

Iulie 2026

L'Eau Rouge

Nr. 40

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



EAU ROUGE

DE GABI

Puține porțiuni din vreun circuit au dobândit un statut legendar precum Eau Rouge. Recunoscută pentru combinația sa unică de viteză, schimbare bruscă de nivel și precizie, această secțiune a devenit un adevărat simbol al motorsportului și un reper al curajului și măiestriei piloților. De-a lungul deceniilor, Eau Rouge a fost scena unor momente memorabile, contribuind decisiv la identitatea și prestigiul circuitului de la Spa-Francorchamps.

Anii '50

Secțiunea Eau Rouge își datorează numele pâ râului cu apă roșiatică, bogată în fier, care trece pe sub circuit și este prezentă în toate configurațiile pistei de la Spa utilizate în Campionatul Mondial de Formula 1 din 1950. În forma sa inițială, din anii 1920, Eau Rouge era un viraj strâns la stânga urmat de un ac de păr. Pentru a crește viteza medie a circuitului, această porțiune a fost reproiectată într-o succesiune rapidă de viraje în urcare, devenind una dintre cele mai spectaculoase și emblematice secțiuni din motorsport.



Anii '60

În anii 1960, configurația secțiunii Eau Rouge a rămas aproape neschimbată, singurele modificări vizibile fiind amplasarea unor panouri publicitare pe pod. Măsurile de siguranță erau însă minime, iar exteriorul virajului era mărginit de un zid de piatră, fără zone de degajare. Periculozitatea secțiunii este ilustrată de incidentul relatat de Jim Clark, care, în timpul antrenamentelor din 1966, s-a trezit față în față cu un monopost care circula pe circuit cu o viteză mult mai mică, evitând în ultimul moment un impact grav.

Foto: f1.com



Anii '70

Din cauza vitezelor tot mai mari, a suprafeței degradate a pistei și a nivelului redus de siguranță, Marele Premiu al Belgiei din 1969 a fost anulat. Cursa a revenit în 1970, după instalarea barierelor de protecție de tip Armco și a gardurilor de siguranță în zona Eau Rouge. Totuși, aceasta a fost ultima ediție desfășurată la Spa timp de 13 ani, competiția fiind mutată pe alte circuite. În 1979, traseul original, format din drumuri publice, a fost scurtat de la 14,1 km la configurația actuală, iar abia în anul 2000 circuitul a devenit complet dedicat competițiilor automobilistice.



Anii '80

După opt ediții consecutive desfășurate pe circuitul Zolder, Marele Premiu al Belgiei a revenit la Circuit de Spa-Francorchamps în 1983, iar din 1985 a redevenit o prezență permanentă în calendarul Formulei 1. Secțiunea Eau Rouge și-a păstrat configurația, fiind aduse doar îmbunătățiri de siguranță, precum extinderea zonelor de degajare, modernizarea barierelor Armco, instalarea barierelor din anvelope și modificarea bordurilor. În același an, Stefan Bellof și-a pierdut viața în această zonă în timpul unei curse de anduranță, eveniment care a determinat implementarea unor măsuri suplimentare de siguranță în anii următori.



Anii '90

În anii '90, Eau Rouge a fost scena mai multor accidente spectaculoase. În 1993, Alex Zanardi a scăpat fără răni grave după ce monopostul său a suferit o defecțiune mecanică și a lovit barierele.



După accidentul fatal al lui Ayrton Senna din 1994, secțiunea a fost modificată temporar prin introducerea unei șicane, însă configurația originală a revenit în sezonul următor, alături de măsuri suplimentare de siguranță.



La sfârșitul deceniului, îmbunătățirile aerodinamice ale monoposturilor au făcut posibilă parcurgerea virajului cu accelerația complet apăsată, consolidând reputația Eau Rouge ca una dintre cele mai rapide și provocatoare secțiuni din Formula 1.



Anii 2000

La începutul anilor 2000, în cadrul lucrărilor de modernizare dedicate creșterii siguranței, zona de pietriș din exteriorul secțiunii Eau Rouge a fost înlocuită cu asfalt, ieșirea secundară de la linia boxelor a fost mutată pe interiorul virajului, iar bordura de la ieșirea din Raidillon a fost aplatizată. Aceste modificări au permis piloților să abordeze secțiunea cu viteze și mai mari, reducând totodată riscul unor accidente provocate de pierderea controlului la ieșirea din viraj.

Foto: f1.com



Deși unii piloți au considerat că aceste schimbări au diminuat dificultatea și caracterul spectaculos al Eau Rouge, majoritatea au fost de acord că secțiunea continua să reprezinte o provocare importantă. Odată cu dezvoltarea aerodinamicii monoposturilor și schimbarea regulamentului tehnic din 2006, virajul a devenit mai ușor de parcurs în condiții ideale, însă pe pistă umedă, cu rezervorul plin sau în cazul unei defecțiuni mecanice, Eau Rouge a rămas una dintre cele mai dificile și periculoase porțiuni ale calendarului Formulei 1.



Foto: f1.com

2010-Prezent

Din 2010 încoace, configurația secțiunii Eau Rouge a rămas în mare parte neschimbată, însă evoluția tehnologiei monoposturilor a influențat modul în care aceasta este abordată. Introducerea sistemului F-duct în 2010 i-a obligat pe unii piloți să parcurgă virajul cu o singură mână pentru a activa dispozitivul aerodinamic, iar odată cu introducerea DRS în 2011, utilizarea acestuia în Eau Rouge a fost interzisă din motive de siguranță. Începând cu sezonul 2014, odată cu introducerea noii generații de unități de putere, piloții au considerat din nou că Eau Rouge reprezintă o provocare autentică, mai ales în condiții de ploaie.



Foto: planetf1.com

În perioada 2021-2022, zona Eau Rouge a fost modernizată prin extinderea zonelor de degajare cu pietriș și îmbunătățirea barierelor de protecție, fără modificarea configurației virajului. Astfel, deși standardele de siguranță au evoluat semnificativ, esența acestei secțiuni a rămas neschimbată.

Foto: f1.com



Mai mult decât un viraj, Eau Rouge!

CE1 MA1

Azi este despre ea, cea care de atâtea ori ne-a lăsat fără cuvinte cu alegerile sale cu adevărat scilipitoare în ceea ce privește strategiile de cursă. Vorbim evident despre Hannah Schmitz, cel mai bine cunoscută drept șefa departamentului de strategie de cursă de la Red Bull Racing. Este, pe bună dreptate, considerată una dintre cele mai de succes femei din F1.

