

# GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

DECEMBRIE 2025 | NR. 21



## F1 MARSHALS

Cei din umbră care  
fac lucrurile să meargă

## PSIHOLOGIA UNOR

### ÎNVIŢĂTORI

Despre flow state

# Piloții sub podea

de Spider

Când scriu acest articol favoriții publicului tocmai au avut o nouă sesiune de calificări foarte dezamăgitoare. Tifosi sunt absolut devastați de ce s-a întâmplat anul acesta și mulți se întreabă: „Cum Ferrari a reușit să facă un monopost așa de prost?”. Nimeni care nu lucrează la Ferrari nu poate ști exact, dar privind evenimentele de la sfârșitul anului trecut și în acest an, se poate reconstrui unde s-a greșit. Unde au greșit? Sunt mai multe posibilități speculate (și unele sunt interconectate) dar le vom enumera și explica pe scurt aici. Cea mai des vehiculată speculație este că Scuderia au venit cu un concept de podea foarte agresiv și sensibil care funcționează într-o fereastră de operare îngustă (nu e o problemă unică și Red Bull sunt vehiculați ca având aceeași problemă). Monopostul are o fereastră foarte mică în comparație cu celelalte monoposturi a factorilor care oferă performanță. Înălțimea, asfaltul, suspensia, totul trebuie să fie perfect ca monopostul să aibă performanțe bune. E foarte probabil ca acest fapt să fie una dintre problemele SF-25, chiar și piloții spunând acest lucru de nenumărate ori. Fluctuații mari de timp pe un singur weekend: sesiuni bune dimineața, catastrofă după prânz, un semn evident că fereastra e îngustă. Dar de ce e așa îngustă? Designul podelei produce multă apăsare, dar doar la o anumită înălțime, în rest fluxurile aerodinamice „se destramă”. Marginea laterală a podelei se „desface”



ușor dacă mașina se mișcă 2-3 mm în sus/jos rezultând o pierdere mare de apăsare. Orice reglaj mic (de exemplu sus-jos 3 mm) poate muta mașina din zona optimă în afara ei. A doua problemă este controlul platformei. La SF-25 suspensia spate nu reușește să controleze mișcările verticale, astfel că mașina „plonjează” la frânare sau sare pe denivelări, iar podeaua se ridică sau coboară mai mult decât ar trebui. Suspensia față este uneori prea rigidă sau prea moale, ceea ce face ca piloții să simtă un feedback nesigur și să întâmpine dificultăți în a încălzi corect pneurile. Combinarea acestei suspensii cu o podea care se flexează în zone nedorite face ca fluxul de aer să fie instabil și performanța aerodinamică să fie afectată chiar dacă setările sunt corecte. Semnele acestei probleme au fost evidente în comentariile piloților și în telemetrie. Leclerc și Hamilton au spus de mai multe ori că mașina este greu de controlat la frânare sau accelerație, iar telemetria arată mișcări mai mari ale platformei decât la rivali. Comparativ, McLaren și Red Bull au platforme mai stabile, ceea ce le permite să mențină performanță constantă în condiții variate.

SF-25 mai are o problemă importantă în viraje rapide și pe liniile drepte de mare viteză. Chiar dacă mașina generează multă apăsare la viteze medii, la viteze foarte mari ea devine mai puțin eficientă. Aceasta înseamnă că pierde viteză în viraje rapide precum Copse la Silverstone, 130R la Suzuka sau Qatar care tocmai a trecut. Motivul este modul în care fluxul aerodinamic circulă pe podea și pe caroserie. Conceptul SF-25 produce rezistență la înaintare (drag) relativ mare pentru nivelul de apăsare pe care îl oferă. În plus, aerul de sub podea nu mai „lucrează” la fel de bine când viteza crește, ceea ce reduce eficiența generală a apăsării.

O altă problemă importantă a SF-25 este legată de marginile podelei. Pentru ca podeaua să genereze cât mai multă apăsare, aerul trebuie să fie sigilat pe lateral, astfel încât presiunea scăzută să fie menținută sub mașină. Dacă marginile se ridică sau se mișcă, aerul scapă și forța generată scade foarte rapid. La SF-25 marginile laterale sunt sensibile la mișcările verticale ale mașinii și la denivelările pistei. Chiar și o variație de câțiva milimetri în sus sau în jos poate face ca aerul să „scape” pe margine, reducând apăsarea pe puntea față și spate. Aceasta este una dintre cauzele pentru care mașina se simte impredictibilă, mai ales în viraje rapide și la frânări puternice. Efectul sesizabil pentru piloți este că mașina poate pierde brusc aderență într-un viraj sau se simte „ușoară” pe asfalt, ceea ce necesită ajustări constante ale stilului de pilotaj. În schimb, rivalii precum Red Bull sau McLaren au margini laterale mai stabile și un flux aerodinamic care rămâne constant



