

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

NOIEMBRIE 2025 | NR. 20



PASĂREA PHEONIX

Cum a supraviețuit
Grosjean infernului

DUPĂ GRATII

Băieții răi prinși
cu mâța-n sac

ABU DHABI 2021

O seară din viața
comunității noastre

Alergând în Orientul Mijlociu

de Gabi

La începuturile sale, Formula 1 era o aventură europeană pur-sânge, disputată pe piste rudimentare ce testau curajul mai mult decât tehnologia. Mașinile erau simple, brutale și neiertătoare, iar piloții luptau cu riscuri uriașe, adesea cu echipamente minimale și cu o infrastructură de siguranță aproape inexistentă. Era epoca în care inovațiile apăreau din garaje mici, nu din laboratoare futuriste, iar talentul și instinctul piloților cântăreau adesea mai mult decât calculele ingineresti.

Pe măsură ce sportul a crescut, odată cu el au evoluat și ambițiile, tehnologia și orizonturile geografice. Formula 1 a început să atragă audiențe globale, constructori tot mai sofisticăți și investiții uriașe, transformându-se dintr-un campionat aproape exclusiv european într-un fenomen mondial. Dorința de extindere, nevoia de noi piețe și lupta pentru relevanță internațională au împins F1 dincolo de granițele tradiționale.

Astfel s-a deschis drumul către Orientul Mijlociu, o regiune în plină dezvoltare, cu resurse, viziune și dorința de a se poziționa în centrul marilor evenimente sportive. Aici, Formula 1 a găsit nu doar finanțare, ci și o oportunitate de a-și reinventa calendarul. De la primele Grand Prix-uri din Bahrain, considerate atunci o mișcare îndrăzneată, până la spectaculoasele evenimente din Abu Dhabi, Arabia Saudită și Qatar, Orientul Mijlociu a devenit un pilon important al sezonului modern.

Primul Grand Prix în Orientul Mijlociu

Primul Grand Prix din Orientul Mijlociu a reprezentat un moment de cotitură istorică pentru Formula 1, fiind reprezentat de Bahrain Grand Prix, pe 4 aprilie 2004, la Bahrain International Circuit, în Sakhir. Circuitul a fost conceput de celebrul arhitect Hermann Tilke pe un „tablou alb” deșertic, iar construcția a durat aproximativ 16 luni, fiind finalizată înainte de termen. Pista are o configurație de 5,412 km, cu un mix de viraje lente și linii drepte.



De asemenea, organizatorii au avut provocări unice: mediul deșertic aducea praf, temperaturi ridicate și fluctuații mari între zi și seară elemente care influențau atât aderența pneurilor, cât și strategia de cursă.

Prima cursă de Formula 1 desfășurată vreodată în Orientul Mijlociu a fost câștigată de Michael Schumacher, într-un mod dominant. Pentru el și pentru Ferrari, acel weekend a fost o demonstrație de forță: plecat din pole position, Schumacher a controlat ritmul încă din primul tur, menținându-se în frunte fără presiune reală.

În spatele său, Rubens Barrichello a consolidat supremația Scuderiei, aducând acasă o dublă pentru Ferrari, în timp ce Jenson Button aflat într-un moment de ascensiune în cariera sa a completat podiumul, obținând unul dintre cele mai memorabile rezultate ale sale de până atunci.



Abu Dhabi, Yas Marina

Circuitul Yas Marina din Abu Dhabi a ajuns în calendarul Formula 1 ca parte a strategiei sportului de a se extinde în Orientul Mijlociu și de a crea evenimente spectaculoase care să atragă atenția globală. Ideea unui Grand Prix în Abu Dhabi a fost dezvoltată la începutul anilor 2000, într-o perioadă în care Formula 1 căuta noi piețe. Circuitul a fost proiectat tot de Hermann Tilke și a fost construit pe insula Yas, cu scopul de a fi modern, spectaculos și unic: include o combinație de viraje tehnice, linii drepte rapide și un traseu care trece chiar pe sub hotelul Yas Viceroy, fiind primul circuit de F1 cu o secțiune de pistă acoperită de clădiri și iluminat complet pentru curse nocturne.



Primul Abu Dhabi Grand Prix s-a desfășurat pe 1 noiembrie 2009 și a fost imediat recunoscut pentru modul spectaculos în care încheia sezonul, devenind rapid cursa finală tradițională a calendarului. Evenimentul a atras mari nume, investiții considerabile și a consolidat Orientul Mijlociu ca o destinație de top pentru Formula 1.

2010 a rămas în istorie ca prima finală de campionat găzduită de Abu Dhabi și una dintre cele mai dramatice decizii ale titlului. Într-un sezon în care patru piloți aveau matematic șanse la campionat. Fernando Alonso și Mark Webber, favoriții la titlu înainte de start, au rămas blocați în trafic după un pit-stop timpuriu. Profitând de situație, Sebastian Vettel a condus impecabil și a câștigat cursa, devenind astfel cel mai tânăr campion mondial din istoria Formulei 1 la acel moment.



2021, însă, a devenit una dintre cele mai controversate și discutate finale din istorie. Lewis Hamilton și Max Verstappen au ajuns la Abu Dhabi la egalitate de puncte. Cursa a părut controlată clar de Hamilton, dar un safety car târziu a schimbat totul. Decizia de a relansa cursa cu un singur tur rămas i-a oferit lui Verstappen oportunitatea de a ataca cu pneuri proaspete, iar olandezul a profitat la maximum câștigând atât cursa, cât și primul său titlu mondial.



