

Septembrie 2026

Interviu cu Titi Aur

Nr. 41

GAZETA **F1** ÎN ROMÂNIA

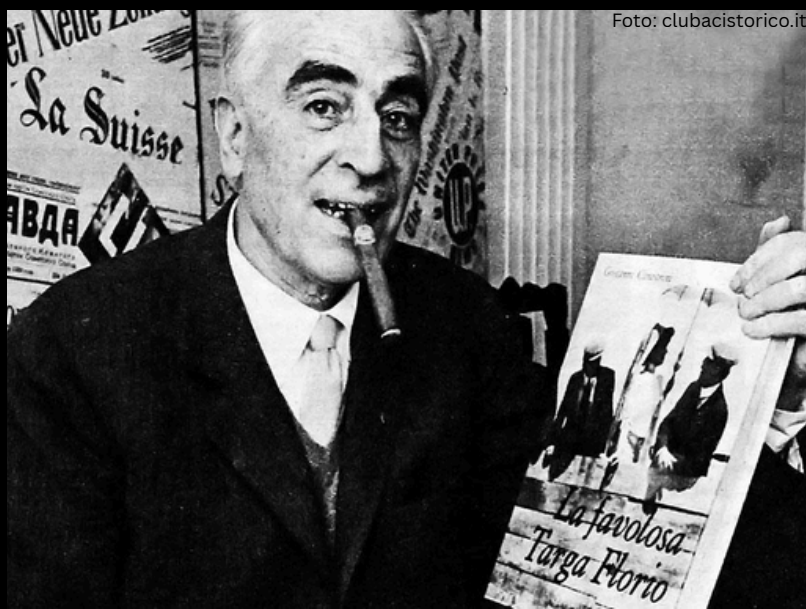


PRIMUL

CAMPION

DE VALENTIN RADUCAN

Pe 7 octombrie 1949 CSI (*Comission Sportive Internationale*) a aprobat organizarea unui Campionat Mondial al Piloților de F1 sub egida FIA (numele preluat de AIACR - *L'Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus* în 1946). Prima ediție a acestui nou campionat s-a desfășurat în 1950 și a fost câștigată de Giuseppe Farina. Prin această reușită, Nino devine primul campion mondial de F1. Sau nu? Să lămurim o controversă creată de un nume greu al jurnalismului din toate timpurile, maestrul Giovanni Canestrini.



Sciam în trecut când am abordat începuturile competiției, că CSI s-a reunit pentru prima dată la Paris, în data de 28 februarie 1946 pentru a-și alege noul președinte. Acesta a fost viconte Jehan de Rohan-Chabot. Sub conducerea sa directă s-au trasat regulile după care urmau să se desfășoare cursele de GP, încercându-se continuarea pe baze noi, a faimoasei ere 1934-1939, totuși fără instituirea inițială și a unui Campionat European.

„Era nevoie de o Formulă care să funcționeze ca o punte între dificilii ani de după război și momentul în care firmele constructoare vor avea din nou posibilitatea să investească serios în curse.” spunea Alfred Neubauer. Pentru a nu deveni din nou un club exclusivist, în ședința din 21 iunie 1946 a CSI s-a hotărât că vor exista două formule constructive. Cea elitistă ce se dorea prelungirea ultimei Formule de dinainte de război și pentru care era permisă participarea unor monoposturi cu motoare de 1.5l supraalimentate sau 4.5l aspirate. Cea de a doua, propunea costuri mult mai reduse și era dedicată mașinilor cu motoare aspirate de până în 2l.

Inițial au fost denumite Formula A și Formula B. Dar pentru că în limbajul comun cea de-a doua a fost imediat adoptată drept Formula 2, formula elitistă 1500/4500cmc și-a schimbat și ea denumirea. A fost adoptat numele de Formula 1. Din două motive: pentru a-o distinge de formula inferioară (1 este înaintea lui doi, nu?) și pentru că motoarele aveau cilindrele de 1.5l. **Acesta este secretul denumirii celui mai celebru sport pe 4 roți.** Deși debutul era prevăzut pentru 1947, deja în 1946 trei GP-uri s-au desfășurat sub această egidă: GP del Valentino (Torino), Circuito di Milano și GP du Salon (Paris Bois de Boulogne). Prin succesul din 1 septembrie 1946 din Gran Premio del Valentino, Achille Varzi (Alfa 158) a devenit primul învingător din istoria F1.

Dar, sub conducerea lui Augustine Perouse, Federația Internațională de Motociclism părea că se mișcă mai iute și era cu un pas în față. Astfel, în vara lui 1948 aceasta a anunțat organizarea unui Campionat Mondial dedicat motocicletelor cu motoare în patru timpi (inclusiv o clasă dedicată motocicletelor cu ataș). Intră în scenă Canestrini. Legendarul jurnalist - cel mai influent din istoria motorsportului italian, primind anumite informații de la Antonio Brivio, secundul său în cadrul ACI (*Automobile Club d'Italia*) și cel care-i ținea de obicei locul la întâlnirile CSI, s-a hotărât să acționeze. Din postura sa de atotputernic secretar al ACI și fiind extrem de partinitor câteodată în aprecierea piloților italieni în raport cu cei din afara Peninsulei, s-a temut că CSI se va inspira de la FIM și va decide organizarea unui Campionat Mondial asemănător. Dar unul în care foarte posibil piloții italieni ar fi putut pierde titlul.

Pilotul de monoposturi nr. 1 al Italiei în acel moment, taciturnul și diabolic de precisul Achille Varzi tocmai își pierduse viața la Bremgarten, Tazio Nuvolari nu mai era cel din anii '30, fiul lui Antonio Ascari era încă prea crud. Giuseppe Farina și Luigi Villoresi părea că se luptau atunci pentru coroana de pilotul italian al momentului. Cu primul, datorită comportamentului distant, introvertit și aerului de superioritate degajat, mai nimeni nu se înțelegea onorabil. Villoresi în schimb avea în curând să fie numit „Il Gigi Nazionale”. Numai că pilotul suprem al acelor ani venea din Franța: Jean Pierre-Wimille.

Aflat încă sub impresia dominației germane a Campionatului European între 1935-1939, maestrul a acționat rapid, demonstrând că l-a citit pe compatriotul Machiavelli.

