

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

NOIEMBRIE 2025 | NR. 19

FRICILE PILOȚILOR

Deblochează noi frici...
dintre cele ale piloților

FOFY ALBINUȚA

Când unghiile din salon
cresc aderența pe circuit

ATENȚIE, NU MÂNCA!

Cele mai urâte
monoposturi ever



În parcare din Vegas

de Spider

În această săptămână urmează să vedem Marele Premiu al Las Vegas-ului. E a treia cursă americană din calendar. Dar totuși ideea de a avea un MP în Vegas nu e nouă, ea fiind înfăptuită încă din anii '81-'82 având loc MP de la Caesar Palace.



Photo: gettyimages.fr

În parcare hotelului/cazinoului Caesar Palace s-a ridicat un circuit temporar. În 1981 Alan Jones câștigă prima ediție și, de asemenea, Nelson Piquet, socrul cvadрупului campion mondial Max Verstappen a obținut primul său titlu de campion mondial.

În a doua ediție, în anul 1982, a fost câștigat de Michele Alboreto.

Circuitul avea o lungime de 3,6 km cu 14 viraje în sens antiorar. Circuitul era descris ca un circuit plictisitor și steril, asemănător mai mult ca unui circuit de go-karting decât un circuit de F1.

Din cauza nepopularității în rândul clienților cazinoului și cu piloții cărora temperaturile infernale ale deșertului Nevada și configurația antiorară le provoca mari bătaii de cap, a fost mutat în CART și după doi ani oprit.

Construit într-o parcare a cazinoului, asfaltul era aspru și plin de denivelări, mai potrivit pentru mașinile de rând decât monoposturile de F1. Piloții și-au descris mașinile ca sărind și vibrând violent peste fiecare viraj, cu cauciucurile țipând și suspensiile gemând sub stresul exagerat de mare la care erau puse. În soarele arzător din Las Vegas, suprafața neiertătoare a transformat ceea ce ar fi trebuit să fie un spectacol de mare viteză într-un test epuizant din punct de vedere fizic, lăsând atât omul, cât și mașina sub un stres imens până la fluturarea steagului în carouri. Era plin de farmec în concept, dar dur sub roți.

Într-un final acest experiment s-a dovedit a fi un eșec, continuând pentru încă doi ani în CART, sub o configurație puțin schimbată.

În teorie a fost o idee bună. Vegas fiind Monaco-ul american, unul din cele mai pline de farmec orașe americane; să aducă Marele Circ în vizită suna ca o idee excelentă, dar Vegas-ul nu era încă pregătit pentru F1.

Mai târziu, din anul 2023 F1 avea să revină în Locul de Joacă American odată cu creșterea interesului față de F1 în America. Formula 1 a devenit nu doar o cursă, ci un adevărat spectacol, ceea ce este foarte potrivit cu atmosfera Vegasului. Se pare că cei care au organizat primul MP al Vegas-ului aveau o idee bună, dar ei erau prea cu un pas înaintea vremurilor.

Fricile piloților

de Cristina

Pierre Gasly poate pilota rapid fără să clipească, dar pune-l într-un avion și devine brusc campion mondial la rugăciuni. „Zbor lin” pentru el înseamnă zero turbulențe și zero conversații despre vreme.

George Russell se află în aceeași situație. Mereu impecabil și calculat, intră într-o stare de panică doar când avionul se mișcă mai mult decât Mercedes-ul pe linie dreaptă. Turbulențele îi dau mai multe emoții decât o strategie dubioasă de la echipă.

Lando Norris? Fricos? Poate un pic. Nu de curbele rapide, ci de... întuneric. Da, tipul care se luptă cu Verstappen aprinde toate luminile din cameră înainte de culcare. Lando mai are o frică subtilă: propriile gânduri. Dacă-l lași singur prea mult, începe să filosofeze despre viață. Îi e teamă că devine adult?

Daniel Ricciardo, în schimb, e genul care se aruncă direct în fața fricii, doar ca să se simtă viu. Mountain biking. Pentru el, „frica” e doar un condiment pentru a simți cu adevărat că trăiește.

Lance Stroll are o problemă cu păianjenii. Nu-i trebuie filme horror, e suficient să vadă o tarantulă în garaj și face cel mai bun sprint din viața lui.

Charles Leclerc, a avut parte în Australia 2019 de o întâlnire neașteptată cu un șarpe real, pus chiar de organizatori pe umerii lui. De atunci, i s-a activat frica de șerpi. Având în vedere declarația recentă a lui John Elkann, chiar ar trebui să-i fie frică. Șerpii sunt fix pe unde nu te aștepți.

