



GAZETA **F1** ÎN ROMÂNIA

6 DIN 2 LOVITURI

DE ANDREAS

Formula 1 are un talent aparte de a construi povești care par imposibile până când încep să se repete. La aproape două decenii distanță, trei sezoane consecutive au produs o succesiune de campioni care seamănă izbitor cu ceea ce s-a întâmplat între 2006 și 2008.

Fernando Alonso, Kimi Räikkönen și Lewis Hamilton au format atunci una dintre cele mai spectaculoase succesiuni din istoria recentă a Formulei 1. În 2004, Max Verstappen a cucerit al patrulea titlu consecutiv, în 2005 Lando Norris a devenit campion mondial, iar în 2006 Kimi Antonelli conduce clasamentul după Marele Premiu al Spaniei. Dacă italianul va păstra primul loc până la finalul sezonului, Formula 1 va avea o nouă serie de trei campioni diferiți în trei ani.

Coincidențele sunt prea multe pentru a fi ignorate.

2006: Alonso, omul care a încheiat o eră



Pentru a înțelege povestea trebuie să ne întoarcem puțin mai devreme. Fernando Alonso devenise campion mondial în 2005, punând capăt seriei de cinci titluri consecutive a lui Michael Schumacher. În 2006, însă, germanul și Ferrari au revenit în lupta pentru coroana mondială. Alonso a intrat în sezon în postura de campion en-titre, iar Schumacher a devenit principalul său rival. Ce a urmat a fost un duel întins pe tot sezonul, cu Ferrari și Renault alternând perioadele de superioritate.

Înaintea ultimei curse, Alonso avea avantajul decisiv, iar Schumacher nu mai putea recupera suficient. Spaniolul a terminat campion cu 134 de puncte, față de cele 121 ale germanului. Nu era doar o victorie individuală. Era confirmarea faptului că dominația Ferrari și Schumacher își pierduse poziția centrală în Formula 1.

2007: Iceman fură titlul în ultima clipă

Apoi a venit Kimi Räikkönen.

Finlandezul a trecut la Ferrari pentru 2007, ocupând locul lăsat liber de retragerea lui Schumacher. La începutul sezonului, nimeni nu putea ști cât de dramatic avea să fie finalul.

Räikkönen a câștigat chiar prima cursă a sezonului, în Australia, dar pe parcursul campionatului a fost eclipsat în clasament de debutantul Lewis Hamilton și de coechipierul său de la McLaren, Fernando Alonso. Cu două curse înainte de final,

Hamilton avea 107 puncte, Alonso 103, iar Räikkönen doar 100.

Apoi totul s-a schimbat. Kimi a câștigat ultimele două curse, în China și Brazilia, iar problemele și greșelile celor de la McLaren au transformat un *outsider* într-un campion mondial.

La final, Räikkönen avea 110 puncte, Hamilton 109, iar Alonso 109. Un singur punct a separat campionul de cei doi rivali ai săi.



2008: Hamilton și magia sezonului doi

Dacă 2007 a fost anul în care Hamilton a apărut pe scena mondială, 2008 a fost anul în care a cucerit-o. Britanicul a intrat în Formula 1 în 2007 și a terminat sezonul pe locul secund, la egalitate de puncte cu Alonso și la numai un punct în spatele lui Räikkönen.

Un an mai târziu, Hamilton a revenit pentru al doilea sezon cu McLaren și s-a luptat pentru titlu cu Ferrari. Campionatul s-a decis din nou în Brazilia și, din nou, la limită. Hamilton a trecut de Timo Glock în ultimele momente ale cursei și a terminat campion cu un singur punct peste Felipe Massa.

Avea doar 23 de ani și devenea campion mondial în al doilea său sezon de Formula 1.



2024-2025-2026

Acceași poveste, alte personaje?

Sărim 18 ani în timp.

În 2024, Max Verstappen a câștigat al patrulea său titlu consecutiv. După o perioadă de dominație Red Bull, Lando Norris și McLaren au reușit să schimbe raportul de forțe, iar în 2025 britanicul a devenit campion mondial.

În 2026, povestea a căpătat o nouă dimensiune. Kimi Antonelli, aflat la doar al doilea sezon complet în Formula 1, a devenit unul dintre protagoniștii principali ai campionatului. După Marele Premiu al Spaniei, italianul are 292 de puncte și un avantaj considerabil în fața lui George Russell, în timp ce Norris e pe locul patru, iar Verstappen pe șase.

Și aici apare una dintre cele mai interesante paralele. Hamilton în 2008 și Antonelli în 2026 ar putea deveni campioni în al doilea lor sezon de Formula 1.

Diferența este că Hamilton ajunsese în 2008 după ce pierduse titlul în primul său sezon, în timp ce Antonelli își construiește campania din 2026 după un sezon de debut în care experiența sa a fost una complet diferită.

Alonso și Verstappen: campionii care au oprit o dominație

Alonso i-a pus capăt hegemoniei lui Schumacher în 2005, apărându-și titlul în 2006 în fața germanului.

