

**FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV****COMUNICAT DE PRESĂ**  
29 ianuarie 2020

## VIAȚA ÎN SCAUNUL FIERBINTE

Subestimați adesea de cei care nu cunosc în profunzime această lume, copiloții reprezintă o componentă vitală în angrenajul oricărei echipe de raliuri. Ea sau el pot să facă diferența între victorie și înfrângere, iar responsabilitatea aproape invizibilă ce apasă pe umerii lor este uriașă.

În cadrul celor mai reușite colaborări dintre pilot și copilot - de-a lungul unui sezon competițional - aceștia ajung să petreacă împreună mai mult timp decât acordă partenerului de viață și familiei. Cu toate acestea, copilotul rămâne un personaj în umbră, ocolit de atenția presei, poate și din cauza complexității rolului pe care îl joacă. În lumea sportului, sunt puțini cei care se apropie atât de mult de miezul acțiunii pentru a-și asuma un rol decisiv în obținerea victoriei și care - totuși - sunt departe de obținerea recunoașterii pe care o merită.

Viața de copilot include ore lungi de activitate, indiferență din partea mass-media și - nu în ultimul rând - "călătorii" pe drumuri greu de imaginat alături de un pilot deseori temperamental și capricios. Și cum toate sună îngrozitor pentru o fișă a postului, se naște imediat și întrebarea. De ce o fac?

Una din persoanele cele mai potrivite pentru a răspunde la această întrebare este Fabrizia Pons. Vicecampionă mondială în 1982 și câștigătoare a cinci etape de campionat mondial, patru alături de Michèle Mouton și una alături de Piero Liatti, Fabrizia se pregătește în aceste zile pentru o nouă aventură: participarea în Winter Rally Covasna Metalubs, alături de conaționalul ei Alberto Battistolli. Am avut șansa să o cunosc în Raliul Sanremo din 1997, atunci când ar fi trebuit să-și adauge încă o victorie în palmaresul mondial. N-a fost să fie, pentru că David Richards - managerul echipei Prodrive Subaru - le-a cerut lui Piero Liatti și Fabriziei Pons să încetinească și să cedeze victoria echipajului format din Colin McRae și Nicky Grist, ultimii doi fiind la momentul respectiv în luptă pentru titlul mondial în competiția piloților.

*"Nu este chiar atât de rău," spunea zâmbind Fabrizia. "Dar este o muncă destul de grea. Cred că planificarea și organizarea impecabilă din interiorul mașinii au fost două dintre elementele care m-au atras. Și consider că am calitățile necesare cu atât mai mult cu cât le-am testat și acasă, acolo unde m-am bucurat de doi copii minunați și uneori neastâmpărați."*

*"Este o bucurie să lucrez alături de Piero, colaborarea noastră bazându-se pe respect profesional și încredere totală. Sinceră să fiu, dacă n-ar exista încredere între pilot și copilot, raliurile ar fi mult mai lente!"*

Și pentru că am ajuns la încredere, trebuie să admitem faptul că un pilot de raliuri nu își poate desfășura activitatea fără copilot. Pregătirile pentru un raliu încep cu mult înaintea startului, atunci când o mare vastitate de probleme ies la suprafață. Mă refer aici la înțelegerea unui regulament suficient de complicat, la însușirea primelor informații despre traseu și probele speciale, pregătirea recunoașterilor și - cel mai important - asigurarea unui cadru în care pilotul să nu aibă niciun fel de griji. Dacă trebuie, copilotul va fi secretară, companion sau majoretă, astfel încât pilotul să se poată concentra în totalitate asupra unui singur element: pilotajul. Cel pe care copilotul nu-l face aproape niciodată, chiar dacă vorbim de o activitate inclusă în însăși denumirea meseriei sale. În raliuri, atunci când lucrurile merg conform planului, pilotul este singurul care are grija volanului.

Asta nu înseamnă că un copilot nu este într-o legătură indisolubilă cu volanul. Dimpotrivă, se poate vorbi de un al șaselea simț. Deși nu se află la volan, el simte modul în care evoluează mașina și cât îi este de greu pilotului să o controleze. *“Dacă înțelegi mersul lucrurilor ajungi să știi dacă lucrurile merg bine sau rău. Iar aici este momentul în care copilotul poate veni în ajutorul celui aflat la volan,”* spune Fabrizia.

