

Κάτι λιγότερο από οκτώ ώρες απαιτούνται για τα δέκα επεισόδια της έκτης περιόδου, που φέρνουν στο κοινό τη σεζόν του 2023 της F1, μέσα από την πλατφόρμα του **Netflix**. Μέσα από πολλαπλάσιο οπτικό υλικό, έχει συλλεχθεί και μονταριστεί ότι μπορεί να έλξει περισσότερο τον τηλεθεατή, ώστε να έρθει πιο κοντά στο τόσο δημοφιλές τούτο κομμάτι του διεθνούς μότορσπορ. Πρόκειται για μια ακόμα προωθητική ενέργεια.



Αντιγράφω από τον σπεσιαλίστα Π. Διαμάντη: «Η διεύρυνση του τηλεοπτικού κοινού (κυρίως) στις ΗΠΑ, ο ανταγωνισμός μεταξύ των χωρών που θέλουν να φιλοξενήσουν ένα GP και αυξάνει τα παράβολα που καταβάλλουν, καθώς και οι χορηγικές και άλλες εμπορικές συμφωνίες της Liberty Media αύξησαν το 2023 τα έσοδα του σπορ στο αστρονομικό ποσό των 3,22 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Αυτό είναι ένα νέο ρεκόρ για μία μεμονωμένη χρονιά του σπορ».

Liberty Media λοιπόν, ή αλλιώς η αμερικανοποίηση του μότορσπορ. Με την στόχευση στην εξάπλωση. Περισσότεροι αγώνες, μεγαλύτερο κοινό, περισσότερες ώρες ζωντανού τηλεοπτικού προγράμματος, κάμερες, μικροκάμερες, παρακάμερες σχεδόν παντού, δημιουργία θεάματος επί των θεαμάτων. Αμερικάνικη και η ονομασία του ομίλου όπου εμπλέκεται η Ελευθερία και η βιομηχανία της επικοινωνίας.

Κάπως έτσι έρχεται το Netflix, να στήσει με τις γνωστές σκηνοθετικές συνταγές ένα ελκυστικό προϊόν. Ενδεικτικότετος και ο τίτλος της σειράς.

rive
to
Survive

D

, που σε ελεύθερη απόδοση ας κατατεθεί ως «οδήγηση για επιβίωση». Μας δίνει ευθύς αμέσως το ανάλογο σασπένς.

Εντυπωσιακό από τη φύση του το άθλημα, με υπερβολική πλέον δόση λαμπρότητας, με έναν επιταχυνόμενο ανταγωνισμό σε επίπεδο διοργανωτών, του ποιος θα ξοδέψει περισσότερα για να εντυπωσιάσει πιο πολύ ώστε να κρατήσει τον αγώνα. Αυτή την εποχή δε, όπου η κατακόρυφη άνοδος στο τομέα των συνθηκών ασφαλείας στις πίστες, αλλά και στην κατασκευή των μονοθεσίων ολοένα το απομακρύνουν από μοιραία συμβάντα, το κάνει πιο φιλικό. Δεν απλώνονται πια σεντόνια, όπως στην Αδελαΐδα του '95 πάνω από την McLaren του Mika που τραχειοτομήθηκε επί τόπου στην ασφαλτο για να επιζήσει, ούτε πάνω από τη Ferrari του Schumi στο Silverstone του '99 που τον έβγαλαν με κατάγματα στα κάτω άκρα.

Τούτο δεν σημαίνει ότι το σπορ είναι ασφαλές, ή ότι εξασφαλίστηκε πως το τελευταίο θύμα ήταν ο Jules Bianchi, αλλά ότι μετά από εντυπωσιακές συγκρούσεις ή ατυχήματα, γεγονότα που πάντα τραβούσαν μεγάλο τμήμα του κοινού, οι πιλότοι λύνουν ζώνες και βγαίνουν σώοι. Όρα Bahrain 2020 και Romain Grosjean.

Τα έχει όλα λοιπόν και με τα σύγχρονα εργαλεία της μαζικής επικοινωνίας το απλώνουν σε μεγαλύτερε μάζες. Αυτή η άνευ προηγουμένου προβολή, στολισμένη με την επίσης άνευ προηγουμένου αίγλη, μοιραία προσελκύει αναγνωρίσιμους από κάθε δραστηριότητα και αντίστοιχους επενδυτές για τις ομάδες.

Επ' αυτού η Claire Williams, θυγατέρα του εμβληματικού Frank, θα τοποθετηθεί: «Φυσικά δεν το κάνουν μόνον από αγάπη για το άθλημα, ή από αγάπη για την ομάδα. Το κάνουν επειδή θέλουν υψηλές αποδόσεις στην επένδυσή τους».