Photo: planetf1.com

Jeddah Corniche Circuit, Arabia Saudită

Circuitul din Arabia Saudită și-a făcut intrarea în Formula 1 în 2021, un traseu stradal ultrarapid construit pe malul Mării Roșii. A fost conceput pentru a oferi unul dintre cele mai rapide circuite urbane din lume, cu viraje lungi, medii spre rapide, și un ritm fluid care pune accent pe curaj și precizie. Arabia Saudită a intrat în calendar ca parte a expansiunii F1 în regiune și a investițiilor majore, oferind un eveniment spectaculos, desfășurat în nocturnă.

Chiar de la prima ediție, cursa din Arabia Saudită a devenit un punct fierbinte al sezonului. În 2021, a fost scena uneia dintre cele mai intense confruntări dintre Lewis Hamilton și Max Verstappen, cu mai multe incidente, penalizări și momente controversate, într-o luptă directă pentru titlu. Duelul lor la Jeddah a fost atât de tensionat încât a creat o atmosferă fără precedent, pregătind terenul pentru finala explozivă din Abu Dhabi, o săptămână mai târziu.



Photo: globalville.blog

Lusail International Circuit, Qatar

Grand Prix-ul din Qatar a intrat în calendarul Formulei 1 în 2021, când F1 a căutat să își extindă prezența în Orientul Mijlociu și să profite de infrastructura deja existentă pe circuitul Losail International, cunoscut anterior mai ales din MotoGP. Losail este un circuit rapid, lung și fluid, cu multe viraje de mare viteză, ceea ce îl face diferit de celelalte piste din regiune.



Photo: coliseum-online.com

După ediția inaugurală câștigată de Lewis Hamilton, Qatar a revenit în calendar în 2023, odată cu un nou contract pe termen lung, consolidându-și rolul de etapă stabilă în Formula 1. În acea cursă, Max Verstappen și-a asigurat matematic titlul mondial într-un weekend dominat clar de Red Bull.

În final, circuitele din Orientul Mijlociu au devenit repere esențiale pentru Formula 1, oferind spectacole nocturne și unele dintre cele mai dramatice momente ale ultimelor decenii.



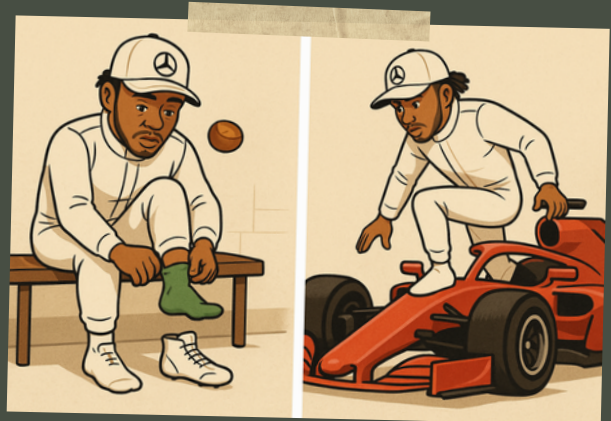
Photo: autosport.com

Ritualuri înainte de start: magie, manii și motoare

de Andreas

Într-un sport în care fiecare milimetru, fiecare zecime și fiecare gram contează, piloții de Formula 1 își găsesc confortul nu doar în date și tehnologie, ci și în... mici superstiții. De la ritualuri bizare înainte de start, la talismane ascunse în combinezon sau intratul în monopost doar pe o anumită parte, lumea F1 e plină de obiceiuri care par desprinse din culise de teatru, nu din manualul unui inginer. Uneori amuzante, alteori misterioase, aceste rutine arată că și cei mai rapizi oameni din lume au nevoie, din când în când, de un strop de „noroc”.

Sebastian Vettel a fost întotdeauna un pilot meticulos, iar superstițiile lui au devenit aproape legendare în paddock. Înainte de fiecare cursă, purta în bocanci două monede norocoase primite în copilărie de la bunica sa, iar în geantă ținea un mic talisman în formă de porcușor. Avea și ritualul de a intra în monopost mereu pe aceeași parte, convins că rutina îi păstrează claritatea mentală. În plus, după fiecare victorie își schimba casca și uneori chiar costumul pentru că nu voia să „strice norocul” unui weekend reușit. Superstițiile lui Vettel sunt un amestec de emoție, tradiție și disciplină, exact cum a fost și cariera lui.



Lewis Hamilton a avut o relație... specială cu superstițiile în prima parte a carierei sale. În adolescență, avea o adevărată rutină „obligatorie”: își punea întotdeauna șoseta stângă înaintea celei drepte, purta o castană norocoasă în buzunar și își făcea echiparea într-un anumit ritm. Deși spune că a renunțat între timp la aceste obiceiuri, anumite gesturi reflexe au rămas — precum intratul în monopost mereu pe partea stângă. Pentru Hamilton, micile detalii din ritualuri au fost mereu despre control mental: un mod subtil de a-și seta mintea înainte de „lumea de 300 km/h”.

Alberto Ascari era poate cel mai superstițios pilot din istoria Formulei 1. Legendarul italian avea o listă impresionantă de ritualuri: evita cu strictețe numărul 26, nu suporta să vadă pisici negre și nu permitea nimănui să atingă geanta în care își ținea celebra cască albastră, pe care o considera talismanul lui norocos. Ascari își construisese întreaga rutină în jurul ideii de protecție și echilibru, iar mecanicii știau că orice abatere, chiar și una minoră, putea să-i strice complet concentrarea.

