

Iunie 2026

Marele Premiu al Principatului Monaco

Nr. 36

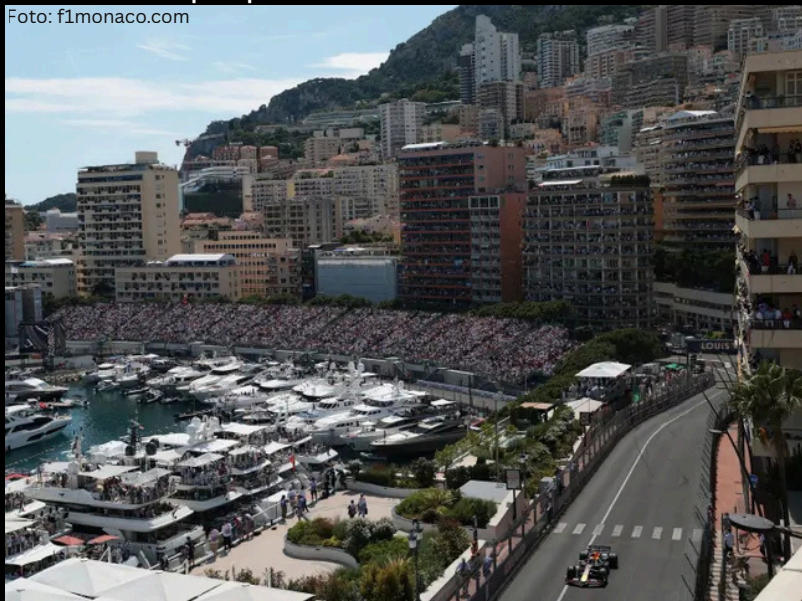
GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



MONTE CARLO

Monaco este în conștiința următorului de rând al Formulei 1 sinonim cu plictiseala. Când vine ziua de cursă la Monaco nimeni nu este entuziasmat, deoarece deja așteptările tuturor sunt că vom avea parte de o procesiune de 78 de tururi în jurul orașului-stat Principatul Monaco. Dar Monte Carlo poate oferi curse interesante, în mod istoric a și făcut-o, și vom explora niște momente palpitate de la Monaco.

Foto: f1monaco.com



În anul 1992 Mansell care pilota pentru Williams avea o serie de cinci victorii consecutive în primele cinci curse ale sezonului. Monopostul Williams din acel an era dominant și evident la Monaco a venit ca favoritul numărul unu. Conform așteptărilor el a luat pole-ul cu aproape o secundă avans față de locul doi. În cursă a mers după așteptări în mod excepțional.

Se îndrepta la pas spre victorie, dar cu șapte tururi înainte de final a avut loc un eveniment ce avea să îi strice planurile. A făcut pană. A reușit să ajungă până la boxe, dar a pierdut mult timp ieșind de la boxe în urma lui Senna.

DE SPIDER

El a început să reducă avantajul de 5,2 secunde a lui Senna, în trei tururi fiind deja în spatele lui. Nigel Mansell chiar a și zdrobit recordul de tur absolut. În mod normal așteptările erau că Mansell ar trebui să treacă lejer de Senna.



Foto: gtplanet.com

Dar nu a fost așa. Mansell încerca din răspuțeri să treacă de Senna, avea și un ritm net superior dat de combinația de monopost superior și pneuri proaspete. Nigel la aproape fiecare viraj încerca să treacă. Era deja furios, încerca orice, dar Ayrton văzând oportunitatea pentru o victorie, ca un adevărat pilot de curse, a scos toate metodele de apărare pe care le știa. O forță de neoprit s-a întâlnit cu un scut de nemutat. Circuitul parcă a devenit un inamic al britanicului, strâmtoarea lui părând a „complota” împotriva lui, ajutându-l pe Senna în apărare și împiedicându-l pe el în depășire. Britanicul în ciuda strădaniei cu care a încercat să depășească, nu a reușit și brazilianul a terminat cu doar 2 zecimi de secundă în fața britanicului, întrerupându-i seria de victorii consecutive.

Următoarea cursă despre care vom vorbi a rămas în analele Formulei 1 ca una dintre cele mai ciudate curse din istorie. Firește vorbesc despre Marele Premiu din anul 1996. În sezonul respectiv avusese loc un transfer pe piața piloților, dublul campion mondial Michael Schumacher a decis după anul 1995, an în care a fost campion, să părăsească echipa Benetton și să meargă la Scuderia Ferrari, care nu mai câstigase un titlu de mai bine de un deceniu. Pentru tifosi acest MP a avut o semnificație aparte, fiind debutul tinerei speranțe a echipei la Monaco, purtând clasicul Rossa Corsa.