Verstappen a avut un rol asemănător în epoca Hamilton-Mercedes. În 2021 a întrerupt seria lui Hamilton de patru titluri consecutive, apoi a transformat acel succes într-o nouă perioadă de dominație personală. Există însă o diferență esențială: Alonso nu a construit o serie lungă de titluri după detronarea lui Schumacher, în timp ce Verstappen a câștigat patru campionate consecutive între 2021 și 2024.



Räikkönen și Norris: campionii care au schimbat ordinea

Kimi Räikkönen și Lando Norris au și ei un element comun: ambii au devenit campioni după ce un alt pilot dominase perioada precedentă. Titlul din 2007, câștigat de Räikkönen la debutul la Ferrari, a fost o surpriză față de favoriții Hamilton și Alonso. Norris a făcut ceva asemănător în 2025, după ce Verstappen câștigase patru titluri consecutive. Diferența este că Räikkönen a câștigat titlul după ce intrase în ultima cursă de pe locul trei în clasament, în timp ce Norris a ajuns campion după un sezon în care McLaren devenise principala forță în lupta pentru campionat.



Hamilton și Antonelli: destine comparate

Poate cea mai spectaculoasă coincidență este cea dintre Hamilton și Antonelli. Hamilton a devenit campion în 2008, în al doilea său sezon și la doar 23 de ani.

Antonelli se află în 2026 într-un punct similar al carierei. Este tot în al doilea sezon și, după cursa de la Madrid, conduce campionatul cu opt victorii în sezon. Dar contextul este complet diferit. Hamilton conducea un McLaren într-o luptă cu Ferrari. Antonelli concurează pentru Mercedes într-un campionat în care George Russell este coechipierul său și principalul urmăritor în clasamentul actual. Iar dacă italianul va confirma această poziție până la finalul anului, comparația va deveni și mai puternică.

Coincidență sau ciclu al Formulei 1?

Perioada 2006-2008 a adus trei campioni consecutivi cu povești distincte: Alonso a întrerupt dominația Ferrari, Räikkönen a câștigat la limită, iar Hamilton a confirmat un debut spectaculos. Acum, 2024-2026 ar putea genera o succesiune similară: Verstappen (care a oprit dominația lui Hamilton), Norris (care a pus capăt seriei Verstappen) și Antonelli. Dacă Antonelli va câștiga titlul, ar marca un campion la debutul carierei, amintind de ritmul istoriei. Deși nu se repetă perfect, F1 găsește adesea aceleași ecouri.

FEMEI ÎN F1

DE CRISTINA

Desiré Randall (Wilson) s-a născut pe 26 noiembrie 1953, în Brakpan, Africa de Sud. Pentru lumea Formulei 1, numele ei este legat de o performanță unică: în 1980, la Brands Hatch, a devenit prima și, până astăzi, singura femeie care a câștigat o cursă cu un monopost de Formula 1.



Boots

Desiré avea doar cinci ani când s-a urcat pentru prima dată într-un micro-midget, un mic monopost de aproximativ 60 mph destinat curselor pe circuite de pământ. Era aproape întotdeauna cea mai mică și cea mai tânără persoană de pe circuit. A primit porecla „Boots”, pentru că nu suporta ca oamenii mai înalți să vorbească de sus, la propriu, după cum povestea ea cu umor, îi lovea peste tibie ca să le atragă atenția. La doar opt ani a stabilit recordul absolut al turului pe circuitul de pământ de la Benoni, iar la 12 ani a terminat la egalitate pentru titlul sud-african de Micro-Midget.

Ambreiaj. Frână. Accelerație.

Tatăl ei, Charlie Randall, era pilot de motociclete și câștigase titlul sud-african pe un Manx Norton. El a găsit o Formula Vee și

a convins proprietarul să-i permită să o testeze la Kyalami. Problema era că Desiré nu mai condusesese niciodată o astfel de mașină. Instrucțiunile primite de la tatăl ei au fost aproape comice prin simplitatea lor: i-a arătat accelerația, frâna, ambreiajul, treptele de viteză și apoi... recordul circuitului. Desiré a ieșit pe pistă. „As soon as I got out on the track it was all I ever wanted to do”, avea să spună mai târziu. Tatăl ei i-a construit apoi o Formula Vee, iar cu acea mașină, inclusiv cu un motor recuperat dintr-un parc de fier vechi, Desiré a terminat pe locul al doilea în campionatul național din 1974.



În 1975 l-a întâlnit pe Alan Wilson, un pilot de Formula Ford. Cei doi au început să concureze împreună, iar Desiré a început să îl învingă. În același an s-au căsătorit. Ulterior Alan a luat o decizie crucială: s-a retras din curse, a vândut mașinile pe care le aveau și a folosit banii pentru a-i cumpăra lui Desiré un monopost mai bun.

Europa

În 1976, Desiré a câștigat Campionatul Sud-African de Formula Ford și premiul „Driver-to-Europe”. În prima ei cursă europeană, la Zolder, a terminat pe locul al treilea și a stabilit cel mai rapid tur. Între timp, banii au

devenit o problemă serioasă. Desiré și Alan ajunseseră să-și raționalizeze mâncarea, iar în unele perioade aveau o singură masă adevărată la trei zile, completată de gustări.

