Noiembrie 2026

Interviu cu Sorin Cheran

Nr. **50**

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



LA GAZETTA DELLE RAGAZZE

DE ANTAL PUTINICA

La Gazetta delle Ragazze. Așa ar trebui să se numească, fie și pentru puțin timp, Gazeta F1 (poate chiar acum, de sărbători).

Am fost putin invidios, recunosc. Încerc să scriu despre fete și impactul lor în motorsport de ceva timp, fără succes. M-am și apucat, însă până să-mi termin ideea, „gazetarele” au scos deja câteva articole. Bune. Foarte bune! Dar, încăpățânat cum mă știu, nu mă las. Așa că, vă provoc!

Și arunc o întrebare de 1000 puncte: cum ar fi fost să avem, în locul lui MBS, o doamnă?! Era mai bine, ar fi fost mai rău? Te pune puțin pe gânduri, nu?! Mai ales în momentul de față. Să nu uităm, Susie Wolff a vrut să candideze la șefia FIA, împotriva domnului Ben Sulayem, dar s-a oprit brusc. Motivele, doar le bănuim. Pentru că nimeni nu are curajul să pună degetul pe rană.


Foto: countryandtownhouse.com

Politica este omniprezentă, în toate aspectele vieții, inclusiv în motorsport. A fost, poate, dintotdeauna, dar parcă mai subtil manifestată. Însă acum, dictează. Închide guri, întoarce opinii (cu forța). Și ceea ce trebuia să fie sport de elită, a devenit un instrument financiar extrem de profitabil. Pe scurt, business.

Iar într-un sport/fenomen guvernat de bani, mai este, oare, loc și pentru fete?

Hai să trec într-o notă ceva mai personală, intimă chiar. Prietenii mă „acuză”, mai în glumă, mai în serios, că sunt misogin. Nu-mi dau seama de ce, pentru că eu am fost de când mă știu de partea fetelor, atunci când merită. Am fost dintotdeauna de părere că, într-un sport eminamente masculin, o fată trebuie să muncească de două ori mai mult pentru a dovedi că aparține aceluiași tărâm. Sau poate chiar de 3 ori mai mult!

Am scris despre doamnele Formulei 1, din trecut. Strălucitoare și efemere.

Am fost aspru criticat, în comentariile de acum două decenii, pentru că aduceam tangențial vorba și despre mamele piloților sau despre prietenele lor. „Cine este Nicole Scherzinger, ce ne interesează despre tipa aia?” eram admonestat în 2008, atunci când am spus că Nicole a fost printre primele care și-au dat seama (în boxa McLaren!) că Lewis a ieșit campion. Ceea ce însemna că știa mai multe despre F1 decât cei de la Ferrari, care se bucurau inutil pentru Felipe. Acum, partenerele piloților au devenit parte aparte a F1 – WAGs!

Tot acum zeci de ani, punctam în comentarii cum a reușit Monisha Kaltenborn să devină prima femeie Team Principal în F1! Poate că aveam o afinitate de zodie (este Taur ca mine), dar Monisha a ajuns pe calea dreaptă, a valorii, pas cu pas: dintr-un simplu avocat în 2001, apoi parte a management team, co-proprietar Sauber F1 și TP! Cu ea la cârmă, Sergio Perez a obținut primele 3 podiumuri din carieră în 2012, să nu uităm.

Scânteia acestui subiect delicat (la propriu) a fost reaprinsă anul acesta, în primăvară. Campioana F1 Academy, seria fetelor, a iesit pe circuit într-un test privat Mercedes. Și astfel, Doriane Pin devenea prima femeie, după Susie Wolff, care a pilotat un monopost modern pe circuit. Și tot atunci, la jumătatea lunii aprilie, pe Silverstone, la volanul acelui model W12 din 2021, Doriane a devenit prima fanțuzoaică pilotând în F1 și prima femeie pilot Mercedes.

Foto: mercedesamgf1.com



Iar mai apoi, în septembrie, a ieșit pe circuitul din Portimao și Jamie Chadwick. Cei care-mi urmăresc comentariile de ceva vreme, poate că își mai aduc aminte de primele sezoane W Series. Așa se chema, în 2019, actuala serie de monoposturi a fetelor, parte a weekendului F1. Jamie a câștigat 3 din primele 4 titluri, dovedind că este cea mai talentată fată a generației sale. Lista trofeelor este uriașă, n-are rost să o menționez aici, însă pentru Jamie nu a existat niciodată posibilitatea reală de a deveni PILOT F1. A fost însă pilot de dezvoltare Williams încă de pe vremea W Series. Iar Williams a pus-o acum două luni în monopostul din 2025, cu care Jamie s-a jucat 32 de tururi în Portugalia. Ba chiar a avut voie să meargă la limită, „FULL PUSH”! Experiența trebuie că a fost fantastică, se vedea asta pe chipul ei luminat de zâmbet, la conferința de presă. Acolo însă, a spus un lucru care cred că a fost înțeles greșit. A spus că nu vede prea curând o fată, pilot în F1. Ea a precizat că în momentul de față, diferența între seriile suport și F1 este ca o prăpastie și că monopostul actual prezintă provocări distincte uriașe, la capitolul pregătire fizică, pentru fete. Dar că aceste diferențe pot fi surmontate, în momentul în care F1 se va adapta acestor cerințe specifice. „F1 ar trebui să ergonomizeze cockpitul mașinii și pentru fete, cu alte poziții pentru pedalier și volan, nu să le trimită la sala de forță!”.

Cum o știu pe Jamie, ea oferea soluții, nu aducea acuze. Și cred că trebuie ascultată, pentru că este, repet, CEA MAI VALOROASĂ FATĂ A GENERAȚIEI SALE! Îi dau dreptate lui Jamie Chadwick, nu vom vedea prea curând o fată pilot F1. Evenimentele din 2026 sunt numai picături de ploaie în ocean. Mai mult evenimente PR, decât „the real deal”. Așa cum mi se pare a fi și F1 Academy, la fel de inutilă ca F2. Cum adică, să ieși campion și apoi să fii trimis acasă?!

