

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

NOIEMBRIE 2025 | NR. 18



**SUB GHEARELE
CUBANEZILOR**
Volane și pistoale

SUSPENSIA 201
De la autovehicul
la monopost

**DE LA GLUMĂ
LA GAZETĂ**
Știi ce citești?

Suspensia 201

de Spider

În ultima ediție am scris despre suspensie. În această ediție vom continua cu suspensia sub forma ei din F1. Poate v-ați întrebat: „Am vorbit despre arcuri data trecută, dar din ce am văzut în F1 nu am văzut vreodată un arc în suspensie.” și ați avea dreptate. Pentru F1 nu sunt îndeajuns niște simple arcuri cu un amortizor. Ele în loc de arcuri folosesc bări de torsiune. Mecanismul poate pare complex, dar în realitate e mult mai simplu decât ați crede. Acele brațe pe care le vedeți că, conectează monopostul de roată nu sunt fixate rigid, ele putând să se miște. În ceea ce ne privește mișcarea (excluzând pe moment înclinația) brațul mișcă brațul pivotant (prin *pushrod* sau *pullrod*) o bară

de torsiune. Brațul pivotant se mișcă în jurul unui pivot fix. Bara de torsiune este un fel de arc, doar că față de arcul clasic pe care toți îl știm, acest tip de arc nu se comprimă sau extinde, ci se rotește. Această bară este arcul în cazul nostru. În mod practic funcționează la fel ca un arc clasic pentru cazul nostru. Acum în loc de arcul care vrea să se întoarcă la lungimea inițială avem bara care vrea să se răsucească înapoi la poziția inițială. Amortizorul face același lucru, fiind conectat în mod indirect către bara de torsiune. Amortizorul este montat în paralel cu bara de torsiune, bara stocând energia și amortizorul o disipă sub formă de căldură, precum am descris în articolul trecut. Această configurație are un avantaj de împachetare și aerodinamic. Pentru că tot am menționat împachetarea, ar trebui explicat și ce înseamnă *pushrod* și *pullrod*, cele două metode principale de a împacheta suspensia în F1. *Pushrod* și *pullrod* se referă la ce acțiune are roata asupra brațelor suspensiei. În cea de tip *pushrod* roata împinge brațul, în timp ce în cea de tip *pullrod* este trasă. Cea de tip *pushrod* are centrul de greutate mai sus, are brațele mai vizibile, deci sunt o problemă aerodinamică, dar totuși prin simplitatea lor atât în concepție, cât și în lucrarea cu ele le fac o opțiune viabilă. Cele de tip *pullrod* sunt mai compacte, au centrul de greutate mai jos (ceea ce este de dorit pentru performanță), dar sunt mai complexe și mai greu de setat și lucrat cu ele. Din cauza situații mai înalte a celei

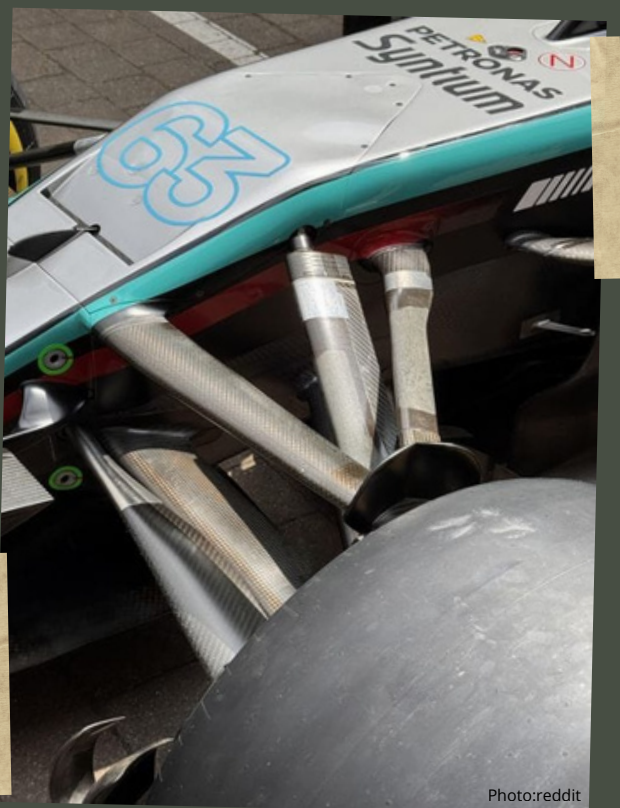
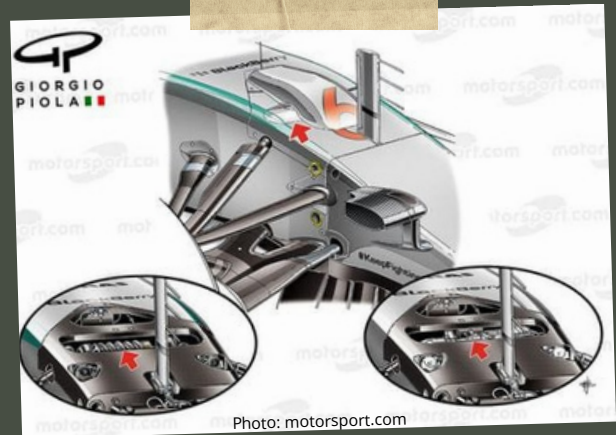