Deși Formula 1 este un sport de echipă, de cele mai multe ori piloții sunt cei care primesc laudele, dar și criticile, după situație... Într-o echipă, oricare ar fi ea, pentru cele mai bune rezultate e esențial ca fiecare să își facă treaba la parametrii optimi, să se sincronizeze și să se îmbine precum elementele mecanismului unui ceas elvețian. Cu atât mai mult în F1, unde diferențele se fac uneori la miime de secundă și unde a avea un monopost competitiv și un pilot pe măsură nu sunt garanția succesului în lipsa unei strategii bune, fanii Ferrari știu mai bine...



Foto: redbull.com

BUN1

DE ANA-MIRELA

În viață, și hazardul poate juca un rol important, însă nu degeaba se spune că până și norocul trebuie să te prindă pregătit, iar în cazul ei a fost vorba în primul rând de multă muncă și poate și de un strop de noroc să ajungă unde e astăzi. Încă din perioada studiilor la Universitatea Cambridge s-a remarcat prin implicarea sa în proiectele universității, unul dintre ele fiind despre cursele cu mașini solare unde a fost liderul echipei coordonând proiectul.

Foto: salracing.com



La Red Bull Racing a ajuns în 2009 ca inginer de modelare și strategie și a urcat treaptă cu treaptă până la rolul crucial pe care îl are azi. Deși nu a fost în lumina reflectoarelor până să fie șefa strategiei, ea a avut contribuții semnificative în cadrul echipei. A jucat un rol important în dezvoltarea monopostului RB18, astfel încât acesta nu doar să fie performant, dar să întrunească și cerințele lui Max Verstappen. De-a lungul timpului cvadruplul campion mondial și-a declarat admirația și recunoștința față de

Hannah apreciind în special stăpânirea de sine a acesteia în momentele de maximă presiune spunând că este „*insanely calm*”. Starea de concentrare și calmul ei sunt parte din brandul personal. Se știe deja că în momentul în care își așază palmele pe masă cu fața în jos are nevoie de concentrare și urmează să ia decizii importante.



Cursa care a adus-o pentru prima dată în lumina reflectoarelor a fost la Marele Premiu al Braziliei din 2019 când a luat cele mai inspirate decizii legate de strategie, într-o cursă cu multe evenimente neprevăzute, contribuind și ele la succesul echipei Red



Bull. A fost prima victorie la care Hannah a fost prezentă pe podium pentru a primi trofeul pentru constructori, fiind totodată a șasea femeie ce urca pe un podium de F1.

Încă din copilărie a avut o înclinație spre activitățile ce presupuneau concentrare și rezolvarea de probleme, fiind și astăzi o împătimită a jocurilor de societate. Ea însăși glumește spunând că inclusiv ceea ce face în prezent este similar cu a juca un joc, doar că miza este un pic mai mare.

Sunt nenumărate exemple când Hannah a luat cele mai bune decizii în termen de câteva secunde în urma analizării unui volum considerabil de date, alături de colegii ei, și vă invit să descoperiți care sunt acelea. Eu mi-am propus doar să vă trezesc interesul pentru una dintre cele mai importante femei din era actuală a F1. Anul acesta, de Ziua Internațională a Femeii, Hannah Schmitz și Laura Muller, cea care este inginer de cursă pentru Esteban Ocon, au primit cadou redenumirea virajului 6 de la Marele Premiu al Australiei cu numele lor.

Hannah Schmitz este și prima câștigătoare a *McLaren Applied Female Engineer of the Year (2022)* și un exemplu că performanța nu are gen, nici chiar într-o lume a bărbaților cum este Formula 1.



GHINIONISTUL SRL

Era un început de toamnă cum rar mai vezi în zilele noastre. Un septembrie îmbrățișat de razele soarelui ce strălucea intens pe iahturile de milioane, valurile Mării Ligurice și diamantele purtate de femeile monegasce. A unsprezecea zi din memorabilul septembrie 2018. Tipic Rivierei, evenimentele nu încetează să apară. Așa ne-am trezit, dragi cititori de gazetă, cu un puști ce urma să devină pilot pentru Ferrari, pe numele său Charles Marc Hervé Percival Leclerc, și cu nenumărate porecle, printre care: Il Predestinato, Lord Perceval, Banana Leclerc, Next year is our year, Ecler, sau, mai recent, Ghinionistul Principatului, titlu pe care și-l adjudecă cu o consecvență demnă de invidiat.



Foto: Pinterest

DE CRISTINA

Dar înainte de a vorbi despre prezent, să facem puțină arheologie sentimentală, dragi cititori, pentru cei care au venit la Formula 1 abia de la Netflix încoace. Charles a debutat în 2018 la Sauber, un fel de stagiu de ucenicie plătit cu monezi de aur, și-a depășit constant colegul de echipă, mai experimentat, și a câștigat practic un bilet direct spre Maranello.

În 2019 i s-a îndeplinit visul din copilărie: a îmbrăcat roșul Ferrari, ca puștiul ce alegea mereu mașinuța roșie din cutia de jucării. A doua cursă, pole position la Bahrain, apoi, să nu se simtă prea confortabil în noua haină, motorul i-a cedat exact când conducea spre prima victorie. Tipic. Avea să vină, totuși, consacrarea: o victorie la Spa, și una la Monza o săptămână mai târziu, tifosii intrând în delir pentru un puști de 21 de ani care depășea numele mari ale grilei. Victoria de la Spa a rămas pentru el dulce-amară pe viață, pentru că tocmai își pierduse un prieten din copilărie... într-un accident, pe aceeași pistă, cu o zi înainte.

Au urmat 2020 și 2021, ani pe care Ferrari ar prefera să-i șteargă din memoria colectivă ca pe niște poze ce nu au avut focusul unde trebuie. Monoposturi lente, fără ambiții de podium, doar pentru supraviețuire. Apoi, ca o primăvară după o iarnă lungă, 2022 a adus regulamentul nou și o mașină, în sfârșit, competitivă. Leclerc a câștigat chiar la prima cursă, la Bahrain, și-a construit un avans confortabil în clasament și, pentru câteva luni fierbinți, titlul mondial părea, în sfârșit, la o aruncătură de băț.

Și aici, dragi cititori, intervine personajul nostru preferat din toată povestea asta: Ghinionul, cu majusculă, care a decis că anul ăla este prea frumos să-l lase neîntinat. Exact când conducea cursa în Spania, *power unit*-ul n-a mai fost chiar *power*... apoi, în Azerbaidjan s-a lăsat cu o defecțiune la motor. Strategiile Ferrari, la Monaco și Silverstone, au fost demne de un sabotaj intern. Și, ca o cireășă amară pe tortul dezastrului, Charles a contribuit cu generozitate la propria nenorocire: un tete-à-tete nedorit cu bariera la Imola și o ieșire în decor solitară în Franța, exact când conducea cursa. Verstappen, recunoscător, a plecat cu titlul.