Foto: bbc.com



PAȘI MICI SPRE SUCCES

DE ALIN MOLDOVAN

Nu cred că am povestit vreodată sau măcar gândit parcursul meu către o carieră în lumea curselor cu motor. Dar voi încerca acum.

Nu am crescut într-o familie de piloți. Tata nu a fost pilot, nu mi-am petrecut copilăria într-un garaj reparând mașini de curse sau la un circuit de karting. Am fost doar un fan, atras de viteză, de competiție, de spectacol.



Mi-au plăcut mereu mașinile și viteza, urmărind Formula 1 alături de tatăl meu și de fratele mai mic, Ovidiu. Era o plăcere să urmărești duelurile Schumacher-Häkkinen din ’98 sau noua armă de luptă de la Le Mans a celor de la Audi, în 2000.

Ca spectator și fan, am asistat la prima competiție, superspeciala Raliului Cibinium (Sibiului 2004), fiind atât de impresionat de mașini, de sunet, de mirosul de benzină și de curajul piloților.

Fast forward câțiva ani, am realizat că pentru o astfel de carieră ai nevoie mai întâi de conexiuni, de acces într-o lume scumpă și exclusivistă, astfel că la invitația unui prieten am devenit și activat ca arbitru în Campionatul național de raliuri, timp de două sezoane. O experiență foarte utilă și frumoasă totodată. O recomand tinerilor! În paralel, am diversificat categoriile de motorsport pe care le urmăream, de la F1 și Moto GP, la anduranță, Indycar, Nascar, V8 supercars, diverse campionate de GT-uri, pentru a înțelege fenomenul în detaliu.

Apoi a urmat momentul care a declanșat cariera în motorsport și m-a adus în fața voastră. Willi Motorsport alături de Blitzwolf Racing au organizat în 2020, în plină pandemie, cu mari eforturi, un concurs la care au participat, dacă țin bine minte, aproximativ 80-90 concurenți. Împlinisem vârsta de 32 de ani, adică o vârstă înaintată dacă iei în considerare că puștii merg la karting de la 4-5 ani. M-am calificat mai întâi între primii 10 și ulterior, pe surse, între primii 4. Deși nu am câștigat nici cursa, nici concursul, experiența mi-a deschis apetitul și mi-a confirmat ceea ce știam de ani de zile: îmi doresc să pilotez pe circuit!



A urmat prima cursă la Romanian Endurance Series în septembrie 2020, la clasa Logan Cup, alături de Rareș Tomiță, cu cască și combinezon împumutate, pe care am considerat-o un test.



Apoi 6 sezoane de RES, la diverse clase, cu rezultate frumoase:

· 2021 Logan Cup: 2 podiumuri;

· 2022 Logan Cup: vice-campioni naționali, victorie RES 500;

· 2023 A2 Honda Civic: campioni naționali, 2 victorii, inclusiv RES 500;

· 2024 A1+ Honda Civic : participare 3 etape, 2 victorii;

· 2025 Logan Cup: participare 4 etape, 1 podium;

· 2026 Logan Cup: sezon complet 5 etape, 2 podiumuri, vicecampioni naționali.



Pentru 2027, am decis ca ACS Șera, clubul nostru sportiv, să activeze în două campionate diferite, la două discipline distincte. Rareș se întoarce la marea sa dragoste, raliurile, alături de navigatorul și prietenul său bun, Levente Csegzy (stați pe aproape pentru anunțuri).

În cazul meu, știrea a ajuns deja în online, am hotărât să scot capul mai la Nord Vest de România și să concurez în Twingo Cup Central European, parte a F4 CEZ Academy. Voi concura într-un campionat internațional mono marcă, împotriva unor tineri din țări precum Cehia, Slovacia, Elveția, Austria, pe circuite precum Slovakia Ring, Autodom Most sau Salzburg Ring.



Campionat nou, mașină nouă, circuite noi, experiențe noi. Mi-ar fi plăcut să iau parte în campionatele Clio CUP CEZ sau GT Cup Series, dar trebuie să rămân realist în ceea ce privește bugetul, cât și nevoia de a acumula experiență internțională. Tot realist rămân și când vine vorba despre obiectiv, dar sunt sigur că mă voi distra de minune, iar dacă mă distrez, înseamnă că încep să merg și tare. 😉

În paralel, pasiunea pentru motorsport m-a adus și în poziția de a deschide Venom Karting alături de Rareș, fiind primul centru indoor de karting electric din orașul natal, Sibiu. **Ne dorim ca în viitor, să putem oferi copiilor șansa de a participa la curse, șansă pe care noi nu am avut-o la vârsta lor.**

LOVE AT F1RST SIGHT

DE ANA-MARIA POPESCU

Formula schimbării de perspectivă

12 decembrie 2021. Îmi amintesc perfect prima dată când m-am uitat la o cursă de F1. Și ce cursă mi-am ales...

Pentru început, trebuie să menționez că atunci când eram mai mică mi-am spus că nu mă voi uita vreodată la Formula 1. Poate vă veți întreba de ce? Răspunsul este simplu și nu chiar. Ei bine, la acea vreme mă uitam obsesiv la MotoGP, nu ratam nicio etapă, mai ales că exista o luptă strânsă între Jorge Lorenzo și Valentino Rossi. Bineînțeles, că l-am îndrăgit din start pe „Il Dottore” și, uitându-mă la MotoGP, unde o cursă rar durează mai mult de o oră și jumătate, mi-am zis că nu m-aș putea uita vreodată la mașini învârtindu-se în cerc mai bine de două ore.

