

"Pe mine mașinile mă fac să zâmbesc!". Interviu cu Cristiana Oprea, pilot de raliu

Scris de **Daniela** - February 7, 2020



Se dă următoarea ecuație: "50, dreapta 5 lung, legat stânga 6, cocoasă în stânga, stai pe stânga pentru șicană".

Dacă ar fi arătat așa toate operațiile de matematică, probabil că acum nu aș mai fi scris această poveste, ci aș fi făcut socoteli, iar viața ar fi arătat cu totul altfel. Dar datele de mai sus nu aparțin nici unei probleme complicate de algebră, nici nu conțin subtilitățile unui calcul de logică, ba sunt cât se poate de bine ancorate în realitatea noastră. Și ca să trișez, de dragul poveștii, mărturisesc că indicațiile date sunt detaliile din interiorul unei mașini de curse, în timpul unei competiții de raliu!

Mi le-am notat cu grijă în caiet și m-am așezat mai bine în fotoliu, așteptându-o la o cafea, pe cea de la care așteptam și lămurire: Cristiana Oprea, pilot de raliu.

"În mașină, în concurs, copilul îmi dictează virajele, avem un cod. Sunt virajele stânga – dreapta, de la 1 la 6. Stânga 6, de exemplu, e o linie aproape dreaptă, un pic spre stânga; 50 sau 100 sunt distanțele, dreapta 5 e un viraj de dreapta, legat de un alt viraj."

Și cocoasă?

E o denivelare, un vârf de pantă. Când nu mai vezi ce este după vârful acela de pantă, frânezi instinctiv, pentru că nu știi ce urmează dacă știi că e un viraj în stânga, atunci e o linie aproape dreaptă, deci nu trebuie să frânezi.

Dar șicană ce înseamnă?

Zâmbim.

E o deviere făcută din baloți de fân sau butoaie, pur și simplu ca să ne forțeze să frânăm, să ocolim, să încetinim sau doar pentru spectacol. Toate aceste indicații îmi sunt dictate de copilul, de Diana, dar sunt dictate în baza lucrurilor spuse de mine.

Înainte de concursul propriu-zis de raliu, începem treaba cu vreo două – trei zile mai devreme pentru recunoaștere. Asta înseamnă că parcurgem traseul în circulație deschisă, cu o mașină normală, respectând regulile de circulație. Eu văd virajele și i le dictez ei. La a doua trecere, mi le dictează înapoi și astfel le verificăm. Dacă mi se pare ceva în neregulă, mai ajustăm distanțele sau virajele. Apoi, mi le dictează ea în concurs.

Deci în competiție, când pornești la drum, deja știi cam ce te așteaptă, doar că te concentrezi pe timp?

Nu este indicat să memorezi traseul.

De ce?

Te încurcă. În primul rând, nu poți ține minte 30 de km, iar apoi, e foarte bine să mergi după dictare pentru că întotdeauna se poate schimba ceva. Iar dacă tu îți aduci aminte prost, poți să sari afară. Important este să ai 100% încredere în copilot și să faci ce îți dict

Dar ce înseamnă "să sari afară"?

Să faci un accident, să ieși din decor, să derapezi.

Și mai ai voie să reintri pe traseu?

Da, asta e frumusețea raliului! Orice s-ar întâmpla, dacă poți să readuci mașina pe 4 roți, poți să continui. Chiar dacă faci pană, te oț rezolvi și continui. Ideea e să ajungi la Finish. E o disciplină de anduranță, e ca un maraton dacă vrei.



La 27 de ani, Cristiana Oprea economisește pentru a-și cumpăra o mașină de curse mai performantă. În telefon păstrează coduri de și câteva numere de la dezmembrări, iar pe social media postările sale reflectă cel mai bine pasiunea sa: raliul. Până acum câțiva ani cr că își dorește să fie arhitect, ceea ce s-a și concluzionat cu o diplomă în Arhitectură. Chiar și cu una în Urbanism. Doar că între timp, un lucru: a fost atentă la ce-și dorea. Iar asta a venit cu recompense, premii și împlinire.