Foto: tracksracingthesun.com/finestrinis-words



Ocazia perfectă: vizita delegației Argentinei la Milano pentru a perfecta înțelegeri cu Alfa-Romeo și Maserati. Argentina dorea promovarea piloților săi de perspectivă (printre care Juan-Manuel Fangio și Oscar Galvez) și dorea încheierea unor parteneriate tehnice cu fabricanții italieni, după ce primele încercări prin intermediul echipei lui Varzi dăduseră roade. Canestrini avea relații vechi și puternice atât cu marca celor șase frați Maserati, cât și cu Alfa și proaspăt apărutul Enzo Ferrari. Nu i-a fost astfel greu să impună soluția sa (ce oricum a încântat pe argentinieni): organizarea unui Campionat Mondial pentru piloții de F1 care să conțină 8 etape desfășurate doar în Italia și Argentina (câte 4 pentru fiecare țară), iar monoposturile eligibile să fie numai italiene. Delegația argentiniană a acceptat, având acordul forului de la Buenos Aires. Imediat presa a anunțat nașterea noii competiții, Gazzetta dello Sport-ziarul lui Canestrini, având o contribuție aparte.

Prima urmare a acestei decizii a fost că la începutul lui octombrie 1948 la nivelul CSI s-a pus dintr-o dată în discuție, sub oblăduirea lui Charles Faroux, organizarea unui Campionat Mondial al Piloților de F1. Tonino Brivio prezentase proiectul Canestrini, nu știm însă ce se urmărea prin asta. Cert este că după prezentarea făcută de Brivio s-au luat măsuri.

Numărul „L'Equipe” din 13 octombrie 1948 scria: „**CSI este de acord în principiu cu crearea unui Campionat Mondial al Piloților de F1 și a hotărât să supună chestiunea unui studio suplimentar în vederea unei instituirii competiției pentru 1950**”. Prin asta „s-a cumpărat timp” subliniază Alessandro Silva în monumentală sa monografie „Back on track. Racing in the 1940s”. **Și astfel Canestrini a decis în decembrie 1948 ca ziarul său, La Gazzetta dello Sport, să-l numească pe Gigi Villorosi campion Mondial pentru 1948, „creând astfel o imensă vâlvă în presa franceză”**. Villorosi a fost pilotul cu cele mai multe victorii în 1948, patru la număr, dar niciuna obținută pe tărâm italian. Mai mult, cursele din afara Europei nu au fost recunoscute de CSI, un număr de 17 GP-uri fiind considerate eligibile de Comisie. **Totuși mentorul lui Alberto Ascari a fost declarat campion mondial de F1 de cel mai important ziar din Italia, dar nu a apucat să își ridice trofeul**. A doua zi după anunț, Charles Faroux, decanul jurnaliștilor europeni, l-a contactat pe Canestrini și a cerut o întâlnire. După această întâlnire, jurnalistul italian a acceptat temeiurile expuse de omologul francez și Gazzetta a anunțat a doua zi că lui Gigi Villorosi i s-a retras titlul.

Foto: racinglife.ro



Astfel, popularul pilot aflat atunci în vârful carierei sale a „pierdut un titlu pe care oricum nu-l obținuse niciodată”. Poate fi el oare considerat în vreun fel drept primul campion mondial de F1? Depinde de perspectivă.

La aproape un an distanță de la cele expuse mai sus, pe 7 octombrie 1949 CSI anunța organizarea unui Campionat Mondial al Piloților de Formula 1 ce în mare se inspira din cel organizat de FIM în 1949. Doar L'Equipe a tratat pe larg subiectul, Gazzetta rezervându-i un mic paragraf în pagina dedicată automobilismului. Ceilalți nici măcar nu au considerat demnă de publicat această știre. Până la urmă tot un italian s-a încoronat campion al noii competiții (validate de FIA), doar că exact cel mai puțin îndrăgit de italieni sau de Giovanni Canestrini: elegantul aristocrat Giuseppe Farina.

Cu mulțumiri pentru Gianni Cancellieri și Francesco Ferrandino.

Bibliografie:

The Motor, iulie 1946, octombrie-noiembrie 1948, noiembrie 1949

Omnisports, octombrie 1946

La Gazzetta dello Sport, 1948-1949

L'Equipe, 7 octombrie , 11 octombrie 1949

Laurence Pomeroy, „The Grand Prix Car”, vol. II, **Motor Racing Publications**, London, 1954

William Court, „**Power and Glory. A history of Grand Prix Motor Racing, 1906-1951**”, Macdonald, London, 1966

Alessandro da Silva, „**Back on track: Racing in the 1940s**”, Fondazione Negri, 2019

FEMEI

Este Formula 1 o lume a bărbaților sau e loc și pentru femei în ea? Încă din primii ani ai sportului care ne ține lipiți de ecrane, în duminicile norocoase în care avem cursă, s-a demonstrat că femeile știu să își facă loc și aici. Și nu doar să fie prezente, ci chiar să performeze. Despre ele vrem să povestim și începem, cum era firesc, cu Maria Teresa de Filippis – prima femeie pilot în F1.



Foto: theguardian.com

Născută pe 11 noiembrie 1926 în Italia, dintr-o mamă spaniolă cu origini nobile și un tată italian, Pilotina, așa cum era alintată în lumea vitezei, a fost cea mai mică dintre cei 5 copii ai familiei de Filippis. Încă din adolescență a fost interesată de practicarea sporturilor, însă la cele cu motor a ajuns mai târziu, după ce a făcut echitație și tenis.

ÎN F1

DE ANA-MIRELA

În ciuda reticențelor celor apropiați, Maria își face debutul în lumea vitezei la vârsta de 22 de ani, și nu oricum, ci câștigând cursa de 1080 m dintre Salerno și Cava de` Tirreni, la volanul unui Fiat 500. I-a uimit pe toți cu performanța avută, în special pe doi dintre frați care pariaseră împotriva ei.



Foto: automotivehistory.org

La Giro di Sicilia 1953 avea să fie numită de presă „fenomenul” competiției, datorită evoluției sale remarcabile. A terminat pe locul 4, concurând timp de 11 ore în condiții de ploaie, însă este descalificată pentru că a mașina ei a avut un *push-start*. În mod normal ar fi trebuit informată că este descalificată încă de la start, însă a fost lăsată să concureze tocmai pentru că prezența unei femei într-o competiție de nivelul acela atrăgea interesul presei și, implicit, al publicului.