Sir Lewis Hamilton, campion al lumii de șapte ori, stăpân al ploii și al pistelor, a speriat un tigru cu mâine goale... dar are un inamic necruțător: ceapa. Da, campionul nostru se poate lupta cu Max, dar nu și cu soupe à l'oignon.

Oscar Piastri e misterios. Nimeni nu știe exact ce-l sperie sau ce l-a speriat. Probabil are o listă, altfel n-ar avea aceeași expresie facială indiferent de situație.

Iar **Max Verstappen?** Niciun semn de frică. Omul e practic făcut din adrenalina și încăpățănare. Poate are ceva gene balcanice și îi e frică doar de tatăl său? Posibil. O frică tot o avea...

În Formula 1 nu există piloți fără frică. Unii fug de șerpi, alții de ceapă...



Șarpele din cockpit

de Gabi

Pe circuite, piloții zboară cu viteze amețitoare de peste 300 km/h, fiind supuși la forțe gravitaționale intense și la o căldură sufocantă în habitacul, o muncă ce îi stoarce de energie. De aceea, hidratarea este esențială nu doar pentru siguranța și sănătatea lor, ci și pentru a-și menține concentrarea și performanța la cel mai înalt nivel.

Cum se hidratează piloții de Formula 1 în timpul cursei

Piloții au o pungă cu lichid, de obicei de 1,5 litri de apă amestecată cu vitamine și minerale sau alte băuturi pe care le preferă, depozitată în spatele scaunelor lor sau în partea din față (nasul) mașinii. Această pungă este conectată la un tub de plastic, care trece prin casca lor înainte de a se conecta la o pompă ce este activată manual printr-un buton aflat pe volan. Atunci când au nevoie să se hidrateze, apasă butonul „DRINK”, care activează pompa, trăgând lichidul din pungă și propulsându-l prin tub.

Tubul este poziționat chiar în fața gurii lor, permițându-le să bea fără să-și piardă concentrarea asupra pistei.

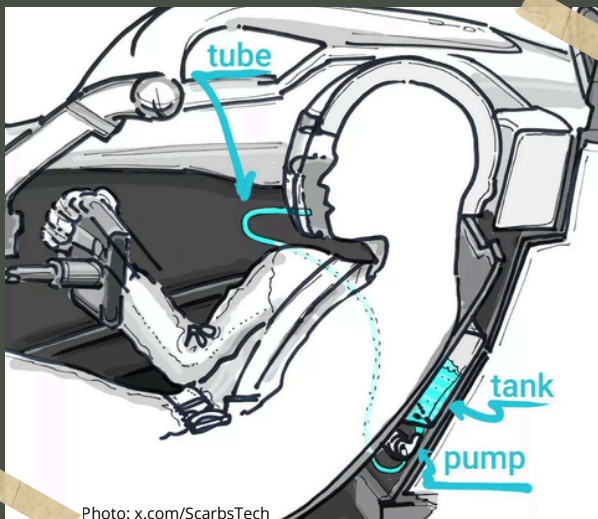


Photo: x.com/ScarbsTech

Tipuri de sisteme de hidratare

Deși monoposturile Red Bull sunt dotate cu un sistem de hidratare cu pompă, nu toate echipele folosesc aceeași soluție.

Mercedes, de exemplu, preferă în prezent o metodă mai simplă și mai tradițională: piloții beau lichide printr-un furtun conectat la o pungă amplasată în cockpit, fără ajutorul unei pompe.

Există câteva motive posibile pentru această alegere: pompa adaugă greutate suplimentară mașinii și, în plus, poate ceda în timpul cursei ceea ce ar lăsa pilotul fără apă tocmai când are cea mai mare nevoie.

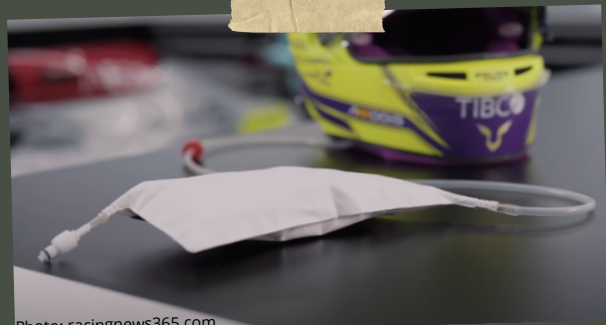


Photo: racingnews365.com

Un exemplu clar a fost Marele Premiu al Statelor Unite din 2021, când Sergio Pérez, pilotul Red Bull, a suferit de deshidratare și epuizare din cauza unei defecțiuni la sistemul său de hidratare. Incidentul arată cât de importantă este această funcție, mai ales pe circuite solicitante precum Circuit of the Americas (COTA). „Nu am avut deloc apă. A fost extrem de greu. Încă de la turul 20 eram complet epuizat,” a declarat pilotul mexican după cursă.