chiar și pe denivelări, ceea ce le dă o performanță mai predictibilă. Efectul sesizabil pentru piloți este că mașina poate pierde brusc aderență într-un viraj sau se simte „ușoară” pe asfalt, ceea ce necesită ajustări constante ale stilului de pilotaj. În schimb, rivalii precum Red Bull sau McLaren, au margini laterale mai stabile și un flux aerodinamic care rămâne constant chiar și pe denivelări, ceea ce le dă o performanță mai predictibilă. Aceasta se întâmplă din mai multe motive: distribuția centrului de presiune se schimbă mai lent decât ar trebui, fluxul aerodinamic are inerție mare, iar suspensia față nu reacționează suficient de rapid. În combinație cu instabilitatea platformei și marginea podelei care poate pierde contactul optim cu asfaltul, rezultatul este o senzație de „greutate” și lipsă de precizie la viraje.

O ultimă problemă mai puțin vizibilă, dar totuși importantă, ține de modul în care Ferrari a organizat sistemele de răcire pe SF-25. Pentru a menține motorul, turbo și sistemele electronice la temperaturi optime, aerul trebuie să circule prin radiatoare și conducte special gândite. La SF-25, inginerii au ales un layout foarte compact și agresiv pentru răcire, pentru a reduce suprafața frontală și rezistența la înaintare.

Aceasta a permis teoretic mai multă viteză pe liniile drepte, dar a avut efecte secundare: fluxul aerodinamic necesar pentru răcire interferează cu cel de sub podea și cu aerodinamica laterală. Rezultatul este că echipa trebuie să facă compromisuri: fie aerul este direcționat spre răcire și pierde eficiență aerodinamică, fie apăsarea este optimă, dar există riscul de supraîncălzire. Această interdependență complică și mai mult dezvoltarea și setarea mașinii pe circuit, mai ales în condiții variabile de temperatură și viteză.

SF-25 a fost proiectată pentru a fi o mașină extrem de rapidă în condiții ideale, dar pentru asta a trebuit să fie foarte sensibilă. Fiecare element, podea, margini, suspensie, aerodinamică și răcire, trebuia să funcționeze perfect în același timp. Dacă ceva ieșea din intervalul optim, mașina pierdea rapid apăsare, devenea greu de controlat și pierdea timp pe pistă. Această abordare agresivă a avut un cost, SF-25 era imprevizibilă și dificil de pilotat pe circuite reale, unde asfaltul are denivelări, pneurile se încălzesc diferit și vântul sau temperatura schimbă constant condițiile. Chiar și cei mai buni piloți se confruntau cu pierderi bruște de performanță în anumite viraje sau sectoare. Din cauza acestor probleme, Ferrari a decis să abandoneze conceptul SF-25 pe parcursul sezonului. Ambiția exagerată a transformat un proiect teoretic excelent într-un monopost dificil de gestionat. În loc să aibă o mașină stabilă și predictibilă, Ferrari a creat un concept care

funcționa doar în condiții aproape perfecte. Aceasta este una dintre cauzele principale pentru care echipa a decis să abandoneze SF-25 și să se concentreze pe monopostul din 2026. Obiectivul principal pentru 2026 este să aibă o fereastră de operare mai largă, astfel încât înălțimea, suspensia și fluxul aerodinamic să fie mai puțin sensibile la denivelări și variații de temperatură sau pneuri. Aceasta va permite piloților să exploateze monopostul mai consistent pe parcursul unui weekend de cursă și să reducă diferențele bruște de performanță între sesiuni.

Sigur, nu există (cel puțin public) planuri detaliate, schițe sau promisiuni că 2026 va rezolva toate problemele, dar alegerea de a abandona conceptul agresiv și de a reîncepe cu o abordare mai conservatoare și rezonabilă transmite un semnal: Ferrari ia în serios că o mașină de F1 nu e doar despre cifre de tunel aerodinamic, ci despre cum reacționează real în curse, pe asfalt adevărat, cu factori externi neprevăzuți.

Oare anul viitor va fi anul Ferrari?