Superstițiile sale au devenit atât de cunoscute, încât au intrat în folclorul F1, definindu-l ca pe unul dintre cei mai enigmatice campioni ai epocii de aur.

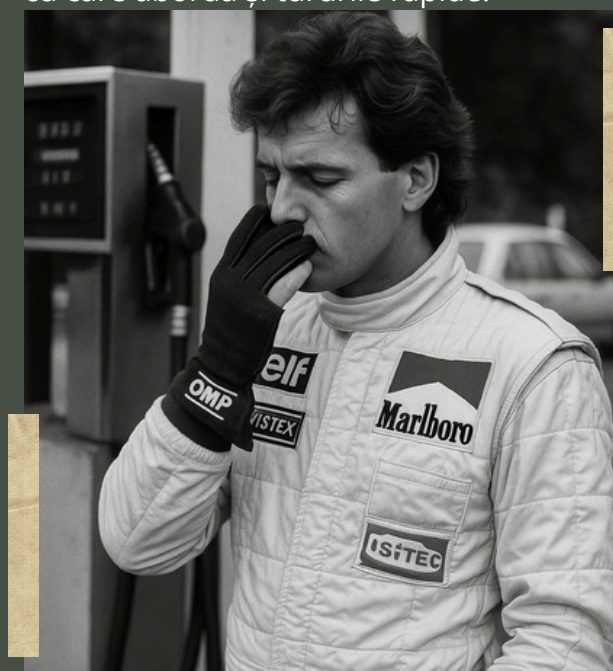


Nico Hülkenberg nu este cunoscut ca un pilot superstițios „tradițional”, dar are un ritual simplu și ferm: intră întotdeauna în monopost pe partea stângă. Este un gest pe care îl repetă la fiecare weekend de cursă, indiferent de echipă sau context, ca o mică ancoră mentală într-un sport în care totul se schimbă continuu. Hülkenberg a spus de mai multe ori că nu crede în talismane sau în noroc, însă rutina intrării în mașină îl ajută să își păstreze calmul și să intre în zona de concentrare maximă înainte de start. Un detaliu mic, dar definitoriu pentru stilul său meticolos.

David Coulthard a fost multă vreme cunoscut pentru una dintre cele mai... neașteptate superstiții din paddock: purta, la fiecare cursă, aceeași pereche de lenjerie norocoasă, un cadou de la mătușa sa. De-a lungul anilor, această piesă vestimentară a devenit aproape legendară printre mecanici, mai ales pentru că DC refuza să renunțe la ea cât timp simțea că îi aduce rezultate bune.



Stefano Modena avea un set de superstiții atât de specifice și ciudate încât au devenit folclor în paddock-ul anilor '80-'90. Una dintre cele mai celebre era obsesia lui pentru... mirosul benzinăriei: înainte de anumite curse, Modena se oprea deliberat la aceeași stație de carburant, convins că rutina îi „aliniază norocul”. De asemenea, avea un ritual strict legat de mânuși: își puneau una dintre ele „invers” înainte de a o aranja corect, un gest despre care spunea că îi pregătește mintea pentru start. Modena nu era doar rapid, ci și extrem de riguros în micile lui superstiții, pe care le respecta cu aceeași seriozitate cu care aborda și tururile rapide.

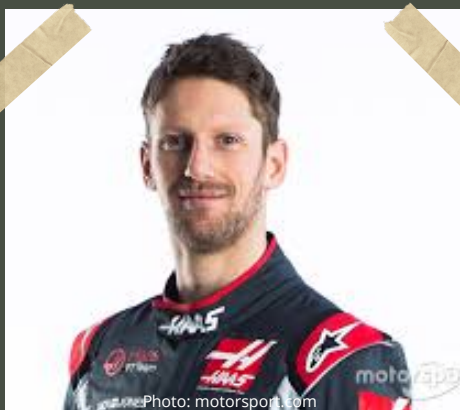


Precum pasărea Phoenix: 28 de secunde în infern

de Adrian

Bahrain, 29 Noiembrie 2020

Sezonul de Formula 1 din 2020 se desfășura deja într-un cadru atipic, marcat de protocoale stricte și circuite fără spectatori, pe fondul pandemiei globale. În ciuda incertitudinii din lume, cursele au continuat, oferind un refugiu de normalitate, dar sub o tensiune permanentă.



Tocmai în acest context, la Marele Premiu al Bahrainului, deznodământul a fost unul pe care nimeni nu și-l dorea, dar care a reamintit întregii lumi fragilitatea vieții și puterea inovației. În primul tur al cursei, o scenă șocantă avea să oprească timpul, transformând o după-amiază de duminică într-un test suprem al siguranței în motorsport: pilotul **Haas, Romain Grosjean**, a fost implicat într-un accident de o violență rară, din care a scăpat, literalmente, ca prin minune.

La scurt timp după start, în virajul 3, monopostul lui Grosjean s-a atins cu cel al lui Kvyat, a deviat brusc și a lovit frontal parapetul metallic (Armco) cu o viteză de aproximativ 221 km/h.

Impactul, măsurat la peste 50G, a fost atât de violent încât mașina s-a rupt în două, iar partea din față, cuprinzând pilotul, a penetrat bariera și a fost imediat cuprinsă de o uriașă minge de foc.