Când a fi femeie devine o problemă

După întoarcerea în Africa de Sud, Desiré a primit acces la un Formula Atlantic și a început din nou să obțină rezultate. Apoi, fără o explicație clară, proprietarul circuitului Kyalami i-a transmis că nu mai poate concura acolo. Potrivit relatării lui Desiré, sponsorii amenințaseră că își retrag finanțarea dacă ea continua să-i învingă pe piloții lor. În loc să renunțe, familia Wilson a plecat în Europa. La Brands Hatch, a câștigat o cursă de femei cu un Ford Escort, iar rezultatul i-a atras atenția lui John Webb. Acesta i-a oferit lui Alan un loc de muncă și lui Desiré o slujbă administrativă la școala de pilotaj. Pentru o perioadă, cei doi au locuit într-o rulotă.



1978–1979: tot mai aproape

Desiré a concurat în Aurora F1 (F1 în afara Campionatului Mondial), pilotând un Ensign (1978), apoi un Tyrrell 008. La Zolder, în 1979, a urcat de pe locul 4 în frunte, dar panoul din boxe i-a arătat greșit avansul. De la „+10” la „+4” din cauza unei cifre căzute, crezând că e ajunsă din urmă, a forțat și a ieșit în decor. De fapt avea 14 secunde avans. A terminat atunci pe locul trei.

1980

A fost anul ei de vârf. La Brands Hatch, cu un Wolf WR4 pentru Theodore Racing, a plecat din prima linie, printre Williams-uri mult mai moderne, și a ajuns prima la Paddock Hill

Bend. Cursa a fost oprită după un incident al coechipierului său, Geoff Lees, dar Desiré a preluat din nou conducerea la reluare și a câștigat, cu cel mai rapid tur inclus. Singura femeie care a câștigat vreodată o cursă într-un monopost de F1. A mai câștigat, alături de Alain de Cadenet, cursele de anduranță de la Monza și Silverstone, cu o echipă mult mai modestă.

Kyalami, 1981

Chemată de Bernie Ecclestone, a ajuns să concureze pentru Tyrrell la Marele Premiu al Africii de Sud, calificându-se pe locul 16. A pornit prost, dar a recuperat teren pe ploaie, depășind chiar și un coechipier, înainte să iasă în decor când pista s-a uscat. Cursa a fost ulterior exclusă din Campionatul Mondial din cauza războiului FISA-FOCA.



Viața după F1

A continuat în IMSA și IndyCar, cu trei tentative la Indianapolis 500 și curse la Le Mans (ultima în 1991, într-un echipaj feminin). Mutată în SUA alături de Alan, a rămas activă în motorsport, inclusiv la Goodwood și pe Porsche GT3 Cup, concurând până la 63 de ani. În total: peste 130 de mașini, 100 de circuite, 18 țări, aproape șase decenii de carieră.

Desiré nu s-a văzut niciodată drept „o femeie în motorsport”, ci pur și simplu „a racing driver”.

UN CHIȘTOC, UN DEAL, ȘAPTEZECI DE ANI

DE MV3P

Primul lucru pe care îl afli despre Baku nu se vede, ci se simte. Vântul vine de pe Caspica și aduce cu el mirosul acela ușor gras, de motorină veche și sare, pe care orașul îl are în haine de o sută cincizeci de ani și de care nu se mai poate spăla. Nici nu încearcă. Îl poartă cum poartă un bărbat o jachetă de piele, fără a da explicații! La 25 km de centru, pe un deal fără nimic în jur, arde o fâșie de pământ lată de zece metri. Nu s-a aprins azi. Nu se stinge mâine. I se spune Yanar Dag și e exact ce scrie pe etichetă: muntele care arde. Au pus o bancă în fața lui. Au pus și o tarabă cu ceai. Oamenii vin seara, se așază pe banca aia, beau dintr-un pahar în formă de pară și se uită la flacără. O oră. Două. Ca la TV, dar cu ceva de spus. Acum, întrebarea pe care și-o pune orice om care urmărește procedurile din F1: cine răspunde de chestia asta? Nimeni. Nu e nicio comisie.



Nu există un dosar, un regulament. Nu vine nimeni cu un extingtor și cu un plan în trei etape. Pământul are gaz, gazul iese, focul stă acolo și își vede de treabă, iar statul, în loc să facă o anchetă, a făcut un bilet de intrare.

Iar dacă întrebi cum a început, ți se spune, cu o seriozitate care nu lasă loc de negocieri, că prin anii cincizeci pe acolo a trecut un cioban. Și că ciobanul a fumat. Atât. Un om a aruncat un chiștoc în iarbă și pământul l-a luat personal. Șaptezeci de ani mai târziu, dealul acesta e pe pliante turistice. Vin autocare. Se vând magneți de frigider. Ciobanul, care probabil s-a dus acasă în seara aia și s-a plâns de genunchi, e singurul incendiator din istoria omenirii care a ajuns atracție națională fără să știe și fără să semneze nimic. Îmi place la nebunie ideea că undeva, într-un sat, un nepot spune la masa că bunicul lui a făcut aia. Și nimeni nu-l crede.

Dar Azerbaidjanul nu s-a oprit la un deal.