Ulterior a apărut isteria „Drive to Survive”, dar nici atunci nu reușea să mă atragă. Nu exista un motiv anume, ci doar ideea de a sta mai mult de două ore în fața unui televizor, uitându-mă la mașini care se depășesc cu greu. Lucrând în domeniul sportului, mă loveam ocazional de știri legate de F1 și aveam câteva idei de bază. Îmi amintesc perfect cum în 2021 una dintre ideile pe care le-am preluat a fost că „trebuie să-l urâm pe Max Verstappen”, pentru că toată lumea o făcea. Așa s-a ajuns la acea cursă, prima pe care am văzut-o cap coadă, asta și pentru că lucram. Eram în redacția sport.ro, începuse cursa, eu trebuia să plec acasă, dar nu am putut să mă ridic de pe scaun. Știam că e lupta la titlu și știam că absolut toată lumea ține cu Lewis Hamilton. De ce? Asta nu știam. Știam și că „trebuie să-l urâm pe Max Verstappen”, iar deznodământul acelei curse a întărit, desigur această idee.



Foto: Pinterest

Ce a mai făcut acea cursă pentru mine? Mi-a deschis ochii și curiozitatea spre „de ce-urile” specifice unui reporter sau poate doar firii mele curioase. De ce s-a întâmplat așa? De ce a câștigat Verstappen și nu Hamilton? De ce îl urâm cu toții pe Verstappen? Trebuia să aflu răspunsurile, astfel că am făcut ceea ce mi s-a părut la îndemână, am început să mă uit și eu la fenomenul „Drive to Survive”, până m-am prins că e mai mult un „Keeping up With the Kardashians” decât un serial menit să te facă să înțelegi acest sport. Partea pozitivă este că mi-a dat multe contexte legate de piloți, iar apoi am început să mă uit la curse.

Poate este ceva atipic, însă nu am o echipă favorită. Mă uit deja la Formula 1 de câțiva ani, însă nu am reușit să mă conectez cu o echipă anume, ci mai degrabă cu piloții. Respect istoria Ferrari, însă ținând cont că de când am început eu să mă uit sunt mai degrabă demni de scos în benzile desenate decât de renumele echipei, mi-ar fi fost greu să țin cu ei. Mi-a plăcut însă Charles Leclerc și nu datorită aspectului, ci mai degrabă prin prisma poveștii sale, în special cea legată de „minciuna albă” spusă tatălui său chiar înainte să îl piardă.



Foto: Pinterest

Recunosc, sunt genul de persoană căreia astfel de povești îi stârnesc emoții și mi-e mai ușor să mă identific cu sportivii în cauză. Lewis Hamilton se numără printre favoriții mei, asta și datorită faptului că pe el îl știam chiar și când nu aveam nicio legătură cu acest sport. Avea aura aceea extravagantă, dar ce am apreciat cel mai mult la el sau poate din cauză că nu am văzut astfel de momente cu el în prim-plan, a fost faptul că nu a căpătat acea aroganță pe care statutul său din F1 i-ar fi putut-o scuza. Desigur, pare cel mai „de neatins” dintre toți de pe grilă, însă faptul că muncește ca și cum nu ar fi câștigat niciun trofeu, mai ales la vârsta sa, arată mentalitatea sa de campion.

Să mergem însă către favoritul meu dintre toți piloții, cel cu care mă și identific cel mai mult și cel pe care se presupunea că trebuie să îl urâm, după cum am menționat anterior, Max Verstappen. Uitându-mă la „Drive to Survive” l-am văzut exact așa cum fusese caracterizat, rece, genul de sportiv care nu ține cont de mijloace pentru a-și atinge obiectivele. Și nu este nimic de judecat la acest lucru, cât timp nu provoacă intenționat răul altora. Am decis însă să aprofundez subiectul și am descoperit viața sa, dar cel mai important lucru pe care l-am înțeles despre el a fost în momentul în care am aflat cine este tatăl său și cum a crescut Max.



Foto: Pinterest

Max a fost construit pentru a deveni campion, de către Jos, tatăl său, poate și frustrat că el nu a reușit să aibă o carieră mai strălucită. În mentalitatea lui, locul secund nu există. Este al primului pierzător. Așadar, a fost crescut cu mentalitatea că nu poate pierde, iar dacă o face, există consecințe, iar acest lucru l-au confirmat chiar și cei din generația lui, care au luat uneori parte la ieșirile lui Jos. Și, dintr-o dată, lucrurile începeau să aibă sens, văzându-l pe Verstappen și cât de focusat este pe ceea ce are de făcut pe pistă, dar și cât de indiferent este la ceea ce se întâmplă în afara ei.

Urmărind subiectul am înțeles și că Max nu era un fan al presei, dar și faptul că presa nu era un fan al său, în special cea britanică, mai ales după ceea ce s-a întâmplat în 2021. Brutal de sincer, sarcastic pe alocuri, dar și tupeist când unele situații o cereau, Verstappen a ajutat la construirea acestei aure de personaj negativ, deși este departe de a fi unul. Unul dintre argumentele cu care afirm acest lucru constă în modul în care am văzut că se raportează la el noii piloți de pe grilă, în special cei din sezonul trecut. De la Antonelli la Bortoleto, toți au avut doar cuvinte de laudă la adresa olandezului, despre care au dezvăluit că i-a susținut constant cu sfaturi, pe unii dintre ei chiar dinainte de a ajunge în Formula 1. S-a văzut din modul în care ei vorbesc despre el care este, de fapt, omul Verstappen, care le-a câștigat respectul cu mult înainte de a le fi adversar, iar acest lucru spune multe despre el și, poate cel mai important lucru, faptul că tatăl său a creat un campion, dar nu un robot, așa cum era caracterizat Jos, în special în relația cu fiul său.