Photo: speedcafe.com

Pentru milioane de fani și pentru piloții de pe grilă, imaginile au readus instantaneu în memorie cele mai negre momente, precum tragedia lui Ayrton Senna (1994) sau accidentul lui Jules Bianchi (2014). Timp de **28 de secunde** interminabile, în care flăcările au învăluit epava, întreaga comunitate și-a ținut respirația, sperând cu disperare într-un final diferit.



Photo: sportbible.com

Factorul decisiv și de necontestat al supraviețuirii lui Grosjean este sistemul de protecție a cockpitului, Halo, introdus în 2018. La viteza și unghiul impactului, șina metalică ar fi putut pătrunde direct în spațiul pilotului. Grosjean a confirmat ulterior cele mai grave temeri:

„Impactul a fost de 50G. Șina metalică ar fi intrat direct în capul meu. Aș fi fost ghilotinat,” a dezvăluit pilotul.



Photo: mostlyf1.com

Halo a funcționat ca o deviere esențială, preluând forța de impact și menținând integritatea cockpitului.

Lupta și Mărturia: "Corpul meu a început să se relaxeze, eram împăcat cu faptul că voi muri".

La cinci ani de la eveniment, pilotul a oferit detalii sfâșietoare despre acele 28 de secunde, dezvăluind cum s-a împăcat cu moartea înainte de a lupta pentru viață.

„Am închis ochii și m-am încordat foarte tare. Apoi i-am deschis și totul era portocaliu. Nu este normal. Capacul rezervorului s-a rupt. Benzina s-a scurs și a explodat. Corpul meu a început să se relaxeze, eram împăcat cu mine însumi și cu faptul că urma să mor,” a dezvăluit Grosjean, conform The Sun.

Totuși, instinctul de supraviețuire l-a readus la realitate:

„Am încercat să fiu metodic. Era mult foc. Creierul meu a pus deoparte acea informație ca să mă pot concentra pe ceea ce era important: să ies din mașină. Purtam mănuși roșii. Au început să se înnegrească, să se murdărească. Știam că ardeau.”

El a descris apoi efortul fizic de a se elibera:

„Mi-am împins o bucată de spumă peste cap care mi-a permis să ies prin acoperiș. Piciorul meu era blocat. Am coborât înapoi și am aterizat destul de tare. Mi-a ieșit piciorul din cizmă.”



Photo: theguardian.com

Odată eliberat, Grosjean a fost preluat de echipa medicală rapidă, fiind transportat la spital cu arsuri serioase la ambele mâini și o entorsă minoră. Nu a suferit fracturi majore.

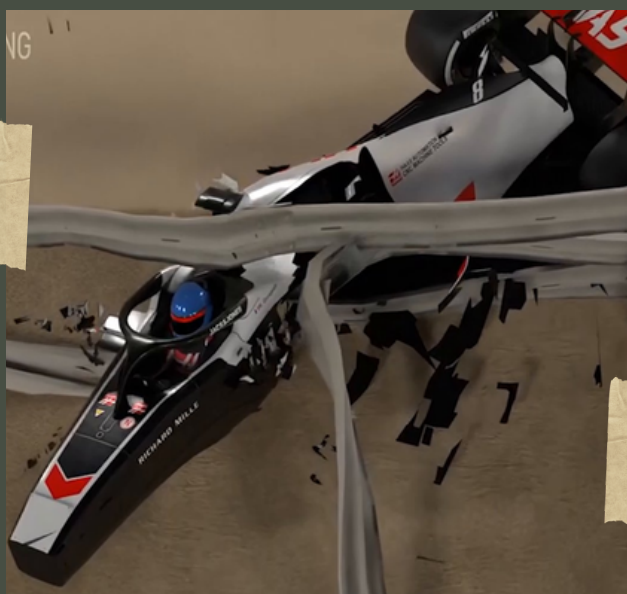
El a conchis, recunoscător:

„Fără Halo, nu aș fi putut să vorbesc cu voi. Este cea mai mare invenție pe care am adus-o în F1. Am salvat F1 de la o tragedie, din nou.”

A doua zi, pilotul a relatat și impactul emoțional: „Cel mai greu a fost să-mi văd soția și copiii plângând.”



Din cenușa monopostului său, Grosjean a ieșit nu doar ca un supraviețuitor, ci ca o dovadă a faptului că Formula 1 a învățat din tragediile trecutului. Voința sa de a ieși din flăcări, combinată cu ingineria de vârf a sistemului Halo, rămâne cea mai puternică mărturie a călătoriei neîncetate a sportului către siguranță absolută.



Accidentul din Bahrain a marcat ultima cursă a lui Romain Grosjean în Formula 1. Totuși, spiritul său competitiv nu s-a stins, el continuându-și cariera în motorsportul de top:

- **IMSA SportsCar Championship:** În prezent, el este pilot de uzină pentru Automobili Lamborghini Squadra Corse, concurând în cursele de duranță cu hypercar-ul Lamborghini SC63.
- **IndyCar:** După ce a concurat full-time timp de patru sezoane, el menține o legătură strânsă cu seria americană, fiind Pilot de Rezervă pentru echipa Prema Racing în sezonul 2025.
- **Revenire emoționantă:** la cinci ani de la accident, în septembrie 2025, el a primit o despărțire simbolică de F1, pilotând un monopost Haas la Mugello, încheind astfel un capitol dificil.



Piloți după gratii

de Gabi

Cei mai buni piloți. Mașini rapide. Stiluri de viață pline de farmec. Rivalități pe pistă și în afara ei. Aceasta este percepția publică asupra piloților de F1 pe care lumea îi iubește și îi urmărește.