2023 a fost un an de cusături și plasturi, cu mai multe retrageri forțate decât ar suporta orice inimă de suporter, dar 2024 a venit cu balsamul mult așteptat: victorie la Monza, victorie la - păstrați-vă lacrimile - Monaco, primul monegasch câștigător acasă în 93 de ani. Omul a plâns în cockpit-ul monopostului, ca un erou de epopee care în sfârșit ajunge la Ithaca.



2025 i l-a adus alături pe Lewis Hamilton, de opt ori campion mondial... oh, scuze! Șapte... și speranțe înalte cât Mont Blanc-ul. Speranțe care s-au cam scufundat undeva pe drum, printre descalificări și curse ratate din cauza deciziilor strategice marca Ferrari. Dar și de o accidentare despre care am aflat, cu toții, destul de recent.

Și-așa ajungem, dragi cititori de gazetă, la actualul sezon 2026, anul în care Ghinionul a decis să nu mai aștepte ocazii speciale, ci să vină în vizită lună de lună. La Monaco, accident chiar la el acasă, în ultimele tururi, frâne defecte, podium pierdut în ultima clipă. La Barcelona, accident în calificări, plecare din P10, recuperare bună până pe locul 6, apoi o defecțiune (frâne, direcție, viteze) care l-a trimis în pietriș, în timp ce colegul Hamilton câștiga prima sa cursă cu Ferrari. Pentru că, dragi cititori, dacă tot vorbim de Monaco, trebuie spus: nimeni nu suferă mai elegant decât Charles. Omul ăsta ar putea pierde un Mare Premiu și tot ar reuși să pară că tocmai a pășit de pe coperta unui magazin de modă.

Așa s-a întâmplat și pe 7 iunie, la „propriul lui Mare Premiu”, acolo unde fiecare bordură îi știe numele și fiecare colț de stradă i-a memorat silueta Ferrari-ului.

Leclerc conducea, ținea strâns ultimul loc de podium, visul unei vieți întregi i se legăna chiar sub nas, și atunci, ca în orice telenovelă bună, intervine Soarta, costumată în Safety Car. La restart, în ultimul ac de păr, Anthony Noghès, frânele care-l chinuiau de două curse încoace au decis că e momentul perfect să-l lase de izbeliște. Ferrari-ul a alunecat lin în parapet, ca un patinator elegant care alege să cadă exact când toată sala aplaudă. Cortina cădea sub formă de fanion roșu, iar Charles a rămas cu o mână la cap și cu sufletul în pietrele de pavaj monegasc: „dezamăgit, trist, furios”, chiar cu vorbele lui. Acasă la el, în fața propriei lui mame, propriului lui oraș, propriilor amintiri din copilărie. Dacă ghinionul ar avea adresă de domiciliu, ar locui și el undeva pe Boulevard Albert Premier.

Apoi, să nu se simtă singur cu durerea, soarta i-a pregătit un bis la numai o săptămână mai târziu, la Barcelona, pentru că, evident, un ghinion modest nu se repetă, ci se rafinează. Calificările au fost un prolog grăitor: Leclerc, care abia spărsese bariera magică, s-a dus glonț în parapeți, oprind sesiunea cu fanion roșu și mutându-se direct pe locul 10 pe grilă, ca un protagonist care iese din scenă chiar înainte de monolog. Dar, cu încăpățânarea aceea tipic monegască, a urcat în cursă până pe locul 6, a trecut pe lângă Piastrî ca pe lângă un indicator de drum, și aproape că reușise să transforme ziua într-o poveste de luptă și revanșă.

Aproape. Pentru că, în ultimele tururi, mașina lui a decis brusc că nu mai vrea nici frâne, nici direcție, nici viteze, un fel de grevă generală a propriului monopost, organizată exact când publicul își ținea respirația. Leclerc s-a strecurat ca melcul înapoi la boxe, retragerea fiind pecetluită, în timp ce colegul lui de la Ferrari, Lewis Hamilton, sărbătorea o victorie istorică la doar câțiva metri distanță.

Soarta i-a surâs, în cele din urmă, la Silverstone, unde a câștigat. Cursa fiind un bis al Abu Dhabi 2021, subiect în care, cu stimă și respect, nu doresc să intru.



Așa că, dragi cititori, dacă vă întrebați de ce Charles Leclerc se uită la cer cu o privire de om care a încheiat un abonament direct cu Ghinionul SRL, acum aveți motive proaspete, toate cu etichetă Ferrari și scrise cu cerneală de frustrare. Monaco l-a lăsat fără podium acasă, Barcelona l-a lăsat fără cuvinte în boxe, Silverstone l-a lăsat să respire... puțin. Iar sezonul, ca un roman picaresc fără sfârșit, continuă să-i scrie eroului același capitol: tot, dar nu suficient.

SILVERSTONE 2026

După ce în septembrie anul trecut am vizitat Silverstone Museum, cu ocazia zilei mele de naștere, soția mea, fiind foarte încântată de tot ceea ce a văzut și experimentat, vine la mine cu următoarea întrebare:

- *Când va avea loc cursa din Anglia la Formula 1?*

Eu, mai în glumă, îi răspund cu o întrebare:

- *De ce? Vrei să luăm bilete?*

La care ea, foarte hotărâtă și decisă, îmi răspunde că da, chiar își dorește. Inițial, am rămas un pic surprins, deoarece și eu mi-am dorit de foarte mult timp să merg, doar că timpul și buzunarul îmi spuneau aproape de fiecare dată „Nu!”; așa că am decis până la urmă să facem un mic efort, am intrat pe site-ul oficial al circuitului și am analizat cele mai bune variante și cele mai bune locuri posibile de pe circuit, astfel încât să putem vedea și spectacol, și mașinile trecând în viteză prin dreptul nostru. Așa am decis că poate cea mai bună opțiune este înainte de virajul Copse, pe care piloții îl abordează adeseori cu pedala de accelerație călcată la maximum. Zis și făcut, tot ce ne-a mai rămas a fost să așteptăm scurgerea timpului până la eveniment.



Foto: arhivă personală

DE ADRIAN

Am luat biletele doar pentru duminică, noi locuind relativ aproape de circuit (aproximativ 100 de km); noi am folosit serviciul *Park and Ride*, cu care am ieșit mult mai ieftin decât dacă am fi parcat la circuit, evitând, de asemenea, și aglomerația de la plecare.