Cristiana, ne întoarcem puțin în 2015, un moment important în viața ta. La ce visai tu în perioada aceea, ce îți doreai?

Visam la o viață de arhitect. Făceam mai multe cumpărături decât acum, azi toți banii pe care îi am se duc pentru mașini de curse. Terminasem Urbanismul, dar mă hotărâsem să nu continui în același domeniu fiindcă era vorba și de multă politică. Eram încă studen arhitectură, dar în același timp eram curioasă să încerc lucruri noi. Începusem să scriu în joacă despre travel, lifestyle. Dar nu am lua serios scrisul până când nu am scris despre mașina mea și a mamei mele. Atunci oamenii au avut un feedback foarte bun, m-au încu așa am decis să încep blogul auto. Am fost curioasă să văd ce înseamnă motorsport pentru că habar n-aveam.

Știi că ți-ai dorit mult arhitectura, ce s-a întâmplat între timp?

Am ales arhitectura pentru că îmi plăcea și să desenez și să pictez de mică. Urbanismul mi-a plăcut foarte mult, am prins o generație am avut profesori tineri, bibliografie din străinătate, actuală. Am învățat foarte multe: parte de prezentare, strategie, pitch chiar. La arhitectură nu a fost chiar așa. Mi s-a părut o facultate ușoară. Erau 300 de studenți în an și toți trebuiau să termine. Nu mi s-a părut serioasă.

În 2017 când am avut proiectul de diplomă, eram deja în raliuri, deja îmi descoperisem pasiunea pentru motorsport și am vrut să le î. Astfel am făcut planul pentru un Centru de Excelență în Automobilism, în București. Este și online, are site-ul lui, am avut și un profesor îndrumător, pe Vlad Eftenie, care m-a încurajat. Din păcate, președintele comisiei și profesorii români nu au fost foarte prietenoși cu i de a gândi *outside of the box* și de a veni cu un alt proiect, dincolo de cele pe care le făceau ei.

La dizertație o profesoară mi-a spus că nu mi-a citit lucrarea, dar m-a întrebat de ce nu mi-am ales un subiect de fete. Președintele c m-a amenințat că mă pică fiindcă considera că ceea ce făcusem era un proiect de drumuri și poduri. În schimb, la susținerea finală, a 3 profesori invitați din străinătate, care m-au iubit. Am vorbit o oră cu ei. Profesoara din Spania și-a făcut poze cu mine, cel din Irlanda oferit un job, iar cel italian, care locuia în Florida și avea o mașină istorică de curse, m-a încurajat să mă duc la Primărie cu proiectul. au dat 10, dar mi-a ieșit o medie de 8 cu notele românilor.

Cum ai gestionat decizia de a renunța la arhitectură, din punct de vedere presiune, stres?

În 2015 am luat decizia. Nu prea mă puteam angaja full time până la terminarea facultății, așa că am lucrat ca freelancer. În primii 3 vrut să renunț la arhitectură, însă mama a tot insistat să mai stau, să o termin. Cam de 2 ori pe an voiam să renunț, dar m-am încăp să o termin. A fost o ambiție. După ce am terminat arhitectura, mi-am luat un an sabatic, voiam să-mi dau seama cu adevărat ce vre fac.

Începusem să privesc cu mai multă seriozitate blogul și mi-am dorit să cresc în zona aceasta: ca jurnalist auto, ca pilot, să-mi caut și parteneri. Eram curioasă să văd și altceva, de asta m-am angajat și ca PR la Federația Română de Automobilism Sportiv și am rămas Cupa Dacia. Tot atunci a fost și prima oară când am urcat în calitate de copilot la un raliu. Am început să înțeleg ce înseamnă un raliu mai apoi, momentul deciziv a fost Colectiv. Eu trebuia să fiu acolo. Acela a fost momentul în care am realizat că în viață trebuie să fa adevărat ce vreau. Mi-am dat seama că eu simt că pot să schimb lumea în bine la volan.