La Suraxani, în marginea orașului, stă Ateshgah. Un templu. Piatră, curte pătrată, chilii jur-împrejur și, în mijloc, un altar construit peste o gură de pământ din care ieșea o flacără. Nu o lumânare. Nu o candelă întreținută de cineva. Foc care venea de dedesubt, singur. Acolo au venit pelerini din India. Oameni care au mers luni de zile, prin munți și prin praf, ca să ajungă la un loc unde pământul ardea de la sine. Nu voiau altceva. Voiau să stea lângă el.

Ține minte imaginea asta, pentru că peste câteva zile în orașul ăsta vine Formula 1. Adică în Țara Focului, ajunge cel mai sofisticat sistem de raționalizare a energiei construit vreodată de om. Pe linia dreaptă de peste 2 km de la Baku, cea mai lungă bucată de accelerație din calendar, mașinile astea o să facă un lucru pe care nicio flacără

din istoria acestui oraș nu l-a făcut vreodată: din păcate o să se termine lin.

Și mai e ceva, o chestie de care nu m-am putut dezlipi de când am aflat-o. Pe la 1900, zona asta scotea aproape jumătate din petrolul planetei. În Baku și-au făcut averea frații Nobel, Ludvig și Robert, care au ridicat aici un imperiu și au construit primul petrolier din lume. Din banii familiei ăsteia, din gazul și din pământul ăsta unsuros, s-a născut apoi premiul care poartă numele fratelui lor mai mic. Va să zică, cel mai curat premiu al omenirii are, undeva la subsol, o pompă în Baku.



F1 vine acum aici, în primul său sezon fără o picătură de petrol fosil în rezervor, să alerge pe străzile care au plătit Nobelul. Orașul nu comentează. Orașul are trei turnuri în formă de flacără, luminate noaptea, și o răbdare de peste o sută de ani. Circuitul, în sine, e o ciudățenie fericită. Șase kilometri și trei metri, douăzeci de viraje, și o personalitate complet schizofrenică. Jumătate e bulevard. Cealaltă jumătate e oraș vechi, patrimoniu UNESCO, ziduri de cetate ridicate cu multe secole înainte să existe conceptul de frână. Acolo e virajul 8, șapte metri și șaiszeci lățime, cel mai strâmt loc în care a intrat vreodată o mașină de F1. Zidul de lângă el a văzut mongoli, perși, ruși, negustori, revoluții și două imperii care au crezut că rămân stăpâne. N-a pățit mare lucru. Până au venit băieții cu cască.

Peste toate astea, vântul. La Baku vântul nu e vreme, e caracter. Oamenii de acolo și l-au botezat Khazri pe cel rece, de la nord, iar Gilavar pe cel cald, de la sud. Când suflă unul, orașul zice că se schimbă lumea. Când suflă celălalt, tot așa. Pe o linie dreaptă de 2 km, cu mașinile din 2026, direcția vântului nu e detaliu meteo, ci e strategie.

Iar ca să se știe exact cine e gazdă aici și cine e musafir, în 2019, la primul antrenament, un capac de canalizare s-a desprins și a rupt pe dedesubt un monopost. Sesiune oprită, pagubă cât un apartament dintr-o zonă bună rău. Cel mai rapid vehicul construit pentru sporturile cu motor, oprit de o piesă de fontă. Pentru un român, asta nu e un incident tehnic. E o formă de rudenie. Și acum trebuie spus lucrul pentru care las gluma deoparte. Cursa nu e duminică. E sâmbătă, 26 septembrie, la ora trei după-amiaza, ora locală. Antrenamentele s-au mutat joi, calificările vineri, tot programul a fost tras cu o zi înapoi. Duminică, 27 septembrie, e Anim Günü, Ziua Națională de Comemorare din Azerbaidjan prin care sunt onorați militarii și victimele Războiului Patriotic de 44 de zile. Formula 1, care în mod normal rescrie calendare, orașe și fusuri orare ca să-i iasă transmisiunea, a făcut un pas în lateral și a zis că sâmbătă rămâne. Nu e o știre spectaculoasă. E doar rară. Sâmbătă, spre seară, când se strâng garduri, se demontează tribune și circul începe să se pregătească pentru următorul mare premiu, pe dealul de la Yanar Dag nu se va întâmpla absolut nimic. Nicio telemetrie. Niciun grafic. Nicio economie de energie. Flacăra va arde! Iar dacă vreodată întreabă cineva cine a pornit toată povestea asta cu focul, într-o țară unde până și pământul are combustibil, răspunsul cel mai frumos rămâne tot ăsta: un om care s-a oprit să fumeze.

ÎNAINTE DE START

DE ADRIAN

Cei mai mulți piloți de Formula 1 încep kartingul de la vârste foarte fragede. Piloți precum Max Verstappen, Lando Norris, Lewis Hamilton și mulți alții au început în seriile de karting, urcând treptat spre formulele de juniori, iar mai apoi Formula 1. Însă au fost și perioade când drumul spre Marele Circ arăta cu totul altfel. Unii dintre cei care aveau să ajungă campioni mondiali au venit în Formula 1 după ce lucraseră în garaje, pe șantiere sau în birouri. Unul fusese dentist, altul inginer aerospațial, iar unul dintre cei mai mari campioni ai anilor '60 își petrecuse tinerețea la ferma familiei. Pentru ei, Formula 1 nu a fost începutul vieții profesionale. A fost schimbarea ei.

