

Iunie 2026

Interviu cu Berti Pandiot

Nr. 37

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



ULTIMA DIN 32

DE GABI

Fernando Alonso, dublu campion mondial, este considerat de mulți drept unul dintre cei mai talentați piloți din istoria Formulei 1. Debutul său în Marele Circ a avut loc la începutul anilor 2000, iar ascensiunea sa a fost rapidă. În 2005 și 2006, Alonso a reușit performanța remarcabilă de a câștiga două titluri mondiale consecutive, punând capăt dominației legendarului Michael Schumacher.



Au urmat însă ani mult mai complicați. Sezonul 2007, petrecut la McLaren, a fost marcat de rivalitatea intensă cu debutantul de atunci, Lewis Hamilton. După revenirea la Renault, Alonso nu a mai avut la dispoziție un monopost capabil să lupte constant pentru titlu, însă și-a regăsit șansa odată cu transferul la Scuderia Ferrari.

Între 2010 și 2013, spaniolul a fost de mai multe ori foarte aproape de un al treilea titlu mondial. În special în 2010 și 2012, Alonso a dus Ferrari dincolo de limitele sale. Deși nu a reușit să cucerească trofeul, acele sezoane sunt privite și astăzi ca unele dintre cele mai impresionante demonstrații de talent individual din Formula 1.

Ultimul său triumf a venit în mai 2013, în cursa de casă disputată în fața propriilor fani. Nimeni nu știa atunci că acel succes avea să rămână, cel puțin până în prezent, ultimul din cariera sa în Formula 1. A fost vorba despre Marele Premiu al Spaniei din 2013, unde Fernando Alonso a oferit una dintre cele mai complete și impresionante performanțe ale carierei sale pe Circuit de Barcelona-Catalunya, spre încântarea publicului spaniol.

Weekendul nu începuse perfect pentru spaniol. În calificări, Alonso a obținut doar locul 5 pe grila de start, în timp ce pole position-ul a fost obținut de Nico Rosberg. Cu toate acestea, duminică, în ziua cursei, Alonso a demonstrat de ce este considerat unul dintre cei mai talentați piloți din istoria Formula 1.



Chiar în primul tur a realizat una dintre cele mai spectaculoase manevre ale sezonului; profitând de aderența mai bună a monopostului Ferrari și de o alegere inspirată a trasei, Alonso i-a depășit pe Lewis Hamilton și Kimi Räikkönen pe

exteriorul virajului 3, spre încântarea zecilor de mii de fani aflați în tribune. Această mutare i-a oferit poziția ideală pentru a începe atacul asupra liderilor.



Un moment-cheie al cursei a venit în timpul opririlor la boxe. Ferrari a executat un *undercut* perfect asupra lui Sebastian Vettel, permițându-i lui Alonso să-l depășească pe german în urma ciclului de opriri și să preia poziția a doua în cursă.



Un alt moment decisiv a avut loc atunci când l-a atacat pe liderul de atunci, Nico Rosberg. Profitând de viteza superioară a Ferrari-ului, spaniolul a executat o manevră spectaculoasă în virajul 1, reușind să treacă de pilotul Mercedes și să preia conducerea cursei în aplauzele fanilor aflați în tribune.



Din acel moment, Alonso a controlat autoritar Marele Premiu al Spaniei. Pe măsură ce tururile treceau, și-a construit un avantaj confortabil în fața urmăritorilor săi. Kimi Räikkönen, aflat la volanul Lotusului, a încercat să rămână aproape, însă nu a avut răspuns pentru ritmul impus de spaniol. În cele din urmă, Fernando a trecut linia de sosire pe primul loc, cu un avans de peste nouă secunde. Podiumul a fost completat de Kimi Räikkönen și de Felipe Massa, coechipierul său de la Ferrari.



Atmosfera de după cursă a fost una specială. Zeci de mii de fani spanioli au sărbătorit victoria eroului lor local, iar Alonso a celebrat succesul alături de Ferrari într-un moment care părea să fie un alt pas în lupta pentru titlul mondial. Dar nu numai că nu a obținut titlul în anul acela, însă este până în prezent ultima sa victorie în F1.



Triumful de la Barcelona din 2013 rămâne unul dintre cele mai memorabile momente ale carierei sale și să sperăm că nu ultimul.

VERSTAPPEN

De-a lungul istoriei Formulei 1 au existat curse care au oferit spectacol și au existat curse care au schimbat istoria. Marele Premiu al Spaniei din 2016 face parte fără îndoială din a doua categorie. Într-o după-amiază care părea să fie încă un capitol al dominației Mercedes, fanii au asistat la unul dintre cele mai controversate accidente între coechipieri din era modernă și la nașterea unei noi stele a sportului.

La doar câteva secunde după start, Nico Rosberg și Lewis Hamilton s-au eliminat reciproc din lupta pentru victorie, deschizând ușa unei oportunități nesperate pentru restul plutonului. Cel care avea să profite de ea era un adolescent de doar 18 ani, aflat la primul său weekend pentru Red Bull Racing. Numele său era Max Verstappen.

Privind în urmă, Barcelona 2016 nu a fost doar cursa care i-a adus lui Verstappen prima victorie în Formula 1, ci a fost momentul în care o rivalitate legendară a atins punctul de fierbere și, poate fără ca cineva să realizeze atunci, ziua în care a început o nouă eră în Marele Circ.



Foto: formula1.com

SIUUUUUUUUUU

DE ANDREAS



Foto: foxsports.com.au

Contextul exploziv din echipa Mercedes

În momentul în care Formula 1 a ajuns la Barcelona în 2016, rivalitatea dintre Lewis Hamilton și Nico Rosberg era deja una dintre cele mai tensionate din paddock. Cei doi foști prieteni deveniseră adversari direcți în lupta pentru titlu, iar relația lor se deteriorase constant în sezoanele precedente. După titlurile câștigate de Hamilton în 2014 și 2015, Rosberg părea în sfârșit pregătit să preia controlul duelului.

Germanul venea după o serie impresionantă de șapte victorii consecutive, ultimele trei din 2015 și primele patru curse ale sezonului 2016. Mai mult, câștigase fiecare sesiune de calificări și fiecare cursă din acel an până la Barcelona, construindu-și un avantaj important în clasamentul general. Pentru prima dată după mult timp, Hamilton era cel care încerca să recupereze teren.