Foto: arhivă personală

Totuși, recomandarea mea ar fi, dacă există posibilitatea, să vă luați bilete pentru tot weekendul, pentru a avea timp să vizitați toate standurile existente, de la fan-shop și până la standurile cu mâncare și băutură. Am avut plăcerea, de asemenea, să admirăm standul celor de la Royal Army, aceștia având expuse diverse vehicule, de la elicoptere și până la vehicule amfibii, în fond, Silverstone nefiind altceva decât un fost aerodrom militar.

Cu cât kilometrii se scurgeau și destinația era din ce în ce mai aproape, cu atât emoțiile creșteau; din momentul în care am

urcat în autobuzul ce urma să ne ducă la circuit și până la locul unde urma să coborâm, număram minutele, milele care se scurgeau cu încetinitorul. Nu știu alții cum sunt, dar pentru un fan care urmărește Formula 1 de peste douăzeci de ani, experiența primei curse văzute pe viu cu siguranță că rămâne ceva memorabil. Tot zgomotul, toată forfota de pe circuit și din jurul acestuia pot fi copleșitoare, dar tot ce trebuie să faci este să te lași dus de val și să trăiești momentul.



Foto: arhivă personală

Poate că destinul a făcut ca prima cursă văzută pe viu să fie una care s-a disputat pe circuitul de la Silverstone, locul unde a început totul, pe data de 13 mai 1950, când s-a desfășurat prima cursă de Formula 1 din istorie, și pe circuitul care este considerat unul dintre cele patru clasice, alături de Monza, Spa și Monaco (probabil acestea sunt de bifat pe viitor).

Odată ajunși la circuit, ne îndreptăm spre tribuna unde avem locurile, alături de alți fani ai sportului și într-o mare multicoloră de tricouri ale echipelor, de la verdele Aston Martin până la papaya orange al celor de la McLaren sau roșul Ferrari, dedicat lui Hamilton.

Am avut plăcerea să urmărim pentru început cursa F1 Academy, câștigată de „localnica” Alisha Palmowski, cursa de F2, câștigată de vecinul nostru bulgar Nikola Tsolov, iar pentru că așteptarea până la cursa de Formula 1 să nu fie prea lungă, am avut plăcerea de a vedea o demonstrație a mașinilor clasice, unde am putut admira modele legendare, precum McLaren MP 4/6, McLaren MP 4/4, Benetton B192 sau Jordan EJ12.



Foto: arhivă personală



Foto: arhivă personală



Foto: arhivă personală

Odată cu parada piloților, care nu s-a desfășurat în modul clasic, cu piloții urcați pe platforma unui camion, ci a constat într-o cursă cu mașinuțe lego, un mod bun pentru aceștia de a se distra și a-și saluta publicul, știam că așteptarea va lua sfârșit, iar luminile de pe semaforul de pornire se vor stinge în curând.

În secunda în care luminile roșii s-au stins, zgomotul motoarelor și plutonul compact trecând prin fața noastră au fost la un cu totul alt nivel, un entuziasm pe care niciun ecran de televizor nu îl poate reda.

Să vezi monoposturile trecând prin fața ta la Copse, cu accelerația călcată la podea, este o experiență aproape ireală. Totuși, pe măsură ce tururile se scurgeau, tacticile echipelor s-au așezat și cursa a devenit destul de liniștită, dar am avut totuși plăcerea să vedem câteva depășiri pe linia dreaptă, înainte de virajul Copse. Per total, cursa a fost mult mai liniștită față de ce oferea Silverstone în anii trecuți, singurele evenimente notabile fiind abandonul lui Nico Hülkenberg, al cărui motor a scos un zgomot ciudat chiar înainte de a se opri în fața noastră, plus abandonul lui Max Verstappen, care a scos Safety Car-ul pe circuit, cursa terminându-se sub luminile acestuia, cu victoria lui Charles Leclerc, urmat de „localnicii” George Russell și Lewis Hamilton.



Foto: arhivă personală



Foto: arhivă personală

Când steagul în carouri a fluturat și sunetul motoarelor s-a stins treptat, am realizat că tot efortul și fiecare minut de așteptare au meritat pe deplin. Chiar dacă am avut parte de o cursă mai slabă, experiența în sine a fost absolut superbă. Silverstone ne-a oferit o atmosferă de neegalat, iar decizia de a sta la Copse a fost una de nota zece, mașinile trecând prin fața noastră la o viteză care pur și simplu îți taie respirația.

Privind înapoi, nu pot decât să-i fiu recunoscător soției mele pentru acel impuls curajos din septembrie; fără ea, acest vis ar fi rămas, probabil, tot în faza de „poate la anul”. Prima cursă văzută pe viu a fost cu adevărat memorabilă, iar povestea noastră cu Formula 1 cu siguranță nu se oprește aici.



Foto: gpblog.com

DE 20 DE ANI

Nu pe perete, ci în inimă – Povestea mea cu Lewis Hamilton

Sunt fan Lewis Hamilton de aproape 20 de ani. Acum, la vârsta de 40 de ani, privesc în urmă și realizez că aproape jumătate din viața mea a fost însoțită de emoțiile pe care mi le-a oferit acest om. Aproape două decenii în care am trăit alături de el fiecare start, fiecare viraj, fiecare victorie și fiecare moment greu.



Foto: f1.com

Douăzeci de ani în care Formula 1 nu a fost doar un sport pe care l-am urmărit, ci o parte din viața mea, iar Lewis a fost omul care a făcut ca fiecare cursă să aibă o emoție aparte.

Poate pentru unii a fi fan înseamnă să ai pereții plini cu postere, tablouri, căști, modele de mașini sau colecții întregi dedicate idolului tău. Eu nu am avut un perete plin cu imagini cu Lewis Hamilton. Nu am avut vitrine cu obiecte care să arate lumii cât de mult îl admir.

Dar am avut ceva mai important.

L-am avut în suflet.

DE MATEI ALEXANDRU

Pentru mine, Lewis Hamilton nu este doar un pilot de Formula 1. Este omul pe care l-am urmărit construindu-și povestea pas cu pas, în timp ce și eu îmi trăiam propria poveste. L-am văzut luptând atunci când presiunea era uriașă, ridicându-se atunci când lucrurile nu mergeau perfect și demonstrând că adevărații campioni nu sunt definiți doar de trofee, ci de caracterul pe care îl arată în fiecare moment.