Jack Brabham – mecanic de avioane

Jack Brabham a fost unul dintre oamenii care au demonstrat că un pilot poate înțelege o mașină și dincolo de volan. Australianul a părăsit școala la 15 ani și a început să lucreze într-un garaj, urmând în paralel cursuri de inginerie mecanică la seral. În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial s-a înrolat în Royal Australian Air Force, unde a lucrat ca mecanic la sol, întreținând avioane.



După război și-a deschis propriul atelier de reparații auto. Experiența acumulată avea să-i fie extrem de utilă mai târziu, Brabham devenind nu doar triplu campion mondial, ci și constructor și inginer.

Tony Brooks – dentist

Înainte ca Formula 1 să devină profesia lui, Brooks studia stomatologia. În 1955, pe când era încă student la stomatologie, a participat la curse și a câștigat surprinzător Grand Prix de la Syracuse, pilotând un Connaught. A continuat să-și termine studiile în timp ce cariera de pilot începea să prindă contur. Nu întâmplător a rămas cunoscut drept „**Racing Dentist**”. Pentru Brooks, stomatologia și automobilismul au mers o perioadă în paralel, înainte ca motorsportul să câștige definitiv. A obținut 6 victorii în carieră și a terminat campionatul pe locul al doilea în 1959.



Graham Hill – marinar și mecanic

Înainte să devină unul dintre cei mai cunoscuți piloți ai generației sale și singurul care deține „**Tripla Coroană**”, Graham Hill a efectuat serviciul militar obligatoriu în Marina Regală Britanică, unde a servit ca specialist în sala mașinilor la bordul crucișătorului HMS Swiftsure.

După încheierea serviciului militar, s-a întors pentru o perioadă la Smiths Instruments, unde și-a început ucenicia. Abia după ce a descoperit motorsportul, la 24 de ani, avea să facă schimbarea decisivă. A renunțat la slujba sa și a început să lucreze ca mecanic în lumea curselor, ajungând ulterior la Lotus, unde Colin Chapman i-a oferit șansa de a trece de la lucrul la mașină la pilotaj. A devenit campion în F1 de două ori, ulterior câștigând atât la Indianapolis, cât și la Le Mans.

Foto: www.planetf1.com



Jim Clark – fermier

Dacă există un contrast perfect între viața de dinainte și cea de după Formula 1, acela este Jim Clark. Scoțianul a crescut la ferma familiei din Berwickshire și, după ce a părăsit școala, a lucrat acolo cu normă întreagă. Motorsportul a început pentru el aproape ca un hobby, departe de marile circuite și de lumea profesionistă. A început să participe la raliuri și curse locale în 1956. Patru ani mai târziu ajungea în Formula 1. În 1963 și 1965 devenea campion mondial. De la câmpurile din Scoția la vârful motorsportului mondial, traseul lui Clark a fost unul dintre cele mai neobișnuite din istoria Formulei 1.



Foto: theguardian.com

Nigel Mansell – inginer aerospațial

Nigel Mansell avea deja o meserie înainte să decidă că vrea să-și transforme pasiunea pentru curse într-o carieră. A studiat ingineria și a lucrat ca inginer aerospațial la Lucas Aerospace. În 1977 a renunțat la slujbă pentru a se dedica definitiv curselor, după ce își vânduse mare parte din bunuri pentru a-și finanța cariera. Decizia nu a venit fără riscuri. La doar câteva săptămâni după ce a renunțat la serviciu, Mansell a suferit un accident grav în Formula Ford și și-a fracturat gâtul. A continuat însă drumul către Formula 1, unde a ajuns în 1980 și, doisprezece ani mai târziu, campion mondial.

Foto: pirelli.com



De la meserii la Marele Circ

Sunt profesii care par să nu aibă nimic în comun cu Formula 1. Și totuși, oamenii care le-au practicat au ajuns să concureze pe cele mai mari circuite ale lumii. Poate că tocmai aici stă una dintre diferențele fascinante dintre generațiile Formulei 1. Pentru unii dintre ei, înainte ca viața să însemne contracte, sponsori și sute de kilometri de teste, exista o meserie adevărată, un atelier, o fermă, un birou sau un șantier. Dar într-o zi a venit Formula 1 și a rescris destine, ba chiar istoria celui mai iubit sport cu motor.

F1% INSPIRAȚIE,



Salutare tuturor! Sunt Victor Alexandru Unchiașu și de la vârsta de 10 ani sunt pasionat de motorsport, dar mai ales de mașinile de curse. Interesul meu a început odată cu Formula 1, după Marele Premiu al Italiei, din anul 2019. De atunci, urmăresc fiecare cursă împreună cu analiza tehnică a monoposturilor, precum și strategia cursei.

În vara anului 2025 a început călătoria mea în lumea reală a motorsportului, atunci am fost admis la școala de vară IMVE (*Italian Motor Valley Experience*), de la Modena.