Te-am auzit vorbind de mai multe ori despre asta. Povestește-mi mai multe.

Eu cred foarte tare că motorsport e singurul sport care se adresează unei mari probleme, nu doar la noi, dar în special la noi: numărul victime de pe șosele. Motorsport e singurul sport care poate comunica pe conducere defensivă, pe ce înseamnă cu adevărat să condu responsabil și să fii în siguranță în trafic.

Este prea puțin exploatat și stăm prost la capitolul educație rutieră și la promovarea unei conduite corecte. Avem mulți teribiliști, mul oameni violenți în trafic, mulți care încalcă regulile, fac curse ilegale. Toate acestea sunt niște lucruri pe care le putem schimba. Iar p asta, mai este și misiunea mea de empowering pentru femei, pentru fete.



Știi că în 2019 ai lansat și o platformă, cred că face parte tot din zona asta de empowering, nu?

Da, mi s-a reproșat că mă promovez prea mult. Am fost și singură, ceea ce nu a fost un avantaj, mi-aș fi dorit să am un model de femeie pilot sau mai multe, din România. De aceea am făcut platforma femeinmotorsport.ro. Mă inspiră și pe mine fetele pe care le descopăr pe platformă. S-au înscris fete de 16-17 ani, care fac moto cross, enduro. Sunt niște oameni foarte faini, care au avut norocul să înceapă mici. Și ca în orice sport de performanță e dificil să te apuci la 23 de ani.

Dar presiunea socială a unui "nu se cade așa ceva pentru o femeie" ai resimțit?

Da, evident. Orice ai face diferit duce la polarizarea opiniilor. Unii aplaudă pentru curaj, unii sunt sceptici și comentează. Așa am lansat shop-ul online cu tricoul "Șofer, Pilot" pentru că după ce mi-am expus mașina Dacia Sandero la o expoziție, m-a întrebat un bărbat cum putea încăpea în scaun, fiindcă era mic. I-am răspuns că eu, m-a întrebat de două ori dacă eu sunt pilotul, iar când i-am confirmat, s-a întors și a plecat pur și simplu. Mi s-a mai întâmplat asta, nu credeau că sunt pilotul și nu vorbeau cu mine. Atunci am zis că trebuie să scriu mare pe tricou că eu sunt pilotul. Dar astea sunt mai mult situații amuzante. Ce mă afectează pe mine sunt reacțiile violente ale oamenilor din sport. Și despre asta am mai povestit, am fost și înjurată, și amenințată de un pilot, care în continuare are licență, în ciuda regulamentului disciplinar. Acesta e un alt motiv pentru care vreau să concurez în străinătate.



Povestim despre ieșirea în străinătate; îmi amintesc că alături de Cristiana, România a înscris primul echipaj feminin în Campionatul European de Raliuri, la Rally di Roma Capitale. Asta după ce în 2018, în Bulgaria, tot Cristiana, alături de copilotul său, Diana Hațega, înscris România, după 50 de ani, pe lista participării la un campionat european în afara țării.

Sună foarte bine, încurajator, dar mă întreb ce presupune asta pentru cel care se antrenează, cum arată programul unu care decide să-și urmeze o astfel de pasiune?

Pregătirea fizică este constantă. Din păcate, încă nu am găsit un antrenor personal cu care să lucrez punctual. Există niște exerciții care preferă în motorsport, de dezvoltare a mușchilor gâtului, spatelui, tocmai pentru protecția la impact și la șocurile pe care le resimțim în mașină. Eu am un program în care combin yoga, tenis, pregătire fizică. Dar, în același timp, trebuie să fac și munca de birou. Iar la fel de importanți sunt și kilometrii de teste, dar care depind foarte mult de buget. Dacă nu am sponsori, atunci îmi e mai greu să fac teste cu mașina. Nici nu prea avem unde să ne antrenăm.