De Filippis continuă să concureze la un nivel ridicat, în 1954 terminând pe locul 2 în clasamentul general al *Campionato Italiano Sport Classe 1100*, moment în care este abordată de Maserati pentru a deveni pilot oficial al echipei în cursele de anduranță și viteză în coastă. Pilotina acceptă sperând ca asta să o ducă mai aproape de competiția supremă a sporturilor cu motor, Formula 1.

Visul ei prinde contur în data de 18 mai 1958, când participă la calificările pentru Marele Premiu de la Monaco, marcând astfel ziua istorică în care prima femeie concurează în Formula 1. A pilotat atunci legendarul Maserati 250F, monopostul ce îi adusese titlul de campion mondial lui Juan Manuel Fangio cu un an înainte. Din păcate 5,8 secunde vor fi cele care o vor împiedica să ia startul în cursă. Avea totuși să fie mai rapidă decât Bernie Ecclestone în al său Connaught.



Perseverența ei va da roade în același an, la Marele Premiu al Belgiei, unde se va califica pe locul 19, ultimul loc de pe grila de start, dar primul pentru o femeie în F1. În cursă se va clasa pe locul 10, cei 9 piloți din fața ei nereușind să termine cursa.



Foto: flickr.com

Parcursul ei într-o lume a bărbaților nu a fost tocmai idilic. În 2006, într-un interviu pentru *The Observer*, declara că a fost împiedicată de Raymond Roche, directorul cursei, să ia parte la Marele Premiu al Franței spunându-i-se că „Singura cască pe care o femeie ar trebui să o poarte este cea de la coafor.” Totuși între piloți relațiile erau bune, de prietenie, așa cum tot ea spunea. Era admirată de colegi pentru abilitățile ei, dar și pentru curajul de care dădea dovadă. Pe Fangio, „tatăl său de cursă” cum îl numea ea, îl îngrijora tocmai curajul nebun al Mariei, spunând că e prea rapidă și riscă prea mult.



Foto: pirelli.com

Cariera ei în Formula 1 nu a fost prea îndelungată, a luat parte doar la cinci Mari Premii pe parcursul sezoanelor 1958 și 1959, alegând să se retragă după moartea prietenului ei Jean Behra care a avut un accident pe circuitul de la AVUS, la Marele Premiu al Germaniei, spunând că i-au murit prea mulți prieteni, referindu-se și la Alfonso de Portago, Luigi Musso, Peter Collins și Mike Hawthorn.

În 1984 revine în lumea motorsportului în postura de secretar general al *Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix*. Va fi aleasă vicepreședinte al organizației piloților retrași din activitate în 1997, iar în 2010 devine președinte de onoare al acesteia. Moare la Bergamo în 2016, la 89 de ani, lăsând în urmă o inestimabilă pagină din istoria Formulei 1.

LE CURVE DI MONZA

DE GABI

Puține circuite din lumea sporturilor cu motor sunt la fel de emblematic precum Autodromo Nazionale Monza. Istoria, viteza și tradiția sunt prezente la fiecare pas, iar virajele celebrului circuit italian poartă, la rândul lor, povești interesante, despre care voi vorbi în rândurile de mai jos.

Prima Variante: virajele 1 și 2

Numele vine de la poziția sa pe circuit. Prima succesiune de viraje de la Monza este cunoscută drept *Prima Variante*, adică „Prima Șicană”. Numele a rămas în uz, chiar dacă configurația acestei zone a fost modificată de mai multe ori de-a lungul anilor. Înainte de re proiectarea din 2000, zona era cunoscută sub numele de *Variante del Rettifilo*. „*Rettifilo*” este termenul italian pentru o porțiune dreaptă a circuitului, făcând referire la linia dreaptă care precedă șicana.



Biassono: virajul 3

Numele provine de la localitatea Biassono, aflată în apropierea circuitului. Acest viraj rapid de dreapta este parcurs cu viteză foarte mare și îi proiectează pe piloți către următoarea șicană, printre arborii din Parcul Monza. Deși denumirea oficială a virajului

este Biassono, mulți fani îl cunosc drept *Curva Grande*, adică „Marele Viraj”. Este unul dintre cele mai spectaculoase viraje ale circuitului, mai ales privit din tribune sau de pe camera onboard.



Seconda Variante: virajele 4 și 5

A doua șicană își ia numele de la poziția sa pe circuit. Dacă prima șicană este *Prima Variante*, următoarea este, firesc, *Seconda Variante*. Zona este unul dintre cele mai bune puncte de depășire de la Monza și este adesea scena unor incidente spectaculoase în primele tururi. Această combinație stânga-dreapta mai poartă și numele de *Curva della Roggia*, denumire inspirată de un curs de apă aflat în apropiere.



Lesmo 1 și Lesmo 2: virajele 6 și 7

Cu mult înainte ca Formula 1 să ajungă la Monza, cele două viraje de dreapta erau cunoscute drept *Curva della Querce*, adică

„Curbele Stejarilor”, datorită pădurii dense care înconjură circuitul. În 1927, ele au fost redenumite Lesmo 1 și Lesmo 2. Originea exactă a numelui nu este însă certă. Una dintre teorii susține că ar proveni de la familia Laetissimus, în timp ce o altă ipoteză face legătura cu insula grecească Lesbos. Lesmo 2 a mai fost cunoscut și drept *Curva dei 100 Metri* („Virajul celor 100 de metri”), datorită distanței dintre cele două viraje. O altă denumire istorică a fost *Curva del Bosco dei Cervi*, adică „Virajul Pădurii Cerbilor”.



Serraglio

Această ușoară schimbare de direcție spre stânga nu este considerată oficial un viraj pe hărțile moderne ale circuitului, însă are propria sa poveste. Numele provine de la vechea cabană de vânatoare regală din pădure.



Variante Ascari: virajele 8, 9 și 10

Numele îi aduce un omagiu lui Alberto Ascari, unul dintre cei mai importanți piloți italieni ai epocii sale, care și-a pierdut viața într-un accident la Monza în 1955.

Una dintre cele mai cunoscute secțiuni ale circuitului, *Variante Ascari*, este formată din trei schimbări rapide de direcție. Înainte de redenumire, zona era cunoscută sub numele de *Curva del Platano* („Virajul Platanului”) sau *Curva del Vialone* („Virajul Bulevardului”).