„Nu mai aveam putere nici în mâini, nici în picioare. Vederea începea să devină neclară, și totul s-a transformat într-un mod de supraviețuire: doar încercam să rezist.”

Toți piloții beau în timpul cursei?

Unii piloți, precum Lewis Hamilton, au recunoscut că nu au folosit sistemul de băutură pentru o perioadă îndelungată. Alții spun că nu îl folosesc întotdeauna, mai ales în cursele desfășurate la temperaturi mai scăzute, când nu simt nevoia să se hidrateze constant.

Desigur, nu putem vorbi despre sistemele de băutură fără să menționăm momentul legendar din Marele Premiu al Ungariei din 2018, când Kimi Räikkönen l-a întrebat pe inginerul său Ferrari prin radio dacă băutura lui este conectată, iar răspunsul a devenit instantaneu viral:

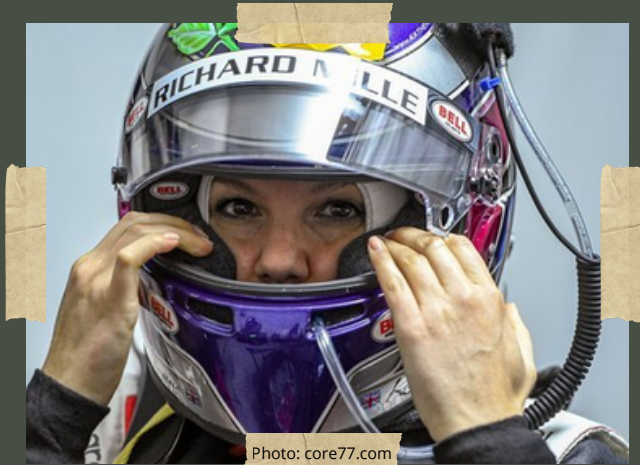
-„Nu, Kimi, astăzi nu vei avea băutura.”

Așadar, hidratarea în timpul cursei ține de alegerea pilotului.

Pierderile unui pilot în regim de cursă

În timpul unei curse de Formula 1, piloții pot pierde până la 2-3 kilograme din greutatea corporală și peste 2 litri de apă, totul în intervalul de timp al unei curse de Formula 1. Este o pierdere uriașă, echivalentă cu ceea ce un sportiv de elită ar consuma într-un maraton doar că, în acest caz, totul se întâmplă într-un cockpit încins, la peste 50°C, în timp ce sunt supuși la forțe gravitaționale de peste 5G în viraje și frânări.

Această deshidratare extremă are consecințe serioase: poate provoca oboseală accentuată, amețeli, scăderea timpului de reacție și chiar afectarea clarității mentale. Într-un sport în care o decizie întârziată cu o fracțiune de secundă poate face diferența între podium și abandon, hidratarea devine un element esențial pentru siguranță și performanță. Sistemul de băutură din monopost nu este un simplu accesoriu, este o piesă vitală de echipament.



Ce consumă piloții?

Majoritatea echipelor folosesc băuturi bogate în electroliți, concepute să înlocuiască sărurile pierdute prin transpirație și să prevină crampele musculare. Electroliții esențiali includ sodiu, potasiu, magneziu și calciu, elemente cheie pentru menținerea funcției musculare și a echilibrului hidric în condiții extreme. De exemplu, Red Bull oferă fiecărui pilot un mix personalizat, adaptat greutății, nivelului de transpirație și nevoilor individuale ale acestuia, astfel încât fiecare înghițitură să contribuie eficient la menținerea performanței. Pe lângă electroliți, unele echipe adaugă și carbohidrați simpli, precum glucoza, care oferă energie rapidă și ajută piloții să-și mențină nivelul zahărului din sânge constant, evitând astfel căderile de energie în cursele lungi și solicitante. În zilele mai răcoroase sau pe circuite mai blânde din punct de vedere termic, piloții pot alege să folosească apă simplă sau infuzii ușoare, fără electroliți în exces, pentru a nu încărca inutil sistemul digestiv și a nu provoca disconfort.