Photo:reddit

de tip *pushrod*, ea blochează și perturbă mai mult cu fluxul de aer către difuzor și în spatele aripii spate pe care echipele îl vor cât mai curat și laminar pentru a fi mai eficientă crearea apăsării. Totuși, suspensia mai are încă o funcție importantă. Mașinile când virează (valabil în mod general) au o tendință de a se misca pe axa ruliului spre interior (relativ la direcția de virare). Dar se dorește ca mașina să stea la un nivel echilibrat, așa că trebuie să contrarăm această tendință de rotire. Aici vine în ajutor bara antiruliului. Din nou vom folosi o bară de torsiune. Ea leagă suspensia stângă și suspensia dreaptă printr-un sistem de tije și pârghii. Când una dintre roți se ridică, bara se răsucește astfel opunând rezistență și limitând înclinarea caroseriei. O problemă unică a motorsportului este nevoia de a nu lovi podeaua mașinii și de a avea podeaua menținută la același nivel. Dacă pe mașinile dumneavoastră în



mare parte este practic imposibil să lovești podeaua de drum cât timp drumul nu are o denivelare foarte mare, în F1 când înălțimea podelei este de câțiva milimetri, posibilitatea aceasta este foarte realistică. De asemenea, pentru ele și dacă podeaua coboară câțiva centimetri nu este o problemă foarte importantă, în F1 și, de asemenea, în alte mașini de curse, podeaua are rol aerodinamic în crearea apăsării. Așa că vom introduce *heave spring*-ul. *Heave spring*-ul controlează mișcarea verticală simetrică a întregului șasiu, adică toate roțile se ridică sau coboară împreună, fără ca mașina să tangeze. A nu se înțelege că le controlează pe toate, ci sunt două, pentru fiecare axă. Nu controlează mișcarea individuală a roților, ci doar ridicarea sau coborârea simultană a roților față și/sau spate. Brațele suspensiei transmit mișcarea către brațul pivotant. Brațul pivotant acționează *heave spring*-ul, care se răsucește sau se comprimă și stochează energia. De notat că el acționează doar când ambele roți se mișcă simultan în aceeași direcție.



Impactul românesc pe circuitul Formulei 1

de Cris C.

De multe ori, când urmărim într-o cursă un pilot care stăpânește un monopost cu atâta siguranță, ne gândim la talentul lui, la strategia echipei și adrenalina care definesc Formula 1, dar dincolo de sunetul motoarelor, dincolo de entuziasmul piloților, în spatele fiecărui tur se află mii de ore de muncă, implicare, contribuții venite chiar din România. Încă nu avem o echipă proprie în acest sport, dar românii își fac simțită prezența în locuri-cheie unde performanța contează, în siguranță, inovații și putere.

Bitdefender este lider global în securitate cibernetică și partenerul exclusiv al Ferrari la nivel mondial din anul 2022 și își extinde parteneriatul multianual cu Scuderia Ferrari HP până în 2028. Soluțiile Bitdefender sunt bazate pe mai mult de 16 ani de inovații în domeniul inteligenței artificiale, oferind protecție avansată împotriva amenințărilor cibernetică. Compania a fost fondată în 2001, de către Florin Talpeș și Măriuca Talpeș, dezvoltându-se dintr-un jucător local de software într-un partener internațional de securitate cibernetică, utilizând inteligența artificială

și învățarea automată pentru a anticipa și neutraliza amenințările cibernetică. Bitdefender reprezintă scutul uneia dintre cele mai emblematice echipe din istoria Formulei 1, ducând tehnologia românească în pole position-ul securității cibernetică.