Και έτσι είναι, διότι προφανώς είναι πολύ πιο λαμπερή η επένδυση με την ανάλογη προβολή στο χώρο της F

1 από το να τοποθετούσαν κεφάλαια σε μια βιοτεχνία που κατασκευάζει επαναστατικά συστήματα αποχέτευσης ή υβριδικές βούρτσες.

Η F1 που γνωρίσαμε στα νεανικά μας χρόνια με προσωπικότητες όπως ο Ken Tyrell, ο Colin Chapman

,
ο
προαναφερθείς
Frank
Williams

, ο οποίος στα πρώτα βήματα του στο χώρο επικοινωνούσε από τηλεφωνικό θάλαμο, είναι παρελθόν. Το αυτό εν πολλοίς ισχύει και για τους πρωταγωνιστές. Φιγούρες όπως ο James Hunt

,
ο
Ronnie
Peterson

,
ο
Peter
Revson,
ο
Gilles
Villeneuve

,
είναι πια μόνο μνήμες. Το μοντέλο ζωής και συμπεριφοράς τους δεν έχει καμιά πιθανότητα επιβίωσης στο σήμερα.

Η τρέχουσα γενιά των οδηγών είναι αφοσιωμένη με θρησκευτική ευλάβεια. Τρία χρόνια αφού μάθουν να περπατούν μαθαίνουν να οδηγούν. Αποκτούν φανατικά από την ηλικία των πέντε - έξι χρονών τους το γονίδιο του ανταγωνισμού, μέσα στις πίστες καρτ. Η ζωή τους οριοθετείται από το πρόγραμμα εξέλιξης των οδηγικών δεξιοτήτων τους, των εμπειριών που μέρα με την ημέρα προσθέτουν και των ευκαιριών που θα βρεθούν στο διάβα τους.

Αν υπολογίσουμε ότι κάθε χρόνο είκοσι μόνο οδηγοί, άντε 22 μαζί με όποιο σενάριο αντικατάστασης υπάρξει, έχουν την δυνατότητα να συμμετάσχουν στον θεωρούμενο κορυφαίο θεσμό του μηχανοκίνητου αθλητισμού, από τις χιλιάδες που προσπαθούν μέσα από ένα υπερβολικά στενό μονοπάτι, έχουμε μια μικρή αντίληψη για τη δυσκολία του θέματος.

Πέραν τούτων που εξ ορισμού είναι δυσπρόσιτα, έχουν να αντιμετωπίσουν ένα μεγάλο πλήθος που τους αντιμετωπίζει ως ροκ σταρς, κοριτσάκια που ουρλιάζουν όπως οι γιαγιάδες τους όταν έβλεπαν τα σκαθάκια, ή φορτικά αγοράκια που ψάχνονται για σέλφους. Και βέβαια να στέκονται στα ανελέητα φώτα της δημοσιότητας που τρέφουν όλα τα προηγούμενα, τα οποία βρίσκονται σχεδόν παντού και συχνά έρχονται με μέτριους ή ενοχλητικούς λειτουργούς. Αλλά ακόμα και αυτοί είναι χρήσιμοι στο σύστημα. Διότι το κουτσομπολιό, οι ίντριγκες, οι προσωπικές διαφορές, τα σκάνδαλα πάντα έλκουν. Ειδικά σε εποχές λαμπερής πολιτικής ορθότητας και θολών προτεραιοτήτων του κόσμου.

Δεν είναι τυχαίο ότι τόσο στο f1.com, «*το επίσημο σπίτι της F1*», όσο και στο πλούσιο τηλεοπτικό πρόγραμμα που προσφέρεται με την σφραγίδα της αποκλειστικότητας από σοβαρά ενημερωμένους αγγλόφωνους σχολιαστές, δεν αναλύθηκε κάτι για το θέμα που προέκυψε με τον αγωνιστικό διευθυντή της κορυφαίας ομάδας. Μα επειδή η θέαση από την κλειδαρότρυπα συγκινεί τεράστιες μάζες άφησαν αυτό το πεδίο σε άλλα μέσα.

Με λίγα λόγια, οι αγώνες ειδικά σε αυτό το επίπεδο εξακολουθούν να αποτελούν ένα μοναδικό σπορ, το οποίο εσχάτως δείχνει να υποτάσσεται όλο και περισσότερο στο θέαμα. Πώς να το κάνουμε; Από την μία, το σύγχρονο αμπαλάζ είναι ενοχλητικά δύσπεπτο για κάποιους ..ηλικιωμένους. Από την άλλη, αυτό, π
ροφανώς δεν ενδιαφέρει τους πολλούς περισσότερους. Ο καθείς, ζει, αντιδρά, κρίνει με αυτά που αντιλαμβάνεται.