Foto: Pinterest

Cât despre talentul său, Brazilia 2024 sau partea a doua a sezonului trecut, când a revenit de nicăieri în lupta la titlu și a pus presiune pe Lando Norris, după un start de sezon ratat, sunt doar câteva dintre argumentele în favoarea sa. Mai adăugăm și ce a făcut în acest sezon, după vacanța de vară și înțelegem ce fel de pilot este Max Verstappen și cât de important este în acest sport care l-a făcut și protagonist și antagonist.



Foto: Pinterest

Am început Formula 1 știind că trebuie să îl urăsc pe Max Verstappen și am ajuns la prezentul în care-mi este pilot preferat. Și tocmai asta este frumusețea sportului, în general, nu doar că unește oamenii, ci că îți dă șansa să descoperi și să te atașezi de cei care îți trezesc cele mai intense trăiri, cu fiecare viraj, fiecare depășire și fiecare *finish line*.

Și indiferent cu cine ții, știi că la finalul zilei pleci cu o poveste în plus, chiar dacă finalul nu este tot timpul așa cum ne-am dori noi.

JOCURI PSIHOLOGICE

DE GABI

Marele Premiu al Marii Britanii din 1994, desfășurat pe circuitul de la Silverstone, pe 10 iulie, a rămas în istoria Formulei 1 drept unul dintre cele mai controversate weekenduri din cariera lui Michael Schumacher.

Partea amuzantă? Problemele au început înainte ca pilotul german să apuce măcar să ia startul în cursă.

O rivalitate tot mai tensionată

Sezonul 1994 era unul extrem de dificil pentru Formula 1. Decesele lui Roland Ratzenberger și Ayrton Senna de la Imola marcaseră profund campionatul, iar lupta pentru titlu devenea din ce în ce mai intensă.
Michael Schumacher, pilotul echipei Benetton-Ford, conducea clasamentul și devenise principalul favorit la câștigarea campionatului iar rivalul său era Damon Hill, pilotul Williams-Renault.

Foto: reddit.com



Turul de formare

Totul a început înainte ca Marele Premiu al Marii Britanii să ia oficial startul. Damon Hill obținuse pole position în fața propriilor suporteri, în timp ce Michael Schumacher urma să plece de pe poziția a doua.

Rivalitatea dintre cei doi era deja intensă, iar tensiunea avea să se resimtă încă din turul de formare.

Germanul l-a depășit pe Hill în timpul turului de formare, repetând manevra de două ori înainte ca monoposturile să ajungă pe grilă.
Incidentul nu a trecut neobservat de oficialii cursei. Schumacher încălcase regulamentul, iar comportamentul său a atras atenția comisarilor înainte ca Marele Premiu să înceapă propriu-zis.

Un al doilea tur de formare, aceeași poveste

Situația a devenit și mai neobișnuită după ce primul start a fost anulat. David Coulthard, aflat la volanul celui de-al doilea Williams, a rămas imobilizat pe grilă, obligând oficialii să întrerupă procedura de start și să organizeze un nou tur de formare.

Foto: reddit.com



Piloții au revenit pe circuit, însă Schumacher nu a renunțat la comportamentul care provocase deja controverse. Germanul l-a depășit din nou pe Damon Hill, repetând de două ori manevra din primul tur de formare.

A urmat... Sancțiunea

După analizarea incidentului, comisarii au decis să îl sancționeze pe Schumacher cu o penalizare de cinci secunde Stop-and-Go. Benetton nu a gestionat însă situația conform așteptărilor oficialilor. Echipa a susținut că existase o neînțelegere privind comunicarea penalizării și a contestat modul în care aceasta fusese transmisă.



Foto: motorsport-total.com

Situația a escaladat în turul 22, când oficialii i-au arătat lui Michael Schumacher steagul negru, semnal care impunea oprirea imediată din cursă. Cu toate acestea, pilotul german nu s-a conformat și a continuat să concureze, ignorând indicațiile oficialilor.

În timp ce Schumacher rămânea pe circuit, Flavio Briatore și Tom Walkinshaw purtau discuții aprinse cu reprezentanții FIA, contestând modul în care fusese comunicată penalizarea inițială. Schumacher a susținut ulterior că nu văzuse steagul negru, deși documentele oficiale ale FIA consemnează că acesta fusese prezentat în repetate rânduri.

După negocierile dintre Benetton și oficialii cursei, steagul negru a fost retras. Astfel, în turul 27, Schumacher a intrat la boxe, unde a executat penalizarea de cinci secunde Stop-and-Go, revenind ulterior în cursă.

Hill a câștigat, dar verdictul?

Damon Hill a profitat de situație și a obținut victoria în fața propriilor suporteri. Schumacher a trecut linia de sosire pe locul secund, la aproximativ 15 secunde de Hill.



Foto: uk.news.yahoo.com

Totuși, rezultatul avea să fie doar începutul unei noi etape a controversei. FIA a continuat analiza incidentelor, iar pe 26 iulie 1994 a anunțat sancțiunile definitive: Schumacher a fost descalificat din Marele Premiu al Marii Britanii și suspendat pentru următoarele două curse, în timp ce Benetton a primit o amendă de 500.000 de dolari. Apelul echipei nu a schimbat decizia, astfel că Schumacher a ratat Marele Premiu al Italiei și Marele Premiu al Portugaliei.

Sezonul 1994 s-a încheiat într-un mod la fel de controversat, cu un duel decisiv între Michael Schumacher și Damon Hill la Marele Premiu al Australiei. Cei doi au fost implicați într-un accident în turul 36, în urma căruia ambii au abandonat. Schumacher și-a păstrat astfel un avans de un singur punct în clasamentul general și a câștigat primul său titlu mondial de Formula 1.