RebelDOT, compania românească de dezvoltare software din Cluj Napoca, a semnat un parteneriat cu echipa italiană Visa Cash App Racing Bulls pentru sezonul 2025, aceștia asigură analiza datelor, pun la dispoziție soluții digitale și optimizarea telemetriei, aceasta din urmă fiind una dintre componentele esențiale pentru o bună funcționare a mașinii; telemetria este sistemul care colectează și transmite în timp real informațiile despre monopost către inginerii echipei.

Pirelli, cu o istorie de peste 150 de ani și cu tradiție în producția de anvelope, este unul dintre principalii producători la nivel global având până în prezent 18 fabrici în 12 țări și puncte de vânzare în mai mult de 160 de țări. Pirelli a ales să investească în România și a dezvoltat la Slatina un proiect unde deține o unitate motorsport în care produce și pneurile pentru Formula 1. „The perfect fit”- potrivirea perfectă este filozofia Pirelli care descrie cel mai bine crearea unei anvelope certificate FSC (Forest Stewardship Council), prin care se demonstrează faptul că tot cauciucul natural din compoziția pneului corespunde celor mai stricte criterii cerute de organizația mondială, non-guvernamentală pentru o industrie forestieră sustenabilă,



certificarea FSC fiind introdusă ca urmare a unui program de cercetare prin care să se ofere cele mai bune soluții și din care să rezulte cele mai înalte performanțe. Așadar, o parte din meritul producției asociate pneurilor pentru Formula 1 se atribuie tehnicienilor români și inginerilor, contribuția României, chiar dacă este indirectă este reală, importantă pentru strategia echipelor și pentru spectacolul competiției.



Allengra GmbH, cu sedii centrale în Germania și în România, a fost înființată în anul 2005. Producătorul de debitmetre are centrul de producție în România, la Oradea și va fi unicul furnizor pentru F1, în perioada 2026-2030. Consiliul Mondial FIA Motorsport a aprobat Allengra ca partener unic pe acest segment în F1. Allengra este specializată în realizarea contoarelor ultrasonice pentru motorsport, măsurând debitul de combustibil la viteză ridicată, asigurând

standarde de înaltă performanță. Practic fiecare echipă prezentă în campionatul Formulei 1 va trebui să folosească tehnologia produsă în România pentru a se adapta condițiilor FIA. Una dintre condiții va fi utilizarea combustibilului sustenabil, obținut prin procese chimice extrem de complexe, cu tehnologii dezvoltate de către mari companii precum Shell, Total Energies ori OMV, fiecare producător fiind determinat să trimită la Oradea probe de benzină pentru a calibra senzorii monoposturilor pe acești combustibili, din arderea cărora nu mai rezultă emisii de CO₂.

OMV Petrom prin OMV implică, de asemenea, prezența românilor în Formula 1, deși compania mamă are sediul în Austria, OMV Petrom, filiala din România susține companiile comune ale inovației și sustenabilității din motorsport. Un alt parteneriat oficial al unei companii românești este cel dintre **Banca Transilvania** cu echipa McLaren, parteneriat dezvoltat în contextul ediției din Ungaria, când logo-urile BT și Mastercard au fost vizibile pe casca piloților Lando Norris și Oscar Piastri, pe volan și pe monopostul MCL39.

România are reprezentanți cu rezultate deosebite în lumea în care adrenalina atinge cote maxime și totul se întâmplă cu o viteză amețitoare. În sportul în care organizarea, profesionalismul și marketingul fac performanță, românii își fac simțită prezența discret, dar în poziții care contează în buna funcționare a acestor echipe fabuloase. Eficiența românească este prezentă în unele dintre cele mai importante puncte ale F1: siguranță, putere și inovație, iar datorită oamenilor din spatele acestor companii românești putem să fim mândri că în această lume fantastică există o parte de suflet românesc.

Curiozități din F1

de Ana-Mirela

Chiar și cu jumătate de punct se poate scrie istorie

Lella Lombardi este, deocamdată, singura femeie care a obținut puncte în F1, dacă putem spune asta cu referire la cele 0,5 puncte pe care le-a primit ocupând locul 6 la finalul cursei din Spania, 1975.