În spatele dominației Mercedes, însă, tensiunea devenea tot mai greu de ascuns. Echipa știa că o confruntare directă între cei doi era inevitabilă. Nimeni nu se aștepta însă ca aceasta să apară chiar în primul tur al cursei din Spania.

Turul 2 fără cei doi favoriți

Startul cursei părea să urmeze scenariul obișnuit al sezonului. Nico Rosberg a plecat mai bine de pe locul doi și a preluat conducerea înainte de primul viraj, în timp ce Lewis Hamilton a rămas în spatele său și a început imediat să caute o oportunitate de atac. Aceasta a apărut la începutul turului doi, când Rosberg a ieșit mai lent din ultimul viraj din cauza unei setări greșite a motorului, pierzând viteză pe linia dreaptă principală.

Hamilton a observat imediat ocazia și s-a aruncat în atac pe interior. Rosberg a închis însă traiectoria, iar britanicul a fost forțat să pună două roți pe iarbă. La peste 300 km/h, controlul monopostului a fost pierdut pentru o fracțiune de secundă, suficient cât să lovească Mercedes-ul coechipierului său. În câteva momente, ambele mașini au ajuns în zona de degajare, iar dominația Mercedes s-a încheiat înainte ca primul tur să fie parcurs complet.

Incidentul a provocat un val de reacții și dezbateri care continuă și astăzi. Unii au considerat că Rosberg a fost prea agresiv în apărare, alții că Hamilton și-a asumat un risc inutil. Cert este că pentru prima dată în era turbo-hibridă, cele două Mercedes s-au eliminat reciproc din lupta pentru victorie, lăsând întreaga cursă complet deschisă.



Șansa lui Verstappen

Cu doar o săptămână înainte de Marele Premiu al Spaniei, Red Bull luase una dintre cele mai îndrăznețe decizii din istoria sa: promovarea lui Max Verstappen de la Toro Rosso în locul lui Daniil Kvyat. La doar 18 ani, olandezul devenea cel mai tânăr pilot care urma să concureze pentru echipa principală austriacă, iar Barcelona era primul său weekend în noile culori.

Așteptările erau moderate. Obiectivul principal era acomodarea cu monopostul și înțelegerea modului de lucru al echipei. Nimeni nu vorbea despre victorie, mai ales într-o perioadă în care Mercedes domina categoric Formula 1. Chiar și un podium ar fi fost considerat un rezultat excelent pentru debutul său la Red Bull.

Accidentul dintre Hamilton și Rosberg a schimbat însă complet cursa. Dintr-odată, Verstappen s-a trezit într-o poziție din care putea lupta pentru ceva ce părea imposibil cu doar câteva minute înainte. O oportunitate uriașă se deschisese în fața celui mai tânăr pilot de pe grilă, iar ceea ce avea să urmeze avea să intre în istoria F1.

Foto: formula1.com



Duelul cu Räikkönen

Dacă accidentul Mercedes i-a oferit lui Max Verstappen șansa de a lupta pentru victorie, ceea ce a urmat a demonstrat că succesul nu a venit doar datorită circumstanțelor. Pe măsură ce cursa avansa, olandezul s-a trezit sub presiunea constantă a unui adversar mult mai experimentat: Kimi Räikkönen.

Strategiile diferite au făcut ca finlandezul să recupereze treptat teren în partea finală a cursei. Cu un Ferrari rapid și pneuri într-o stare mai bună, Räikkönen s-a apropiat amenințător de Red Bull-ul cu numărul 33. În ultimele tururi, diferența dintre cei doi era de doar câteva zecimi de secundă, însă Verstappen nu a comis nicio greșală.

Pentru un pilot aflat la primul său weekend în cadrul echipei Red Bull și la doar 18 ani, maturitatea afișată a fost remarcabilă. Tur după tur, a gestionat presiunea lui Räikkönen și uzura pneurilor cu un calm de veteran. Când steagul în carouri a fost arborat, Verstappen nu devenise doar câștigătorul cursei, ci și cel mai tânăr învingător din istoria Formulei 1.

Foto: formula1.com



Recordul care încă rezistă

Victoria de la Barcelona 2016 a intrat instantaneu în cărțile de istorie. La vârsta de doar 18 ani și 228 de zile, Max Verstappen a devenit cel mai tânăr câștigător al unui Mare Premiu de Formula 1, depășind cu aproape doi ani precedentul record deținut de Sebastian Vettel. În același timp, a devenit și primul pilot olandez care reușea să câștige o cursă în Marele Circ.

Mai impresionant este faptul că succesul a venit chiar la debutul său pentru Red Bull Racing. Într-un sport în care piloții au nevoie adesea de luni sau chiar ani pentru a se adapta unei noi echipe, Verstappen a avut nevoie de un singur weekend pentru a urca pe cea mai înaltă treaptă a podiumului. Victoria a confirmat încrederea pe care Red Bull o investise în el și a marcat începutul unei colaborări care avea să definească Formula 1 în anii următori.



Foto: formula1.com

Privind retrospectiv, Barcelona 2016 reprezintă mult mai mult decât prima victorie a lui Max Verstappen. A fost cursa care a dus rivalitatea dintre Hamilton și Rosberg la punctul de fierbere, sezonul care avea să-i aducă lui Rosberg singurul titlu mondial și momentul în care F1 a descoperit viitorul său superstar. Puține curse au schimbat atât de mult direcția sportului într-o singură după-amiază. Barcelona 2016 nu a fost doar o victorie surprinzătoare, ci începutul unei noi ere în F1.

AU SPUS

Istoria grevelor și protestelor din Formula 1

De la saltele în sala de hotel până la chiloți purtați pe salopetă: un ghid complet al momentelor în care piloții F1 au refuzat să se comporte ca niște oameni rezonabili... și au avut dreptate.

Sindicatul celor care conduc în cercuri:

Formula 1 este un sport al regulamentelor scrise de oameni care, poate, nu au pilotat niciodată un monopost. Și totuși, în spatele vitezei, șampaniei și a declarațiilor diplomatice post-cursă „a fost o cursă dificilă, dar echipa a muncit fantastic”, există o lungă și surprinzător de fascinantă istorie a piloților care, din când în când, au bătut cu pumnul în masă. Sau cu saltele în ușa unui hotel. Dar ajungem acolo.