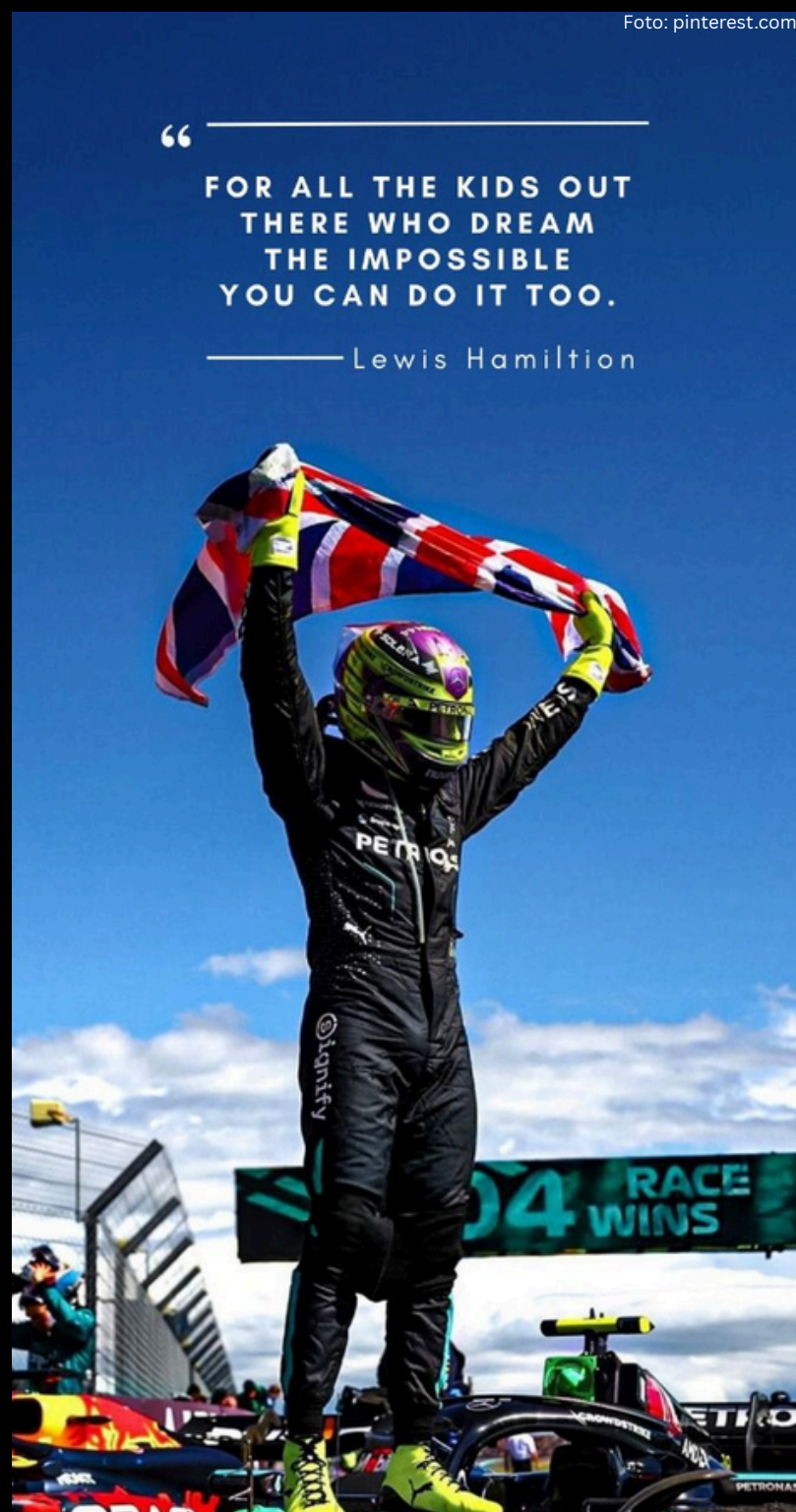
Am admirat talentul lui, viteza lui și dorința lui de a fi mereu mai bun. Dar dincolo de rezultate, am apreciat omul. Curajul de a merge împotriva curentului, ambiția de a-și depăși limitele și pasiunea cu care încă urcă în fiecare monopost pentru a lupta.

Foto: <https://www.instagram.com/lewishamilton/>



Am trăit fiecare victorie a lui ca pe o bucurie personală și fiecare moment dificil ca pe o lecție despre perseverență. Pentru că atunci când ții cu adevărat la cineva, nu ești acolo doar când totul este perfect. Ești acolo mereu.

Poate că într-o zi alți campioni vor veni, alte recorduri vor fi doborâte și istoria Formulei 1 va continua să fie scrisă. Dar pentru mine va exista mereu acel sentiment special pe care l-am avut privind un om care a intrat pe pistă nu doar pentru a câștiga, ci pentru a inspira.



“
FOR ALL THE KIDS OUT
THERE WHO DREAM
THE IMPOSSIBLE
YOU CAN DO IT TOO.
—— Lewis Hamilton

Poate că nu am un poster cu Lewis Hamilton pe perete. Poate că nu am un tablou sau o colecție care să arate lumii că sunt fan. Dar am aproape 20 de ani de amintiri.

Am fiecare emoție de la start până la steagul în carouri. Am fiecare moment în care am crezut în el. Am fiecare duminică în care o cursă de Formula 1 a însemnat mai mult decât o simplă cursă.

La 40 de ani, nu simt că admir un simplu pilot. Simt că am urmărit o parte din istoria sportului pe care îl iubesc. Un om care mi-a oferit emoții, amintiri și momente pe care le voi păstra mereu.

Pentru că adevărata admirație nu se măsoară în lucrurile pe care le deții. Se măsoară în locul pe care cineva îl ocupă în inima ta.

Iar Lewis Hamilton va avea mereu un loc acolo.

Nu pe perete.

Ci într-un loc unde timpul nu poate șterge nimic.

Forever 44.



CRONICA LUI

Știați că am avut Formula 1 în România? Și nu mă refer la comunitatea de fani F1. Ce-i drept, nu se numea chiar Formula 1, ci Formula Easter, cunoscută pe meleagurile noastre drept Cupa Păcii și a Prieteniei. Știu, un nume pompos, dar nu vă lăsați păcăliți de izul comunist, căci acei piloți și ingineri au făcut multe, cu resurse puține.