99% TRANSPIRAȚIE

DE VICTOR UNCHIASU

Regiunea Emilia Romagna, din Italia, este considerată „*the heart of motor valley*”, deoarece aproape toți constructorii de mașini de curse sunt localizați pe o rază de 30 km de orașul Modena: Ferrari, Pagani, Lamborghini, Dallara, Maserati.

În cadrul programului, am urmat cursuri de *mechanical engineering*, *suspension geometry*, *powertrain design*, *powertrain testing*, *composite materials* și *aerodynamics*, toate cursurile fiind coordonate de „*Department of Advanced Engineering Enzo Ferrari*” (MUNER). Cursul care mi-a plăcut cel mai mult a fost cel de *noise and vibration*, unde un reprezentant al companiei Maserati ne-a adus o garnitură de



chiuloasă de la modelul MC 20 și cu un ciocan special ne-a arătat cum se efectuează testele.

Am avut parte și de o vizită la Fabrica Ferrari din Maranello care a fost cu adevărat specială, deoarece am văzut cum mașina prinde viață pe linia de producție. Un lucru inedit a fost modul de asamblare a mașinii. Ferrari are o hală separată pentru fiecare departament. Motoarele se construiesc într-o hală, transmisia în alta, la fel și elementele aerodinamice. A fost un moment foarte special pentru mine să văd 3 mașini Ferrari SF90 XX (unul dintre modelele mele preferate de la Ferrari) în diferite stadii de asamblare pe linia de producție, fără capotă sau spoiler. Direct pe acel tip de mașină ne-au arătat cum lucrează sistemul electric cu motorul V8 și cum schimbarea de viteză se realizează în zecimi de secundă de la padelele volanului în cutia de viteze.

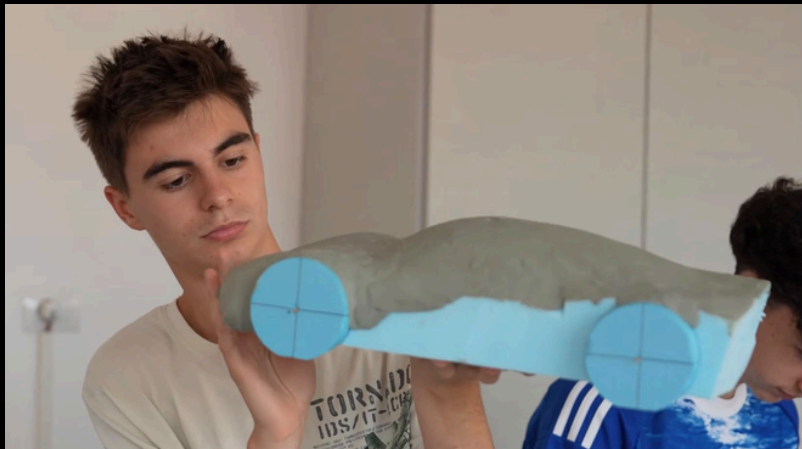


În plus, am văzut și ultimul model din gama Ferrari Daytona SP3 „Tailor Made” 599+1 care avea să fie vândut cu 26 mil. \$ la licitația din august, la Monterey. Vizita a continuat în clădirea E-Building unde am avut și un curs de inginerie sub îndrumarea unui expert din echipa care a lucrat la modelul Ferrari F40 Le Mans edition din 1990. Programul școlii de vara a inclus și vizite la fabricile Ducati, Pagani și Dallara unde am învățat despre compoziția materialelor.



Călătoria mea în lumea motorsport a continuat în iulie 2026, când am participat la Programul „Automotive Design”, la Milano, unde am studiat designul și aerodinamica mașinilor. Am învățat cum designul auto a evoluat de-a lungul timpului și cum conceptul mașinii prinde contur de la schiță la modelul din clay și, în cele din urmă, la o mașină reală.

Cea mai interesantă parte a programului a fost proiectarea unui model Alfa Romeo, inspirându-ne din modelele anterioare, din istoria și designul mărcii, modele care au făcut celebru acest brand.

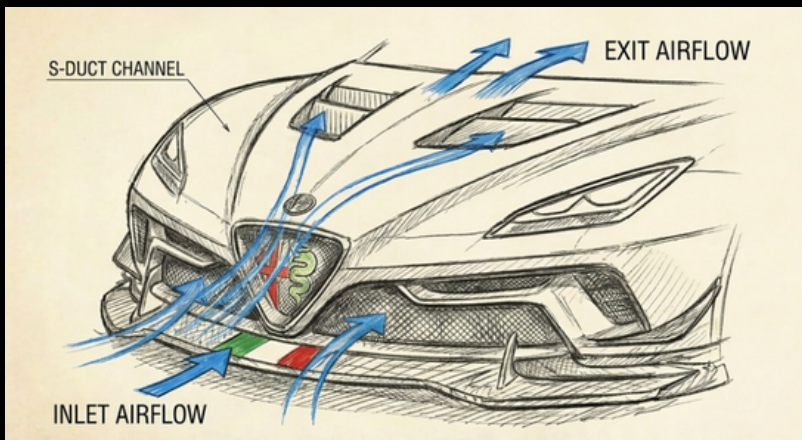


În prima săptămână la Milano am avut cursuri cu profesori care au lucrat în această industrie, au colaborat cu Pininfarina Design Studio, Mercedes Benz, Alfa Romeo și JMC. Pe parcursul primei săptămâni a trebuit să lucrăm la o schiță a conceptului nostru, iar la finalul săptămânii, urmau să fie alese 4 concepte care aveau să fie construite la scară 1:10.