Organizația care stă la baza acestor momente de solidaritate se numește *Grand Prix Drivers' Association (GPDA)*, un sindicat al piloților de Formula 1, fondat în luna mai 1961. Scopul inițial era simplu: să obțină reprezentare în forul de conducere al sportului și să lupte pentru standarde mai bune de siguranță. De-a lungul deceniilor, GPDA a orchestrat boicoturi, greve, scrisori deschise și cel puțin un protest care a implicat chiloți purtați pe deasupra salopetei de curse.



Foto: www.goodingco.com

NU

DE CRISTINA

Capitolul 1: Jackie Stewart și epoca în care circuitele voiau să te omoare (1969–1976)

Înainte să vorbim de greve spectaculoase și proteste cu un pian în hotel, trebuie să înțelegem contextul: în anii '60 și '70, Formula 1 era literalmente mortală. Nu metaforic. Nu „mortală” în sensul în care îți ruinezi *branding*-ul personal dacă termini pe locul 8. Mortală în sensul că piloți mureau în mod regulat pe circuite prost amenajate, cu bariere inexistente și servicii de urgență care ajungeau la mașina în flăcări cam atunci când fumul se mai risipise. Intră în scenă Jackie Stewart, scoțianul cu părul lung și casca sa iconică care, în loc să accepte că „asta-i meseria”, a decis că nu e normal să mori la muncă. Sub conducerea GPDA, piloții au organizat două boicoturi majore:

1969 - Spa-Francorchamps (Belgia)

Circuitul de la Spa, astăzi considerat unul dintre cele mai frumoase din lume, era în 1969 o cursă sinucigașă printre copaci și case. Piloții au refuzat să participe la Marele Premiu al Belgiei până când organizatorii implementau o serie de modificări de siguranță. Organizatorii au zis că se gândesc. Piloții au zis că se gândesc și ei dacă mai vin. Piloții au câștigat. Uneori e suficient să spui pur și simplu „nu”.

1970 - Nürburgring (Germania)

Nürburgring-ul original „Bătrânul” sau „Inelul Nordului” era un circuit de 22 de kilometri prin munții Eifel, cu peste 170 de viraje, fără garduri de protecție serioase,

cu vizibilitate zero și cu echipe medicale care probabil funcționau pe baza principiului „dacă nu vedem accidentul, n-a avut loc”. Piloții au cerut modificări. Organizatorii au spus că e un circuit legendar și că asta e frumusețea lui. Piloții au spus că nu vin. Circuitul a implementat în cele din urmă schimbările cerute. Totuși, nu înainte ca istoria să mai scrie un capitol.



Foto: www.reddit.com

1976 - Boicotul permanent al Nürburgring-ului

Niki Lauda care, ironic, va conduce cea mai spectaculoasă grevă din istoria F1 câțiva ani mai târziu, a încercat înainte de cursa din 1976 să convingă piloții să boicoteze Nürburgring-ul din motive de siguranță. Colegii săi au votat împotriva și au decis să concureze. Lauda a concurat. În turul 2, mașina lui a luat foc. A fost scos din flăcări abia după ce alți piloți s-au oprit și l-au ajutat. A suferit arsuri grave și a inhalat gaze toxice, starea lui era atât de critică încât a fost chemat chiar și un preot. A supraviețuit. Iar dacă acum citeam asta în alt articol din această Gazetă, am fi citit „Cursa a continuat”. Pentru că a continuat. Formula 1 era genul ăsta de sport. Nürburgring-ul original nu a mai găzduit un Mare Premiu de F1 după 1976. Câteodată ai nevoie de mai mult decât un vot pentru a câștiga un argument despre siguranță.

Capitolul 2: Noaptea cu saltele: Greva de la Kyalami, 1982

Foto: www.riccardopatrese.com



Aceasta este povestea care a intrat definitiv în legendă. Este povestea în care piloții din grila de Formula 1 au decis să se închidă împreună în sala de bal a unui hotel din Africa de Sud, cu saltelele și păturile aduse de la camerele lor, și au refuzat să iasă până când nu li se îndeplineau cerințele. Da. Exact cum sună. Cum a început totul? Era 1982. Niki Lauda tocmai se întorsese din „retragere” după ce, în 1979, îi spusese lui Bernie Ecclestone că „există mai mult în viață decât să conduci în cercuri ciudate”. Ron Dennis de la McLaren l-a convins să revină cu un salariu de 3 milioane de dolari. (Există mai mult în viață decât să conduci în cercuri ciudate, dar 3 milioane pe an ajută enorm la recontextualizare.) Lauda s-a urcat în avion spre Kyalami, Africa de Sud, pentru prima cursă a sezonului. Și-a scos contractul pentru superlicență, documentul obligatoriu fără de care nu poți concura în F1 și a început să-l citească. A dat de două clauze care l-au făcut să lase jos și băutura din mână. Clauza 1: Orice declarație negativă a unui pilot la adresa FISA (forul de conducere al sportului) era interzisă și pedepsibilă. Clauza 2: Piloții nu mai aveau voie să negocieze contracte cu alte echipe în mod independent, erau legați pe termen lung de o singură echipă.

La acel moment , piloții, cu ajutorul GPDA, au cerut eliminarea clauzelor, susținând că sunt în defavoarea lor. Mai târziu s-a ajuns la un compromis și cursa a avut loc. Dar toate aceste tensiuni nu s-au oprit aici.

DPPI - www.F1-Live.com



Noaptea cu saltele

Joi dimineața, cu doar două zile înainte de cursă, Pironi și Lauda au organizat o ședință cu toți piloții. Treizeci de piloți s-au mutat împreună în sala de conferințe a hotelului, au adus saltele și păaturi din propriile camere și au declarat că nu vor semna nimic și nu vor concura până când clauzele nu sunt retrase. Biroul de conducere FISA și Ecclestone au trimis reprezentanți să convingă piloții să cedeze. Piloții au refuzat să deschidă ușa. Echipele au încercat să-i convingă pe piloți să semneze și să uite. Piloții au refuzat. Un detaliu fabulos confirmat de surse: Alain Prost și Gilles Villeneuve, doi piloți care concureau pentru Ferrari și Renault, rivali pe pistă, au dormit pe aceeași saltea în noaptea respectivă, solidari în protest. Gândiți-vă la asta. Prost și Villeneuve. Pe aceeași saltea. Din solidaritate sindicală. E un frumos și bizar detaliu din istoria F1. Alt detaliu confirmat de surse: în hotel se afla și un pian de concert. În timpul grevei piloților, la acel pian a cântat Elio de Angelis și Jacques Villeneuve.