Foto: f1.com

Parabolica/Curva Alboreto: virajul 11

Este probabil cel mai recognoscibil viraj al circuitului Monza. Lungul viraj de dreapta, parcurs cu viteză ridicată, îi conduce pe piloți înapoi spre linia dreaptă de start-sosire. Denumirea *Parabolica* face referire la forma sa asemănătoare unei parabole. În 2021, virajul a fost redenumit oficial *Curva Alboreto*, în memoria fostului pilot italian de Formula 1 Michele Alboreto, care a murit în 2001. În trecut, virajul era cunoscut și drept *Curva del Porfido*, nume inspirat de pietrele de porfir folosite la construcția suprafeței sale.



Foto: x.com/fia

De la stejarii din Lesmo până la numele legendelor Alberto Ascari și Michele Alboreto, denumirile virajelor de la Monza spun, în esență, povestea circuitului.

THE FINAL LAP

Există circuite care dispar pentru că nu mai sunt suficient de bune. Există circuite care dispar pentru că lumea se schimbă în jurul lor. Și există circuite care pleacă exact atunci când par mai vii ca niciodată. **Zandvoort** face parte din ultima categorie.



Povestea circuitului dintre dunele de pe coasta Mării Nordului începe cu mult înainte ca Formula 1 să existe. Pe **3 iunie 1939**, la Zandvoort se disputa prima cursă automobilistică pe un circuit stradal. Ideea unui circuit permanent a prins contur imediat, însă războiul avea să amâne proiectul. Abia în 1948 avea să fie inaugurată pista construită printre dune. Patru ani mai târziu, Zandvoort intra în Campionatul Mondial de Formula 1. **Alberto Ascari**, la volanul unui Ferrari, câștiga primul Mare Premiu al Olandei din campionat și deschidea o poveste care avea să traverseze generații întregi.

În anii '50 și '60, Zandvoort era unul dintre circuitele care defineau Formula 1. Fangio,

DE ADRIAN

Moss, Clark și Stewart au concurat aici, pe opistă rapidă, îngustă și imprevizibilă, unde nisipul și vântul de la Marea Nordului făceau parte din ecuație.



În **1966**, Zandvoort avea să ajungă și pe marele ecran. John Frankenheimer filma aici Grand Prix, una dintre marile producții cinematografice dedicate Formulei 1. Imaginile filmate pe circuit au devenit, peste decenii, o adevărată capsulă a timpului: monoposturi fără halo, bariere puține și piloți atacând dunele într-o epocă în care viteza evolua mult mai repede decât siguranța.



Prețul avea să fie plătit

În 1970, Piers Courage își pierdea viața la Zandvoort. Trei ani mai târziu, accidentul lui Roger Williamson avea să rămână una dintre cele mai tulburătoare scene din istoria Formulei 1. Mașina lui Williamson s-a răsturnat și a luat foc, iar David Purley a oprit și a încercat cu disperare să-și salveze colegul. Se luptă cu mașina în flăcări, străduindu-se din răspuțeri să-l scoată pe Williamson. Dar nu reușește. Purley nu știa, în acel moment, că Williamson murise deja. Pentru el exista un singur lucru important: să-l scoată de acolo. Imaginea lui Purley încercând să întoarcă monopostul a rămas una dintre cele mai tulburătoare imagini din istoria Formulei 1. Și, într-un fel brutal, ea spune aproape totul despre sportul acelei perioade. Un sport în care piloții erau extraordinar de curajoși, dar care încă nu știa cum să-i protejeze.



Foto: reddit.com

Formula 1 a început să învețe

Circuitele au fost modificate, au apărut șicane, iar siguranța a început să devină o parte fundamentală a sportului. Dar Zandvoort continua să ofere și acele momente inedite, care făceau Formula 1 atât de specială.

În 1979, Gilles Villeneuve și Ferrari-ul său

aproape distrus ofereau una dintre imaginile memorabile ale circuitului: canadianul refuzând să abandoneze și încercând să revină la boxe cu monopostul grav avariat.

În 1985, Zandvoort găzduia ultimul său Mare Premiu pentru mai bine de trei decenii. Niki Lauda câștiga cursa — ultima sa victorie în Formula 1. **Apoi, liniște.**



Foto: facebook.com

36 de ani fără Formula 1

Sportul s-a schimbat. Au venit Senna, Prost și Schumacher, motoarele V10 și V8, apoi era hibridă. Calendarul a devenit global, iar Zandvoort părea să fi rămas în trecut.

Până când a apărut Max Verstappen. Succesul său a transformat Olanda într-una dintre cele mai pasionate țări de Formula 1. Când Zandvoort a revenit în calendar, în 2021, circuitul s-a transformat într-o mare portocalie.



Foto: formula1.com

Orange Army

Iar primul câștigător al noului capitol nu putea fi altul decât Verstappen. Zandvoort își găsisse o nouă identitate. Ploaia, duelurile și atmosfera incredibilă au făcut din Marele Premiu al Olandei unul dintre cele mai recognoscibile weekenduri din calendar. Vechiul circuit dintre dune demonstrase că nu trebuie să devină modern pentru a fi relevant. Trebuia doar să rămână Zandvoort. Și tocmai atunci când părea că și-a recâștigat definitiv locul în Formula 1, a venit vestea pe care poate mulți fani nu și-ar fi dorit-o: 2026 va fi ultimul Mare Premiu al Olandei.

O româncă la ultimul dans

Ultimul weekend de la Zandvoort a avut și o poveste românească. În timp ce Formula 1 își încheiea capitolul olandez, **Zoe Florescu Potolea**, în vârstă de 17 ani, își făcea debutul în F1 Academy, primind un Wild Card. Reprezentanta noastră a impresionat încă din calificări, unde obținuse inițial locul al șaptelea,



înainte ca rezultatul să-i fie anulat din cauza unei abateri tehnice. În cele două curse de la Zandvoort, Zoe a încheiat pe locurile 11 și 18, acumulând însă prima experiență într-un weekend oficial F1 Academy.

The Final Lap

Și apoi a venit ultimul Mare Premiu.

Zandvoort nu putea cere un scenariu mai dramatic. Ploaia a lăsat asfaltul umed pe alocuri, iar în primul tur, chiar pliotul care transformase circuitul în propria sărbătoare, Max Verstappen, a pierdut controlul și a lovit zidul. Ultimul său Mare Premiu de casă s-a terminat înainte ca primul tur să fie complet.