Photo: reddit

# Marshals în Formula 1

de Gabi

Comisarii de pistă din Formula 1 (marshals), adesea trecuți cu vederea de publicul larg, sunt veritabilii gardieni ai siguranței pe fiecare circuit. Înarmați cu pregătire riguroasă și o disciplină impecabilă, ei acționează în momentele decisive cu o precizie care poate schimba evoluția unei curse. Fie că îndepărtează resturi de pe traiectorie, semnalizează pericolele iminente sau intervin la locul unui incident în doar câteva secunde, marshalii asigură cadrul esențial în care spectacolul de viteză și tehnologie poate continua fără compromisuri.



## Responsabilitățile comisariilor de cursă

Comisarii de cursă din Formula 1 au responsabilități esențiale pentru siguranța și fluiditatea unui Grand Prix. Ei supraveghează constant pista pentru a identifica orice incident, resturi sau situație periculoasă, semnalizându-le imediat prin steaguri și lumini conforme cu regulamentele FIA. Sunt primii care intervin la locul unui accident minor, ajutând pilotul, stingând posibilele incendii și eliberând zona pentru continuarea cursei. În plus, se ocupă de îndepărtarea rapidă a resturilor de pe

circuit și de recuperarea monoposturilor avariate, colaborând cu echipele tehnice pentru a menține traseul în condiții optime. Toate aceste acțiuni sunt realizate cu disciplină și respect strict pentru proceduri, contribuind decisiv la desfășurarea în condiții de siguranță și fără întreruperi a evenimentului.



## Cum ajungi comisar de cursă în F1?

Pentru a ajunge comisar de cursă în Formula 1, drumul începe mult mai devreme decât în paddock-ul Marelui Circ. Aspiranții se înscriu mai întâi în structurile oficiale de motorsport din propria țară, participând ca voluntari la competiții locale și naționale, unde trec prin traininguri riguroase privind siguranța, semnalizarea și intervenția rapidă. Experiența acumulată în aceste evenimente devine esențială, doar după ani de activitate, evaluări periodice și recomandări solide pot fi selectați pentru competiții internaționale sub egida FIA. Abia atunci, după ce demonstrează disciplină, sânge rece și capacitatea de a acționa impecabil sub presiune, pot fi incluși pe lista scurtă a celor chemați să activeze într-un weekend de Grand Prix.

În F1 nu ajung întâmplător, sunt aleși doar cei care au dovedit că pot susține nivelul de siguranță al celui mai exigent campionat de motorsport din lume.



### Tragedii în lumea comisarilor

De-a lungul istoriei Formulei 1, câteva incidente tragice au evidențiat riscurile uriașe asumate de comisarii de cursă. Unul dintre cele mai dramatice momente a avut loc în 1977, la Marele Premiu al Africii de Sud. În timpul cursei, un marshal a traversat pista pentru a interveni la un incendiu, însă a fost lovit în plin de monopostul lui Tom Pryce, care circula cu viteză maximă și nu l-a putut evita. Impactul a dus la moartea comisarului, iar Pryce și-a pierdut și el viața în urma coliziunii.



În 2000, la Monza, tragedia a lovit din nou, când un accident multiplu din primul tur a provocat desprinderea unei roți care a ricoșat violent spre marginea pistei. Comisarul Paolo Gislimberti, aflat în zona de intervenție, a fost lovit mortal.



Photo: <https://www.youtube.com/watch?v=6D4j1P0RcL4>

Un an mai târziu, în 2001, la Melbourne, un alt marshal și-a pierdut viața după ce fragmente ale mașinii lui Jacques Villeneuve, implicat într-o coliziune puternică cu Ralf Schumacher, au fost proiectate peste bariere. Bucăți de carbon și metal au trecut dincolo de zonele de protecție și l-au lovit fatal, generând o nouă serie de analize și îmbunătățiri în ceea ce privește siguranța circuitelor și echiparea marshallilor.



Photo: [f1.fandom.com](http://f1.fandom.com)

Aceste episoade au determinat FIA să introducă reglementări mult mai stricte privind intervențiile pe pistă, echipamentele de protecție și procedurile de siguranță. Fiecare incident a schimbat câte puțin sportul, transformându-l într-un mediu mai sigur, însă niciodată lipsit complet de riscuri pentru cei care veghează din umbră desfășurarea cursei.



# Extemporal la dirigenție

## My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

### Lucrurile minunate vin la timpul lor

E mai. E mai multă emoție. E mai multă curiozitate. E mai mult curaj. E mai ceva decât știam. E mai 2024 în Berlin. E Formula E.