În cele din urmă, o înțelegere a fost convenită în grabă. Clauzele controversate au fost suspendate temporar. Piloții au semnat, au ieșit din hotel și au concurat. Dar, și acesta este un detaliu pe care îl găsim menționat explicit de jurnalistul Maurice Hamilton la Autosport, nimeni nu a știut exact ce s-a rezolvat. Acordul a fost atât de grăbit și atât de vag formulat, încât ambele tabere au ieșit din el cu interpretări diferite. FISA a crezut că a câștigat. Piloții au crezut că au câștigat. Probabil că au câștigat piloții, pentru că acele clauzele nu au mai revenit niciodată în forma lor originală. GPDA s-a dizolvat în urma acestor tensiuni, înlocuit de *Professional Racing Drivers Association*. Dar moștenirea acelei nopți a rămas: piloții F1 chiar pot forma un sindicat funcțional când vor cu adevărat.

Capitolul 3: Indianapolis 2005 - Când 14 mașini au plecat acasă după turul de formare.

Dacă greva de la Kyalami a fost despre principii și autonomie, evenimentele de la Indianapolis în 2005 au fost despre ceva mai simplu și mai concret: roțile explodau. Context: Războiul pneurilor. Sezonul 2005 a adus o regulă nouă: piloții trebuiau să folosească un singur set de pneuri pentru calificări și cursă (cu excepția situațiilor de siguranță). Două companii furnizau cauciucuri: Bridgestone (pentru Ferrari și câteva echipe mici) și Michelin (pentru toți ceilalți: McLaren, Renault, Williams, Toyota, BAR-Honda, Sauber, Red Bull).



Michelin se descurca în general mai bine în acel sezon. Până la Indianapolis. Circuitul american includea o secțiune problematică din celebrul viraj 13, o curbă înclinată la viteză mare. Suprafața fusese reasfaltată după 2004, creând presiuni noi pe pneuri. Vineri dimineața, Ricardo Zonta (pilot de teste Toyota) s-a răsucit în interior după ce roata stângă spate s-a dezumflat brusc. Nimeni nu a luat-o prea în serios. Sâmbătă, Ralf Schumacher a suferit un accident major în același viraj. De data aceasta Michelin a început să facă simulări. Rezultatele nu au fost liniștitoare. Pneurile nu puteau rezista forțelor din virajul 13. Michelin a cerut permisiunea FIA să aducă un alt set de pneuri. FIA a spus nu, regulamentul permitea un singur set pe weekend. Michelin a cerut instalarea unei chicane temporare pentru a reduce viteza în acea zonă. FIA a spus iarăși nu. Nouă din zece echipe erau de acord. Pista era de acord. FIA a spus nu.

Turul de formare al rușinii

Duminică, cele 14 mașini cu pneuri Michelin au ieșit pe pistă pentru turul de formare. Publicul de peste 100.000 de oameni a aplaudat. Și apoi, unul câte unul, monoposturile s-au retras în boxe și nu au revenit. Au rămas șase mașini pe grilă: cele trei ale Ferrari și două ale Jordan și Minardi, echipele cu cauciucuri Bridgestone. A urmat o cursă pe care Michael Schumacher a câștigat-o fără mare satisfacție, înconjurat de „booing-ul” publicului american. Ulterior, Michelin a oferit rambursări fanilor și a cumpărat 20.000 de bilete pentru ediția din 2006. FIA a convocat cele șapte echipe Michelin pentru a răspunde pentru încălcarea Acordului Concorde. Kimi Räikkönen, care nu era membru GPDA și care se retrăsese în 2005, a declarat mai târziu că: „Am fost o dată implicat în 2005,

și amuzant, au fost câțiva băieți care n-au oprit și au condus. Deci cu siguranță eu voi concura orice s-ar întâmpla.” Kimi Räikkönen, omul care nu se alătura grevelor și nu venea la petreceri, dar a câștigat campionatul mondial în 2007. Probabil că e o lecție acolo undeva.

Capitolul 4: Cauciucurile Pirelli explodează (din nou) - Amenințarea de la Silverstone, 2013



Istoria are simțul umorului. Sau al tragicului. Depinde cum privești pneurile care explodează. În 2013 Pirelli, furnizorul unic de pneuri al F1, a adus la Silverstone o construcție modificată de pneu care s-a comportat... imprevizibil. La Marele Premiu al Marii Britanii au avut loc șase incidente majore de pneuri. Monoposturile piloților ajungeau cu roțile explodate la viteze de 300 km/h. Publicul a văzut bucăți de fibre zburând în aer la aproape fiecare tur. GPDA a emis o declarație clară: dacă Pirelli nu schimbă construcția pneurilor pentru Marele Premiu al Germaniei de la Nürburgring, piloții se retrag. Sergio Pérez a declarat fără echivoc: „Cred că dacă Pirelli nu ar fi schimbat construcția, cu siguranță am fi făcut ceva ca piloți. Riscam viețile noastre.” Pirelli a schimbat pneurile, trecând de la armătură de oțel la una de kevlar. Piloții au concurat. Boicotul nu a mai fost necesar.

Capitolul 5: Chiloți, bijuterii și înjurături: Era Mohammed Ben Sulayem (2022–2024)

Dacă în anii '60–'70 piloții protestau pentru că pista îi putea ucide, iar în 1982 pentru că deveneau proprietatea echipelor, în perioada 2022–2024 frontul de luptă s-a deplasat spre teritorii mai... filozofice. Mohammed Ben Sulayem devenise președinte FIA în decembrie 2021 și, cu entuziasmul unui om care tocmai a descoperit că are putere de reglementare, a decis că Formula 1 are o problemă cu: bijuteriile, chiloții ignifugi și înjurăturile.

Actul I: Bijuteriile lui Lewis Hamilton



La Marele Premiu al Australiei din 2022, noul director de cursă Niels Wittich a inclus în notele de pre-cursă un reminder că purtarea de bijuterii în mașină este interzisă. Această regulă exista de mult, dar nu fusese aplicată rigid niciodată. Lewis Hamilton, care purta cercei, un inel în nas și, după propriile cuvinte: „niște piercinguri pe care nu mulți le știu”, după care a adăugat imediat „glumesc, glumesc”, a refuzat să cedeze. „N-am niciun plan de a le scoate”, a declarat Hamilton. „Unele sunt literalmente sudate. Ar trebui să mi le taie cineva.” La Marele Premiu de la Miami, Hamilton a venit la conferința de presă purtând trei ceasuri și un număr nedeterminat de bijuterii, ca o declarație de principiu estetică. Sebastian Vettel l-a sprijinit public și a afirmat că regula părea „personal direcționată spre Lewis”. Standoff-ul a durat mai multe luni.