Pe lângă prima femeie pilot care a punctat în F1, Marele Premiu al Spaniei a fost marcat de multe alte evenimente (chiar premiere), unele fericite, altele puțin spus nefericite. A fost prima cursă a lui Alan Jones, despre care știm din Cronobox-ul ediției anterioare că a fost primul pilot ce a câștigat un titlu mondial cu echipa Williams. În plus, a fost prima cursă din istoria Formulei 1 care avea să fie oprită înainte de a se efectua cel puțin 60% din numărul total de tururi. De aici și punctajul acordat pe jumătate.

La categoria evenimentelor nefericite trebuie amintit faptul că din 26 de piloți care s-au calificat să ia startul în cursă, doar 8 au reușit să ajungă până în turul 29. Dar un eveniment cu adevărat tragic a fost cauzat de Rolf Stommelen al cărui monopost a ajuns peste parapet omorând patru spectatori.

Acum, când avem o „ligă” a fetelor, F1 Academy, ce șanse avem să vedem, în următorii ani, o femeie concurând în F1?



Photo: awfr.org

1 punct & 1 Grammy



Photo: autosport.com

Trecem de la 0,5 puncte ale Lellei la 1 punct al lui Slim Borgudd. Dar nu acest unic punct obținut în F1 este cel care ne interesează la el, ci faptul că a concurat în F1 în timp ce era bateristul trupei ABBA. Iar dacă punctișorul lui primit pentru că a terminat pe locul 6 la Marele Premiu al Marii Britanii (1981) nu ne impresionează, poate faptul că are un premiu Grammy contează mai mult... în muzică.

It's safe to be hit by Safety Car?

În mod paradoxal Safety Car s-a dovedit a nu fi tocmai *safe*, cel puțin nu pentru pilotul japonez Taki Inoue, care a fost lovit de ea la Marele Premiu al Ungariei (1995). Acesta coborâse din monopostul care tocmai cedase și încerca să îl stingă. Preocupat cu activitatea sa, nu a observat Safety Car-ul venind în viteză spre el. Din fericire, în urma impactului, acesta a aterizat cu bine, în picioare.



Photo: medium.com

Sub ghearele Cubanezilor

de Gabi

Mulți îl consideră a fi cel mai mare pilot din toate timpurile. În șapte sezoane complete de Formula 1 (a ratat unul recuperându-se după o accidentare aproape fatală) a fost campion mondial de cinci ori (cu patru echipe diferite) și vicecampion de două ori. În cele 51 de Mari Premii din campionat, a pornit din prima linie a grilei de 48 de ori (inclusiv 29 de pole position-uri) și a stabilit de 23 de ori de cel mai rapid tur al cursei, obținând 35 de clasări pe podium, dintre care 24 au fost victorii. Numele lui este Juan Manuel Fangio.



Photo: kullencoble.com/blog/juan-manuel-fangio/

Juan Manuel Fangio și Marele Premiu al Cubei

Marele Premiu al Cubei a avut loc pentru prima dată în 1957. Traseul de 5,2 km se întindea de-a lungul faimosului bulevard El Malecón, și a fost ideea lui Fulgencio Batista. Batista fusese președintele ales al Cubei între 1940 și 1944, dar mandatul său fusese marcat de corupție. După ce a fost înlăturat de la putere a revenit în 1952 printr-o lovitură de stat, instaurând un regim dictatorial care a permis mafiei americane să se infiltreze în Havana, în timp ce populația locală săracă era tratată cu dispreț.

În acest context s-a născut ideea Marelui Premiu al Cubei. Pe măsură ce opoziția față de regimul său creștea, Batista a decis să investească într-o cursă internațională de prestigiu pentru a menține imaginea Cubei pozitivă în presa mondială. Piloți din diverse discipline au fost invitați să participe, atrași atât de onorariile generoase oferite de regimul lui Batista, cât și de premiile consistente puse în joc.

Doar pentru a participa la prima ediție a cursei, în 1957, Juan Manuel Fangio a primit 7.000 de dolari. Victoria sa la volanul unui Maserati 300S i-a adus și mai multe câștiguri.

După succesul primei ediții, Batista a decis să folosească din nou cursa în scopuri de propagandă în 1958. Fangio, aflat aproape de finalul carierei, era favoritul clar al competiției, iar fanii veneau în număr mare pentru a-l vedea, probabil, pentru ultima dată în acțiune.