Steagul roșu a oprit cursa. La restart, Kimi Antonelli a trecut de Lando Norris și a preluat conducerea. Pentru o vreme, părea că Mercedes va controla ultimul capitol al poveștii. Dar Norris a avut răbdare. Cu o strategie mai eficientă, McLaren a revenit. Cu 15 tururi înainte de steagul în carouri, britanicul a trecut din nou în frunte și nu a mai cedat. Lando Norris a câștigat ultimul Mare Premiu al Olandei la Zandvoort. Antonelli a terminat al doilea, iar Russell al treilea.

Iar după 72 de tururi, povestea s-a încheiat.

Zandvoort nu pleacă din Formula 1 ca un circuit uitat. Pleacă după ce a văzut aproape toate viețile acestui sport: de la Ascari și Clark la Lauda și Villeneuve, de la tragediile anilor '70 până la renașterea portocalie a lui Verstappen. A dispărut vreme de 36 de ani. A revenit. Și, pentru câteva sezoane, a fost din nou unul dintre locurile în care Formula 1 trebuia să fie. Acum Formula 1 merge mai departe.

Zandvoort nu.

Pentru el, acesta a fost ultimul tur.

The Final Lap.

TITI AUR



Q Ați iubit atât de mult raliul încât ați făcut taximetrie ilegal pentru a vă putea prepara mașina pentru participarea la competiții, dacă ați lua-o de la capăt ați face lucrurile diferit?

Da, aș urma același vis, dar nu neapărat pe același drum. La vremea aceea, posibilitățile erau foarte limitate, iar dacă voiai să faci performanță în motorsport trebuia să găsești singur soluții. Pentru mine, taximetria a fost una dintre ele. Nu era o alegere de care eram mândru, ci una pe care am făcut-o pentru că îmi doream enorm să concurez.

Astăzi nu aș încuraja pe nimeni să procedeze la fel. Cred că pasiunea trebuie susținută prin muncă, perseverență și decizii responsabile. Dar nu regret acea perioadă.

Există oameni care văd mașina doar ca pe un mijloc de transport și există oameni care transformă fiecare kilometru într-o lecție despre control, precizie și responsabilitate. Titi Aur face parte din cea de-a doua categorie. Cu o carieră construită pe performanță în motorsport și pe dorința de a schimba modul în care românii înțeleg condusul, el a devenit unul dintre cele mai respectate nume din domeniul siguranței rutiere. Fie că vorbim despre competiții, experiența acumulată în mii de ore petrecute la volan sau despre misiunea de a educa șoferii prin cursuri și demonstrații, Titi Aur inspiră încredere și profesionalism. Povestea sa este despre pasiune, disciplină și convingerea că adevărata performanță începe întotdeauna cu respectul pentru viață și pentru regulile care ne protejează pe toți în trafic.

M-a învățat ce înseamnă să lupți pentru un obiectiv, să apreciezi fiecare oportunitate și să nu renunți atunci când pare că nu ai nicio șansă.

Poate tocmai pentru ca mi-a fost atât de greu, astăzi apreciez și mai mult tot ceea ce am construit.

Q Sunteți de opt ori campion național la raliuri; care considerați că este cea mai bună mașină de raliu pe care ați condus-o vreodată?

Este foarte greu să aleg o singură mașină, pentru că fiecare a reprezentat o etapă importantă din evoluția mea ca pilot. Peugeot 205 GTI a fost mașina cu care am debutat și de care mă leagă multe amintiri frumoase. Dacia Liberta, în echipa Dacia Pitești, a fost o perioadă excelentă de

formare, într-o echipă foarte bine organizată pentru acei ani.

Audi S2 a însemnat un pas important prin trecerea la tracțiunea integrală, iar Toyota Celica GT-Four a dus lucrurile la un alt nivel. Era o mașina mai performantă și una dintre cele care mi-au plăcut cel mai mult să le pilotez.

A urmat Seat Cordoba WRC, care a însemnat intrarea în lumea mașinilor World Rally Car, apoi Mitsubishi Lancer Evo IX, o mașină extrem de competitivă pentru perioada respectivă, cu care am avut parte de experiențe extraordinare. Iar dintre cele mai moderne, Skoda Fabia R5 mi s-a părut una dintre cele mai echilibrate mașini de raliu construite vreodată, aproape perfectă pentru categoria ei.

Fiecare dintre aceste mașini m-a învățat ceva diferit și m-a ajutat să evoluez. De aceea îmi este greu să spun care a fost cea mai bună. Mai degrabă as spune că fiecare a fost cea mai bună la momentul potrivit din cariera mea.



Q În raliuri, copilotul reprezintă „ochii” pilotului; cum se dezvoltă acea încredere profundă când știți că siguranța dumneavoastră depinde de indicațiile altei persoane?

Încrederea nu apare de la prima cursă și nici doar pentru că doi oameni se înțeleg bine. Se construiește în timp, prin sute de ore

petrecute împreună la recunoașteri, antrenamente și competiții. Ajungi să îl cunoști foarte bine, să îi recunoști tonul vocii și chiar felul în care spune fiecare notă. La viteze de peste 150 km/h nu mai ai timp să verifici dacă ceea ce spune este corect. Pur și simplu trebuie să ai încredere deplină. Dacă apare chiar și o fracțiune de secundă de îndoială, deja este prea târziu.

Cred că relația dintre pilot și copilot este una dintre cele mai puternice forme de încredere pe care le poți avea între doi oameni. Fiecare își face partea lui, iar succesul depinde de amândoi în egală măsură.



Q Dacă ar trebui să alegeți un singur moment din cariera dumneavoastră pe care l-ați considera definitiv, dar care nu apare în palmares și nu se vede într-o statistică, care ar fi acela?

Cred că momentul care mi-a schimbat cu adevărat viața nu apare în niciun clasament și nu mi-a adus niciun trofeu. A fost decizia de a părăsi ilegal România înainte de 1989. A fost cea mai grea și mai riscantă decizie pe care am luat-o, dar fără ea multe dintre lucrurile pe care le-am făcut mai târziu nu ar fi fost posibile.

Un al doilea moment la fel de important a fost absolvirea școlii de pilotaj Jean-Michel Fabre, la Paris. Acolo am descoperit ceva ce până atunci nu știam: pilotajul nu înseamnă doar talent sau experiență, ci poate fi

predat, explicat și învățat printr-o metodă clară. Practic, acolo am învățat alfabetul pilotajului.