Hamilton a primit scutiri medicale (inelul din nas nu putea fi îndepărtat fără risc de infecție). Mercedes a fost amendată cu 25.000 de euro pentru că a completat greșit un formular de autoverificare privind bijuteriile.

Actul II: Vettel și chiloții legendari



În contextul dezbaterii despre chiloții ignifugi (FIA insista că piloții trebuie să poarte lenjerie omologată FIA), Sebastian Vettel a ales o cale de protest ce nu s-a mai văzut în istoria sporturilor motoristice, s-a

prezentat la Marele Premiu de la Miami purtând chiloți pe deasupra combinezonului de cursă. Nu e o metaforă. Vettel, cvadruplu campion mondial, a mers la conferința de presă oficială cu lenjeria de corp deasupra echipamentului de curse, ca o formă de protest împotriva regulamentului FIA. Aceasta a fost probabil cea mai elegantă declarație politică din istoria Forumului 1. Și poate cea mai bine îmbrăcată.

Actul III: Verstappen și Interdicția înjurăturilor

La Marele Premiu de la Singapore, Max Verstappen a înjurat la o conferință de presă. Aceasta nu a fost o surpriză pentru nimeni, mai ales pentru cei care l-au urmărit pe Verstappen. FIA l-a sancționat pentru conduită necorespunzătoare conform Articolului 12.2.1k al Codului Sportiv Internațional și i-a impus o activitate de interes public, un fel de muncă în folosul comunității pentru sportivii F1. Ben Sulayem a declarat într-un interviu că „nu suntem rapperi” și că piloții ar trebui să se comporte altfel. Lewis Hamilton a considerat că remarca are „un element rasial” și l-a îndemnat pe Verstappen să ignore sancțiunea. GPDA a publicat o scrisoare deschisă: „Există o diferență între a înjura cu intenția de a insulta pe cineva și folosirea ocazională a unui limbaj colocvial pentru a descrie o situație sau un obiect inanimat, cum ar fi o mașină sau o manevră în curse.” Și, mai memorabil, GPDA a cerut FIA să lămurească „unde se duc banii din amenziile piloților”, o întrebare de o simplitate dezarmantă care, totuși, n-a primit niciodată un răspuns complet satisfăcător. Sfârșitul? Există amenzi ce pornesc de la 5.000€, care pot fi și suspendate, dar pot ajunge și la sume mai mari dacă există circumstanțe agravante.



Foto:Facebook

I prefer not to speak about that, might get me in trouble.

MAX VERSTAPPEN
on the FIA cracking down on swearing

Privind în urmă asupra întregii istorii, de la boicotul Spa-ului din 1969, la saltul la Kyalami în 1982, la chicane-ul refuzat de la Indianapolis în 2005, la bijuteriile lui Hamilton și chiloții lui Vettel, un pattern devine clar: piloții de Formula 1 câștigă când protestează pentru siguranță. Circuitele s-au schimbat. Pneurile s-au schimbat. Standardele de siguranță au avansat enorm față de anii '60-'70, când piloții mureau cu o frecvență îngrozitoare. Piloții câștigă mai rar când protestează împotriva birocrăției. Clauzele din 1982 s-au rezolvat vag și confuz. Bijuteriile lui Hamilton au necesitat scutiri medicale. Și, deasupra tuturor acestor bătălii, planează o ironie magnifică: Formula 1 este un sport al vitezei absolute, al riscului calculat și al adrenalei pure, un sport în care piloții sar în mașini care merg la 350 km/h din pură pasiune. Și totuși, cel mai mare conflict din istoria lor recentă a fost despre Max Verstappen care poate să spună sau nu un cuvânt urât la o conferință de presă.

În final... e Marele Circ, nu?

CHEFI LA FORMULA 1

Formula 1: cine ia titlul mondial al gustului?

Bucătăria românească are multe preparate importante, dar dacă ar exista un campionat mondial al mâncării tradiționale, concurența ar fi serioasă. Unele preparate vin pentru spectacol, altele pentru consistență, iar unele pur și simplu domină generații întregi. Dacă le asociem cu piloți de Formula 1, clasamentul ar putea arăta cam așa.

Sarmale – Hamilton

Sarmalele sunt campionul absolut. Simplu. Nu există sărbătoare serioasă fără ele și există oameni care verifică masa festivă exact cum verifici grila de start: prima întrebare este mereu „unde sunt sarmalele?”. Au tradiție, au consistență și au genul acela de statut unde nu mai trebuie să demonstreze nimic nimănui.



FORMULA 1

DE MATEI ALEXANDRU

Servite fierbinți, lângă mămăligă, smântână și poate puțină afumătură, devin genul de preparat care face liniște la masă. Toți știu cine este numărul unu.

Mici cu muștar și pâine – Verstappen

Micii nu intră subtil în scenă. Apar sfârșind pe grătar, mirosul se simte instant și din acel moment planurile despre „mănânc puțin azi” dispar complet. Sunt rapizi, agresivi și eficienți. Nu pierd vremea și nici nu încearcă să fie altceva decât sunt.



Ciorbă de burtă – Alonso

Are experiență, caracter și suficientă personalitate încât să împartă oamenii în două tabere.



Unii o adoră, alții spun că nu e pentru ei. Dar când vine fierbinte, cu ardei iute și smântână, mulți încep să își schimbe părerea destul de repede.

Tochitură – Vettel

Tochitura nu vine cu discursuri lungi. Vine cu carne, sos, ou, mămăligă și intenții foarte clare. Este serioasă, puternică și genul de preparat după care spui că nu mai mănânci nimic... până apare desertul.



Papanași – Leclerc

Papanașii știu foarte bine că arată spectaculos. Vin cu smântână rece, dulceață care curge încet și acel efect inevitabil în care toată lumea spune „iau doar puțin” și apoi se uită discret dacă a mai rămas unul.



Cozonac – Norris

Pare relaxat, prietenos și simplu, dar realitatea e alta. Necesită muncă, timp și răbdare. Când începe însă să miroasă în casă, devine imposibil să mai ai alte priorități.