Această atenție la hidratare arată cât de complex și solicitant este rolul unui pilot de Formula 1. Fiecare înghițitură contează, iar sistemul de băutură din cockpit nu este doar un accesoriu, ci un aliat esențial în menținerea performanței.

Extemporal la dirigenție

My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

Lewis Hamilton – septuplu campion mondial

Povestea începe în anul de grație 2007, când primul pilot altfel decât majoritatea se alătură McLaren Mercedes F1 Team. Încă de la primele curse ale lui ceva m-a făcut să îl susțin. Intra într-o lume care i-au deschis o ușă pentru a deveni GOAT. Cele 7 titluri îi dau dreptul la această titulatură. Putea fi al optulea în vitrină, dar „destinul” nu a vrut să îl depășească pe Schumacher.

Câștigătorul de atunci, Max Verstapen, este pilotul pe care nu l-am suportat încă de dinaintea aceluia moment. De ce? Vedeam doar aroganță, agresivitate, dorința de a obține totul prin orice mijloace. Ori toate acestea s-au schimbat după ceva timp, și cu ajutorul comunității WhatsApp F1. Am văzut și omul Max, prin prisma celor care îl susțin. Da, a rămas la fel de agresiv, dar aroganța nu o mai văd! De ce? E doar o formă de apărare în fața adversarului. Dacă te simt slab, „te halesc cu fulgi cu tot”.

Destul despre Max.

Lewis, pilotul de geniu, care a făcut că totul să pară ușor. O să spuneți mașina. Adevărat! Uitați-vă la Russell care l-a înlocuit și era să îi dea o palmă lui Bottas! De ce nu a mai performat după 2021? În primul rând Mercedes nu a mai putut oferi o mașină competitivă și în plus o problemă psihologică. În tirul cu arcul există un fenomen „target panic”.



Photo: tntsports.co.uk

Senzația de a elibera săgeata în momentul în care ajungi cu ținta în centrul panoului. Vindecarea? Schimbarea arcului. Așa s-a întâmplat în cazul meu. În cazul lui Lewis schimbarea mașinii, echipei.

Acum reversul medaliei.

Până m-am obișnuit cu arcul nou a durat o perioadă, iar în momentul în care am început să îl cunosc, panica a revenit. Apoi o problemă la spate care nu mă mai lasă să practic acest sport.

La fel ca acum cu Lewis. A schimbat mașina, o învață, îl mai sabotează băieții în roșu de la standuri. Dar timpul trece, anii se adună, reflexele nu mai sunt aceleași. Vezi Alonso.

Ca și încheiere.

Lewis va rămâne GOAT pentru mine și după ce se va retrage. Îl voi susține necondiționat. Iar când momentul va veni, voi simpatiza cu alt pilot, sau nu!

D.B., 07.07.2025

Circuitul râsului: Cele mai epice porecle

de Andreas

Formula 1 nu e doar despre viteze amețitoare, pneuri care țipă și monoposturi care dansează pe asfalt, ci și despre piloți și personalitatea lor. Și cum altfel să surprinzi personalitatea unui pilot decât prin porecla lui? De la „The Iceman”, care pare că n-ar clipi nici dacă ar trece un T-Rex pe lângă el, până la „Andrea de Crasheris”, campionul accidentelor memorabile, aceste apelative ne arată că piloții nu sunt doar niște șoferi rapizi, ci adevărate personaje. În articolul de față te invităm să râzi, să descoperi povești picante din culise și să vezi poze funny cu cei mai celebri (și cei mai „nebuni”) piloți de Formula 1. Pregătește-te pentru o tură de circuit... cu zâmbetul pe buze!

Kimi Räikkönen, aka „**The Iceman**”, nu se panichează nici când bolidul arde sau când ploaia lovește circuitul. Calm, rece și aproape neverbal, Kimi e tipul care îți dă impresia că e într-un spațiu paralel... dar totuși câștigă cursele!



Alain Prost, supranumit „**The Professor**”, pentru că nu lasă nimic la voia întâmplării. Strateg, metodic și extrem de calculat, fiecare depășire și fiecare viraj sunt gândite la milimetru.



Daniel Ricciardo, zis și „**The Honey Badger**”, pare drăguț și zâmbitor... dar pe circuit e neînfricat și atacă fără milă, exact ca micuțul animal. Nu-i ușor să-l prinzi din urmă!