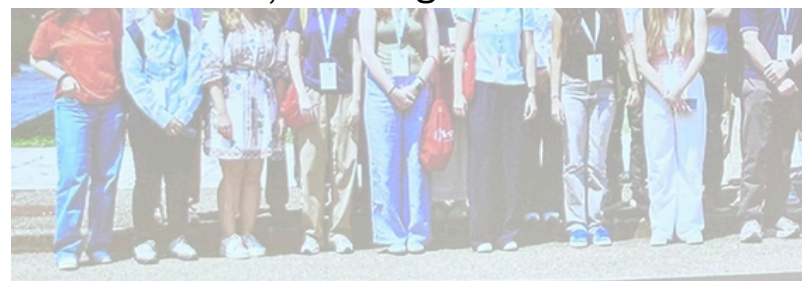
În imagine este mașina desenată de mine

Schița mea a fost desemnată câștigătoare, conceptul având la bază ideea de a direcționa fluxul de aer din partea frontală a mașinii către lateral, cu scopul de a îmbunătăți stabilitatea acesteia la viteze ridicate.



În a doua săptămână, am participat la cursuri de design și aerodinamică, dar am și vizitat fabricile Pagani, Dallara și Alfa Romeo. Am învățat cum să randăm o schiță în Blender, folosind diferite *tool-uri*, iar la final am realizat o prezentare unde fiecare trebuia să explice conceptul mașinii.

A fost o experiență de neuitat să petrec două săptămâni creându-mi propria mașină și, mai ales, să am oportunitatea de a o construi la scară 1:10, sub îndrumarea unor experți de renume internațional în domeniul aerodinamicii și al designului auto.



Pe viitor, îmi doresc să urmez o carieră în ingineria motorsportului, iar în acest sens mă pregătesc să îmi continui studiile în Italia, la o facultate de inginerie specializată în construcția și tehnologia autovehiculelor, cu obiectivul de a transforma pasiunea pentru motorsport într-o carieră în domeniu.

RADU BĂSESCU-PRICOP



Q Știm despre tine că practici multe sporturi: karting, motocross, wakeboarding, karate, snowboard, schi; ce îți place cel mai mult la fiecare dintre ele?

Dacă ar fi să încep cu kartingul, acesta mă fascinează prin vitezele mari, prin nivelul ridicat al competiției din campionatul ACI italian, respectiv din WSK, prin solicitarea fizică la care mă supune, mai ales în condițiile în care ating pe unele curbe intensități de 3,6 G.

Motocrosul este, și el, unul dintre preferate, fiind sportul care te face să te simți cel mai liber. Când execut o săritură în aer, simt o bucurie deplină.

La wakeboard situația este mai simplă. Aici savurez doar alunecarea și *trick*-urile. Nu există cronometru și nici puncte de penalizare.

Când practic artele marțiale, e nevoie de

Pasiunea pentru sport, curajul de a încerca mereu ceva nou și dorința de a-și depăși limitele îl definesc pe Radu Bănescu-Pricop, un copil energic și ambițios, care transformă fiecare provocare într-o nouă oportunitate de a învăța și de a evolua. Radu este atras în special de sporturile care îi oferă adrenalină și emoție. De la snowboard pe pârtie, karting și motociclete de enduro, până la sporturi nautice și karate, pasiunea sa pentru mișcare nu cunoaște limite.

Pentru el, fiecare activitate înseamnă mai mult decât distracție. Înseamnă disciplină, concentrare, curaj și dorința de a deveni mai bun. Prin perseverență și multă muncă, Radu reușește să îmbine pasiunea pentru sport cu școala și să demonstreze că performanța se construiește pas cu pas.

disciplină totală și de concentrare. Nu e la fel de distractiv, dar rezultatele în dezvoltarea mea sunt vizibile.

Sporturile de iarnă mă atrag pentru alunecare și viteză, dar și pentru senzația pe care ți-o dă fie zăpada bătătorită, care scârțâie, fie zăpada proaspăt ninsă prin care plutești într-un val imens de alb.

Trebuie să-ți mărturisesc, însă, că unicul motiv pentru care sunt aproape de aceste sporturi este bucuria uriașă de a le practica, chiar în afara competițiilor.



Q Dacă ai putea deveni campion mondial doar la unul dintre aceste sporturi, care ar fi acela?

La acest nivel de dezvoltare, evident, kartingul ar fi prima opțiune. Dar nu pot ignora nici dorința de a deveni campion mondial al monoposturilor de F1.



Q La ce vârstă ai urcat prima dată într-un kart și cum a fost acel moment? Ți-ai dat seama imediat că asta e pasiunea ta sau a trebuit să mai faci câteva ture pentru a prinde gustul vitezei?