Tânărul Schumacher, care avea 27 de ani în acel moment, nu i-a dezamăgit pe tifosi, luând pole-ul. Damon Hill, care avea să fie campionul în acel an, l-a depășit în primul viraj. Jos Verstappen, tatăl cvadruplului campion mondial Max Verstappen, a atacat poziția lui Häkkinen, dar a făcut accident și a ieșit din cursă. Cele două Minardi-uri s-au ciocnit și au ieșit din cursă. Din 21 de mașini care au început cursa, a douăzeci și două ieșind chiar dinainte de cursă după un accident în sesiunea de acclimatizare, numai 18 au reușit să treacă de primele două viraje. Schumacher, în mod dezamăgitor, a avut un accident în Portiere și a ieșit și el din cursă. Părea că Hill avea cursa garantată, neavând nici un rival care să îi creeze probleme.



Dar cursa avea să ofere niște surprize. Piloții cădeau pe capete; abandonuri după abandonuri, motoare cedate, ambreiaje care s-au stricat, bariere lovite. Cursa a continuat la fel cum a început, cu multe abandonuri. Hill care era favoritul a avut și el probleme tehnice și motorul său Renault a cedat în turul 40, oferindu-i astfel conducerea lui Alesi. Alesi era urmat de Panis, un pilot Ligier. Părea că Alesi se îndrepta spre o victorie, dar în turul 60 a făcut un pit stop neprogramat din cauza unor probleme la suspensie, probleme care au dus la abandonul lui. Panis a preluat conducerea câștigând. Doar alți cinci piloți au terminat.

Monaco, deși de multe ori plictisitor, poate oferi oricând un spectacol extraordinar, și asta face circuitul acesta atât de special.



TAVO DE

În Formula 1 adevărata putere nu aparține întotdeauna piloților sau șefilor de echipă, uneori, oamenii care schimbă sportul sunt cei care lucrează în liniște, departe de camerele TV. Tavo Hellmund este unul dintre acei oameni. Deși mulți fani nu îi cunosc numele, influența lui asupra Formula 1 moderne este uriașă. Fără el revenirea sportului în Statele Unite și Mexic probabil nu s-ar fi întâmplat atât de repede sau poate deloc.

Foto: autoweek.com



Născut în Mexico City în 1966 și crescut între Mexic și Texas, Hellmund a trăit motorsportul încă din copilărie. Tatăl său era implicat în curse și negocia direct cu Bernie Ecclestone în anii '80 pentru readucerea Marelui Premiu al Mexicului în F1. Așa a învățat Tavo că Formula 1 nu înseamnă doar mașini rapide și piloți celebri, ci și politică, bani și relații influente.

La început, și el a vrut să devină pilot. A concurat în Formula Ford, Formula Vauxhall și Formula 3 britanică, mutându-se în Anglia

AMERICA

DE GABI

pentru a-și urma visul. Avea talent și obținea rezultate bune, însă motorsportul european era extrem de scump. Mai târziu, Hellmund spunea că în Europa a descoperit ceva ce nu văzuse în America: piloți care erau și bogați și incredibil de rapizi.



După ce a renunțat la cariera de pilot, s-a orientat spre organizarea curselor și promovarea evenimentelor. A fondat compania Full Throttle Productions și a început să organizeze curse NASCAR și USAC în Texas. În paralel, și-a construit o rețea puternică de contacte în motorsport și a rămas apropiat de Ecclestone, lucru extrem de important într-o lume atât de politizată precum Formula 1.

Foto: soymotor.com



Momentul decisiv a venit după plecarea Formulei 1 de la Indianapolis, în 2007. În timp ce mulți considerau că sportul nu poate avea succes în Statele Unite, Hellmund vedea exact opusul. El credea că problema nu era America, ci faptul că Formula 1 nu găsisese locul și modelul potrivit. A ales Austin, un oraș modern și diferit de imaginea clasică a Texasului, și a început să lucreze la ideea unui nou circuit. Legenda spune că primul concept al pistei a fost desenat pe un șervețel. Așa s-a născut Circuit of the Americas.

În 2010, Formula 1 a anunțat oficial revenirea în SUA. Pentru majoritatea fanilor, Tavo Hellmund era un necunoscut, însă în paddock mulți știau că el fusese omul-cheie al proiectului. Reușise să adune investitori, să obțină sprijin politic și să îl convingă pe Ecclestone că Formula 1 poate funcționa din nou în America.

Totuși, succesul proiectului a fost urmat de conflicte majore între Hellmund și ceilalți investitori ai circuitului. Disputele pentru control și bani au dus la plecarea lui din propriul proiect, iar situația s-a transformat într-un război juridic. Hellmund a intentat procese împotriva partenerilor săi, susținând că proiectul pe care îl construise timp de peste 20 de ani îi fusese practic luat.