Formula Easter a apărut ca reacție la creșterea popularității F1 în Occident și a cuprins curse din 1972 până în 1988. Bineînțeles, monoposturile nu se supuneau regulilor FIA, ba chiar organizatorii curselor sovietice interziceau folosirea de componente străine. Totul era de fabricație autohtonă. Pe de altă parte, statele comuniste nu și-au permis să investească prea mult în aceste monoposturi, astfel că, majoritatea costurilor au fost suportate de ingineri și piloți pasionați de adrenalina curselor. Specificațiile vehiculelor erau modeste, iar motoarele erau aduse de pe modele de oraș, precum Dacia 1300, Polski Fiat 125p, Skoda 105 sau Wartburg 353. Acestea produceau doar 70-75 cp în medie, dar erau îmbunătățite până la 120-140 cp. Cele mai titrate echipe au venit din RDG și Estonia, țări care au fost mai apropiate de Occident, inclusiv în domeniul tehnologic.

În România, interesul pentru cursele cu motor a apărut mai ales la finalul anilor '70, iar primele contribuții românești la Formula Easter au fost abia în anii '80, în plin regim de austeritate.

ANONYMUS

DE ANONYM

În 1979, inginerii Wilhelm Kulpinsky și Nabosnyi Ludovic au construit la Oradea primul monopost pur românesc, folosind elemente preluate de la un Fiat 600.



Foto: forums.autosport.com

Au vrut apoi să aducă mașina și în Formula Easter, dar regulile nu permiteau elemente de pe mașini străine. Așa că, cei doi au început construcția unui al doilea monopost, cu motor Dacia, în ianuarie 1980. În iulie, au concurat cu el într-o cursă națională de viteză în coastă. Totuși, trebuie menționat că au avut nevoie de ajutorul inginerului clujean Laurențiu Moldovan.

Acesta a început să lucreze personal la un monopost pe care l-a finalizat în octombrie, numindu-l LGM1, devenind primul vehicul românesc care a luat startul unei curse de Formula Easter. Edwin Keleti, cel care a început de curând un proces de restaurare al vehiculului, declara: „La prezentarea oficială și în primele curse mașina a avut motor și cutie de viteze de Renault 8 Gordini, cu o putere de circa 110-120 CP, cutie cu 5 viteze cu rapoarte scurte, pentru ca apoi să treacă pe mecanică de Dacia 1300 pentru a putea fi conformă regulamentului de Formula Easter.”

COPERTA NOASTRĂ

L.G.M. 1

Prezentăm cititorilor o premieră: mașina de formulă LGM 1, realizată de sportivul clujean Laurențiu Moldovan, campion național de raliuri și de viteză în coastă.

Proiectată și construită pe parcursul a șase luni (din martie până în septembrie 1980), mașina a fost încercată mai întâi pe kartodromul din Cluj-Napoca. Apoi, la 27 septembrie, constructorul a tăcut cu ea câteva urcări de probă cu prilejul cursei de coastă de la Piriul Rece.

LGM 1 se înscrie în limitele regulamentare ale Formulei Easter, o formulă competițională rezervată alergătorilor din țările socialiste și bazată pe utilizarea elementelor mecanice provenite de la autoturismele de serie construite în aceste țări.

În automobilul de formulă al lui Laurențiu Moldovan sînt utilizate subansamble de Dacia 1100, Dacia 1300, Lada și Skoda. Pentru primele curse de probă, mașina a fost echipată cu un motor și cu o cutie de viteze Renault 8 Gordini, urmînd ca în viitor, în locul acestora, să fie utilizate o cutie de viteze și un motor de Dacia 1300 special «preparat» în măsură să realizeze 65—70 CP.

Iată pe scurt cîteva date tehnice despre mașină: caroserie din fibră de sticlă plasată pe un șasiu realizat din țeavă tubulară. Caroseria e formată din patru părți ușor demontabile: panourile laterale, carena cu cockpit-ul (postul de pilotaj) și «botul». În față se găsesc radiatoarele de ulei, iar lateral sînt plasate cele două radiatoare de apă, precum și rezervoarele de benzină (cîte 21,5 litri fiecare). Trenul față și direcția conțin, în principal elemente de Dacia 1100, iar cel din spate elemente de Dacia 1300. Sistemul de frînare (dublu circuit, servo) poartă marca Lada. Pentru suspensie au fost utilizate amortizoare telescopice Skoda, asociate cu arcuri spirale. Se înțelege că la toate aceste elemente de serie s-au întreprins modificări și adaptări.

Jantele, din aliaj ușor, sînt «încălțate», în această primă variantă, cu anvelope Barrum pe față și Pirelli pe spate.

Cu plinurile făcute, mașina cîntărește 465 kg (în cadrul Formulei Easter, minimum admis este de 420 kg). Lungimea 365 cm, lățimea 135 cm, înălțimea 98—106 cm (la nivelul roll-bar-ului), ampatamentul 230 cm, ecartamentul 170 cm față — 175 cm spate.

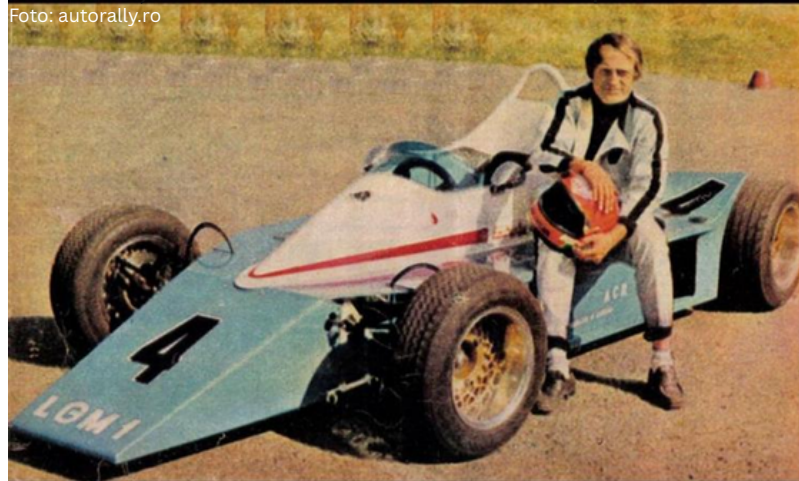
Adresînd constructorului mașinii de formulă citări pentru măiestria și perseverența sa, ne exprimăm convingerea că LGM 1 nu va rămîne la stadiul de unicat, ci va stimula și alte inițiative în acest domeniu.

Dumitru LAZAR
FOTO: Mihai NIEDL

Foto: actualdecluj.ro

românești care au concurat în Cupa Păcii și a Prieteniei, fiind realizate cu materiale ieftine și puține, după orele de program de lucru normal. Eugen Peteanu, Tiberiu Gedeon, Tiberiu Curciu, Mircea Ponta, Constantin Gherghel, Aurel Tutuianu au fost cațiva dintre piloții care au reușit să concureze în Formula Easter. Laurențiu Moldovan și Eugen Peteanu au fost chiar decorați cu titlul de Maestru al Sportului.