Tot acolo s-a născut și ideea care avea să mă însoțească mulți ani: să înființez, într-o zi, o școală de pilotaj în România. Atunci părea doar un vis, dar peste ani acel vis s-a transformat în *Academia Titi Aur*. Privind înapoi, cred că acele două momente au avut un impact mult mai mare asupra vieții mele decât orice victorie din palmares.



Q Ați concurat într-o perioadă în care pilotul trebuia să „simtă” mașina mult mai mult decât să se bazeze pe date și simulări. Ce credeți că s-a câștigat și ce s-a pierdut odată cu tehnologia din motorsportul modern?

Tehnologia a adus foarte multe lucruri bune. Mașinile sunt mai rapide, mai sigure, mai fiabile, iar echipele au acces la o cantitate uriașă de informații care îi ajută să ia decizii mai bune. Este o evoluție firească și nu cred că ne-am mai putea întoarce la ceea ce era acum 30 de ani.

În același timp, cred că s-a pierdut puțin din instinctul pilotului. Acum 20 de ani eram nevoiți să simțim mașina în permanență, să înțelegem din volan, din suspensie sau chiar din sunetul motorului ce se întâmplă. Astăzi, multe dintre aceste informații vin din senzori și din datele analizate de echipă.

Dar performanța apare atunci când cele două se completează. Tehnologia este un ajutor extraordinar, dar în momentul în care se stinge semaforul sau începe proba specială, tot omul este cel care trebuie să ia decizia corectă. Iar curajul, intuiția și experiența nu pot fi înlocuite de niciun calculator.

În același timp, cred că s-a pierdut puțin din spectacol. În raliuri, derapajul este ca driblingul în fotbal. Nu este întotdeauna cea mai rapidă sau cea mai eficientă soluție, dar este sarea și piperul acestui sport. Este ceea ce îi face pe oameni să vină pe marginea probei speciale, să aplaude și să se îndrăgostească de raliuri. Astăzi, mașinile sunt atât de performante încât piloții urmăresc în primul rând eficiența maximă, chiar dacă asta înseamnă uneori un spectacol mai puțin spectaculos pentru public.



Q Ați văzut motorsportul românesc evoluând timp de mai bine de trei decenii. Există vreun mit despre performanță în România pe care ați vrea să-l demontați?

Cred că cel mai mare mit este că performanța ține doar de talent sau de o mașină bună. Sigur că ambele contează, dar nu sunt suficiente. În spatele oricărui rezultat sunt mii de ore de pregătire,

disciplină și foarte multă muncă pe care publicul nu o vede.

Un alt mit este că în România nu se poate face performanță. Eu cred exact invers. Avem oameni talentați și pasionați, dar de multe ori ne lipsesc continuitatea, răbdarea și susținerea pe termen lung. Performanța nu se construiește într-un sezon, ci în ani de muncă.

De multe ori ne uităm doar la rezultatul final și uităm drumul până acolo. Tocmai acel drum face diferența dintre un sportiv bun și unul de excepție.

Q După mii de kilometri parcurși în competiții și pe șosele, mai există ceva care vă provoacă aceeași emoție ca atunci când erați la început?

Da. Chiar și după atâția ani, emoția nu a dispărut. Poate că astăzi nu mai este acea nerăbdare specifică începutului, dar a fost înlocuită de o bucurie mult mai profundă.

Mă emoționează și acum sunetul unui motor de competiție, atmosfera dinaintea startului sau un drum spectaculos parcurs cu o mașina bine pregătită. Sunt lucruri care nu se schimbă, indiferent câți ani trec.

Cred că atunci când pasiunea este autentică, ea nu dispare. Se transformă. La început ești fascinat de viteză. Cu timpul ajungi să apreciezi mult mai mult precizia, controlul și tot ceea ce se află în spatele unei curse reușite. Aceste lucruri continuă să îmi ofere aceeași satisfacție și astăzi.



Q Dintre toate programele Academiei (conducere defensivă, pilotaj sportiv, off-road, cursuri pentru instructori), care credeți că schimbă cel mai mult mentalitatea unui cursant, dincolo de comportamentul lui la volan?

Fiecare program are rolul lui, dar dacă vorbim despre schimbarea mentalității, fără îndoială cursurile de conducere defensivă au cel mai mare impact.

La început, multi cursanți vin convinși că sunt șoferi foarte buni. După câteva exerciții practice își dau seama că nu este suficient să știi să controlezi mașina, ci trebuie să înveți să anticipezi, să previi și să iei decizii corecte înainte să apară pericolul.

Cred că cea mai mare schimbare este că oamenii pleacă înțelegând că un șofer bun nu este cel care merge cel mai repede sau are cele mai bune reflexe, ci cel care reușește să anticipeze și să evite situațiile periculoase. Din acel moment se schimbă nu doar modul în care conduc, ci și felul în care privesc responsabilitatea pe care o au față de cei din jur.



Q În ceea ce privește evoluția mașinilor de stradă, vi se par cele actuale prea asistate electronic și îi fac oare pe șoferi mai puțin pricepuți?

Cred că mașinile de astăzi sunt mult mai sigure decât cele pe care le conduceam acum 20 sau 30 de ani, iar asta este un lucru foarte bun. Sistemele electronice au salvat și continuă să salveze foarte multe vieți.

Problema apare atunci când șoferul începe să creadă că mașina poate compensa orice greșeală. Nicio tehnologie nu poate învinge legile fizicii și nici nu poate lua toate deciziile în locul celui aflat la volan.

De aceea spun mereu că tehnologia trebuie privită ca un ajutor, nu ca un înlocuitor al pregătirii. O mașină modernă poate interveni într-o situație critică, dar un șofer bine pregătit este cel care, de cele mai multe ori, reușește să nu ajungă în acea situație. Cred că provocarea viitorului este să construim mașini mai inteligente, dar și șoferi mai bine pregătiți.

Q Se spune că mașina pe care o conducem și stilul de condus ne reflectă personalitatea. Ce spune stilul de condus al românilor despre societatea noastră actuală?

Cred că stilul de condus spune multe despre o societate. În trafic se văd foarte bine răbdarea, respectul față de reguli, modul în care reacționăm sub presiune sau cât de mult ne gândim și la cei din jur.