În loc să dispară din Formula 1, Tavo s-a concentrat imediat pe următoarea provocare: readucerea Marelui Premiu al Mexicului în calendar. Într-un interviu, el explica faptul că momentul era perfect: Mexicul avea doi piloți în Formula 1, un nou guvern și investitori interesați. A coordonat renovarea circuitului Autódromo Hermanos Rodríguez, reconstruind paddockul, clădirea boxelor și infrastructura aproape de la zero.



Revenirea Marelui Premiu al Mexicului în 2015 a fost un succes uriaș. Peste 335.000 de spectatori au venit pe parcursul weekendului, iar atmosfera a impresionat întreaga lume a motorsportului. Lewis Hamilton a comparat atmosfera cu cea de la un meci de fotbal, spunând că nu mai văzuse niciodată fani atât de pasionați. Hellmund chiar declara înaintea cursei că evenimentul mexican ar putea deveni „cel mai bun din calendarul Formula 1”.



Astăzi, Formula 1 traversează una dintre cele mai importante perioade din istoria sa în America de Nord: Austin, Mexico City și Las Vegas. În spatele acestei expansiuni se află însă și munca unui om care rareori caută atenția publicului: **Tavo Hellmund**.

MOMENTE

Urmează un nou weekend de cursă, de data aceasta pe străzile din Monte Carlo. Vorbim despre o cursă cu un statut aproape divin în motorsport, care face parte din elita absolută a curselor auto: celebra **Triple Crown**, alături de celebrele curse de **500 de mile de la Indianapolis** și cele **24 de Ore de la Le Mans**. Monaco nu este doar un Grand Prix, este un test suprem de precizie și nervi tari, un amalgam plin de momente absurde, dramatice și de-a dreptul halucinante. Pe aceste străzi înguste s-a scris istoria cea mai pură a motorsportului, un loc unde granița dintre glorie și dezastru se măsoară în milimetri.

EPOCA DE AUR - PERIOADA PRE F1

Marele Premiu de la Monaco a fost creat din ambiție pură. **Antony Noghès**, fondatorul clubului auto local, a vrut să organizeze o cursă chiar pe străzile orașului. Toată lumea i-a spus că e nebun și că e imposibil. Cu toate acestea, prima cursă a avut loc pe **14 aprilie 1929**.



Foto: motorsportmagazine.com

LA MONACO

DE ADRIAN

Cursa a fost câștigată de un pilot înscris sub pseudonimul misterios „**W Williams**”, la volanul unui Bugatti de un verde britanic impecabil. Numele lui real era William Grover-Williams, un pilot de top franco-britanic. El folosea un pseudonim pentru a-și ascunde hobby-ul periculos de familia sa extrem de bogată.



Foto: motorsportmagazine.com

Acesta a fost secondat de românul **George Burianu**, fiind înscris în documentele vremii ca Georges Bourianou și sub steagul Belgiei, care făcuse o cursă de geniu la volanul unui Bugatti privat și a terminat pe locul 2, rămânând până azi singurul român de pe podiumul de la Monaco.

RUDOLF CARACCIOLA - REGENMEISTER

În 1936 peste Monte Carlo a venit o furtună teribilă. Germanul **Rudolf Caracciola** (Mercedes), poreclit *Regenmeister* (Maestrul Ploii) pentru abilitățile sale supraomenești pe ud, a oferit o lecție de pilotaj istorică. Pe o pistă care devenise practic un râu, Caracciola a controlat monstrul de sub el cu

o grație incredibilă, câștigând cursa după aproape 4 ore de luptă brutală cu elementele naturii și cu rivalii săi de la Auto Union. A fost bunicul curselor pe ploaie din Principat, un fel de Senna '84, dar cu 50 de ani mai devreme.



EPOCA ROMANTICĂ

Odată cu înființarea oficială a Campionatului Mondial de Formula 1 în 1950, Monaco și-a consolidat statutul de bijuterie a calendarului. Însă anii '50 și '60 reprezentau o eră complet diferită de cea de azi, o epocă pe care o numim „romantică”, dar care flirta cu moartea în fiecare secundă.

La acea vreme măsurile de siguranță erau destul de precare, circuitul neavând zone de



degajare largi (bine, acestea nu prea există nici în prezent) și nici bariere de protecție, existând oricând riscul să te lipești de parapet sau, mai rău, să faci o „baie” în Marea Mediterană. De altfel, au pățit-o pe pielea lor doi piloți.

Primul a fost Alberto Ascari, în 1955, acesta pierzând controlul mașinii sale Lancia la



ieșirea din tunel (Nouvelle Chicane), a zburat peste sacii de nisip și a dispărut cu tot cu monopost în Marea Mediterană. După câteva secunde de panică, casca sa albă a ieșit la suprafață, pilotul scăpând doar cu nasul spart după ce a înotat spre bărci (*foto stânga jos*).