Ciorbă rădăuțeană – Piastri

Calmă, eficientă și mai bună decât pare la prima vedere. Nu intră zgomotos în cameră și nici nu încearcă să atragă toată atenția. Dar după câteva linguri începi să înțelegi rapid de ce atât de mulți oameni o apreciază.



Fasole cu ciolan – Russell

Există, apare constant și tehnic își face treaba. Dar dacă pe masă sunt și sarmale, și mici, și tochitură, de multe ori ajunge în situația aceea incomodă în care lumea spune: „lasă că iau și din asta după”. Nu pentru că e rea. Doar pentru că are concurență complicată.

Până la urmă, indiferent de clasament, adevărul este că dacă pui toate preparatele astea pe aceeași masă, singura cursă reală nu mai este Formula 1, ci cine apucă ultima porție înainte să spună toată lumea „eu doar gustam puțin”.

BERTI PANAIOT



Berti Panaiot este una dintre vocile reprezentative ale sporturilor cu motor din România, cu o experiență de peste trei decenii în jurnalism, televiziune și management sportiv. Pasiunea sa pentru automobile și competițiile de motorsport l-a condus către o carieră începută în 1994, în presa locală din Sibiu, de unde și-a construit treptat reputația de specialist și comentator apreciat.

Din 1998 a colaborat cu Eurosport, iar ulterior a comentat unele dintre cele mai importante competiții internaționale pentru posturi precum TV Sport, AXN, Motors TV, sport.ro și Dolce Sport. Formula 1, GP2, GP3, Porsche Supercup sau Red Bull Air Race sunt doar câteva dintre sporturile pe care le-a adus mai aproape de publicul român prin stilul său documentat și pasiunea pentru detaliile tehnice.

sporturilor cu motor care au avut loc în România, cum au fost etapele din Campionatul FIA GT de la București, Campionatul European de Raliuri și cel Intercontinental cu etapa de la Sibiu sau competiții internaționale de super moto și motocros. Am văzut atâtea povești frumoase încât pot spune doar că mă bucur că a trecut timpul făcând ceea ce îmi place.



Q Salut, Berti!

Ai o experiență de peste 30 de ani în presa românească, ai scris pentru diverse publicații, inclusiv Top Gear România, ai comentat Formula 1, GP2, GP3, Super Cupa Porsche și Red Bull Air Race pentru mai multe televiziuni, în prezent realizezi împreună cu Valentin Răducan MOTORSPORTcast, emisiune ce poate fi văzută pe Youtube, după o experiență profesională atât de vastă și variată, care este perioada de care îți amintești cu cea mai mare plăcere?

Sincer, nici nu-mi dau seama cum a trecut vremea atât de repede. E greu să aleg o anumită perioadă, pentru că fiecare moment a avut ceva special. Mă bucur că am fost implicat în organizarea unora dintre cele mai importante evenimente din lumea

Q Tocmai spuneam că ai trecut prin aproape toate formele de media dedicate motorsportului – radio local, televiziune, reviste auto, comentariu live, PR de evenimente; a fost un moment anume în care ai simțit că nu mai e doar o pasiune, ci că motorsportul devine „viața ta”?

Am simțit că e viața mea încă de când am văzut primul kart, iar după ce am înțeles foarte repede că e un sport mult prea costisitor pentru resursele noastre m-am concentrat să fac alte lucruri prin care să fiu aproape de acest sport. Așa că sporturile cu motor sunt viața mea de când eram mic.

Q Dacă pentru piloții de F1 e greu să ajungă pe grilă, locurile fiind limitate la doar 22, cât de greu este pentru cineva din România să ajungă comentator într-un sport precum Formula 1, unde, de cele mai multe ori, aceste locuri sunt doar două? Care au fost pentru tine pașii pe care i-ai urmat pentru a ajunge în cabina de comentariu?

În primul rând, acum locurile nu mai sunt doar două pentru că oricine poate să devină „comentator” pe contul personal din social media. Mă bucur că au apărut foarte mulți creatori de conținut care comentează zi de zi tot ceea ce se întâmplă în Formula 1. Sunt câteva conturi interesante pe care le urmăresc și ce mă bucură cel mai mult este că sunt și multe fete care creează conținut legat de Formula 1. Cu pasiune și multă muncă ajungi întotdeauna să faci bine ceea ce îți place. Când am început eu nu existau platformele de socializare, iar internetul era încă în perioada dial-up și cele mai multe din informații se trimiteau pe fax. Eu am început să comentez primele curse la o televiziune locală din Sibiu care transmitea înregistrat etapele din Campionatul de Autocross. A fost un campionat foarte popular în anii '90. În 1997 s-a lansat versiunea în limba română

a canalului Eurosport și mi-am dorit să fac parte din echipa de comentatori. Timp de 6–7 luni veneam săptămânal de la Sibiu pentru a comenta „la perete” (fără să fiu în direct) diverse competiții, iar după aceea am avut primul LIVE. A fost ceva special de care îmi aduc aminte și acum și le mulțumesc tuturor celor care au contribuit la acest lucru.



Q Ai comentat Formula 1 într-o perioadă în care sportul începea să explodeze din nou în România. Cum s-a schimbat publicul român de F1 între 2014 și astăzi? Simți că oamenii urmăresc acum mai mult spectacolul sau înțeleg mai bine partea tehnică și strategică?

E greu de spus cum s-a schimbat. Cred că doar acum e mai numeros. Pe de o parte sunt cei care urmăreau Formula 1 din perioada lui Senna și Schumacher, la care s-au adăugat cei fascinați de serialul *Drive to Survive*. Ceea ce s-a schimbat sigur este abordarea celor de la Liberty Media în ceea ce privește promovarea, iar asta a atras foarte mulți fani noi. Spectacolul face parte din Formula 1, la fel ca partea tehnică și ceea ce se întâmplă din punct de vedere sportiv. Cei care au venit pentru spectacol vor descoperi și partea tehnică, iar cei care urmăresc Formula 1 pentru partea tehnică primesc și spectacolul la pachet.