La noi observ de multe ori graba de a ajunge primii, chiar dacă diferența este de doar câteva secunde. Mai există și tendința de a considera regulile mai degrabă o recomandare decât o obligație. Dar nu cred că este o problemă de talent, ci de educație și de mentalitate.

Vestea bună este că lucrurile se schimbă. Văd din ce în ce mai mulți șoferi care sunt interesați să învețe, care înțeleg importanța conducerii defensive și care realizează că un șofer bun nu este cel care demonstrează

ceva în trafic, ci cel care ajunge în siguranță la destinație. Cred că această schimbare, chiar dacă este lentă, este cel mai important lucru care se întâmplă astăzi în cultura rutieră din România.

Q Dacă ar fi să convingeți un adolescent pasionat de mașini să aleagă pilotajul de performanță în locul curselor ilegale de pe stradă, care ar fi primul argument pe care i l-ați da?

I-aș spune că, dacă este cu adevărat pasionat de mașini și de viteză, locul lui este pe circuit, nu pe stradă. Pe circuit poți merge la limită, poți învăța să controlezi mașina și poți deveni cu adevărat mai bun. Pe stradă nu demonstrezi că ești un pilot bun, ci doar îți asumi riscuri pentru tine și pentru oameni care nu au ales să participe la acea „cursă”.

Am spus de multe ori că strada nu este circuit. Pe circuit, totul este gândit pentru performanță și siguranță. În trafic apar copii, pietoni, bicicliști și șoferi care nu se așteaptă la astfel de comportamente.

Dacă îți place viteza, transformă pasiunea într-un sport. Vei avea mult mai mult de câștigat, iar satisfacția este incomparabil mai mare atunci când obții un rezultat prin talent, pregătire și disciplină, concurând cu alți pasionați și să devii bun între cei buni, nu printr-un risc inutil.



Q Ați povestit că ați învățat pentru bacalaureat și facultate stând în garaj, în mașina nouă cumpărată de părinți. Vi se întâmplă și acum ca mașina să fie locul în care vă simțiți cel mai bine?

Da, într-un fel, a rămas. Mașina a fost mereu mai mult decât un mijloc de transport pentru mine. A fost locul în care am visat, am învățat, am facut planuri și, uneori, chiar m-am liniștit după o zi grea.

Și astăzi îmi place să conduc. Sunt momente în care urc în mașină, pornesc la drum și reușesc să îmi pun ordine în gânduri. Cred că mulți pasionați de mașini înțeleg foarte bine sentimentul acesta.

Totuși, dacă la 18 de ani vedeam mașina mai ales prin prisma vitezei și a performanței, astăzi o apreciez pentru libertatea pe care mi-o oferă și pentru toate amintirile pe care le leaga de viața mea.



Q Știm că ați coordonat o carte, „Auto control. Tehnici și tactici de conducere defensivă și sportivă”, dar aveți și povești și experiențe de viață ce ar putea inspira noile generații, v-ați gândit vreodată să vă scrieți autobiografia?

M-am gândit de mai multe ori și recunosc că sunt oameni care mă întreabă destul de des când voi scrie o autobiografie. Adevărul este că am adunat multe povești, nu doar din

motorsport, ci și din viață. Unele sunt amuzante, altele au fost lectii grele, dar toate m-au ajutat să ajung omul care sunt astăzi.

Deocamdată simt că mai am multe capitole de scris. Dar nu exclud deloc această idee. Dacă va veni momentul, mi-ar plăcea să nu fie doar o carte despre curse și mașini, ci despre alegeri, sacrificii, oameni și lecțiile pe care le-am învățat de-a lungul drumului.

Dacă poveștile mele vor putea inspira măcar câțiva tineri să își urmeze pasiunea cu seriozitate și responsabilitate, atunci cred ca va merita să le pun pe hârtie.

Q Demnă de povestiteste și fuga dumneavoastră din țară în 1987, prima dată singur, apoi împreună cu cea care avea să vă fie soție; totuși după '89 ați lăsat Franța și ați revenit în România, ați regretat vreodată decizia asta?

Nu, nu am regretat niciodată. Când am plecat, am făcut-o pentru că simțeam că nu am libertatea să îmi construiesc viitorul așa cum îmi doream. După Revoluție, am simțit că locul meu este aici și că pot contribui la dezvoltarea motorsportului românesc.

Sigur că în Franța aveam mai multe oportunități și condiții mai bune. Dar nu am luat decizia doar cu mintea, ci și cu sufletul. Am simțit că aici pot construi ceva care să rămâna în urma mea.

România mi-a oferit provocările pe care le căutam și șansa de a face lucruri pe care, probabil, în altă țară nu le-aș fi făcut niciodată. Privind înapoi, nu aș schimba această decizie. A fost una dintre cele mai importante alegeri din viața mea.



Q Urmărind Formula 1 din perspectiva unui fost pilot de raliuri, ce anume din tehnica sau strategia piloților actuali ați fi vrut să puteți „împrumuta” pentru propriul stil de condus, dacă ați mai concura azi? Vă seamănă vreun pilot de pe grila actuală ca stil de pilotaj?

Din Formula 1 de astăzi cred că aș fi vrut să împrumut capacitatea piloților de a lucra cu foarte multe date și de a transforma fiecare detaliu într-un avantaj. Noi mergeam mult mai mult pe simț, pe instinct și pe experiența directă. Astăzi, un pilot trebuie să fie rapid, dar și foarte analitic.

M-ar fi ajutat mult aceasta combinație între viteză, precizie și analiză. În raliuri, fiecare fracțiune de secundă contează, iar dacă ai mai multe informații bune înainte de start, poți lua decizii mai clare.

Nu știu dacă pot spune că îmi seamănă un pilot anume. Îmi plac piloții care combină agresivitatea controlată cu luciditatea. Max Verstappen are foarte mult instinct și curaj, iar Lewis Hamilton a arătat de-a lungul anilor o constanță și o maturitate extraordinare. Cred că fiecare pilot mare are ceva de la care poți învăța.

Q Unul dintre cele mai spectaculoase și controversate campionate din F1 modernă a fost cel din 2021, iar despre cursa lui finală ați declarat atunci că: „*Povestea de ieri este atât de intensă și deosebită încât n-aș spune categoric că nu este ceva conspirație în spate.*” Cum vedeți acum impactul pe care acea cursă l-a avut în F1 și cum vi se par evoluțiile ulterioare ale principalilor protagoniști, Max Verstappen și Lewis Hamilton?