Însă, în anul care trecuse de la primul Mare Premiu, Cuba se schimbase radical. Agitația politică era atât de intensă încât guvernul nu mai putea ascunde nemulțumirea generală din spatele imaginii sale de paradis americanizat.

Piloți celebri, precum Fangio, au fost cazați la luxosul Hotel Lincoln și însoțiți de gărzii de corp, o măsură menită să asigure desfășurarea fără incidente a cursei de luni. Fangio obținuse pole position la volanul unui Maserati 450S împrumutat de la americanul Temple Buell. Totul părea sub control până în seara zilei de 23 februarie.



Photo: planetf1.com

Cu pistolul „la tâmplă”

Barul hotelului Lincoln era plin de piloți și membri ai echipelor, iar în jurul orei 21:00, mulțimea de localnici curioși s-a strâns să-și vadă idolii și să ceară autografe. Când Fangio s-a apropiat să semneze ceva pentru un tânăr din public, s-a trezit cu o armă Colt .45 îndreptată spre el. Inițial a crezut că este o glumă proastă, până când bărbatul tremurând i-a spus politicoasă că este răpit, cerându-i să-l urmeze. Fangio a ales să coopereze pentru a evita un posibil dezastru.

În cartea *The International Grand Prix Book of Motor Racing*, Fangio a povestit:

„Mi s-a spus că Mișcarea de la 26 Iulie este o organizație politică a lui Castro.

„Ești oaspetele nostru, mi-a spus bărbatul de lângă mine. Vei fi tratat cu respect. Facem asta pentru că ești, în acest moment, cel mai faimos vizitator al insulei. Mâine nu vei lua startul în Marele Premiu, dar apoi vei fi eliberat. Dorim doar să atragem atenția lumii asupra mișcării noastre, pe care Batista încearcă să o suprimă.”

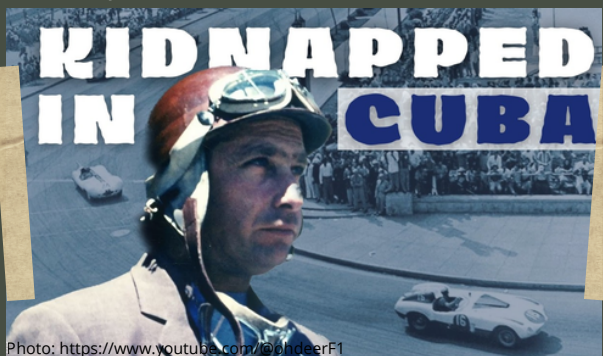


Photo: <https://www.youtube.com/@phideerF1>

Fangio a fost mutat dintr-o casă în alta pentru a-i fi ascunsă locația. A primit cină, a fost lăsat să-și sune familia și, în ziua cursei, a urmărit Marele Premiu al Havanei la televizor împreună cu răpitorii săi. Aceștia făceau parte din Mișcarea de la 26 Iulie, condusă de Fidel Castro, și mai încercaseră să-l răpească pe Fangio și în 1957.

O cursă dezastruoasă și sfârșitul regimului Batista

Batista a ordonat amânarea startului cu două ore, sperând că Fangio va fi găsit.



Juan Manuel Fangio și Fulgencio Batista

Când a devenit clar că nu va reveni, mașina sa a fost oferită pilotului Maurice Trintignant, iar cursa a început. Dar competiția din 1958 s-a transformat într-o tragedie. O mașină a început să piardă ulei, iar pe turul al cincilea, cubanezul Armando Garcia Cifuentes a derapat și a intrat în mulțime. Șapte spectatori au murit, iar alți 40 au fost răniți. Cursa a fost oprită după doar șase tururi.

Între timp, Fangio a fost eliberat după 29 de ore de captivitate, la ambasada Argentinei din Havana. Eșecul regimului de a-l găsi pe campionul mondial a expus slăbiciunile profunde ale dictaturii. În mai puțin de un an, Batista a fugit din țară, iar revoluția cubaneză condusă de Castro și Che Guevara a preluat puterea. Deși noul regim avea să aducă propriile restricții și lipsuri, povestea răpirii lui Fangio a rămas un moment definitoriu în istoria Cubei, o dovadă că, uneori, sportul și politica pot schimba împreună cursul lumii.