Totuși, dincolo de persoana lor publică plină de carismă, fanii știu foarte puține lucruri despre piloții lor preferați. În zilele noastre, piloții sunt gestionați cu atenție pentru a se prezenta ca niște oameni care trăiesc doar pentru a câștiga, care își sacrifică viețile și se antrenează 24/7 pentru a deveni cei mai buni în domeniul lor. Piloții de F1 nu au fost întotdeauna atât de disciplinați și lipsiți de controverse în viața lor privată. Într-un trecut nu foarte îndepărtat era destul de obișnuit ca piloții să aibă probleme din cauza comportamentului lor, atât pe pistă, cât și în afara ei.

Jean Alesi

Jean Alesi, cunoscut pentru stilul său pasional pe pistă, a avut și câteva probleme în afara circuitului. Unul dintre incidentele notabile a avut loc când a aprins un foc de artificii de dimensiuni mari în fața unei firme de arhitectură din Franța, ceea ce a atras atenția poliției. În urma acestui gest, Alesi a fost reținut și a petrecut aproximativ 24 de ore în custodie.



Jos Verstappen

Jos Verstappen, cunoscut mai ales ca tatăl lui Max Verstappen și ca fost pilot de Formula 1 cu o carieră solidă în anii '90, a avut și momente controversate în afara circuitului, care i-au umbrat imaginea publică.



În viața sa personală, el a fost implicat în mai multe incidente legale, printre care acuzații de agresiune asupra fostei sale soții. Aceste acuzații au atras atenția autorităților și au generat controverse în presă, evidențiind tensiunile și dificultățile din viața sa privată. În plus, Jos Verstappen a fost condamnat pentru încălcarea unui ordin restrictiv, primind o sentință de trei luni cu suspendare, ceea ce, deși nu a implicat detenție efectivă, a arătat că problemele sale legale nu erau doar minore.



Bertrand Gachot

Bertrand Gachot este un pilot francezo-belgian care a concurat în Formula 1 la începutul anilor '90, reprezentând echipe precum Coloni, Onyx, Jordan și Larrousse. Deși nu a câștigat niciodată un Mare Premiu, Gachot a fost apreciat pentru consistența sa și pentru abilitatea de a aduce puncte echipei, fiind considerat un pilot talentat și muncitor, capabil să facă față provocărilor curselor din sezonul de Formula 1.



Carierea sa a fost însă puternic influențată de un incident în afara circuitului. În 1991, Gachot a fost implicat într-o altercație în Londra cu un șofer de taxi, în timpul căreia a folosit spray paralizant. Acțiunea sa a fost considerată agresiune și deținere ilegală de armă, iar procesul care a urmat s-a încheiat cu o condamnare la 18 luni de închisoare, dintre care a executat aproximativ două luni în custodie înainte de a fi eliberat pe cauțiune. Această perioadă de detenție a avut un impact major asupra carierei sale: absența lui de la echipa Jordan a creat oportunitatea ca tânărul Michael Schumacher să debuteze în Formula 1, schimbând cursul istoriei sportului. După eliberare, Gachot a încercat să-și reconstruiască cariera, revenind pe pistă și continuând să concureze, însă reputația sa a rămas puternic marcată de acel incident.

Jyrki Juhani Järvilehto

JJ Lehto, pilot finlandez de Formula 1, a construit o carieră respectabilă în motorsport, evoluând la echipe precum Dallara, Onyx, Scuderia Italia, Sauber, McLaren și Benetton la începutul anilor '90. Înainte de Formula 1, a obținut succes în diverse serii de monoposturi și, mai târziu, s-a remarcat și în cursele de anduranță, inclusiv la prestigiosul Le Mans.



Carierea post-Formula 1 a lui JJ Lehto a luat o turnură dramatică în iunie 2010, când a fost implicat într-un accident nautic fatal pe un canal din Raasepori, Finlanda, soldat cu moartea unui prieten. Deși procurorii au susținut că Lehto conducea barca sub influența alcoolului, fostul pilot și-a susținut nevinovăția pe tot parcursul procesului. În ciuda pledoariei sale, în decembrie 2011, un tribunal finlandez l-a condamnat inițial la doi ani și patru luni de închisoare. Apelul intentat de Lehto a fost îngreunat temporar de arestarea neașteptată a propriului avocat sub acuzații de spălare de bani. Totuși, la un an de la condamnarea inițială, recursul său a fost soluționat, Curtea de Apel achitându-l pe Lehto acuzațiile legate de accident.

Extemporal la dirigenție

My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

Ferrari – strategie câștigătoare

Momentul meu favorit e chiar unul recent. La Jeddah 2025 Ferrari se arăta cu un ritm de cursă net inferior față de celelalte echipe de top. Leclerc era în spatele lui Russell și Russell a intrat să schimbe pe harduri, Leclerc a rămas un timp foarte îndelungat pe pistă cu mediile. Deja aveam pregătite meme-urile cu clovnii la boxele Ferrari. Contrar așteptărilor mele acel overcut a funcționat de minune și Leclerc a venit peste Russell cu un ritm superior și l-a depășit. A ajuns pe locul 3, dar venea Norris din spate. Cu câteva tururi rămase Norris era la o secunda și un pic. Deja pierdusem toată nădejdea pentru un podium, dar Leclerc printr-un pilotaj absolut superb și-a menținut un avantaj destul de mare încât să obțină primul podium din 2025. În acele ultime tururi m-au ținut cu sufletul la gură pe întreaga durată a lor și bucuria mea pentru podium a fost maximă.