Foto: racefans.net

RALF SCHUMACHER

DE CRISTINA

Și misiunea de a-l pensiona pe Hamilton înainte de Crăciun



Sunt oameni care privesc Formula 1 și văd un sport în care piloții se luptă pe fiecare bucățică de circuit, echipele își consumă nopțile încercând să obțină zecimi de secundă, iar inginerii își pierd probabil câțiva ani din viață la fiecare weekend de cursă. Și există Ralf Schumacher, care pare să fi descoperit o disciplină paralelă, în care principalul obiectiv este să-i explice lui Lewis Hamilton că nu prea mai are ce căuta în Formula 1. În ultimul timp, fostul pilot german și-a găsit un subiect de conversație aproape la fel de constant precum gândurile lui Kim Kardashian: Hamilton. Iar dacă britanicul mai avea vreun dubiu în privința statutului său la Ferrari, Ralf s-a oferit să i-l clarifice, cu generozitatea unui vecin care îți explică de ce nu ți-ai pus bine gardul. După episodul de la Marele Premiu al Mexicului, unde duelul dintre Hamilton și Leclerc a provocat suficiente discuții cât să alimenteze câteva săptămâni de comentarii intense, Ralf a considerat că Lewis a depășit nu doar limitele circuitului, ci și pe cele ale diplomației. L-a criticat pentru solicitarea unei penalizări pentru propriul coechipier și a comparat intervențiile sale radio cu discursurile lui Al Capone. Mai mult, a declarat că, din perspectiva sa, „câinele plimbă stăpânul”, sugerând că Hamilton ar fi ajuns să dicteze prea mult în relația cu echipa. O imagine poetică, ce-i drept, deși nu știm dacă Ferrari are în organigramă și un departament de dresaj. Dar Ralf nu s-a oprit la comportamentul de pe circuit. În opinia sa, Hamilton nu este suficient de rapid în comparație cu Leclerc pentru a pretinde statutul de pilot numărul unu. A invocat exemplul fratelui său, Michael, care își domina coechipierii la Ferrari, explicând că Lewis ar trebui să fie constant cu jumătate de secundă sau chiar o secundă mai rapid decât Charles. Cu alte cuvinte, nu este suficient să fii de șapte ori campion mondial, să ai o carieră care ar putea umple câteva volume de istorie a motorsportului și să fi câștigat mai multe curse decât poate număra Ralf fără calculator. Trebuie să-i demonstrezi lui Charles, în fiecare weekend, cine este șeful. Eventual și la antrenamentele libere, să nu existe neînțelegeri. În aceeași serie de intervenții, germanul a susținut că Hamilton nu a știut niciodată să conducă o echipă, nici sub Ron Dennis, nici sub Toto Wolff, iar implicarea sa în discuțiile tehnice l-ar fi făcut egoist. Poate că Ralf are dreptate în privința nevoii unei ierarhii clare la Ferrari, dar frecvența criticilor sale ridică o întrebare: dacă Hamilton ar câștiga următoarele trei curse, ar primi în sfârșit aprobarea germanului sau ar apărea o nouă condiție? Până atunci, britanicul are de înfruntat nu doar cronometrele și strategiile proaste, ci și campionatul paralel al criticilor de studio, unde Ralf Schumacher pare să fi obținut deja pole position.

SORIN CHERAN – CURIOUS BY NATURE



Sorin Cheran - un om ce nu poate fi încadrat într-o singură categorie profesională, pentru că excelează în mai multe. Absolvent al Politehnicii din București, cu o experiență cumulată de aproape două decenii la Hewlett Packard si Hewlett Packard Enterprise, a făcut în 2024 un viraj curajos către Williams, istorica echipă de Formula 1.

Din postura de Chief Information and Analytics Officer a fost timp de aproape 2 ani creierul din spatele inteligenței artificiale ce a contribuit la dezvoltarea monoposturilor lui Carlos Sainz și Alex Albon.

Te invităm să descoperi un profesionist căuia i se potrivește zicala lui Seneca „Norocul este ceea ce se întâmplă când pregătirea întâlnește oportunitatea”.

Q Din experiența dumneavoastră în Formula 1, cât de importantă este tehnologia pentru performanța unei echipe și care considerați că este cea mai dificilă parte atunci când încercați să introduceți schimbări tehnologice într-un mediu atât de competitiv și cu o tradiție atât de puternică?

Formula 1 este unul dintre sporturile în care tehnologia are un impact enorm asupra performanței. Aproape orice sport folosește astăzi tehnologia, de la pregătirea atleților până la nutriție, analiza performanței sau dezvoltarea echipamentelor. În Formula 1 însă, pilotul și mașina trebuie să funcționeze aproape ca un singur sistem pentru a găsi acele zecimi sau sutimi de secundă care pot decide rezultatul unei curse. Pentru asta, ai nevoie de tehnologie la toate nivelurile, de la design și producție până la simulare, analiza datelor, software și strategie în timpul cursei. Partea dificilă este că nu este suficient să introduci pur și simplu o tehnologie nouă. Formula 1 este un sport cu multă tradiție și cu oameni care au acumulat enorm de multă experiență. Uneori, anumite procese există de ani de zile pentru că au funcționat și pentru că oamenii au încredere în ele. Orice schimbare trebuie, deci, să înceapă prin a înțelege unde te afli, unde vrei să ajungi și de ce merită să schimbi ceva. Din experiența mea, tehnologia este rareori partea cea mai grea. Mult mai dificil este să construiești încrederea, să îi aduci pe oameni alături de tine și să creezi o cultură în care lumea este dispusă să

testeze, să învețe și să lucreze diferit. În Formula 1, tocmai această combinație dintre tehnologie, experiență umană și capacitatea de a schimba rapid lucrurile este cea care face diferența.

Q Venind dintr-un mediu precum HP, unde AI-ul și infrastructura IT sunt în centrul businessului, într-un sport în care rezultatul se măsoară în miimi de secundă, care a fost cea mai mare diferență pe care ați observat-o între ceea ce înseamnă performanța în lumea tehnologiei și ceea ce înseamnă performanța în Formula 1?