Aveam 4 ani și jumătate când m-am urcat pentru prima dată într-un kart și am știut că asta e pasiunea mea, deși la început m-am răsucit de câteva ori.

Q În curse există mereu momente tensionate, depășiri dificile, greșeli, contacte sau momente în care lucrurile nu ies așa cum îți dorești. Cum reușești să rămâi motivat și să înveți din astfel de experiențe, mai ales fiind încă un copil?

Atunci când îți trăiești pasiunea, te gândești că eșecul este unul trecător și că ar fi păcat să renunți atunci când lucrurile nu îți reușesc așa cum visezi. În plus, dacă victoria ar fi ceva ușor, nimeni nu s-ar mai antrena pentru asta. Pentru că nu ar mai fi prețuită.

Q Mulți copii visează să devină piloți, dar puțini știu câtă muncă este în spatele rezultatelor: antrenamente, pregătire fizică, emoții și sacrificii. Ce ți se pare cel mai dificil în karting, ceva ce oamenii din exterior nu văd? Înainte de o cursă importantă ai vreun ritual special? Dar după o cursă reușită, cum îți place să sărbătorești?

Privit din afară, kartingul pare un sport foarte ușor de practicat. Nu e deloc așa, sportul este extrem de epuizant, iar condiția fizică este esențială. După 10-12 ture, umerii și brațele slăbesc, devin dureroși și înțepători, e dificil să menții kartul pe trasă, pulsul crește. După ce acest moment este depășit, nu mai simt durerea, însă precizia în mișcări scade uneori. Înaintea fiecărui start, lupta cu emoțiile și cu pericolele din cursă se câștigă prin concentrare asupra tuturor detaliilor din jur. Nu am un ritual al sărbătoririi, însă victoria mă face extrem de încrezător în capacitățile mele și foarte fericit.



Q Știm că îți place și motocrossul, nu doar kartingul; cum e senzația când treci de pe pistă la teren accidentat, de la 4 la 2 roți? Care dintre cele două îți provoacă mai multă adrenalină?

Cea mai multă adrenalină o primesc pe două roți. E nevoie de câteva ture pentru a te obișnui cu motocicletă. Accelerarea aici este diferită, pista se schimbă la fiecare tură. Este un sport la care se cade constant și serios. Păstrez acasă un mulaj de ghips care m-a ajutat la prima fractură.



Q Mulți copii de 11 ani încă își caută pasiunile, în timp ce tu participi deja la competiții și îți petreci mult timp practicând diferite sporturi. Există lucruri pe care le-ai învățat din sporturile pe care le practici și pe care poate alți copii de vârsta ta încă nu le știu?

Unica lecție valoroasă învățată în competiții este ambiția. Am auzit de nenumărate ori „nu pot”, iar asta m-a determinat să îmi demonstrez mie și oricui altcuiva că totul e posibil.



Q Este dificil să te împarți între școală și pasiunile tale?

Da, este dificil. De cele mai multe ori mi se întâmplă să fiu prea obosit să țin pasul cu temele, însă nu le uit niciodată. La primul răgaz, ajung cu programa și îndatoririle la zi.



Q Ai concurat inclusiv în competiții internaționale precum etapele WSK; care a fost lucrul care te-a impresionat cel mai mult atunci când ai ajuns să te întreci cu piloți din alte țări?

Nivelul WSK era mult mai ridicat decât îmi imaginasem. A fost aproape un șoc pentru mine. M-am adaptat, însă, relativ repede. Acum, WSK mi se pare normalitatea în karting.

Q

Care este cel mai mare succes al tău în plan sportiv?

În WSK m-am plasat în mod repetat în pole position în grupe și am finalizat manșe pe toate pozițiile fruntașe, începând cu locul 1 și până la 10. Aștept victoria de etapă în WSK, pe care n-am obținut-o încă, dar simt că este undeva aproape. În campionatele naționale am repurtat numeroase victorii, însă WSK și ACI sunt incomparabile.

**Q**

Ai vreun idol, un sportiv pe care îl admiri și căruia ai vrea să-i calci pe urme sau poate chiar să-i depășești performanțele?

Legenda este Ayrton Senna, pe care l-am văzut doar în înregistrări. Dintre cei actuali, modelul meu ideal este Max Verstappen.

Q

Gazeta noastră este în special despre Formula 1, astfel încât ne-ar plăcea să știm ce pilot favorit ai sau ce echipă susții din F1?

În acest an, favoriții mei sunt Kimi Antonelli și Mercedes. Kimi Antonelli are potențial, iar Toto Wolff are mașina câștigătoare.

Q

Ești la vârsta la care probabil ești întrebat destul de des ce îți dorești să devii când vei fi mare, cum răspunzi când ți se pune întrebarea asta? Care este cel mai mare vis al lui tău?

Nu ar trebui să surprindă pe nimeni faptul că visez să fiu pilot în Formula 1.

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

Never give up!!!



ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile
acum și pe
noul nostru
site.

Mergi pe
gazetaf1romania.ro

Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian

Andreea

Ai ceva să ne spui?
Scrive-ne pe adresa de email
contact@gazetaf1romania.ro

