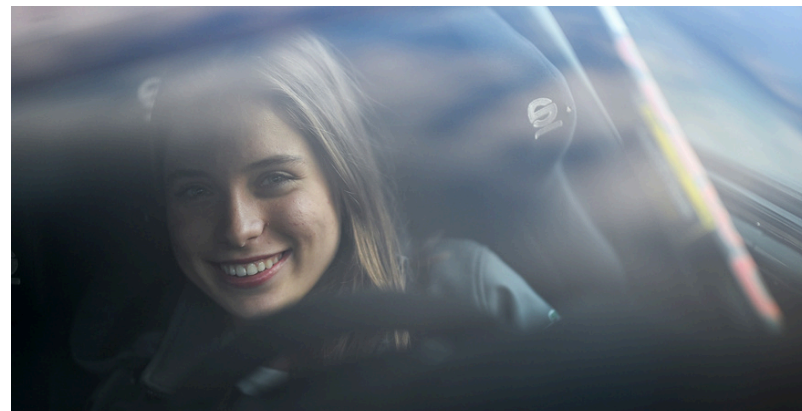
Riscurile sunt parte din motorsport și cred că fiecare pilot le conștientizează încă de la început. Este o decizie asumată.

În timpul cursei, însă, nu te poți gândi la asta. Dacă ai face-o, nu ai mai putea performa. Încercăm să ținem aceste gânduri în afara focusului nostru și să ne concentrăm pe ceea ce avem de făcut.

Sigur că este un sport extrem, până la urmă, vorbim de viteze mari în condiții dificile, dar pasiunea este mai puternică decât frica.

Q În ce măsură palmaresul tău de până acum reflectă evoluția și maturizarea ta în motorsport și care dintre rezultatele obținute consideri că ți-a definit cel mai mult parcursul?

Fiecare rezultat a avut rolul lui în evoluția mea, dar titlul de campioană la juniori în Campionatul Național de Raliuri pe asfalt a fost, probabil, unul dintre cele mai importante până acum. Nu doar ca rezultat în sine, ci pentru că a confirmat munca depusă și progresul făcut. A fost un moment care mi-a oferit încredere și m-a motivat să îmi setez obiective și mai mari.



Q Știm că ai fost selectată în cadrul programului ce facilita accesul fetelor de până în 26 de ani în Campionatul Mondial de Raliuri, te rugăm să ne spui pe scurt care sunt cele mai importante lucruri pe care le-ai învățat în urma acestei experiențe?

Experiența din programul internațional a fost extrem de valoroasă. Am învățat că diferența se face în detalii, lucruri mici, dar care contează enorm.

Am aprofundat partea tehnică a mașinii, dar poate cel mai important a fost procesul de autocunoaștere. Am realizat cât de important este să îmi controlez emoțiile, să îmi înțeleg reacțiile și să fiu pregătită mental pentru fiecare situație. Este un nivel la care nu mai contează doar viteza, ci și modul în care te gestionezi pe tine.

Q În ce fel te-a responsabilizat și motivat statutul de cea mai tânără femeie pilot din România prezentă într-o etapă a Campionatului European de Raliuri și cum ai trăit acest moment definitoriu al carierei tale de până acum?

Este un moment pe care încă îl procesez. Este un pas mare în cariera mea și sunt foarte mândră de el.

În același timp, îl văd ca pe un început, nu ca pe un punct final. Drumul este lung și știu că urmează o perioadă în care trebuie să muncesc și mai mult.

Acest moment m-a responsabilizat și mi-a confirmat că sunt pe drumul potrivit, chiar dacă este unul lung.



Q În contextul recente participări la ERC3, ce ți-a arătat imediat nivelul internațional despre diferența dintre a fi rapid acasă și a fi competitivă în Europa?

Nivelul internațional este foarte ridicat și asta se simte imediat. Diferențele sunt în ritm, în experiență și în nivelul de pregătire. Fiind primul nostru an, obiectivul principal este să acumulăm kilometri și experiență.

În Campionatul European ai nevoie de foarte multă pregătire, teste și consistență. În România pot să dezvolt ritmul într-un mod mai progresiv, dar ambele medii sunt importante pentru evoluția mea.



Q Dacă ai avea ocazia să alegi doar o singură serie în care ai putea concura pentru tot restul vieții (și ai avea și un loc asigurat până la retragere), care ar fi aceea și de ce ai alege acea serie?

Aș alege fără ezitare raliurile. Este disciplina în care mă regăsesc cel mai mult și în care simt că pot să mă exprim cel mai bine ca pilot. Visul meu este să ajung în Campionatul Mondial și să lupt la cel mai înalt nivel.



Q Într-un domeniu dominat de bărbați, cum ai descrie dinamica dintre femeile care concurează aici? Simți mai degrabă solidaritate și susținere reciprocă, ca într-o comunitate care împărtășește aceleași provocări, sau există o presiune mai mare care transformă relațiile în rivalități mai intense decât în mod obișnuit?