Al doilea pilot care s-a „răcorit” în apele mării a fost australianul Paul Hawkins (*foto sus*), la exact zece ani după Ascari, acesta trecând cu monopostul său Lotus prin gardul subțire de lemn, aterizând în port; s-a eliberat rapid și a fost recuperat de marinari. Incidentul i-a determinat pe organizatori să monteze primele bariere metalice serioase în acea zonă.

EPOCA MODERNĂ

În 1982 a avut „Cursa pe care nu a vrut-o nimeni”: cu trei tururi înainte de final a început o ploaie ușoară care a declanșat un circ total. Liderul Prost s-a izbit de parapet. Patrese a preluat conducerea și apoi s-a

răsucit. Pironi a trecut pe primul loc și a rămas fără benzină în tunel. De Cesaris a pățit la fel, iar Daly a spart cutia de viteze. Patrese reușise să își repornească mașina pe pantă și a trecut linia de sosire pe locul 1, aflând că e câștigător abia la festivitatea de premiere!



Nașterea mitului „Magic Senna”

În 1984, debutant pe o mașină Toleman extrem de modestă, Ayrton Senna a oferit o simfonie pe o ploaie torențială. În timp ce numele mari se răsuceau și abandonau pe rând, Senna, plecat de pe locul 13, a început să facă magie pe pistă. Cu o mașină net inferioară, brazilianul recupera halucinant față de liderul Alain Prost, câte 3-4 secunde pe tur.

În turul 31, când Senna era deja în oglinzile lui Prost și depășirea pentru prima poziție părea inevitabilă, oficialii au luat o decizie extrem de controversată: au oprit cursa cu steag roșu din cauza condițiilor meteo. Clasamentul s-a înghețat cu un tur înainte, privându-l pe Senna de o victorie istorică. Chiar și așa, locul 2 a însemnat primul podium din cariera sa, un rezultat legendar obținut pe cel mai dur circuit stradal din lume.



SECOLUL XXI MARKETING SCUMP ȘI CONTROVERSE

Misterul diamantului pierdut de 300.000\$: În 2004, pentru a promova filmul *Ocean's Twelve*, echipa **Jaguar** a montat pe botul mașinilor două diamante reale. Christian Klien s-a izbit de parapet în primul tur chiar în acul de păr, iar până când mașina a fost adusă la boxe, diamantul dispăruse fără urmă. Nu a mai fost găsit niciodată.



2016 și 2018: Daniel Ricciardo, de la agonie la extaz

În 2016, australianul dominase tot weekendul și conducea cursa detașat. Echipa l-a chemat la boxe pentru un schimb de pneuri, însă când Ricciardo a oprit, mecanicii Red Bull nu aveau pneurile

pregătite. Pilotul a stat zeci de secunde bune uitându-se lung la haosul din garaj, Lewis Hamilton a profitat și i-a luat fața, iar Ricciardo a oferit una dintre cele mai triste imagini de pe podium din istorie.

Foto: overdrive.in



Doi ani mai târziu, soarta i-a întors datoria. Ricciardo a dominat din nou, dar în turul 28 mașina sa a pierdut sistemul MGU-K (partea electrică), rămânând cu 25% mai puțină putere și doar 6 viteze. La Monaco însă, australianul a lățit mașina cât toată pista, a pilotat defensiv ca un zeu timp de 50 de tururi și a câștigat, celebrând cu un plonjon în piscină.



Foto: seattletimes.com

„Blestemul” lui Leclerc

Pentru eroul local, Charles Leclerc, cursa de casă a reprezentat mai degrabă un blestem. Născut și crescut în Monte Carlo, monegascul părea lovit de un ghinion bizar și necruțător: ori de câte ori cobora viziера pe circuitul pe care a copilărit, defecțiunile tehnice sau erorile de strategie îl scoteau din joc în cele mai dramatice moduri posibile.



Foto: formula1.com

În 2021, deși a obținut pole position, Leclerc a abandonat cu doar câteva minute înainte de start din cauza unei defecțiuni la planetară, descoperită abia în turul de formare. Un an mai târziu, în 2022, a plecat din nou de pe prima poziție și conducea detașat cursa, însă o gafă monumentală de strategie a celor de la Ferrari, care l-au chemat greșit la boxe, l-a aruncat direct pe locul 4, privându-l chiar și de podium.