Foto: autorally.ro



LGM1, primul monopost românesc în Formula Easter, alături de creatorul său

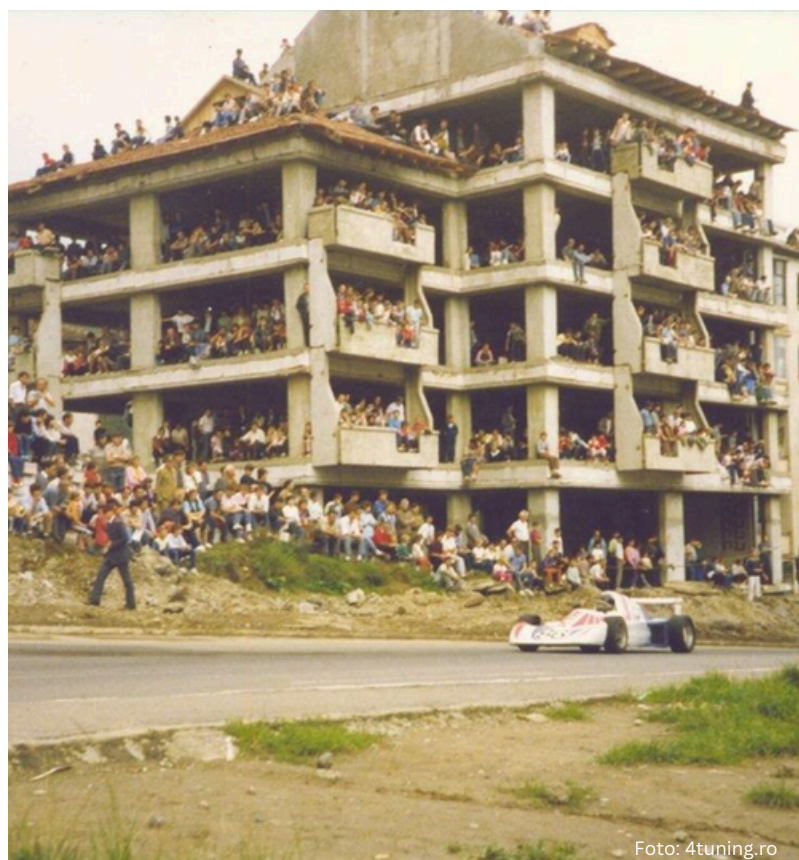


Foto: 4tuning.ro

Bineînțeles, entuziasmul românesc dedicat curselor cu motor a dus la găzduirea unor etape de Formula Easter pe meleagurile noastre, mai exact patru la Reșița și una la Galați. Mai mult, cursa din 1986 de la Reșița a fost câștigată de Nicu Grigoraș.

Trebuie menționat că statul român nu s-a implicat în a sprijini eforturile inginerilor-piloți, iar resursele erau greu de găsit. LGM1 a fost primul dintr-un șir lung de vehicule

Foto: upit.ro



Cupa pacii si Prieteniei Resita 1984

În anii '90, mulți piloți de Formula Easter au ajuns în Formula Ford, iar în România am mai putut vedea monoposturile în curse naționale de viteză în coastă.

Laurențiu Moldovan, după o carieră de 40 de ani fără o zi, lipsită de accidente, a trecut în neființă în 2008, în urma unui incident petrecut la etapa Cupa Reșița a Campionatului Național de Viteză în Coastă.

A rămas însă în viață Wilhelm Kulpinsky, care a păstrat încă un monopost tip Formula Easter în stare funcțională. Interviu și prezentarea vehiculului pot fi văzute pe Youtube.

Foto: youtube.com



Din fericire, încă există interes pentru această latură a sportului cu motor românesc, iar un proiect important în acest sens este cel al Universității Politehnica, Centrul Universitar Pitești, care a restaurat vehiculul ce l-a purtat pe Gheorghe Cioacă în mai multe etape din Cupa Păcii și a



Foto: upit.ro

Prieteniei. Monopostul original avea următoarele specificații: cutia de viteze de Dacia 1300, amortizoarele, de Dacia, au fost modificate. Monopostul Easter dispunea de o cutie de Dacia 1300 în 5 trepte, modificată din punct de vedere al rapoartelor de transmitere și grup conic, iar șasiul a fost conceput la UCM Reșița pentru a primi un motor de Dacia 1400 cm³, ulterior motor Lada 1600, 80 CP, 9000 rot/min.

Vehiculul restaurat are ca performanțe o viteză de top de 220 km/h și o accelerație 0-100 de 10s.

Încet, încet, timpul și-a spus cuvântul, iar multe povești ale aventurilor de pe circuit au rămas neîmpărtășite. Dar, celui care cercetează cu atenție i se dezvăluie încă ecouri ale trecutului...

Foto: superspeed.tv



Echipă românească pregătită pentru cursa de la Riga 1986

JOSÉ FROILÁN

Pe 14 iulie 1951, la Silverstone, s-a întâmplat ceva ce părea imposibil cu o zi înainte. Un argentinian lat în umeri, cu coatele scoase aproape complet afară din mașină, a trecut primul linia de sosire în fața a doi piloți de Alfa Romeo care nu pierduseră niciodată în Formula 1.

Nu era orice argentinian. Era José Froilán González, supranumit „El Cabezón” de compatrioții săi și „Taurul Pampasurilor” de toți ceilalți, iar victoria lui în acea zi de sâmbătă nu a reprezentat doar primul Grand Prix câștigat de Ferrari în istoria Campionatului Mondial de Formula 1, a fost momentul în care Enzo Ferrari a plâns pentru prima dată de bucurie și de durere în același timp.

Șaptezeci și cinci de ani mai târziu, data de 14 iulie rămâne una dintre cele mai importante din istoria celui mai lung și mai pasionat proiect din motorsportul mondial. Iar González rămâne omul care a deschis ușa și succesul acestuia.



GONZÁLEZ

DE IONUT BLINDU

Alfa Romeo părea de neoprit

În 1950, primul sezon al Campionatului Mondial de Formula 1, Alfa Romeo dominase absolut, iar cei trei piloți ai săi, Farina, Fangio și Fagioli, câștigaseră practic tot ce era de câștigat. Ferrari intrase în campionat, dar fără să poată clinti supremația milanezilor. Mașinile Alfa Romeo 159 erau considerate aproape invincibile, iar Fangio și Farina, reconfirmați în 1951, erau favoriții clari ai unui sezon care părea să urmeze același scenariu.