Juan Manuel Fangio, legendarul „**El Chueco**” și „**El Maestro**”, a început cu o poreclă amuzantă („picioar strâmb”) și a terminat cu una de reverență. De la postura sa ciudată la perfecțiunea de pe circuit, el s-a dovedit a fi maestrul suprem al începuturilor Formulei 1.

„**Hunt the Shunt**”, alias *James Hunt*, era genul de pilot care fie câștiga spectaculos, fie făcea un spectacol dintr-un accident. Presa britanică l-a adorat, și pe bună dreptate, nu trecea niciodată neobservat!



Niki Lauda, cunoscut drept „**The Rat**”, a primit porecla de la presă pentru zâmbetul său inconfundabil și mintea ascuțită ca o lamă. Legendarul austriac a luat-o cu umor: „un tip de marketing a venit cu ideea”, spunea el râzând.

„**Il Leone**”, porecla lui Nigel Mansell primită de la tifosi, a devenit „leul” de la Ferrari prin curajul și încăpățânarea cu care ataca fiecare tură. Un adevărat gladiator al circuitului!

Mike Hailwood, supranumit „**Mike the Bike**”, și-a câștigat faima pe două roți înainte să ajungă în Formula 1. Porecla reflectă talentul său incredibil la motociclism și abilitatea de a domina orice pistă, indiferent de numărul de roți.



Vittorio Brambilla, cunoscut drept „**The Monza Gorilla**”, și-a câștigat porecla datorită stilului său de condus brutal și forței fizice impresionante. Câteva curse nebune la Monza au fost suficiente ca numele să devină legendă.



José Froilán González, numit de presa britanică „**The Pampas Bull**”, era cunoscut pentru forța sa fizică și stilul de condus neîmblânzit. Un adevărat taur din Pampa argentiniană, capabil să domine circuitul prin pură putere și determinare.



Graham Hill, supranumit **„Mr Monaco”**, și-a câștigat titlul datorită dominației sale absolute pe străzile înguste ale Principatului. În anii '60, nimeni nu stăpâna Monaco-ul ca el – era regele neoficial al celui mai elegant circuit din lume.



Sir Jackie Stewart, cunoscut ca **„The Flying Scotsman”**, a purtat această poreclă datorită vitezei sale impresionante și originii scoțiene. Elegant, precis și rapid, Stewart a ridicat standardele pilotajului în anii '60 și '70, devenind un simbol al rafinamentului în viteză.

Andrea de Cesaris, poreclit ironic **„Andrea de Crasheris”**, și-a câștigat reputația prin numeroasele accidente spectaculoase din primii ani ai carierei. Deși rapid, era adesea imprevizibil, talentul său uriaș fiind greu de ținut pe circuit.



Giovanni Lavaggi, poreclit **„Johnny Carwash”**, a primit una dintre cele mai haioase porecle din paddock. Colegii au transformat numele său italian într-un joc de cuvinte, iar „spălătoria” lui Johnny a rămas o glumă clasică în paddock.



Curiozități din F1

de Ana-Mirela

Din ultimul la start primul la restart

Pe oamenii care au făcut performanță îi știe toată lumea, dar mie imi plac cei mai puțin cunoscuți, dar care au reușit cumva să facă să bifeze niște recorduri, fie ele și negative.

Unul dintre ei este Markus Winkelhock care a participat la o singură cursă de Formula 1 în cariera sa, la Marele Premiu al Europei de la Nürburgring din 2007, însă asta nu l-a împiedicat să stabilească un record ce stă în picioare până azi. În calificări a avut cel mai slab timp, așa încât a plecat din coada grilei. În timpul turului de formare acesta a fost chemat la boxe pentru a schimba pneurile și a pune unele de ploaie. Strategie ce a dat roade în scurt timp, atunci când a început o ploaie torențială, iar el era singurul pilot de pe pistă „încălțat” cu pneurile potrivite. Astfel, deja din turul 2 a ajuns liderul cursei din ultimul plecat de pe grilă. Ba mai mult, în turul 4 avea deja avans de 33 de secunde față de locul 2. Din cauza condițiilor nefavorabile cursa a fost oprită, iar la restart Winkelhock se afla pe prima poziție. Norocul lui nu a ținut prea mult, pentru că a trebuit să se retragă din cauza unei probleme tehnice la monopost.



Photo: motorsportmagazine.com

Ultimul la start, ultimul la finish, dar singurul din istoria F1 care...



Photo: wikipedia.com

a terminat o cursă pe locul 24. Și sunt mari șanse să rămână așa pentru o bună perioadă de timp, în primul rând pentru că în prezent nu mai avem atât de multe monoposturi pe grilă, dar și dacă am avea, sunt puține cursele în care termină toate care au luat startul.