Photo: <https://www.youtube.com/@theravenseye9443>

Extemporal la dirigenție

My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

Niki Lauda – eroul unei generații

În acest sport (pe care mulți nu îl consideră sport, dar care necesită mult efort din partea piloților) pe care îl urmărim cu mare pasiune și atenție au fost multe momente care au rămas întipărite în istorie.

Eu am devenit un următor al Formulei 1 în 2016, la cursa din Australia, prima a sezonului și un pasionat al Formulei 1 în preacunoscutul sezon 2021, în sensul că nu am ratat nicio cursă de la cea din Qatar din acel an (doar dacă nu cumva aveam teste sau examene importante a doua zi). Totuși, momentul meu preferat nu vine din perioada aceasta, ci din îndepărtatul 1976.

Un pilot și om care a inspirat mult pe parcursul vieții sale prin sinceritatea și concentrarea lui, a suferit un accident din care a scăpat cu viață doar datorită piloților care și au ciocnit monoposturile de mașina lui, care era în flăcări în mijlocul pistei și care l-au scos din „infernul de 400 de grade” (*Rush*). Într-o cursă care nu voia să aibă loc, și asta a fost inițiativa lui.

DPA/Press Association Images



Photo: poeticsofspeed.com



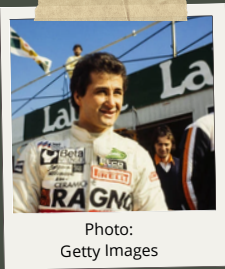
Toți au fost sceptici cu privire la revenirea lui. Inclusiv propria-i soție. Dar cu toate acestea a sfidat sfaturile semenilor săi și la doar 6 (ȘASE) săptămâni după accidentul de la Nürburgring apărea pe circuitul din Monza, la cursa de casă a echipei sale, intrând cu o cagulă, încă în amintirea fanilor marelui circ, dar și cu speranțe la un titlu care încă se vedea, dar pentru care trebuia să se lupte cu un oponent feroce. Numele acestui pilot este Niki Lauda, care nu avea să câștige titlul în acel an, dar urma să mai devină campion de două ori, a doua oară la doar jumătate de punct în fața colegului de la McLaren, Alain Prost.

Iar momentul meu preferat din Formula 1 este acesta, revenirea lui Niki Lauda după accidentul de la Nürburgring, la Monza.

Remo Porojan, 06.07.2025

Cronobox

de Adrian



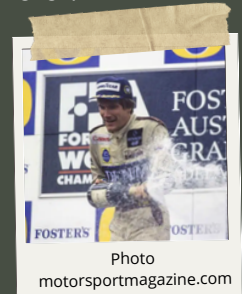
4 noiembrie

1953 - se naște Jacques Villeneuve Sr. (fratele lui Gilles), fost pilot fără performanțe notabile în F1;

2009 - Toyota își anunță retragerea din F1 la finalul sezonului.

5 noiembrie

1989 MP Australia - Thierry Boutsen câștigă cursa, iar Rene Arnoux concurează pentru ultima dată.



6 noiembrie

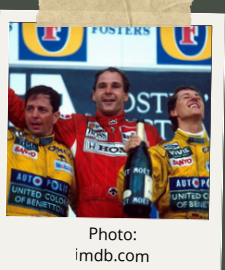
1931 - s-a născut Peter Collins (d. 3 august 1958), fost pilot britanic;

1994 MP Japonia - Damon Hill se impune pentru a noua oară în carieră, în fața lui Schumacher și Alesi.

7 noiembrie

1971 - se naște Zak Brown;

2010 MP Brazilia - Vettel se impune, iar echipa Red Bull devine campioană la constructori pentru prima dată; Nico Hülkenberg obține primul și singurul său pole..

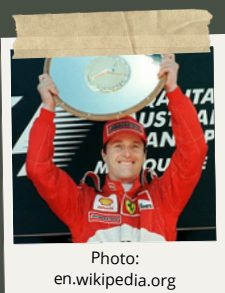


8 noiembrie

1992 MP Australia - cursă câștigată de Gerhard Berger cu McLaren în fața celor de la Benetton, Schumacher și Brundle.

9 noiembrie

2014 MP Brazilia - Nico Rosberg se impune, urmat de Hamilton și Massa; este cea de-a 11-a dublă a sezonului pentru echipa Mercedes.