Mă aflu aici și nu știu ce mi se întâmplă. Mă plimb printre oamenii din presă super agitați și bărbații (frumusei) urmăriți de oamenii din presă - cică-s piloții. Mi se tot spune să fac poză cu ei - refuz și-mi aprind o țigară. În mintea mea veneau cu o viteză îngrijorătoare zeci de întrebări, însă una se tot repeta: „ce naiba caut eu aici?”. Așa a început totul.

Îmi amintesc clar unele întrebări de-a dreptul stupide și răbdarea cu care mi-am primit răspunsurile. Ce nu știam eu? Că după acele câteva întrebări care oricum nu au lămurit nimic pe moment, vor urma alte câteva sute, poate mii, și va urma o perioadă lungă de căutări și în același timp regrete. Regrete precum: „dacă știam ce trăiesc, poate m-aș fi bucurat mai mult”, „dacă știam că stau la un metru-doi de efectiv Felix da Costa și mulți alți piloți, acum aș fi avut și eu poze cu ei, nu doar cu ce am mâncat acolo”. Cert este că în acel weekend mi s-a schimbat percepția asupra vieții și am descoperit ce simte un om când are cu adevărat o pasiune. Am luat microbul. Gata. Și nu l-am luat când am atins două mașini pe numele lor Porsche Taycan TurboGT Purple Sky Metallic și cealaltă Shade Green Metallic. Mi-au plăcut culorile că ar fi mers bine pe unghii. Pentru asta le-am făcut poză. Mi s-a explicat ulterior ce înseamnă safety car și bineînțeles ca tot n-am înțeles.



A urmat o perioadă în care istoricul meu de căutări arăta așa: „când a fost prima cursă cu mașini”, „când a fost prima cursă de F1?”, „la ce echipă joacă Bottas?”, „pilot sau șofer?”, „cum se pronunță Mika Häkkinen?”, „de ce e considerat Hamilton cel mai bun pilot?” etc.

Prima cursă de F1 pe care am conștientizat-o este Silverstone 2024. Nu mai zic de ce. Deși nu a fost prima cursă vizionată, acolo am simțit cele mai multe chestii și am plâns. La fel m-au încercat emoțiile și la Silverstone 2025. Doar că aici a fost puțin diferit. Am realizat că e sincer tot ceea ce simt. M-am trezit în conștiință, dacă știți ce zic. Ce mi s-a întâmplat acum e dovada că nu sunt doar fan Hamilton sau doar fan Ferrari. Eu sunt fan Formula 1.

E o coincidență că scriu asta în timp ce fix în acest moment se fac pregătirile pentru Berlin E-Prix 2025? Probabil. E o coincidență că fix acum un an am trăit emoția F1 așa cum nu mai trăisem? O fi coincidență și că tocmai s-a terminat Silverstone 2025... Și ce cursă! O cursă din care poți extrage multe, dar cel mai important lucru: răbdarea. Regretam mult că am avut zeci de ocazii de a deveni fan F1 și nu s-a întâmplat până anul trecut.

Ieri am realizat că, uneori, ce e cu adevărat minunat - vine mai târziu, dar nu niciodată.

Cristina, 08.07.2025

# Psihologia unor învingători

de Cris

Performanță la viteze amețitoare, succes și precizie, am putea crede că vorbim despre roboți, dar în realitate vorbim despre oameni cu emoții, provocări repetate, vorbim despre piloții de Formula 1 și mentalitatea de învingători, despre cum reușesc să-și depășească limitele și să creeze spectacol, să lupte pentru fiecare secundă, să transforme riscul în victorie și haosul în echilibru. F1 nu se măsoară doar în kilometri pe oră, succese, faimă, ci și în intensitatea cu care creierul unui pilot transformă instinctul primar și intuiția într-o putere prin care mintea creează un spațiu în care imposibilul devine posibil.

Un moment care poate să descrie această putere este Monaco 1988, când a avut loc o cursă legendară în calificări, din cariera lui Ayrton Senna, în urma căreia a și rămas celebru citatul "I was already on pole and I just kept going. Suddenly I realized that I was no longer driving the car consciously. I was driving it by a kind of instinct, only I was in a different dimension. It was like I was in a tunnel. Well beyond my conscious understanding" - tradus în română „Eram deja pe primul loc, dar am continuat să forțez. Deodată am realizat că nu mai conduceam mașina conștient. O conduceam instinctiv, ca și cum eram într-o altă dimensiune. Era ca și cum aș fi fost într-un tunel. Dincolo de orice înțelegere conștientă”.