Bine, bine, am înțeles, a plecat ultimul, adică de pe locul 24, și a terminat tot ultimul, dar despre cine este vorba?

Păi cin' să fie? Nimeni altul decât pilotul de origine indiană Narain Karthikeyan, ce concura la vremea respectivă pentru echipa HRT, iar „performața” despre care vorbesc s-a întâmplat în 2011 la Marele Premiu al Europei, ce a avut loc în Spania, pe circuitul stradal de la Valencia.



Photo: shutterstock.com

FRUMUȘEA ESTE ÎN OCHII PRIVITORULUI

de Adrian

Frumusețea este, într-adevăr, în ochii privitorului, dar în Formula 1, ecuația devine mai complexă. Aici, designul nu este doar o chestiune de estetică, ci o luptă pentru fiecare sutime de secundă. De multe ori, nu doar lucrurile frumoase atrag priviri și întorc capetele, ci și designurile extravagante sau ieșite din tiparul obișnuit. În istoria de peste șapte decenii a Marelui Circ, inginerii au fost forțați de regulamente stricte sau, dimpotrivă, inspirați de o libertate tehnică uriașă. Rezultatul? Mașini care au împins limitele aderenței și ale vitezei, dar care, estetic, au eșuat lamentabil.

De la nasuri care amintesc de o morsă, până la inovații radicale cu șase roți și airbox-uri gigantice, aceste creații sunt dovada vie că, în F1, funcționalitatea și inovația primează întotdeauna în fața formei. Mai jos vom vedea topul celor mai controversate și, fără îndoială, cele mai puțin atrăgătoare mașini care au concurat vreodată.

March 711 - „The Tea-tray”

În 1971, inginerul Robin Herd a montat o aripă frontală plată și masivă pe suport, dând mașinii un aspect de tavă plutitoare. O soluție inestetică, abandonată rapid.



Photo: reddit.com



Photo: hiroboy.com

Eifelland type 21



Photo: supercars.net

Proiectată de un designer auto, nu de un inginer de curse. A înlocuit airbox-ul clasic cu un periscop unic în fața pilotului și nu avea aripă frontală, arătând complet atipic.

Ligier JS5 - 'The teapot'

A exploatat o zonă gri în specificațiile tehnice pentru a monta o priză de aer (airbox) cilindrică enormă deasupra pilotului, stricând complet silueta mașinii înainte ca FIA să interzică dimensiunea lor.



Photo: pinterest.com

Tyrrell P34



Un experiment radical de a reduce rezistența la înaintare (drag) folosind patru roți mici, ascunse, pe față. Deși a câștigat o cursă în 1976, în Suedia, a fost considerată excentrică și ulterior interzisă prin regulament.

Ensign N179 - „Radiatorul scara”

Inginerii au plasat radiatoarele eșalonat direct pe nasul mașinii. O soluție vizuală neintegrată și bizară, în încercarea de a optimiza fluxul de aer pentru efectul de sol.



O tentativă de a elibera fluxul de aer sub nas prin folosirea unor piloni lungi și curbați. Mașina a fost grea, lentă și neechilibrată vizual, fiind abandonată la jumătatea sezonului.

Williams FW26 - „Walrus Nose”



Ferrari F2012 - 'Stepped Nose'



O consecință directă a regulamentului care cerea un nas jos, în timp ce șasiul rămânea înalt. Diferența de înălțime a fost acoperită cu un "pas" vizibil și inestetic.

Caterham CT05

Un rezultat extrem al regulamentului care cerea un nas ultra-jos și centrat. Apendicele subțire și lung, care îndeplinea cerințele minime, a fost criticat ca fiind cel mai urât design modern.



Privind retrospectiv la aceste opt mașini, este clar că F1 nu a fost întotdeauna un concurs de frumusețe. Fiecare design controversat – de la radicalismul cu șase roți al lui Tyrrell, la nasurile forțate ale erei moderne – reprezintă un moment în care inginerii au priorizat performanța absolută în detrimentul formei.

Cronobox

de Adrian

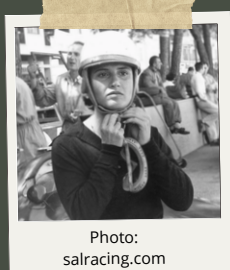


Photo:
salracing.com

11 noiembrie

1926 - s-a născut **Maria Teresa de Filippis** (d. 8 ianuarie 2016), prima femeie ce a concurat vreodată în Formula 1;

2018 MP Brazilia - Hamilton se impune, iar Mercedes câștiga titlul la constructori.

12 noiembrie

1952 - se naște Gene Haas, proprietarul echipei Haas;

1995 MP Australia - cursă câștigată de Damon Hill cu un avans de două tururi față de următorii clasati pe podium, Panis și Morbidelli.