Timpul și viteza cu care trebuie să te adaptezi. Am lucrat aproape 17 ani pentru Hewlett-Packard și apoi Hewlett Packard Enterprise, iar în lumea marilor companii ciclurile sunt mai lungi. Un proiect, un produs software sau o funcționalitate nouă sunt, de multe ori, planificate și evaluate pe trimestre. Ai trei luni, uneori chiar mai mult, până când vezi rezultatele. În Formula 1 ai un examen aproape în fiecare săptămână sau la fiecare două săptămâni. Dacă ceva nu funcționează, toată lumea se mobilizează imediat, se caută cauza, se construiește o soluție și, de multe ori, la următoarea cursă trebuie să ai deja un răspuns. Formula 1 este un sport, dar echipele sunt, în același timp, și companii de tehnologie. Tehnologia este folosită la fiecare pas, de la designul mașinii până la ceea ce se întâmplă în timpul cursei și analiza de după. Diferența majoră este ritmul. Feedbackul vine imediat, iar succesul sau eșecul sunt foarte vizibile.

Foto: as.ro



Q Ați spus că, în Formula 1, fiecare tur, fiecare decizie și fiecare upgrade se simt diferit atunci când cunoașteți oamenii și munca din spatele lor. Care a fost momentul din perioada petrecută la Williams în care ați simțit cel mai puternic diferența dintre a lucra pentru Formula 1 și a face efectiv parte dintr-o echipă de Formula 1?

Momentul în care se sting luminile și mașinile pleacă. Atunci înțelegi cu adevărat că ai participat, chiar dacă într-o mică măsură, la ceea ce se întâmplă în fața ta. Cunoști oamenii de la circuit, oamenii din fabrică și știi că sute de persoane au lucrat săptămâni întregi la o piesă, la un upgrade, la un software, la o simulare sau la o decizie care a dus mașina până pe grilă. Am lucrat în multe echipe extraordinare de-a lungul carierei mele și nu vreau să minimizez niciuna dintre ele, dar în Formula 1 există un sentiment foarte puternic că faci parte dintr-o familie care își dorește același lucru, în același moment. Este un sentiment unic și am avut plăcerea și privilegiul de a-l trăi intens de 24 de ori pe an.

Foto: gsp.ro



Q După o carieră de 17 ani în HP, chiar înainte de Williams, vă planificaserăți un an sabatic și voiați să vă concentrați exclusiv pe proiectul de cafea. Ce ați învățat despre dumneavoastră din

faptul că ați renunțat la planul pe care vi-l făcuserăți inițial pentru a accepta oportunitatea Williams?

Da, acesta era planul. Voiam să mă ocup de cafea, dar și să mă realiniez puțin cu ceea ce se întâmpla în domeniul în care lucrasem atâția ani: tehnologia în general și AI-ul în particular. Am acceptat Williams și pentru că aveam de mult timp un obiectiv personal foarte simplu: să lucrez într-o zi pentru o echipă de Formula 1. Când oportunitatea a apărut, mi-a fost foarte greu să spun nu. Cred că mi-am confirmat ceva destul de simplu: este bine să îți faci planuri, dar trebuie să rămâi atent la ceea ce se întâmplă în jurul tău. Unele oportunități nu apar atunci când le ai programate în calendar.

Q **Ați povestit și despre pasiunea pentru cafea și despre proiectul *Heart of Coffee*, făcând chiar o paralelă între cafea și Formula 1: pasiune, precizie și atenție la detalii. Există vreo lecție pe care ați învățat-o dintr-un domeniu și ați dus-o în celălalt?**

Răbdarea. Poate suna ciudat într-un sport în care ai un examen la fiecare una sau două săptămâni, dar răbdarea este foarte importantă. Când am intrat în Formula 1, credeam că știu destul de multe despre tehnologie și despre cum funcționează organizațiile complexe. Am descoperit imediat cât de multe aveam de învățat, nu doar despre mașină și tehnologie, ci și despre modul în care funcționează o echipă de Formula 1. Cu *Heart of Coffee* s-a întâmplat aproape același lucru. Am intrat în lumea cafelei crezând că știu deja destul și am descoperit un domeniu incredibil de complex. În ambele cazuri, trebuie să ai răbdare să asculți, să înveți, să greșești și apoi să construiești. Uneori, cel mai util lucru pe care îl poți face când intri într-un domeniu nou este să accepți că trebuie să o iei aproape de la capăt.

Q **În timpul experienței dumneavoastră lucrând cu Formula 1 și apoi direct într-o echipă, ați avut acces la o perspectivă foarte rară asupra modului în care datele circulă între mașină, circuit și fabrică. Cum ați explica fanilor ce se întâmplă în spatele ecranului în timpul unui weekend de Grand Prix?**

Ceea ce vede fanul la televizor este doar o mică parte din ceea ce se întâmplă. O mașină de Formula 1 are sute de senzori și poate genera peste un terabyte de date pe parcursul unui weekend. În timp ce mașina este pe pistă, o parte din informații ajunge în timp real la inginerii de la circuit și la cei din fabrică, iar când mașina revine în garaj pot fi descărcate volume suplimentare de date pentru analize mult mai detaliate. În fabrică există oameni care lucrează practic în paralel cu echipa de la circuit, inclusiv în camere de control care pot semăna cu un *pit wall* mult mai mare. Datele sunt analizate imediat, sunt comparate cu simulările, se rulează noi scenarii, iar uneori peste noapte sunt făcute analize complete pentru a decide ce trebuie schimbat pentru ziua următoare. În timp ce noi ne uităm la antrenamente, calificări sau cursă, există sute de oameni care lucrează continuu pentru a găsi cea mai bună configurație, cel mai bun setup și cea mai bună strategie. Mașina pe care o vezi duminică este rezultatul a mii de decizii luate de joi până în momentul startului.