Finalul sezonului 2021 va rămâne, probabil, unul dintre cele mai discutate momente din istoria modernă a Formulei 1. Atunci au existat foarte multe emoții și interpretări, iar deciziile luate în ultimele tururi au stârnit controverse care continuă și astăzi.

Dincolo de acel deznodământ, cred că acel sezon a avut un efect pozitiv pentru Formula 1. A readus foarte mulți oameni în fața televizoarelor și a demonstrat cât de spectaculos poate fi acest sport atunci când doi piloți de un asemenea nivel luptă până în ultimul viraj.

Max Verstappen a confirmat ulterior că titlul nu a fost o întâmplare. A continuat să domine prin viteză, încredere și o constanță impresionantă. În același timp, Lewis Hamilton rămâne unul dintre cei mai compleți piloți din istoria Formulei 1. Chiar dacă rezultatele din ultimii ani nu au mai fost aceleași, valoarea unui campion nu se măsoară doar prin victoriile recente, ci prin tot ceea ce a construit de-a lungul carierei.

Până la urmă, rivalitatea dintre Verstappen și Hamilton a fost benefică pentru Formula 1. A creat o generație nouă de fani și a oferit un sezon pe care cred că îl vom aminti mulți ani de acum înainte.

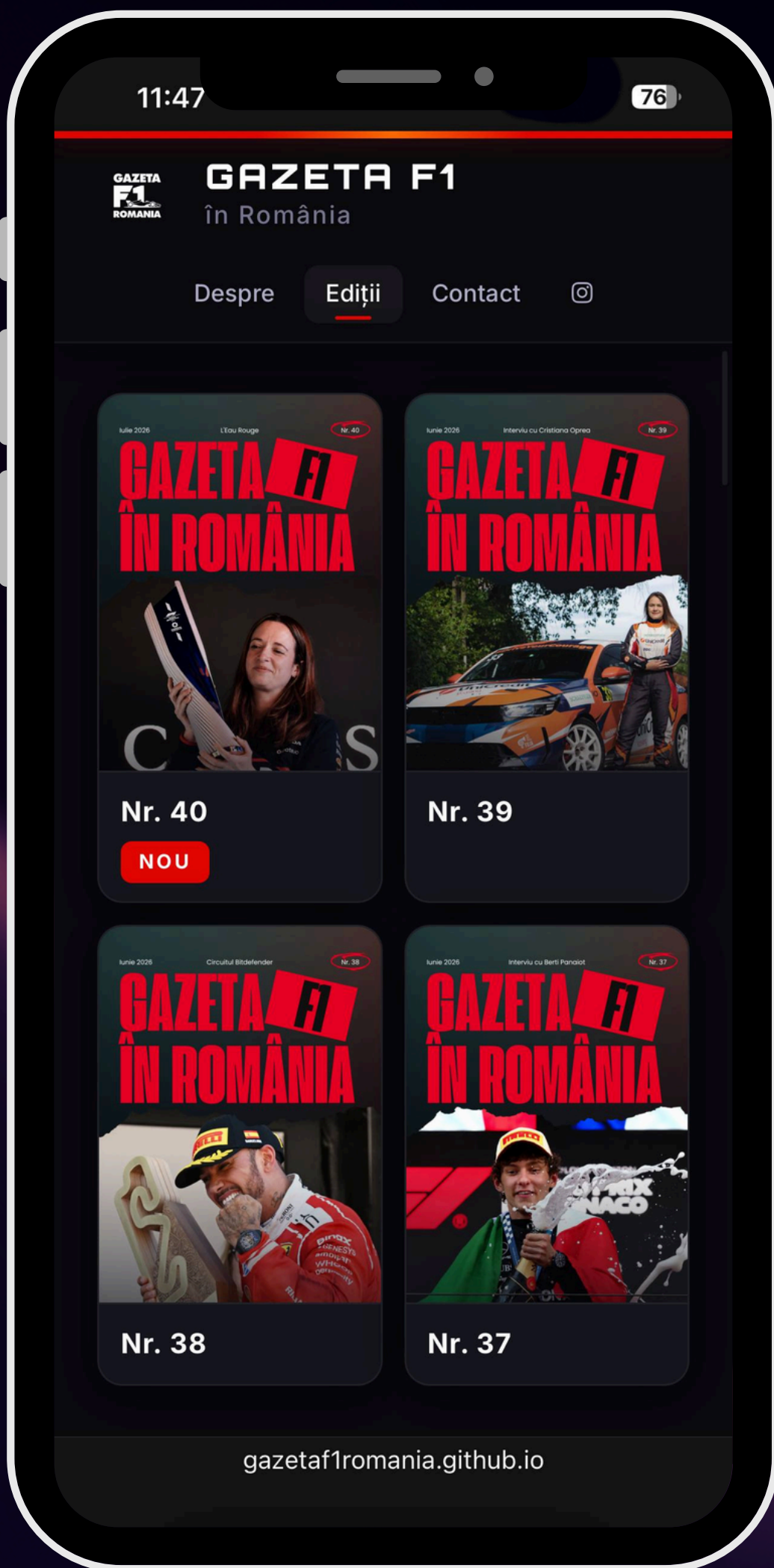
Dacă aveți un mesaj sau doriți să împărtășiți ceva cititorilor Gazetei și noi am omis să vă întrebăm, vă rugăm să o faceți.

Aș vrea să le spun tuturor celor pasionați de mașini și de motorsport să nu își piardă niciodată curiozitatea și dorința de a învăța. Indiferent cât de experimentat ești, întotdeauna există loc să devii mai bun.

Și aș mai spune un lucru: bucurați-vă de viteză acolo unde îi este locul. Circuitul este locul în care poți descoperi cu adevărat limitele unei mașini și ale unui pilot. Strada trebuie să rămână locul în care ajungem cu toții acasă în siguranță.

Motorsportul m-a învățat foarte multe, dar poate cea mai importantă lecție este aceasta: adevărata performanță nu înseamnă să mergi cel mai repede, ci să știi când să accelerezi, când să ai răbdare și cum să iei deciziile corecte. Cred că lecția aceasta este valabilă nu doar în curse, ci și în viață.





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.