Ce mi-ar plăcea cel mai mult ar fi ca pasiunea pentru Formula 1 să îți facă să descopere și alte sporturi cu motor. Mai întâi seriile Formula 2 și Formula 3, apoi alte competiții de monoposturi cum ar fi Formula 4 sau Eurocup 3 unde avem și piloți români, dar și raliuri, curse de turisme, anduranță sau rally raid. Max Verstappen a reușit de unul singur să facă asta prin participarea sa la cursa de 24 de ore de pe Nürburgring care a fost sold out după o perioadă foarte lungă. Îmi pare rău că nu am reușit să mă organizez să ajung acolo, dar mă bucur că lumea descoperă că sporturile cu motor înseamnă și alte competiții, nu doar Formula 1.



Q Spuneai că așa cum orice pilot din F1 ar vrea să piloteze pentru Ferrari, la fel orice comentator de motorsport își dorește să comenteze Formula 1. Ce diferențiază F1 de celelalte sporturi cu motor, ce o face specială?

Cred că nu doar Formula 1 este pe lista unui comentator de sporturi cu motor. Sau nu ar trebui să fie. Cursa de 24 de ore de la Le Mans este un eveniment special, Indy 500 la fel. Și mai sunt câteva. Formula 1 este considerată competiția principală din lumea sporturilor cu motor. Are cea mai mare audiență la nivel global, o tradiție neîntreruptă din 1950, fără să luăm în considerare cursele de Grand Prix de dinaintea formării acestui campionat, o serie de piloți deveniți legende. Și mai putem continua. Pentru mine, plăcerea de a comenta orice competiție este aceeași, așa că din acest punct de vedere nu e mai specială.



Q Acum schimbăm perspectiva și am vrea să știm: dacă te-ar întreba un fan al Formulei 1 de ce ar trebui să urmărească seriile suport, ce i-ai spune?

Din aceleași motive pentru care se uită la Formula 1. În plus, nu s-ar mai întreba de unde a apărut Kimi Antonelli. Sau Isack Hadjar. Și ar putea vedea ce eforturi fac tinerii piloți să ajungă până în Formula 1, ceea ce este poate cel mai impresionant lucru. Aș adăuga aici și F1 Academy.

Q În contextul ăsta, al sporturilor cu motor în general, care sunt preferințele tale și ce predicție ai pentru campionii acestui sezon?

E greu să numesc o singură competiție aici, mai ales că am comentat foarte multe de-a lungul timpului, așa că voi spune doar că îmi plac sporturile cu motor în general și că îmi fac programul și după evenimentele importante care sunt transmise în direct sau încerc să ajung la unele dintre ele la fața locului. Referitor la predicțiile pentru acest sezon, o să vorbesc doar de Formula 1: mai e cineva care crede că Mercedes poate pierde titlurile mondiale?

Q Revenind la Formula 1, cum vezi sezonul actual până în acest punct, ce te-a surprins cel mai mult și cum te raportezi la acest nou regulament?

Fără discuție, Kimi Antonelli este surpriza sezonului. Și nu neapărat faptul că e mai rapid decât Russell. Și nici că a obținut 5 victorii consecutive, ci mai degrabă modul în care gestionează toată presiunea din acest moment. Legat de noul regulament, vizual îmi place ceea ce văd. Ce e în spate, nu.

Q În era actuală, cât de mult mai contează pilotul în Formula 1, care este ponderea lui raportat la geniul inginerilor din fabrică?

Cred că cel mai bun exemplu este acum Max Verstappen, dar au mai fost și alții în această situație. Chiar și unul dintre cei mai buni piloți din toate timpurile nu poate să facă nimic dacă nu are o mașină competitivă. Poate să scoată mai mult din ea, decât unul mediocru, dar nu poate deveni campion în duelul cu un pilot care are cea mai bună mașină de pe grilă. Pe de altă parte, câți dintre fani sau cei care plătesc un bilet merg la o cursă pentru a-l vedea pe Adrian Newey, de exemplu? Matematic, raportul ar fi undeva la 75% - 80% în favoarea echipamen-

tului tehnic, iar pilotul ar conta undeva la 20% - 25%. Dintr-un alt punct de vedere, în urma unui sondaj făcut de Liberty în rândul suporterilor, undeva la 35% - 40% dintre ei urmăresc Formula 1 pentru un pilot, 65% dintre ei urmăresc Formula 1 pentru combinația pilot-echipă și doar 9% urmăresc Formula 1 pentru o echipă.

Q F1 trece printr-o perioadă în care *entertainment-ul* și *social media* contează aproape la fel de mult ca sportul în sine. Crezi că Formula 1 modernă a găsit echilibrul perfect sau există riscul să piardă din autenticitatea care i-a făcut pe pasionați să se îndrăgostească de acest sport?

Cred că în acest moment Formula 1 este în cea mai bună perioadă din punctul de vedere al audienței, iar asta se datorează și *entertainment-ului* și *social media*. Probabil va pierde câțiva pasionați, dar sunt sigur că și aceștia vor mai trage din când în când cu ochiul la ce se mai întâmplă în sportul lor preferat.



Q Dacă ai putea pune la masă doi oameni din istoria F1 (piloți, manageri, ingineri) pentru o discuție relaxată, pe cine ai alege și de ce?

Bernie Ecclestone și Ayrton Senna. Pe Ecclestone pentru că vreau să-mi explice cum a vândut el Formula 1 de câteva ori pentru ca apoi să o cumpere la un preț mai mic și pe Senna să-mi povestească cum s-au văzut incidentele cu Alain Prost de la el din cockpit.



Q Dacă Formula 1 ar fi o singură mașină, pe un singur circuit, în cel mai frumos an din istorie... cum ar arăta acel tablou ideal pentru Berti Panaiot?

Fără discuție 1970. Aș pune monopostul Lotus 72C cu numărul 22 pilotat de Jochen Rindt pe grila de start al Marelui Premiu de Formula 1 al Mexicului, ultima cursă din acel sezon. Jochen Rindt și-a pierdut viața la Monza și este singurul campion mondial post mortem. Dar mi se pare nedrept ca un pilot care a devenit campion mondial în Formula 1 să nu simtă niciodată bucuria aceea.

Q Pe site-ul tău UrbanAdventures.ro, dar și pe contul de Instagram descoperim un alt Berti, aventurier, iubitor de călătorii și mâncare bună, cum ți-ai descoperit latura asta și când ai decis să o duci la alt nivel, să nu rămână doar o pasiune?