*“Întocmirea notițelor reprezintă un exercițiu care ține mult de personalitate. Fiecare copilot are păreri diferite despre modul în care poate condensa în câteva cuvinte și simboluri imensitatea informațiilor primite de la pilot în timpul recunoașterilor. Este o formă de scriere prescurtată în care vom găsi repere, semne, intersecții, distanțe și viraje, toate folosite pentru a defini cât mai bine un singur element: direcția.”*

*“La finalul recunoașterilor, atunci când se pot aduna câteva sute de pagini de notițe, copilotul este cel care se va ocupa de rescrierea lor atentă, astfel încât să poată fi citite cu o viteză care uneori ridiculizează până și comentarii curselor de trap! Carnetul de notițe ajunge astfel la dimensiunile unui volum care înghesuie în paginile sale toți kilometri de probă specială. Nu de puține ori, un singur kilometru ocupă o pagină întreagă!”*

Viteza la care citește copilotul depinde de viteza mașinii și de cantitatea de informații pe care poate să o rețină pilotul. Majoritatea copiloților citesc cu un viraj înainte dar - în cazul excepțional al unor special foarte rapide - se poate ajunge chiar și la două viraje înainte. Pentru cei mai puțin familiarizați cu lumea raliurilor, asta înseamnă că în timp ce negociază un viraj, pilotul primește informația despre virajul pe care îl va negocia după ce va trece și de virajul următor. Acest lucru face ca, în timpul raliului, copilotul să se transforme într-un fel de jongler, capabil să se concentreze asupra mai multor lucruri în același timp. Spun asta pentru că în afara dictării propriuzise, copilotul aruncă din când în când câte o privire și asupra cronometrului. Sau asupra ceasului atunci când se află pe sectoarele de legătură, pentru a fi sigur că echipajul ajunge la timp și fără penalizări în următorul parc de asistență. Și tot copilotul este cel care ține legătura cu echipa pentru a fi sigur că totul decurge conform planului.

Deseori, copilotul direcționează presiunea asupra sa, astfel încât pilotul să se poată concentra doar asupra pilotajului. O gândire rapidă din partea copilotului poate rezolva problemele minore înainte ca acestea să declanșeze momente de criză. Este o activitate mai puțin spectaculoasă, dar care nu-l va deranja niciodată pe copilotul care își respectă blazonul.

Meseria de copilot presupune evitarea greșelilor! Din această cauză, copiloții acceptă că șansa lor cea mai mare de a se face cunoscuți este atunci când comit o greșeală. Iar aceasta poate avea un impact pe care mulți dintre cei care citesc aceste rânduri nici măcar nu și-l pot imagina. *“Ești primul învinuit pentru o greșeală și ultimul felicitat pentru victorie,”* spune o vorbă veche din folclorul raliurilor. Atunci când vezi că diferențele au ajuns de ordinul secundelor îți dai seama că în afara unui pilot talentat mai ai nevoie și de un copilot capabil să-l susțină. Undeva, cândva, se spunea că un copilot este doar un sac de nisip care îngreunează mașina. Și pentru că îmi place ideea de sac, am să vă spun că - astăzi - un navigator bun face cât un sac de aur. S-au dus vremurile în care singura sa grijă era pontajul la ora ideală.

Dovada cea mai clară a nivelului la care s-a ajuns vine din inimă. Cea care ajunge la peste 160 de bătăi pe minut atât în cazul pilotului cât și în cel al copilotului. Vorbim așadar și despre latura athletică a meseriei. Și asta în condițiile în care nu faci altceva decât să “stai” ore întregi în scaun, indiferent că afară plouă sau este soare, că te afli pe un drum asfaltat sau lași în urma ta un nor de praf, într-o simfonie a cailor putere acompaniată sau nu de bolovanii care lovesc podeaua mașinii. Forma fizică și agilitatea mentală sunt primordiale în aceste situații.

Una peste alta, meseria de copilot presupune dedicație totală pentru o recompensă mai puțin evidentă. Pilotul este cel care culege roadele victoriei și - în majoritatea cazurilor - este plătit incomparabil mai bine. În cel mai bun caz, copilotul este remarcat atunci când a făcut o greșeală. Din fericire, toate frustrările dispar la sosire, atunci când pilotul și copilotul își dau mâna și trec la desfacerea sticlelor de șampanie. Și - INTOTDEAUNA - sunt două sticle. Una pentru pilot și una pentru copilot. Ceea ce înseamnă că n-a uitat chiar toată lumea de eroii din scaunul fierbinte.

Alexandru DOBAI  
FRAS Media & Communication

Materialul de față poate fi utilizat pentru republicare, cu rugămintea precizării creditului foto.



## MATERIAL FOTOGRAFIC



**Piero LIATTI și Fabrizia PONS la bordul mașinii  
Subaru Impreza WRC în Raliul Cataluniei 1997**  
Foto: Subaru Prodrive

**Fabrizia PONS - 1997, Copilot în echipa Prodrive Subaru**  
Foto: Subaru Prodrive



**Michèle MOUTON și Fabrizia PONS la bordul mașinii Audi Quattro în Raliul Acropolis din 1982**  
Foto: Audi