Revanșa din 2024

Pentru Leclerc, revanșa a venit în 2024. monegascul a dominat magistral weekendul, a obținut din nou pole position-ul, dar de data aceasta astrele s-au aliniat. A condus cursa de la un capăt la altul cu o maturitate incredibilă, gestionând perfect presiunea și pneurile. Cu doar câteva tururi înainte de final, camerele de bord i-au surprins ochii înlăcrimați în spatele vizierei – gândul îi zbura la tatăl său, Hervé, cel care își dorise enorm să-și vadă fiul câștigând la Monaco, dar care se stinsese din viață înainte ca Charles să ajungă în Formula 1. Trecerea liniei de sosire a declanșat un delir total în port: sirenele iahturilor au urlat minute în șir, iar Prințul Albert al II-lea a plâns de emoție pe podium, stropindu-și favoritul cu șampanie. Blestemul fusese spulberat.



Foto: racefans.net

CE1 MA1

Sper să nu fiu acuzată de *british bias* pentru că la rubrica asta am ales, deocamdată, doar britanici. Am încercat să fiu cât de obiectivă am putut, luând în considerare rezultatele celor despre care am scris. Așadar, un alt britanic ce s-a remarcat în Formula 1 este Peter Bonnington (n. 12 februarie 1975), cunoscut de fanii F1 drept Bono.

De obicei prefer să abordez un subiect cronologic, însă de data asta voi face altfel, adică invers cronologic, din prezent spre începuturile lui.

Relația dintre un pilot de Formula 1 și inginerul său de cursă este una dintre cele mai importante pe care un pilot o are în cadrul echipei, poate cea mai importantă după cea cu monopostul său, care de cele mai multe ori este un fel de prelungire a sa. Kimi Antonelii, acest copil minune al Formulei 1 ce rescrie recordurile acestui sport, declara că se simte foarte norocos să îl aibă alături pe Bono, pentru că experiența lui îl ajută să înțeleagă situațiile noi ce se ivesc și simte că se poate baza pe el atunci când dă de greu.



Foto: facebook.com

BUN1

DE ANA-MIRELA

Până și Toto Wolff a remarcat cât de bine reușeste Bono să-l „gestioneze” pe Antonelii, spunând că au fost situații în care a vrut să intervină el însuși pe radio, însă britanicul i-a demonstrat că stăpânește foarte bine situația și nu este necesar. Iar cu privire la succesul lui Kimi, Toto declara că Bono este parte din acest succes, prin faptul că îi este un mentor și un șef bun foarte tânărului pilot italian.

Înainte de Kimi, Bono a fost inginerul de cursă al lui Hamilton, fiindu-i alături pentru mulți ani și pentru nu mai puțin de 6 din cele 7 titluri mondiale obținute de Lewis, pilotul britanic spunând despre Bono că îl consideră ca pe un frate, relația lor fiind mai mult decât una profesională, sprijinindu-se reciproc pe circuit și în afara lui.

Foto: grandprix247.com



Bono-Lewis este relația inginer-pilot probabil cea mai cunoscută fanilor F1, însă până la Lewis și succesul greu de egalat pe care l-a avut cu acesta, Peter Bonnington a

mai lucrat cu alți doi campioni mondiali. Unul dintre ei fiind nimeni altul decât Michael Schumacher, celălalt pilot deținător de 7 titluri mondiale. Prima dată când a fost inginerul de cursă al lui Schumacher a fost la Marele Premiu al Italiei, la Monza în 2010, când l-a înlocuit pe Mark Slade.



Cel de-al doilea campion mondial la care făceam referire câteva rânduri mai sus este Jenson Button, care de fapt nu era încă deținător de titlu, ci avea să devină campion mondial cu Brawn GP în 2009 și sub îndrumarea lui Bonnington.



În afara Formulei 1 se știu foarte puține lucruri despre inginerul britanic, deoarece și-a dorit mereu discreție în ceea ce privește viața sa personală și familia. Se pare că unul dintre motivele pentru care nu l-a urmat pe Lewis la Ferrari este acela că nu a vrut să cauzeze schimbări majore în viața partenerii sale mutându-se în Italia. Se știe totuși că și-a pierdut tatăl în 2015, cu puțin timp înainte de Marele Premiu al Canadei, pentru că Hamilton i-a dedicat victoria tatălui lui Bono. Nici studiile sale nu sunt făcute publice, deși am putea bănuși că are o legătură cu *University of Greater Manchester*, deoarece aceasta își promovează programul de studii de inginerie mecanică folosind numele lui.

Din acele puține lucruri personale pe care a fost dispus să le împărtășească public mai știm despre el că:

- preferă să se deplaseze pe două roți în loc de patru;
- este stângaci;
- are un câine;
- îi place mâncare picantă, foarte picantă;
- iubește Monaco, în special zona montană.