Este același 😎. Întotdeauna mi-a plăcut să călătoresc, să descopăr locuri cu mâncare bună și să experimentez lucruri inedite, doar că nu am scris niciodată despre asta. Proiectul UrbanAdventures.ro este fix despre asta și este platforma pe care vorbesc despre celelalte lucruri care-mi plac, inclusiv sporturile cu motor, doar că dintr-un alt punct de vedere. Proiectul MOTORSPORTcast este cel legat strict de sporturile cu motor, în special Formula 1, dar și pentru acesta pregătesc, împreună cu Valentin, câteva surprize pe care sper să le punem în practică încă din acest sezon.

Q Dincolo de ceea ce știm deja despre tine de la TV, rețele de socializare și din cabina de comentariu, cum arată Berti Panaiot atunci când nu e weekend de cursă sau nu realizează conținut digital? Ce hobby sau activitate te scoate complet din ceea ce faci în mod obișnuit și probabil ar surprinde pe toată lumea?

Văzând întrebarea, mi-am dat seama că în afară de ce ai menționat mai sus, nu fac altceva. Practic totul se învâрте în jurul pasiunii pentru sporturi cu motor, organizarea de evenimente sau aceea de a descoperi locuri noi și a povesti despre asta. Și probabil ar fi o surpriză faptul că băutura mea preferată este Red Bull, dar echipa de Formula 1 nu se află prima pe această listă.

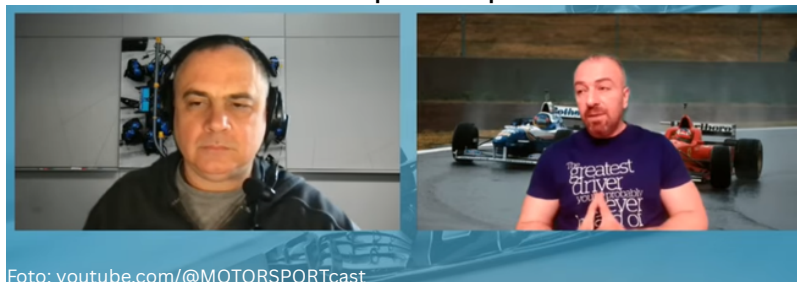
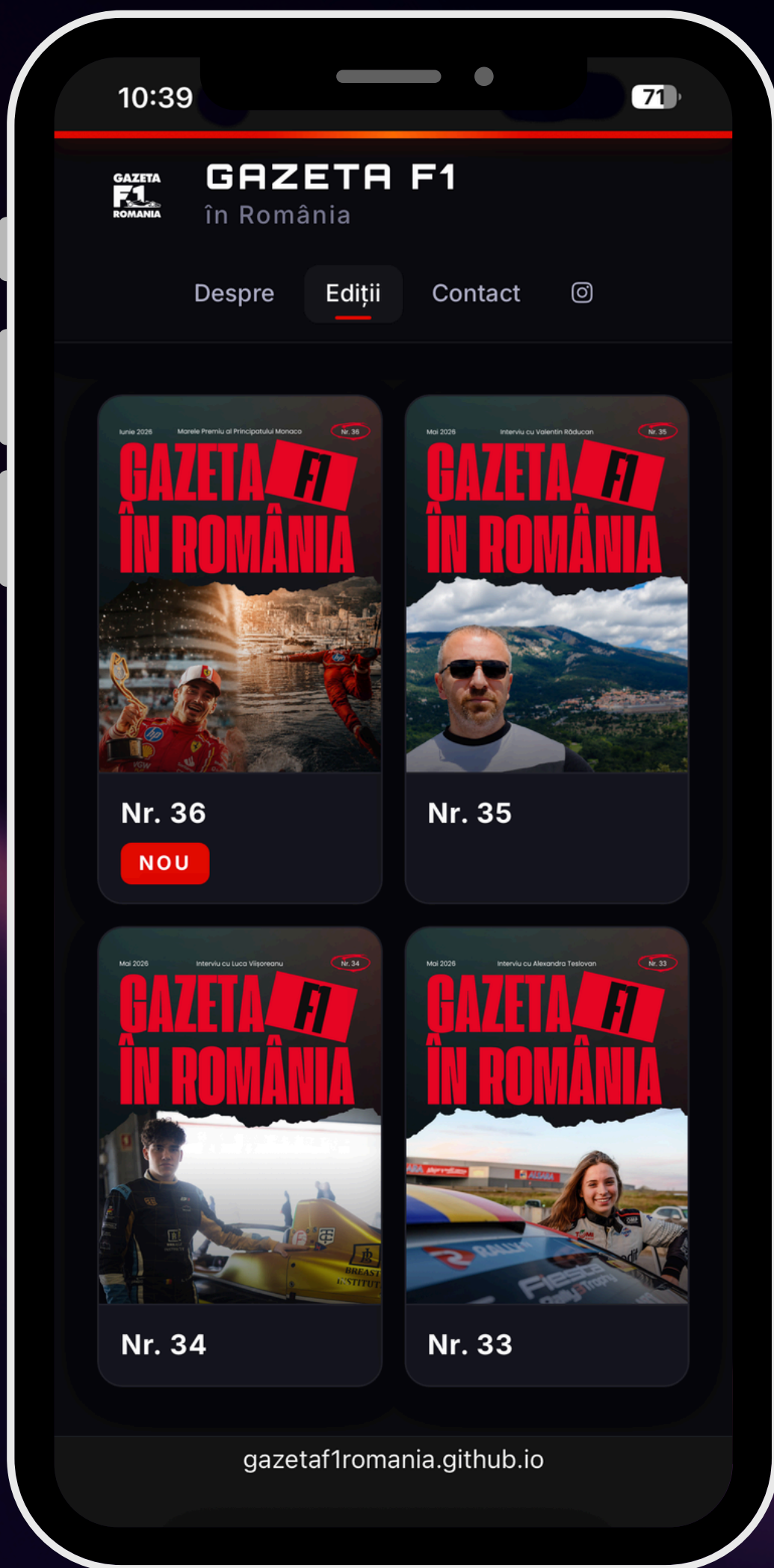


Foto: youtube.com/@MOTORSPORTcast

Q Dacă ai un mesaj sau dorești să împărtășești ceva cititorilor Gazetei și noi am omis să te întrebăm, te rugăm să o faci.

Sigur. Pilotul meu preferat, de pe grila actuală, este Charles Leclerc. Asta ca să nu mai fie niciun dubiu pentru cei care urmăresc podcastul de pe MotorsportCast.



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.