Photo: autohebdof1.com

Spider, 07.07.2025

Inegalabilul sezon 2021



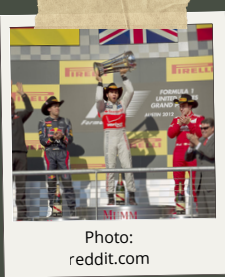
Photo: independent.co.uk

Momentul meu favorit din F1 îl reprezintă, clar, fără doar și poate, sezonul 2021. Deși sunt fan Hamilton, lupta dintre el și Verstappen s-a dat de la început și până la final, de la prima, până la ultima cursă. Tot sezonul a fost un spectacol în doi. Eu urmăresc Formula 1 din 2018 și cu o așa luptă nu am mai fost și nu știu dacă o să mai fiu contemporan. Îmi aduc aminte de finalul primei curse, din Bahrain, când Ham a câștigat la mustață, momentul intim cu dublul abandon din Italia, abandonul lui Verstappen, din Baku și greșeala lui Lewis, din acea cursă, abandonul lui Max din Marea Britanie, după ce l-a bușit Ham, lupta tare din Arabia Saudită și, evident, cireașa de pe motorsport: cursa finală, din Abu Dhabi. Multe momente frumoase, atât ca fan F1, cât și ca fan Hamilton, mult suspans, multă tensiune și un final care m-a ținut cu sufletul la gură. Un final dezamăgitor, nu pentru că a câștigat Max, ci pentru că a fost clar influențat de comisia de cursă. Din păcate nimeni nu o să știe vreodată cum ar fi trebuit să se procedeze corect 100% atunci.

Alin Șarpe, 07.07.2025

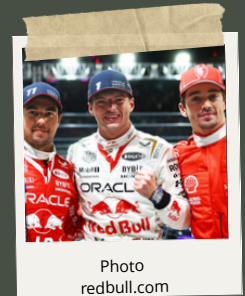
Cronobox

de Adrian



18 noiembrie

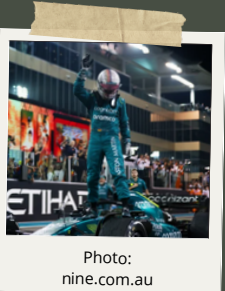
2012 MP SUA - prima cursă desfășurată pe noul circuit de la Austin; **Hamilton** se impune în fața lui Vettel și Alonso.



19 noiembrie

2004 - Honda a anunțat achiziționarea a 45% din acțiunile BAR.

2023 MP Las Vegas - Las Vegas revine în Formula 1 după 41 de ani, iar cursa este câștigată de **Max Verstappen**.



20 noiembrie

1960 MP SUA - ultima cursă a sezonului, disputată pe circuitul de la Riverside este adjudecată de **Stirling Moss**;

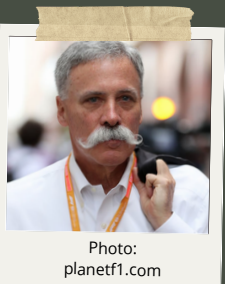
2022 Abu Dhabi GP - victoria cu numărul 35 din carieră pentru **Max Verstappen**; al 300-lea și ultimul start din carieră pentru **Sebastian Vettel**.



21 noiembrie

1943 - se naște **Jacques Laffite**, fost pilot Williams și Ligier;

2021 MP Qatar - prima ediție al acestui mare premiu aduce victorie pentru **Lewis Hamilton**, urmat de Verstappen și Alonso

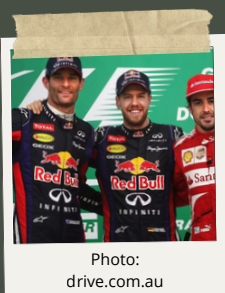


22 noiembrie

1953 - se naște **Chase Carey**, CEO Liberty Media.

23 noiembrie

1954 - se naște **Ross Brawn**, fost director tehnic la Ferrari și fostul proprietar al echipei Brawn GP, cu care a reușit dubla pilot-constructor în sezonul 2009.



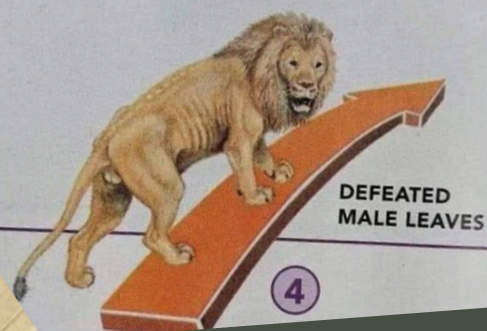
24 noiembrie

2013 MP Brazilia - **Sebastian Vettel** se impune, fiind a noua victorie consecutivă; ultima cursă pentru **Mark Webber**; ultima cursă pentru **Massa** la Ferrari; ultima cursă pentru un motor **Cosworth**.

Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

Dr ul după aceste teste:



Impostor
ChatGPT

După testele de săptămâna trecută :



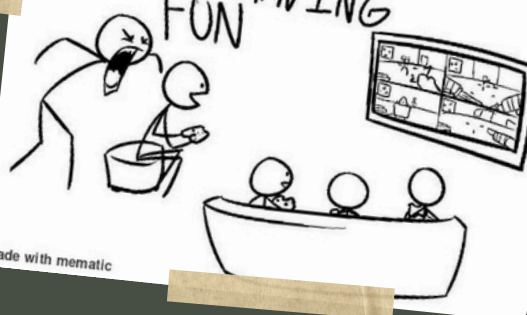
Nu vă mai
bucurați de DSQ



Am zis să nu vă
mai bucurați de
DSQ

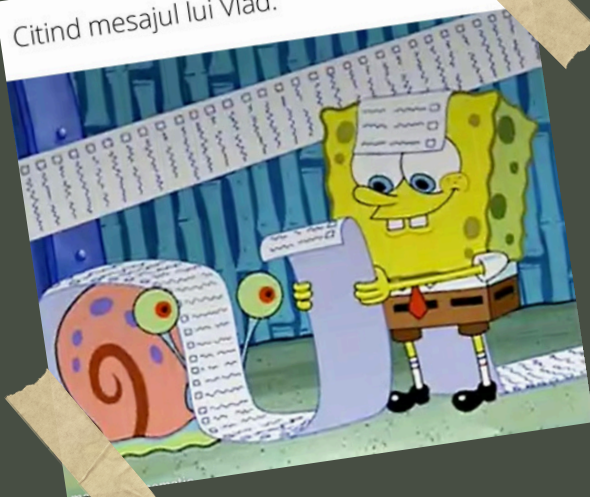


QUIT HAVING
FUN



made with mematic

Citind mesajul lui Vlad:



Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Scuderia Ferrari” by Gabi	„Red Bull” by Gabi	Puncte general după runda 28/33
1	Gabi I.	10	10	240.45
2	Vasile R.	5	3	234
3	Nick	1.5	3.75	204
4	Matei A.	5	3	203.75
5	Gabriel D.	2.75		188.91
6	Remo P.	1.75	4	180.15
7	IM	3	3	171.55
8	Adrian	2	2	157.65
9	Melissa R.	1.75	0.5	155.81
10	Gabriela T.	2	2	142.9
11	Andra			125.75
12	Marius L.	2.25	3	115.46
13	Alin O.	2		104.1
14	Spider	1.5	2	100.6
15	Cristian C.			86.05
16	Andrei R.	0.75		76.18
17	Samy	2		69.91
18	Darius B.	3.75		56.45
19	Mihai			50.45
20	Pufi			40.1

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

Quizurile săptămânii

Miercuri

**Momente
memorabile din F1**

by Bianca

IT'S QUIZ TIME!

ÎN ROMÂNIA

DAILY CHAT

Vineri

Baby Faces

by Ana

Ai ceva de împărțit cu noi?

Scrie-ne pe gazetaf1romania@yahoo.com

O seară din viața comunității F1 în România

Matei Alexandru

@Antal

Hello, Mr Antal!

Imi face mare placere sa va adresez o intrebare legata de Formula 1, avand in vedere experienta si pasiunea dumneavoastra pentru acest sport. Daca sunteti de acord, as fi foarte curios sa aflu parerea dumneavoastra despre sezonul 2021, dar mai ales despre finalul controversat al Marelui Premiu de la Abu Dhabi.

Stiu ca ati comentat acea cursa impreuna cu un coleg la DigiSport si mi-ar placea sa aud perspectiva dumneavoastra, daca doriti sa o impartasiti. Nu vreau sa creez vreo polemica sau sa supar pe cineva din comunitate, dar cred ca este un subiect fascinant si ar fi interesant sa aflam cum ati perceput acel moment din postura de comentator si pasionat de F1. Va multumesc anticipat pentru raspuns, indiferent de pozitia pe care alegeti sa o exprimati!

19:28

Antal

Apreciez patosul, dar inainte sa raspund vreau sa te intreb: 1984, Monaco, steagul rosu a fost corect? 1994, Adelaide, merita Schumi titlul? .. 😊

19:35

👍 4

Matei Alexandru

Antal

Apreciez patosul, dar inainte sa raspund vreau sa te intreb: 1984, Monaco, steagul rosu a fost corec...

In 84 eram cu 2 ani inainte de aparitie. Din 94 imi aduc aminte doar golurile Romaniei la campionatul mondial din USA.

Eram mic. Prea mic sa inteleg.

19:37

😊

Antal

Ma rog, asta e trecut si nu mai poate fi schimbat .. ca in 2021 .. atunci a fost tot o decizie (controversata) a directiei de cursa, care avea aceasta putere .. insa titlul din 2021, opinie proprie, cred ca s-a jucat cu adevarat pe Silverstone si Monza, in acel an ..

19:39

👍 7

Matei Alexandru

Antal

Ma rog, asta e trecut si nu mai poate fi schimbat .. ca in 2021 .. atunci a fost tot o decizie (contro...

Multumesc mult pentru raspuns, domnule Antal! Apreciez parerea dumneavoastra despre sezonul 2021 si inteleg ca Silverstone si Monza au fost momente cheie in lupta pentru titlu....

Totusi, as vrea sa va mai intreb ceva legat de Abu Dhabi. Credeti ca decizia luata atunci de directia de cursa a fost corecta? Se intampla astfel de lucruri din cauza presiunii si a lipsei de claritate in regulament sau credeti ca uneori pot fi si alte motive?

Mi-ar placea sa inteleg mai bine cum se ajunge la astfel de decizii si de ce unele devin atat de controversate. Multumesc din nou pentru timpul acordat.

Editat 19:47

👍

Anonymus

Matei Alexandru

@Antal

Hello, Mr Antal!...

Dacă ar fi sa mi exprim umila mea părere, finala din 2021 s a jucat în momentul în care Hamilton a intrat la boxe și Verstappen nu. Era o situație de box opposite, nu intra Ham, ar fi intrat Ver.