Peter e genul acela de persoană care preferă să lase ceea ce face să vorbească despre el, iar sezonul acesta pare să se îndrepte spre o nouă reușită alături de Kimi. Vom oare un nou campion mondial „marca Bono”?



MP DE LUNI

De ce cea mai brutală cursă din calendar nu se dispută la Nürburgring Nordschleife (supranumit Iadul Verde), ci pe holul casei tale?

Există un circuit care nu apare în niciun calendar oficial, dar pe care milioane de oameni îl aleargă în fiecare săptămână - fără casă, fără contract de milioane - și de cele mai multe ori, fără cafea în sistem. Se numește „Luni Dimineata” și are un singur obiectiv: să scoți o familie întregă pe ușă. Îmbrăcată. Hrănită. Și, în zilele de glorie, cu ambii pantofi de la aceeași pereche. Comparat cu el, un Mare Premiu de Formula 1 e o plimbare relaxantă. Verstappen are 20 de oameni care îi schimbă patru roți în două secunde. Tu ai un copil care refuză categoric pantalonii pentru că au „o cusătură care îl privește urât” sau a ajuns la concluzia că pantalonii sunt o construcție socială... Să vedem, tur cu tur, de ce e aceeași disciplină sportivă.



DIMINEATA

DE MV3P

Plecarea din pole position

Te trezești cu 40 de minute mai devreme, convins că azi va fi altfel. Cele cinci lumini roșii se sting, e liber, și... grila nu se mișcă. Mașina principală doarme cu fața în pernă și transmite prin radio un singur mesaj: „încă cinci minute”. Avantajul de start, evaporat înainte de prima curbă.



Primul pit stop: îmbrăcatul

În F1 echipa schimbă patru pneuri în mai puțin de două secunde. Tu încerci să bagi un singur picioruș într-un colant timp de patru minute, în timp ce „mașina” se zvârcolește, urlă și respinge cu fermitate setul de pneuri ales: „NUUU ȘOOSSEETEEEEE ASTEEAAAA!”. Strategia de anvelope: eșuată. Box, box și luăm de la capăt cu compoundul roz cu unicorni.

Safety car pe pistă

Câinele simte tensiunea din aer și decide că acesta e momentul perfect să alerge în cercuri prin bucătărie cu o șosetă în gură. Plutonul încetinește, nimeni nu poate depăși. Ritmul cursei e acum dictat de un animal de 7 kilograme, complet euforic.



Undercut-ul eșuat

Strategie de campion: încerci să câștigi timp dându-i micul dejun direct în mașină. Greșeală de începător. Acum ai firimituri în tot cockpitul, iaurt în tetieră și un copil parfumat cu suc de mere. O reparație neprevăzută care te costă două tururi și o ședință de aspirator.

Acasă, lunea dimineața, câștigă cine ajunge la birou cu ambii pantofi de la aceeași pereche.

Steag roșu

Fix la ușă, cu mâna pe clanță, descoperi că celălalt copil și-a scos discret pantalonii. Cursă suspendată. Toată lumea înapoi în box. Comisarii (coana-mare, prin telefon) cer explicații pe care nimeni nu le poate da.

Comunicare radio:

- Unde e celălalt ghiozdan?
- Care celălalt ghiozdan??
- Cel cu unicorni. Cel cu sandvișul de ieri în el.

(o voce mică, de pe canalul 2)

- Ghiozdanul e în frigider.
- În... frigider?
- Da. L-am pus eu acolo. Să fie rece.

(liniște lungă pe radio)

Bine. Bună inițiativă. Mulțumim, campionule.

Parc fermé & DNF

Imposibilul s-a produs: toți sunt în mașină, centurați, motor pornit. Victorie iminentă! Și atunci, dinspre bancheta din spate, vine vocea care a doborât imperii: „Vreau la baie!!!” DNF. Mecanic-șef, înapoi în garaj, cu lacrimi în ochi.

Fișa tehnică a monopostului

Echipă: Familia ta F1

Pilot principal: copil de 4 ani, fără permis, fără frică.

Circuit: hol + bucătărie, 11 m, cu curbă fatală la baie.

Putere motor: 0,7 c.p. (½ adult, ½ cafea).

Aerodinamică: compromisă de un ghiozdan cu unicorni.

Pneuri: șosete cu Spider-Man, refuzate estetic.

Viteză maximă: 0 km/h, trafic în prag.

Activ aero: activ doar când copilul vede desene.

Combustibil: cafea rece, ¼ rezervor, gust de regret.

Sistem comunicare: strigăte.

Sponsor principal: disperarea.

Rată de DNF: 94%.

Trofee: niciunul. Dar a supraviețuit.