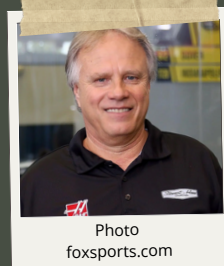


Photo
foxsports.com

13 noiembrie

1994 MP Australia - ultima victorie a carierei pentru Nigel Mansell; Schumacher câștigă primul titlu mondial după ce îl scoate din cursă pe contracandidatul său, Damon Hill.

1999 - se naște Lando Norris.

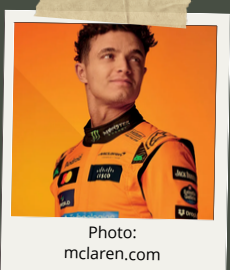


Photo:
mclaren.com

14 noiembrie

2010 MP Abu Dhabi - Sebastian Vettel câștigă cursa și devine cel mai tânăr campion mondial (23 de ani), deși înaintea cursei era doar al treilea în clasamentul general.

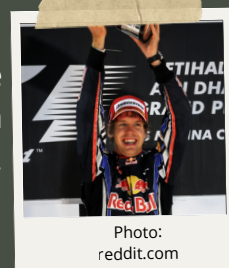


Photo:
reddit.com

15 noiembrie

2020 MP Turcia - primul pole position din cariera pentru Lance Stroll; Hamilton câștigă cursa și devine campion mondial pentru a șaptea oară, la egalitate cu Michael Schumacher.



Photo:
formula1.com

16 noiembrie

1973 - se naște Christian Horner, fostul Team-Principal al celor de la Red-Bull;

2009 - Mercedes anunță achiziția echipei Brawn GP și participarea în campionat, începând cu 2010.

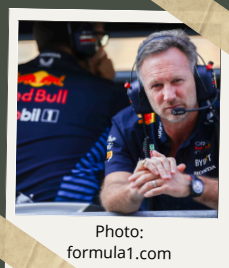


Photo:
formula1.com

17 noiembrie

2013 MP SUA - Sebastian Vettel se impune, fiind a opta victorie consecutivă;

2019 MP Brazilia - Max Verstappen câștigă, urmat de Pierre Gasly și Carlos Sainz, aceștia fiind la primul lor podium din carieră.

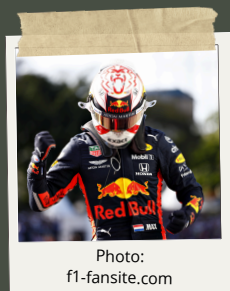


Photo:
f1-fansite.com



Fofy Albinuța



Fofy Albinuța îmbină natural două lumi: viteza de pe pistă și eleganța din salon. Crescută printre mașini și ajunsă vicecampionă, și-a construit propriul business chiar în garajul copilăriei. Cu energie și ambiție, Fofy ne-a vorbit despre curse, echilibru și planurile ei pentru viitor.



Cum a început pasiunea ta pentru mașini și ce te-a făcut să treci de la simplu fan la pilot în adevăratul sens al cuvântului?

Când eram mică, petreceam mult timp în garajul unde acum am salonul, iar tatăl meu repara mașini. Am fost atrasă de condus încă de când nu ajungeam cu picioarele la pedale.



Care a fost cea mai intensă cursă pentru tine până acum? Și ce ți-a rămas în minte din acel moment?

Cea mai intensă cursă a fost când eram la start cu unul dintre veteranii curselor, iar „de frică” am avut un timp de reacție mai bun decât el.



Ești una dintre puținele femei care concurează constant în motorsportul românesc. Cum te-ai simțit la început printre atâția piloți bărbați și cum te percep ei astăzi?

Având în vedere că și iubitul meu concurează, m-am simțit în largul meu. Din feedback-ul pe care îl primesc, piloții mă apreciază pentru pasiunea pe care o am.



Ce te motivează cel mai mult când intri pe pistă: adrenalina, dorința de performanță sau sentimentul de libertate?

Sincer? Toate trei. 😊



Ce înseamnă pentru tine titlurile de vicecampionă și cât de mult te definesc ele în parcursul tău sportiv?

Bucurie și motivație!