Decizia lui Masi de a continua cursa in ultimul tur n a avut nimic de a face cu cine era în frunte, cel puțin nimeni nu a demonstrat contrariul, că Masi ar fi vrut sa l avantajeze pe Max. Acum, il rog pe domnul Antal sa mă contrazică daca considera că n am dreptate.

19:50

Alin 🇷🇴

Anonymus

Dacă ar fi sa mi exprim umila mea părere, finala din 2021 s a jucat în momentul în care Hamilton a intrat...

Problema e că Masi a luat o decizie și destul de repede a schimbat-o. Indiferent dacă a făcut corect sau nu, asta a creat controverse.. 😞

Ar fi trebuit să fi luat o decizie și să și-o asume până la capăt. Așa cred că măcar ar fi fost mai puține dubii, la final. 🤔

19:55

Anonymus

Alin 🇷🇴

Problema e că Masi a luat o decizie și destul de repede a schimbat-o. Indiferent dacă a făcut corect sau ...

A fost slab și influențabil Masi, dar până la urmă, a fost acoperit de regulament. Oricum, cred că tocmai asta a fost farmecul lui 2021, cursa finala a intrat în galeria celor mai impresionante curse din istorie

19:56

👍

Alin 🇷🇴

Alin 🇷🇴

Să nu uităm de Baku 🙄

Deși sunt fan Hamilton, consider că Verstappen a meritat să câștige sezonul 2021, dar nu fiind ajutat de o decizie controversată. Sezonul a fost dominat de el, dar păcat că i s-a furat din glorie, prin acea decizie.

Asta ca o paranteză în discuție.

19:50

❤️

Antal

Matei Alexandru

Multumesc mult pentru raspuns, ...

Pe scurt (am spus si atunci) a fost fortata, nenaturala .. si cred, si acum, ca nu erau pregatiti pur si simplu pentru ce se intampla .. decizia a fost pentru a maximiza show-ul .. nimeni nu putea anticipa cum se va termina .. Hamilton ramane un urias, no matter what, iar Max a demonstrat ca e The One si fara ajutor ..

19:53

👍 8

Antal
Alin 🇷🇴
Problema e că Masi a luat o decizie și destul de repede a schimbat-o. Indiferent dacă a făcut corect sau...
Nu .. controversa a creat-o faptul ca a trecut peste regulamentul si nu a lasat toti backmarkersii sa treaca de SC .. dar, directorul de cursa are dreptul sa treaca peste regulamentul .. ca politistul din intersectie 🤔🤔
19:58
👍👍 2

Alin 🇷🇴
Matei Alexandru
Daca era dominat sezonul de Verstappen, nu erau la egalitate de puncte in ultima etapa.
Hamilton a tras tare și a reușit să-l egaleze pe final, pe Verstappen, și au tot fost rezultate când pentru Ham, când pentru Ver, dar impresia mea generală, de atunci, a fost că Verstappen a avut mereu ceva în plus față de Hamilton 🤔
Strict în 2021, că-n restul anilor nu prea a mai fost competiție între cei doi.
20:01
👍

Catalin-Cedric Ghigea
Antal
Nu .. controversa a creat-o faptul ca a trecut peste regulamentul si nu a lasat toti backmarkersii sa tr...
Si ca a intrat safety car in acelasi tur si nu la un tur dupa, asa cum zice regulamentul. Dar se termina cursa :)
20:13
👍👍 2

Antal
Catalin-Cedric Ghigea
Si ca a intrat safety car in acelasi tur si nu la un tur dupa, asa cum zice regulamentul. Dar se termina...
Dupa cum am spus, finalul a fost forțat .. dar Masi avea acoperire: "any" in loc de "all", a stins luminile SC inainte de SC line2 (zona gri a regulamentului) , etc .. de aceea rezultatul a ramas si nu e revendicat ..
20:24
Mai traim si mai vorbim .. eu sunt de parere ca istoria se repeta, deci .. 🤔🤔🤔
20:26
👍

Anonymus
Matei Alexandru
Totusi, tocmai asta e problema, daca decizia a fost forțata si nenaturala, atunci de ce nu s-a res...
Aia e problema diferența între natural și legal. Decizia a fost nenaturala, dar totuși a respectat regulamentul
20:35
Antal
Matei Alexandru
Totusi, tocmai asta e problema, daca decizia a fost forțata si nenaturala, atunci de ce nu s-a res...
Regulamentul a fost respectat, asta e problema .. regulamentul e scris ca in armata romana si poate fi interpretat .. iar putere deplina are directorul de cursa, " The Clerk" .. cititi regulamentul din 2021 (intre timp s-a schimbat) ..
20:35
👍

Alin 🇷🇴
Alin 🇷🇴
Rezultatul e cel din 2021. Vorbim ca să fim împreună, ca într-o familie ❤️
Asta îmi oferă senzația acestei comunități: a unei familii a pasionaților de F1 ❤️
20:36
❤️
Antal

2021_formula_1_sporting_regulations_-_iss_2_-_...
82 de pagini • 0,91 MB • PDF
20:36
👁️
Adela55
Alin 🇷🇴
Observ că Formula 1, ca și-n fotbal, are arbitrii, VAR și deciziile lor controversate 🤔
cea mai bună comparație
20:36
❤️

Antal
Oameni buni, sunteti minunati! .. nu va mai framantati ca sunteti "altfel", e firesc .. cata vreme exista pasiune si bun simt, eu voi fi prezent mereu .. nb!
21:07
👍❤️👏 9