Foto: shell.com



Mașina potrivită la momentul potrivit

José Froilán González tocmai semnase cu Ferrari în vara lui 1951, iar la Silverstone urca în cockpitul unui Ferrari 375 - o mașină cu motor aspirat, mai puțin puternică în teorie decât supercompresoarele Alfa

Romeo, dar cu un avantaj pe care inginerii de la Maranello îl calculaseră cu grijă: consuma semnificativ mai puțin combustibil.

Într-o cursă de 90 de tururi, pe distanța de peste 400 de kilometri a fostului aerodrom RAF transformat în circuit, diferența aceasta urma să conteze enorm. Alfa Romeo trebuia să oprească de două ori la boxe pentru alimentare. Ferrari putea face față cu o singură oprire.

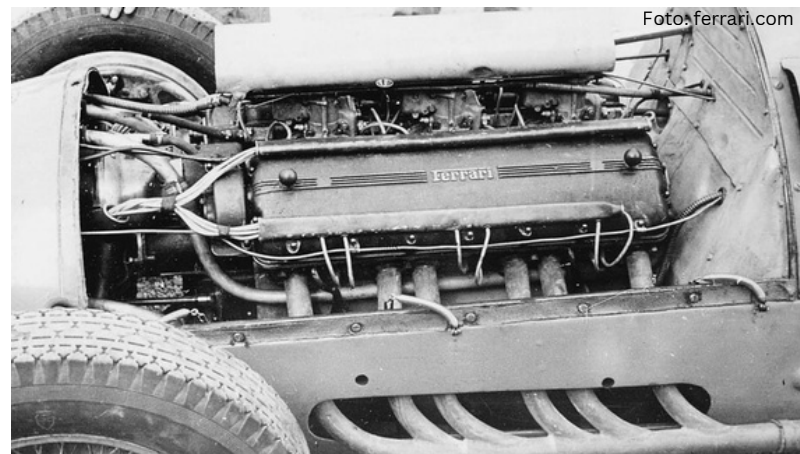
González a pornit din pole position și a condus o cursă inteligentă, agresivă, cu acea postură a sa imposibil de confundat cu oricine altcineva, coatele ieșite din cockpit, mâinile pe partea superioară a volanului, trunchiul urmărind fiecare curbă ca și cum ar fi vrut să împingă mașina cu propriul corp. Nu era eleganța rece a lui Fangio. Era ceva mai visceral, mai latin, mai direct, comportamentul unui om care nu renunța niciodată și căruia Enzo Ferrari îi admira tocmai această calitate mai presus de orice altceva.

Ascari și gestul care a definit un om

Cu toate acestea, povestea de acum 75 de ani de la Silverstone nu ar fi completă fără să amintim și ce s-a întâmplat cu Alberto Ascari, liderul echipei Ferrari în acea cursă. Ascari a fost nevoit să abandoneze după ce cutia sa de viteze a cedat, dar regulamentul epocii permitea unui pilot să preia mașina coechipierului și să continue cursa. González, care era pe pistă, i-a oferit propriul volan lui Ascari când au intrat la boxe pentru alimentare.

Ascari a refuzat. A dat din mână și i-a spus să continue. Un gest mic, o secundă de decizie, dar un gest care spune tot despre codul nescris al acelei generații de piloți.

Ascari putea prelua o mașină bine plasată și poate câștiga o cursă, dar a ales să nu o facă. În schimb, González a ieșit din boxe, a accelerat și a construit un avantaj care nu mai putea fi atacat.



Lacrimile lui Enzo

Când González a trecut linia de sosire cu 50 de secunde înaintea lui Fangio, Enzo Ferrari a trăit ceva pe care l-a descris ulterior în cartea sa, *Ferrari80*, cu o onestitate dezarmantă: „Am plâns de bucurie, dar printre lacrimile de entuziasm se amestecau lacrimi de durere, pentru că în acea zi m-am gândit: mi-am ucis mama.”

Mama era, fără îndoială, Alfa Romeo. Echipa pentru care Enzo lucrase ca pilot de teste, ca șef al departamentului de curse, ca om care construise mașini câștigătoare, cu alte cuvinte, locul unde Enzo Ferrari devenise cine era. Iar acum, Ferrari, compania sa, proiectul vieții sale, tocmai o bătuse pentru prima dată în istoria Formulei 1. Era o victorie și o pierdere dublă în același timp, și numai un om cu istoria lui Enzo Ferrari putea simți amândouă emoțiile simultan cu aceeași intensitate.

„El Cabezón” și locul său în istorie

González nu a devenit campion mondial niciodată. A terminat pe locul doi în campionatul din 1954 și a adunat victorii și podiumuri fără să construiască vreodată dominanța unui Fangio sau a unui Ascari. Dar în ierarhia momentelor care au definit

Formula 1, el ocupă un loc pe care niciun alt pilot nu i-l poate lua: a fost primul care a câștigat un Grand Prix la volanul unui Ferrari în Campionatul Mondial de Formula 1.

A fost un om care nu se potrivea cu stereotipul pilotului rafinat al anilor '50. Era voluminos, zgomotos, cu un stil de pilotaj pe care comentatorii vremii îl descriau ca pe ceva între brutalitate și geniu. Dar știa să câștige. Și știa să fie fair-play așa cum am amintit.

Enzo Ferrari îl iubea tocmai datorită acestui fapt. „*Un om care nu renunță niciodată*”, aceasta era descrierea pe care o folosea, și în epoca în care trăiau, probabil că nu exista un compliment mai mare.



Foto: theguardian.com



75 de ani și un fir roșu neîntrerupt

Astăzi, Ferrari a adunat sute de Grand Prix-uri câștigate, zeci de titluri mondiale, și a trecut prin generații de piloți care au dus roșul de la Maranello în locuri pe care González nu le-ar fi putut imagina în acea sâmbătă de iulie 1951.

De la Ascari la Lauda, de la Schumacher la Räikkönen, până la Lewis Hamilton, care în iunie 2026 a câștigat primul său Grand Prix în roșu la Barcelona, firul este același, neîntrerupt, pornit din momentul în care un argentinian lat în umeri a trecut linia de sosire la Silverstone cu coatele afară din cockpit.

Dar toate victoriile acelea, oricât de mari, oricât de dramatice, poartă în ele ceva din acea primă dată, pentru că prima victorie nu se uită. Pur și simplu.

Pe 14 iulie 1951, González a câștigat o cursă, Ferrari a câștigat o identitate nemuritoare, iar Enzo a plâns, și nu știa exact dacă de fericire sau de durere. Probabil de amândouă.