Foto: gsp.ro

Q Ați plecat de la Williams după aproximativ 18 luni, într-o perioadă în care echipa terminase sezonul 2025 pe locul 5 la constructori și obținuse mai multe podiumuri. Privind acum experiența de la distanță, ce ați luat cu dumneavoastră din această perioadă?

Bună întrebare. Cred că ceea ce iei cu tine la final sunt în primul rând oamenii. Relațiile pe care le construiești, momentele trăite împreună într-un sezon, atât cele bune cât și cele dificile, cursele în care lucrurile ies și cele în care nu ies. Acestea sunt lucrurile care rămân. Tehnologia se schimbă, mașinile se schimbă, organizațiile evoluează, dar oamenii cu care ai trecut prin toate acele momente sunt probabil cea mai importantă parte a experienței.



Foto: racefans.net

Q Știm că ați crescut cu Williams, tatăl dumneavoastră fiind fan Nigel Mansell, iar peste ani ați ajuns să lucrați chiar pentru această echipă. Cum v-ați simțit când ați realizat că povestea pe care o urmăreați în copilărie la televizor devenise, într-un fel, chiar povestea dumneavoastră?

Foarte simplu, a fost o mândrie incredibilă. Echipa la care mă uitam cu tatăl meu când eram copil, echipa cu care crescusem, era acum echipa pentru care lucram. La Grove există muzeul Williams, iar eu mă plimbam printre mașinile pe care le văzusem la televizor și pe care le știam din copilărie. În zilele mai dificile îmi luam uneori 5 sau 10 minute și mergeam prin muzeu. După aceea, problemele zilei păreau de obicei ceva mai mici.

Q Îi împărtășeați preferințele tatălui în Formula 1 sau aveați alt favorit? Dar în prezent, ce piloți admirați?

Îl susțineam evident pe Nigel Mansell, pentru că asta venea din familie, dar pilotul meu favorit din acea generație a fost Ayrton Senna. În prezent sunt de acord cu băiatul meu și îl aleg pe Lewis Hamilton. Dincolo de viteza pură, admir inteligența lui de cursă, consistența, longevitatea și capacitatea de a rămâne competitiv și de a se reinventa după atâția ani într-un sport care se schimbă permanent.



Foto: skysports.com/f1

Q În Formula 1, aproape totul este măsurat: timp pe tur, date, temperaturi, degradarea pneurilor, performanța. Există însă și lucruri pe care un set de date nu ți le poate spune. Care este acel simț pe care l-ați dezvoltat în timp și pe care nici cea mai bună tehnologie nu îl poate înlocui?

Să citesc oamenii. Când intri în paddock și treci pe lângă garajele echipelor, te uiți la fețele oamenilor și foarte repede începi să înțelegi cum merge weekendul. Vezi stresul, încrederea, oboseala, bucuria sau frustrarea. Din exterior cineva poate spune că o echipă a luat doar un punct, dar acel

punct poate schimba complet fețele a sute de oameni care au muncit pentru el. Un podium face același lucru la o altă scară. Datele îți spun enorm de multe despre mașină și despre performanță, dar nu îți spun întotdeauna ce înseamnă acel rezultat pentru oamenii din spatele lui. Asta trebuie să vezi și să simți.

Q **Dacă v-ați putea întoarce în timp, la începutul carierei, ce sfat i-ați da lui Sorin de atunci?**

Probabil o să râdeți, dar i-aș spune foarte simplu: „Keep pushing. O să fie bine." Cred că de multe ori ne consumăm prea mult încercând să vedem tot drumul din fața noastră, când de fapt trebuie doar să facem următorul pas bine și să continuăm. Și poate aș mai adăuga, în glumă, că somnul NU este supraevaluat.

Q **Cum singur spuneați, după ani buni în care ați evitat cu succes Instagramul, de câteva săptămâni sunteți prezent și aici. Ce a determinat schimbarea aceasta?**

Nu pot spune că m-am trezit brusc cu pasiunea pentru Instagram. Motivul este mult mai practic. În perioada aceasta am început mai multe proiecte mici, multe dintre ele pro-bono, în jurul AI și al unor probleme concrete din medicină, justiție, turism și alte domenii. Le-am adunat sub Curio Pangolin. (www.curiopangolin.com) Mi-am dat seama că dacă vreau să ies din cercul clasic al oamenilor din tehnologie și să ajung la cei care au efectiv probleme interesante de rezolvat, trebuie să fiu prezent și acolo unde sunt ei. Instagram este unul dintre acele locuri. Așa că, după ani în care am reușit să îl evit cu succes, până la urmă m-a prins și pe mine.

Q **La Formula 1 putem intui că pasiunea v-a fost insuflată de tata, însă cafeaua cum s-a insinuat atât de profund în viața dumneavoastră încât a devenit prioritară în prezent?**

Nu știu dacă aș spune că a devenit singura prioritate, dar a devenit cu siguranță o parte importantă din ceea ce fac. Cafeaua a început ca o pasiune și ca dorință de a construi ceva complet diferit de ceea ce făcusem până atunci. Apoi am descoperit că, într-un mod surprinzător, cafeaua este și o problemă de tehnologie și de date. Ai originea cafelei, procesarea, profilul de prăjire, temperaturile, timpul, extracția, rezultatul din ceașcă și feedbackul oamenilor. Dacă le legi, poți învăța enorm și poți deveni mai bun de la o prăjire la alta. *Heart of Coffee* a devenit astfel și un mic proiect de coffee tech, nu doar o prăjitorie. În paralel, perioada aceasta mi-a oferit șansa să mă uit din nou la AI cu mâinile pe tehnologie, nu doar dintr-un rol executiv, iar de aici au apărut și proiectele Curio Pangolin. Într-un fel, cafeaua mi-a oferit exact pauza de care aveam nevoie pentru a începe din nou să construiesc.