Cum reușești să menții un echilibru între viața personală, carieră și pasiunea pentru curse, care cere atâta implicare?

Norocul meu este că iubesc ceea ce fac și sunt pasionată nu doar de mașini, ci și de meseria mea. Asta mă ajută să mențin echilibrul.





Ce te relaxează sau te inspiră atunci când ești departe de pistă și de lumea mașinilor?

Hm... priveliștea de la balcon cand sunt la salon, unde îmi văd mașina zi de zi și îmi beau cafeaua cu ea.



Ai reușit să îmbini două lumi aparent opuse – motorsportul și industria de frumusețe. Cum a apărut ideea salonului și ce te-a atras în acest domeniu?

Îmi plăcea să am unghiile îngrijite încă de când eram mică. Primul meu model a fost bunica mea, îi făceam unghiile săptămânal. Crescând, mi-am dat seama că vreau să învăț să fac unghii, să am propriul salon și să evoluez în acest domeniu.



Cum se reflectă spiritul de competiție și disciplina de pe circuit în modul în care conduci echipa și afacerea ta?

Spiritul de competiție mă motivează, iar disciplina de pe pistă se traduce în organizare, perseverență și atenție la detalii în conducerea echipei și a afacerii.



Unde te vezi peste cinci ani: pe un nou podium, într-o extindere a brandului tău sau poate într-un proiect complet neașteptat?

Nu caut neapărat podiumul dacă se întâmplă, este binevenit. Cât despre o extindere, cel mai probabil da! Cu siguranță mă voi extinde – sunt cel mai ambițios Rac posibil!



Care a fost cea mai mare provocare cu care te-ai confruntat și cum ai reușit să o transformi într-un pas înainte?

Frica de eșec, care s-a transformat într-o ambiție!



Ți-ar plăcea să participi și în alte tipuri de competiții?

Da, la drift – să mă învețe prietena mea, Natalia.



Care este pilotul tău favorit din F1?

Lewis Hamilton.



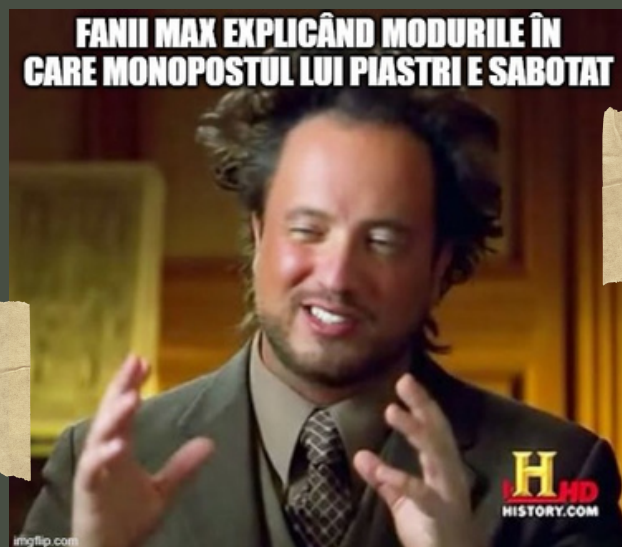
Dacă ai avea propria echipă în Formula 1, cum s-ar numi și ce piloți ai alege?

Stup 🏎️: Lewis Hamilton si Lando Norris.










Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Foști piloți” by Bianca	„Guess the track or car” by Ciprian	Puncte general după runda 26/33
1	Vasile R.	6 	5	226
2	Gabi I.	4.5	7 	220.45
3	Nick	4	6 	198.75
4	Matei A.	9 	5.5 	195.75
5	Gabriel D.		1.5	186.16
6	Remo P.	2	2	174.4
7	IM	2.5	1	165.55
8	Adrian	2.25	4.5	153.65
9	Melissa R.	3.75	1	153.56
10	Gabriela T.	4.5	6 	138.9
11	Andra			125.75
12	Marius L.	5.5	4	110.31
13	Alin O.		5	102.1
14	Spider		2.5	97.1
15	Cristian C.			86.05
16	Andrei R.		4	75.43
17	Samy			67.91
18	Darius B.	1.75	4	52.7
19	Mihai		3	50.45
20	Pufi	8 	2	41.1

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

Quizurile săptămânii

Miercuri

Ferrari

by Gabi

IT'S QUIZ TIME!



ÎN ROMÂNIA

DAILY CHAT

Vineri

RedBull

by Gabi

Ai ceva de împărțit cu noi?

Scrie-ne pe gazetaf1romania@yahoo.com