Pe o pistă de karting nu funcționează?

Nu atât de bine. Avem un traseu de antrenament, pe Macadam, în nordul Bucureștiului. Dar ca să testăm pe asfalt, de obicei, închide drum local, județean, pe care se circulă mai puțin; se ia aprobare de la poliție, ambulanță, dar asta necesită pregătire din timp și costurile benzina, trebuie să plătești mecanicii, anvelopele. De exemplu, o anvelopă de cursă costa 300 de euro. Folosești cel puțin 4 anvelope pe sesiune de teste, iar la un raliu ajungem să folosim și 6 sau 8. Deci costurile sunt foarte mari.

Ești pe social media, scrii pe blogul tău, participi la curse, te antrenezi, ții administrativul. Câte agende sau Exceluri folosești pentru toate acestea? Îmi imaginez că e nevoie de o organizare puternică.

Oh da, mult! Am o grămadă de tabele și tabeleșe cu etapele de raliu, câți km au în total, cam cât m-ar costa să particip sau cam câți câștiga dacă aș închiria mașina. Am tabele de când participam și cu Sandero și cât costau piesele, reviziile. Am coduri de piese în telepoze, vreo 10 numere de la dezmembări pentru caroserii. E multă organizare și nu-mi pare rău că am ajuns să știu să le fac și eu. Mă ajutat și altcineva, dar e important să fii în control. Dacă delegi cu totul e mai scump și nu mi-am permis asta. Eu trebuia să văd

piesă îmi trebuie, eu să știu care e prețul corect pentru că mă vedeau femeie, iar asta însemna că prețul era dublu. După care le spun ce fac și că știam care e prețul corect și se rezolva.

Vorbeam zilele trecute cu o prietenă că pentru a ajunge într-un anumit punct în viață, mai întâi e nevoie să știi să oferi, și primești apoi. Pe tine cum te-a răsplătit pasiunea pentru raliuri?

Pauză câteva momente.

Mă simt acasă la volan. Pe mine mașinile mă fac să zâmbesc. Chiar mâine am o deplasare cu Sandero și abia aștept. E un sentiment libertate, de bucurie, de aventură, e un mix. Îmi place sunetul, mirosul, totul. Și ideea e că îmi tot reconfirm pasiunea asta. Dacă într-o să mai fie, o să caut altceva. Nu cred că sunt lucruri care țin la nesfârșit. Important e să nu te lupți, să nu forțezi procesul. În general motorsportul e un "virus" de care nu mai scapi, dar și dacă o să mă trezesc într-o zi că nu mai vreau să fac asta, atunci o să încep o căutare.

Oricum multe dintre dezamăgirile sau tristețile noastre vin și din convingerea că totul trebuie să fie pentru totdeauna. Iți povestești ține de o atitudine foarte sănătoasă. Iar uneori mentalitatea și felul în care te raportezi la ce ți se întâmplă un factor decisiv în evoluția noastră.

Întotdeauna există negocierea asta cu frica și, în egală măsură, cu încrederea în sine. Chiar dacă am plecat de foarte jos: adică prima dată am terminat pe ultimul loc, dar m-am bucurat teribil! Pentru că puteam să abandonez, dar nu s-a întâmplat asta. Mi-am redefinit ce înseamnă succesul, ce înseamnă progresul.

Mai cred și că e un mix foarte dificil de găsit: între pasiune, misiune și provocare. Cumva pentru mine trebuie să le bifez pe toate. Pe de exemplu, provocarea înseamnă o cale de a deveni un om mai bun. Și ajungem înapoi la ce ziceam: la mindset, la felul în care abordezi problemele, la cât de calmă sunt acum după 5 ani de raliuri.



Te întrebam la început cum era Cristiana în 2015. Dar cum ești tu acum, cum te-ai schimbat în acești ani prin intermediul pasiunii tale?