10 noiembrie

1965 - se naște Eddie Irvine, fost pilot al echipelor Jordan, Ferrari și Jaguar, locul 2 în clasamentul piloților în 1999.

De la glumă la gazetă

CERTIFICAT DE NAȘTERE



Gazeta F1 în România

Data nașterii: 11.07.2025

Locul nașterii: Daily Chat

Părinți: Diriga & Spider

Când s-a aprins prima scânteie a ideii „Gazeta F1” nu avea nimeni un plan, un nume stabilit sau vreo strategie. Aveam doar pasiunea noastră uriașă pentru Formula 1, conversații interminabile, fie pe grupul de Daily Chat, fie în privat, și dorința sinceră de a crea un spațiu unde motorsportul să fie trăit cu sufletul, nu doar analizat pe grafic.

Totul a pornit din câteva mesaje, câteva glume, câteva frustrări împărtășite după curse și din întrebarea simplă: „Cum ar fi?”. Apoi au urmat ideile, discuțiile, micile emoții, primele reacții, primele „Wow, chiar ne iese!”. Au urmat și colaboratori care, chiar dacă au apărut ocazional, au pus câte o cărămidă importantă în povestea noastră și cărora le mulțumim din suflet pentru că au crezut în viziunea noastră și au venit cu energie, timp și pasiune.

Șase oameni. Șase voci diferite. Șase moduri de a iubi motorsportul.

Ana-Mirela (doamna dirigintă), Spider, Andreas, Gabi Iacob, Adrian, Cristina, redacția noastră, nucleul, motorul care

funcționează indiferent de oră, context sau provocări.

Uniți nu prin perfecțiune, ci prin pasiune, prietenie și curajul de a încerca.

Am crezut în mesajele acelea, în fiecare propunere, în fiecare feedback, în fiecare „merge și mai bine”, în fiecare reacție primită în momentul publicării.

Și nu am fi ajuns aici fără oamenii care ne-au susținut încă de la început: membrii comunității, prietenii care ne-au încurajat, adminii care au ținut gazeta la pin, și fiecare cititor care a dat un share, un like sau a comentat cu sinceritate. Voi sunteți combustibilul nostru. Azi, „Gazeta F1 în România” nu este doar o inițiativă. E o comunitate.

E locul în care ideile prind viață, în care fiecare fan se simte acasă și în care șase oameni au ajuns să devină o echipă, poate accidental la început, dar inevitabil în timp. Iar screenshot-urile pe care le adunăm acum sunt dovada unui drum frumos, autentic, plin de emoție și energie. Începutul unei povești pe care o scriem împreună, tur cu tur, zi după zi.

Înființarea gazetei

9 iulie

Membrii comunității își spun momentul favorit legat de F1 ce l-au prins live, iar Ana-Mirela le centralizează într-un document și le postează pe Daily Chat și primele idei ale unei gazete sunt plantate de către Spider.

Andreas

@Ana-Mirela felicitări pt efort, îți poti deschide editură.

Spider

Facem revista Daily chatului și publicăm mirobolante mesaje de aici ca articole.

Andreas

Foarte tare sincer

Ciprian

Ce șmecher. 😂😂😂

Ana-Mirela

Felicitări pentru efort și inițiativă!

Gabi

Foarte tare, îți doresc să devii un jurnalist independent care nu se supune sistemului

Vlad

Superb! Felicitări pentru inițiativă!

Ana-Mirela

@Spider să îl pui și pe tovarășul pe copertă data viitoare.

11 iulie

Spider, serios ca de obicei, se pune pe treabă și scoate prima ediție a gazetei: o compilație de discuții și memes din comunitate, presărate cu primul articol scris chiar de el însuși. Imediat vin și primele reacții și feedbackuri.

Spider

Greu să găsești jurnaliști care să lucreze pentru lei PDF.

Ana-Mirela

Îți fac eu rost de ei.

11 iulie

Chiar după lansare, unii membri au simțit chemarea să facă parte din acest demers și i-au scris editorului șef Spider (singurul din redacție la acel moment) intenția lor de a fi parte din gazetă.

Andreas

Salut, dacă pot ajuta cu ceva poți să imi spui. În funcție de cum vrei să evolueze „proiectul”

Ana-Mirela

Înțeleg, dar ca orice gazetă cred că ne-ar prinde bine diversitatea. Ceva pentru toate gusturile. În plus, ar fi frumos să se închege o echipă a gazetei, ăsta este farmecul unei comunități.