Nu simt că există o diferență majoră. Relațiile sunt naturale, bazate pe respect și performanță. Există susținere între noi și cred că împărțim aceleași provocări, indiferent de gen. Până la urmă, toți suntem acolo pentru același lucru.



Q Crezi că implicarea într-un sport atât de competitiv și solicitant influențează modul în care îți exprimi femininitatea? Ai simțit vreodată că trebuie să renunți la anumite aspecte ale ei pentru a te adapta acestui mediu sau, dimpotrivă, ai descoperit noi moduri de a o redefini?

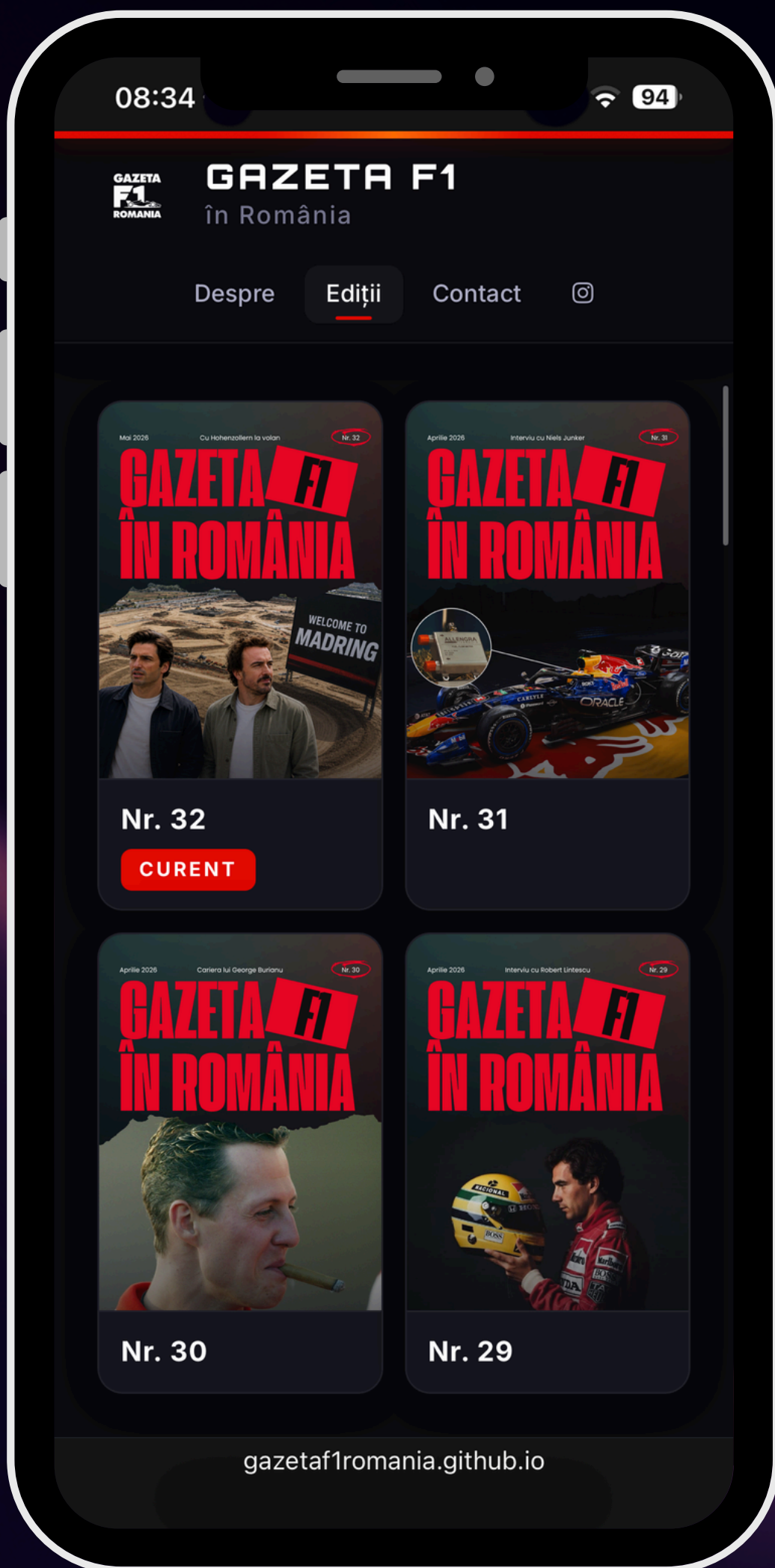
Nu am simțit niciodată că trebuie să renunț la feminitate pentru acest sport. Din contră, cred că este important să rămâi autentic. Motorsportul face parte din mine și mă face să mă simt natural. Nu mi-a schimbat identitatea, ci mai degrabă m-a ajutat să o definesc mai bine.



Q Care sunt cele mai mari visuri ale Alexandrei Teslovan?

Îmi doresc să ajung la cel mai înalt nivel posibil în motorsport, atât în România, cât și pe plan internațional. Pe lângă performanță, îmi doresc să rămân în acest domeniu și pe termen lung, poate într-un rol în cadrul unei echipe. Motorsportul este locul în care mă regăsesc și în care vreau să evoluez.





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.