Vecinul fără copii

Și, ca o palmă finală a destinului: în timp ce tu abia supraviețuiești turului de formare, vecinul iese lin din casă cu cafeaua aburindă în mână, urcă în mașină și pleacă neted ca Verstappen într-o cursă plictisitoare, cu 30 de secunde avans și zero griji. Ța n-are copii. Ța aleargă pe alt circuit, sub alt regulament.

Podiumul

Și totuși, există glorie. Nu vine cu trofeu de aur, nici cu imn cântat de fanfară. Vine fix în secunda în care ușa mașinii se închide, motorul pornește, toți sunt centurați și, pentru o clipă sfântă, nimeni nu plânge. Acolo, în acea liniște nepământească, ești campion mondial.

Apoi te uiți în oglindă și descoperi că porți bluza pe dos, ai o piesă de Lego încrustată definitiv în talpă și pe umăr o pată despre care, sincer, e mai bine să nu afli niciodată ce e.



Dar ai terminat cursa. Și pe podiumul ăsta nedrept, fără șampanie, fără reporteri, fără reluări cu încetinitorul, îți ridici trofeul: cana de cafea de la șapte dimineața, pe care, în sfârșit victorios, o duci la gură. E rece. Evident că e rece. E rece de la prima lumină roșie. Iar de pe locul doi, de pe bancheta din spate, campionul de mâine deschide deja negocierile pentru cursa următoare: „Mi-e foame.” Lights out. Săptămâna viitoare, totul de la capăt. Și, cine știe de ce, abia aștepți.



Post Scriptum

Interviul post-cursă

Ajunți la birou. La cafetieră, o colegă proaspătă și odihnită, cu microfonul invizibil în mână:

-Bună! Cum a fost dimineața?

Tu, cu pungă sub ochii de campion, cu un fir de spaghetti uscat lipit, inexplicabil, de cravată, răspunzi pe pilot automat:

-Da, mulțumesc. O cursă solidă. Echipa s-a descurcat. Am avut un mic incident pe la mijloc, o problemă cu compoundul, dar am gestionat.

-Următorul obiectiv?

-Mâine. Doar mâine. (privire în gol). Nu mă gândesc mai departe de mâine.

GRILA DE START...LA ROAST

Manualul de pilot aproape perfect...

George Russell e genul de pilot care, dacă îl vezi prima dată, îți dă impresia că o să facă totul bine. Și chiar face. Doar că uneori îl vezi făcând totul bine într-un mod atât de steril încât începi să te întrebi dacă Formula 1 nu e cumva și un concurs de „cel mai ordonat om din paddock”. E rapid, disciplinat, calculat. Practic, setarea factory pentru un pilot de top. Problema e că setarea asta vine și cu un mic bug: lipsa de haos. Și în Formula 1, haosul e uneori diferența dintre „foarte bun” și „de neuitat”.



Pe pistă – corect până la durere

Când îl vezi conducând, totul arată corect. Linia e bună, frânele sunt la timp, depășirile sunt curate. Atât de curate încât uneori par făcute cu aprobare prealabilă. E genul de pilot care, dacă ar putea, ar lăsa semnalizatorul pornit în viraj ca să fie sigur că totul e conform regulamentului. Și da, merge tare. Dar e acel „tare” care nu te face să te ridici din canapea. E mai mult genul de viteză care îți dă impresia că mașina lui respectă mai mult regulile decât adversarii.

DE MATEI ALEXANDRU

Foto: f1.com



În paddock – vibe de student exemplar

În afara pistei, George are energia aia de om care își notează tot. Tot. Inclusiv lucruri pe care nu trebuie să le noteze. Dacă îl pui într-o echipă, el e ăla care trimite recap-ul la 2 minute după meeting, cu bullet points, subtitluri și probabil și un „thank you for your time”. E atât de politicos și calculat încât până și inginerii lui probabil se simt uneori că sunt într-un workshop corporate, nu într-o echipă de Formula 1.



Problema lui reală – e prea „corect”

Și aici e partea amuzantă: George Russell nu are o problemă evidentă. Nu e lent, nu e neglijent, nu e haotic. Problema lui e că pare construit să nu greșească, dar Formula 1 nu răsplătește mereu pe „cel care nu greșește”. Uneori răsplătește pe cel care riscă, explodează, pierde, dar și câștigă spectaculos. El pare omul care ar prefera să termine P4 constant decât să încerce ceva nebun și să iasă P1 sau DNF.

Foto: reddit.com



Concluzia

George Russell e pilotul pe care orice echipă și-l dorește... și totuși nu e genul de pilot despre care oamenii povestesc peste ani. E ca un proiect perfect executat: eficient, curat, impresionant tehnic... dar fără momentele alea de „ai văzut ce a făcut ăsta?!”.