Gabi

Dacă nu are cine, te mai ajut eu.

Cristina

Salut! Dacă vrei ajutor pentru gazetă, sunt aici.

Vlad

Voi citi cu atenție pentru analiză, dar începutul este senzațional!

Ciprian

mor 😂

18 iulie

A doua ediție a gazetei este lansată, însă redacția nu era încă formată. Totuși entuziasmul era la cote înalte în comunitate.

Adrian

Mai ceva ca radio șanț. 😂

Gabi

Conversația săptămânii cea mai top.

Ana

ADOOR. Multumim @Spider pentru acest newsletter (în termeni corporatisti) și tuturor pentru tot ceea ce sunteți.

Alexia

Foarte faină gazeta, m-am distrat citind-o. Well done!

Florin

Ador concluzia. De parcă mai încerca cineva să scroleze în PDF.

1 august

A patra ediție a gazetei este lansată, prima cu „redacția” în formulă completă. Acest moment marchează începutul călătoriei a cărei etape cu nr. 18 o celebrăm azi.

Știi că poți răsfoi toate edițiile gazetei în arhiva noastră de pe Github?

<https://userame.github.io/gazetaf1romania>



Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

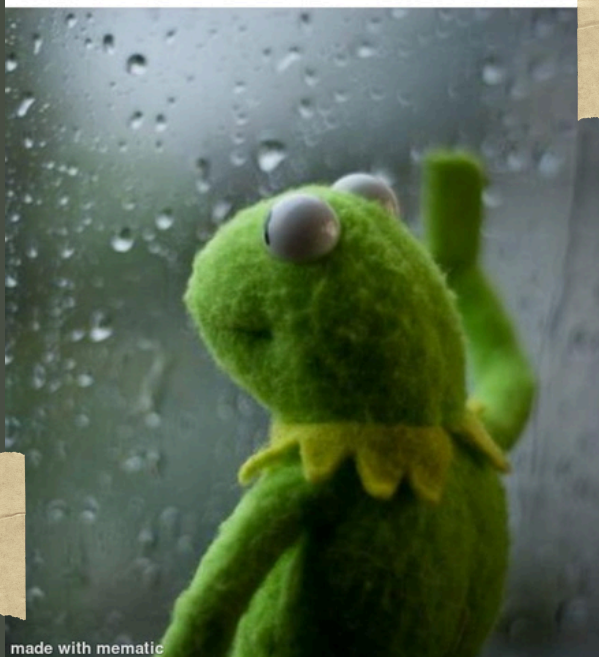
Ție ți se șterge un mesaj, și ție ți se șterge un mesaj!



**When I'm in a
Rage baiting
and my opponent is
Cătă or Răzvan B.**



Așteptând să se deschidă live chat



made with mematic

***E Race week!!!
Vedem cursa în Halftime.***



***În Halftime se difuzează
meciul lui Liverpool.
Reluăm poll-ul...***



Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Ayrton Senna” by Vlad	„Aerodinamică” by Ciprian	Puncte general după runda 24/33
1	Vasile R.	9	9	215
2	Gabi I.	6	9.9	208.95
3	Nick	8.3	8	188.75
4	Gabriel D.	8.3	8.2	184.66
5	Matei A.	9	9.5	181.25
6	Remo P.	6	3.9	170.4
7	IM	8	6	162.05
8	Melissa R.	5	3.4	148.81
9	Adrian		4.6	146.9
10	Gabriela T.	8	5.3	128.4
11	Andra			125.75
12	Marius L.	6.1		100.81
13	Alin O.	6	5.6	97.1
14	Spider	1.8	7.8	94.6
15	Cristian C.			86.05
16	Andrei R.			71.43
17	Samy			67.91
18	Mihai	3.5	5.7	47.45
19	Darius B.		2.7	46.95
20	Timi	6	8	38.85

Clasamentul include doar primii 20 de concurenți. Pentru întregul clasament dă click aici.

Quizurile săptămânii

Miercuri

Foști piloți

by Bianca

IT'S QUIZ TIME!



ÎN ROMÂNIA

DAILY CHAT

Vineri

Ghicește circuit
sau componentă

by Ciprian

Ai ceva de împărtășit cu noi?
Scrie-ne pe gazetaf1romania@yahoo.com