La raliu orice se întâmplă, trebuie să termini. Iar aceasta este o mentalitate pe care ți-o antrenezi, și în ideea în care niciodată nu o s-ai găsi timpul perfect. Trebuie să te descurci cu ce ai. După legea lui Murphy, tot ce poate să meargă rău, va merge rău. Oricât de bine te-ai pregăti, vor apărea lucruri neprevăzute, iar asta nu se aplică doar la raliuri, ci și în viață. La raliuri partea amuzantă e că oricât de mult te pregăteam din timp, noaptea de înaintea concursului tot mă prindea lucrând la mașină sau tot ceva nu era gata în dimineața raliului.

Discuția continuă amintind despre emoțiile înaintea unei curse, despre pașii pe care trebuie să îi faci atunci când te încântă ideea unui eveniment. Așa aflăm că a fi spectator e musai pentru a te obișnui cu atmosfera și a intra treptat în lumea motorsportului. De acolo, poți chiar să participi în calitate de copilot la o tură de demonstrație: "te îmbracă în combinezon, te pun în scaunul de curse, te leagă cu centuri și trăiești senzația din mașină". Iar în final: să înveți, să testezi, să investești.

Dacă ar fi un sfat pe care să-l dau unui începător, atunci ar fi că prima cursă ar trebui terminată, doar să se obișnuiască cu feelingul, mașina, cu ideea că a participat. Iar apoi, trebuie să-ți lași loc ca să continui. Dacă faci un accident în prima cursă, nu prea mai ai op asta sau e mai greu fiindcă costurile de reparație sunt foarte mari. Chiar și dacă ai toți banii din lume, tot afectează.

Învăț de la Cristiana că lumea raliului este o lume mai responsabilă decât îmi imaginam. Și o lume care pune la dispoziție destule instrumente pentru dezvoltarea personală: plecând de la felul în care te raportezi la o problemă, la abilitatea de a o rezolva într-un timp într-o abordare cumpătată și calmă, până la familiarizarea cu ideea că orice acțiune duce la o consecință.



Timpul trece și parcă mai sunt atât de multe întrebări... Mă limitez la una: ce carte citești acum, Cristiana?

Am un mix pe noptieră. Mai întâi este Elena Ferrante, cu "Prietenă mea genială", îmi place foarte mult pentru că mă scoate din cotidianul meu și din tot ce mi-e familiar. Celaltă parte a mixului de cărți este formată din lecturi despre psihologia sportivă: "Cei mai buni", cu *insighturi* din sport, de la marii sportivi; am și o biografie a lui Federer, și o carte despre Simona Halep.

Am mai citit o carte tare simpatică a lui Perry McCarthy, "Flat Out, Flat Broke". Este o autobiografie, un jurnal foarte amuzant scris, a pilot de Formula 1. Povestește prin câte provocări a trecut; m-am regăsit mult în paginile scrise de el, m-a încurajat. Mi-am dat seamă atunci când ești pasionat, ajungi să faci de toate ca să reușești. Și eu m-am împrumutat ca să ajungem la Roma, în Campionatul European. Găsisem un sponsor, dar nu era suficient. Toată lumea spunea exact opusul, dar a meritat cu vârf și îndeșat. Nici nu visam la rezultat obținut: Ladies' Trophy.

Opresc înregistrarea, iar conversația continuă off record.

Mulțumesc, Cristiana, pentru poveste!

*#TheWoman: (sf) amplificator de voci și promotor al ideilor care au schimbat lumea prin manifestarea ambicioasă a femeilor lider. Împreună am ales să spunem acele povești care scot la iveală provocările și succesul din spatele unei cariere. Povestea Cristiane Oprea se face auzită în 19 martie pe scena *The Woman* – conferința care îmbină motivația cu networking-ul, educația cu entertainment-ul. Anual, evenimentul reunește în comunitatea sa cele mai influente femei din antreprenariat, leadership, educație, televiziune, sport sau management.*

Daniela