Q Sezonul 2021 rămâne cel mai disputat din ultima perioadă, încheiat apoteotic în Abu Dhabi. Ce cafea ar descrie cel mai bine campionatul acela și cum ar fi preparată? Apropo, e loc de cafea în momente atât de tensionate sau e de evitat?

Foarte bună întrebare. Campionatul din 2021 ar fi probabil o cafea fermentată, foarte complexă, cu multe note care se schimbă pe măsură ce o bei și cu un final pe care nu îl uiți prea repede. Iar pentru ultimele tururi de la Abu Dhabi aș transforma-o într-un ristretto foarte scurt și foarte intens. Tot sezonul a construit tensiunea încet, iar finalul a concentrat totul în câteva minute. Cât despre cafea în momente tensionate, eu spun că este bună oricând. Deși, dacă tensiunea este deja la maximum, probabil un espresso dublu înainte de restart nu este recomandarea medicală ideală.

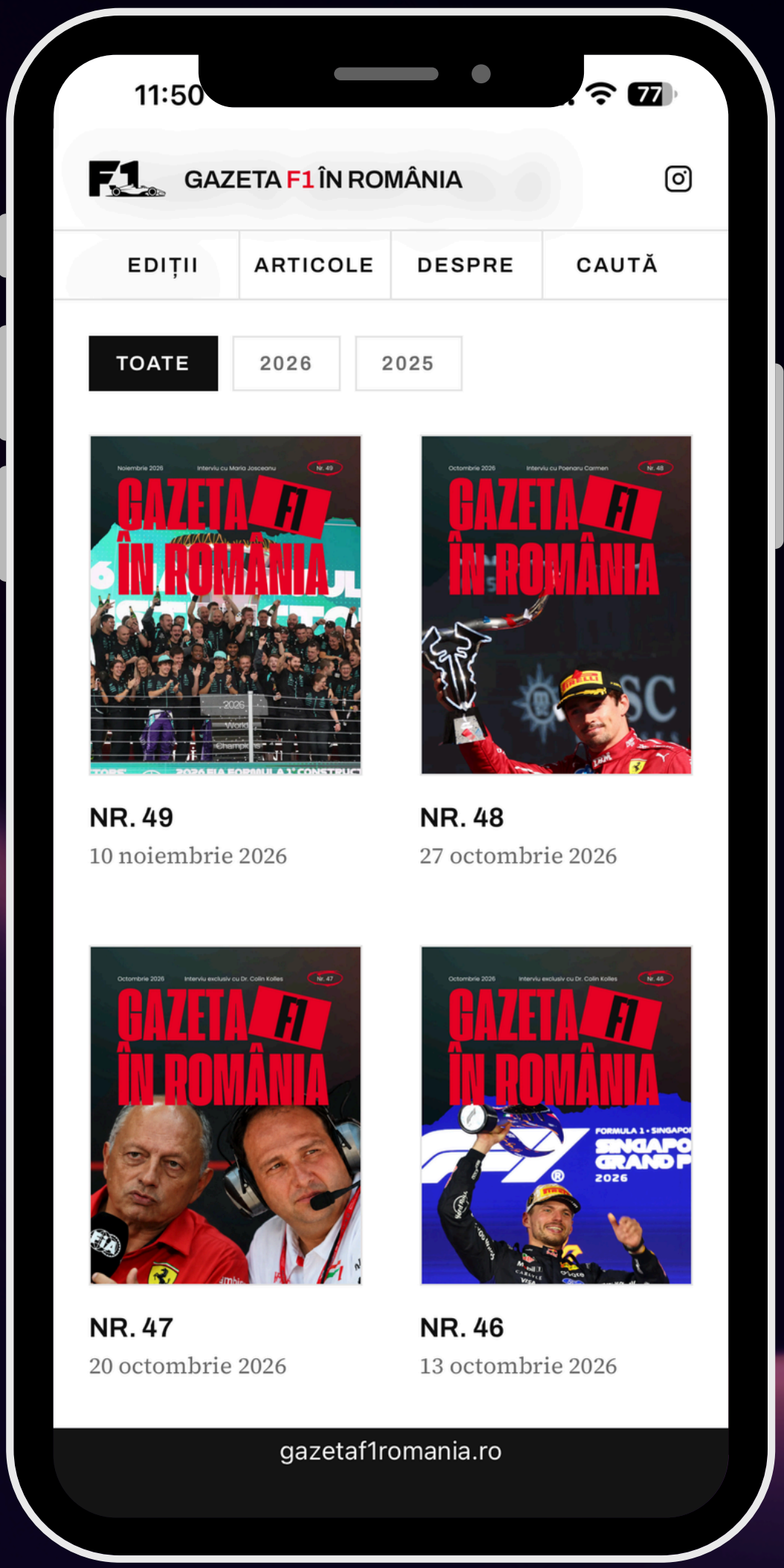




Dacă aveți un mesaj sau doriți să împărtășiți ceva cititorilor Gazetei și noi am omis să vă întrebăm, vă rugăm să o faceți.

Poate un singur lucru. Formula 1 este spectaculoasă la televizor, dar devine și mai impresionantă atunci când începi să vezi oamenii din spatele ei. În spatele fiecărei mașini sunt sute de oameni, ani de experiență, tehnologie, greșeli, idei și foarte multă muncă. Cred că acesta este și unul dintre motivele pentru care sportul rămâne atât de fascinant. Cu cât înțelegi mai mult despre ceea ce se întâmplă în spatele celor două mașini pe care le vezi pe circuit, cu atât îl apreciezi mai mult.





GAZETA F1 ROMANIA Gazeta F1 în România

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?
Scrie-ne pe adresa de email
contact@gazetaf1romania.ro