Pe scurt: dacă Formula 1 ar fi un examen, George Russell ar lua 10. Problema e că fanii țin minte mai des cine a făcut figura aia nebună în ultimul minut, nu cine a predat lucrarea impecabil la timp. Și poate cel mai ironic lucru e ăsta: în era în care totul e despre highlight-uri, viral clips și momente „wow”, George e genul de pilot care face totul corect... dar rar face ceva care să îți rămână blocat în cap. E aproape ca și cum ar fi fost optimizat pentru performanță maximă pe termen lung, dar uitat puțin de algoritmul care decide ce merită ținut minte.

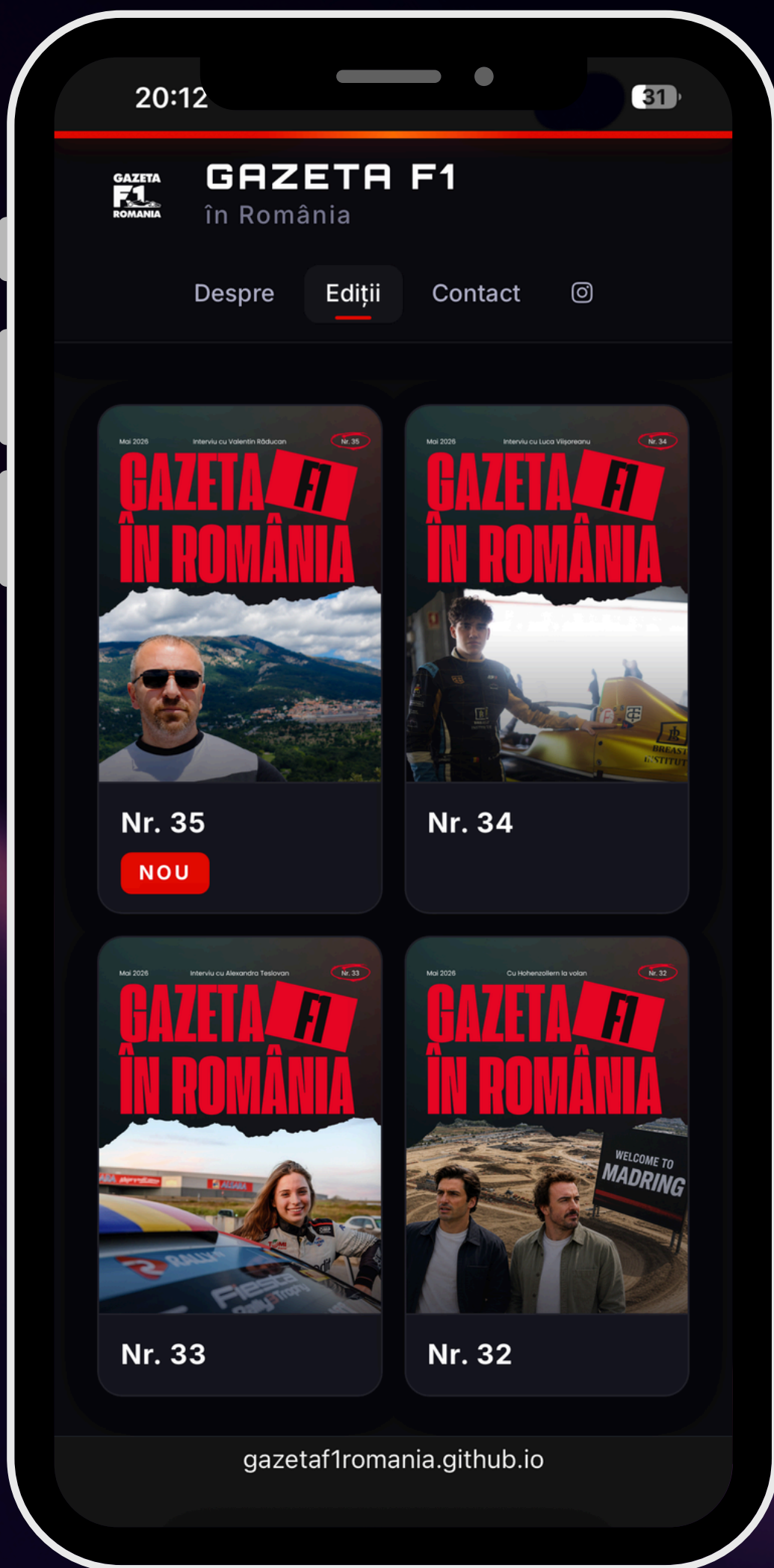
Foto: cnn.com



Și atunci rămâi cu senzația asta ciudată: nu că nu e bun, ci că e prea bine făcut ca să fie haotic. Iar în Formula 1, paradoxal, uneori tocmai haosul e cel care scrie istoria.

Foto: motorsport.com





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.