Ayrton Senna descrie momentul precum o stare de flow (flux), concept popularizat în 1990 de către psihologul **Mihaly Csikszentmihalyi** în cartea sa „Flux. Psihologia fericirii”. Flow-ul este starea



mentală care descrie perfect fuziunea dintre intuiție, atenție, imaginație și acțiune.

Este performanța mentală a omului, este clipa în care o persoană este complet fascinată de activitatea pe care o face, iar mintea și corpul sunt împinse spre limite extreme și riscul devine genialitate. Nu este o reacție comună, dar după ore întregi de antrenament, acest fenomen poate fi atins, iar piloții de Formula 1 sunt parte dintre oamenii care pot atinge o astfel de performanță. Un pilot de Formula 1 în starea de flow, nu mai gândește, nu el produce acțiunea, el este mișcarea pură, creierul funcționează la capacitate maximă, depășește starea de confort, abilitățile ating cote magice și se reduc erorile prin acțiuni de reflex, încât omul se contopește cu monopostul și se produce magia. Piloții par că au puteri supranaturale și transformă acele clipe în momente legendare care rămân pentru eternitate așa cum au rămas și calificările de la Monaco, 1988.

Senzaționalul momentului Senna de la Monaco poate fi interpretat și prin conceptele lui **Angus Fletcher** descrise în cartea sa, Primal Intelligence. Cartea ne îndeamnă la descoperirea puterii cogniției narative și ne readuce în atenție cele patru puteri ale minții: intuiția,

imaginația, emoția și discernământul, elemente pe care un pilot de Formula 1 le integrează în timpul unei curse. Din punctul de vedere al scriitorului, intuiția percepe regulile ascunse ale lumii, imaginația creează viitorul, emoția cunoaște calea către creștere personală, iar discernământul decide cu înțelepciune în condiții de incertitudine. Senna activa simultan cele patru puteri, prin intuiție intra în starea în care pilota monopostul fără să gândească, prin imaginație anticipa ce se va întâmpla înainte de intrarea în viraje, emoția era cea care îl făcea să-și depășească limitele și să lupte pentru a-și atinge obiectivele, iar prin discernământ lua decizii în cele mai dificile momente.

În concluzie, putem spune că Ayrton Senna rămâne un reper suprem al momentelor în care omul demonstrează că poate să transforme imposibilul în posibil și magia în realitate. Piloții din Formula 1 demonstrează că într-un sport în care totul este măsurabil, calculat, optimizat, există o dimensiune fantastică în care psihicul preia controlul.

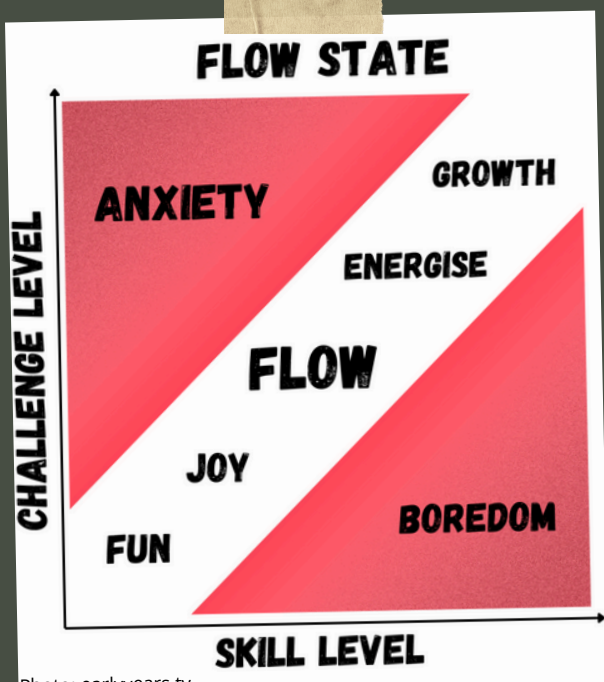


Photo: earlyyears.tv

În fiecare cursă ne arată că deținem capacități deosebite. Ei sunt sursă de inspirație și dovada vie că oamenii sunt capabili să depășească limite pe care uneori singuri ni le impunem.

În prezentul anului 2025, putem să conturăm profilul pentru 5 piloți pe care îi putem caracteriza ca fiind cele mai solide profiluri psihologice din Formula 1.

**Max Verstappen:** observăm că trăsătura dominantă este încrederea absolută, nu se lasă intimidat, are o capacitate deosebită de detașare de presiune, urmărește în permanență să-și depășească propriile standarde. Nu ține cont de părerile jurnaliștilor sau criticile acestora, se orientează doar să câștige, este foarte disciplinat și uneori pare total lipsit de emoție.



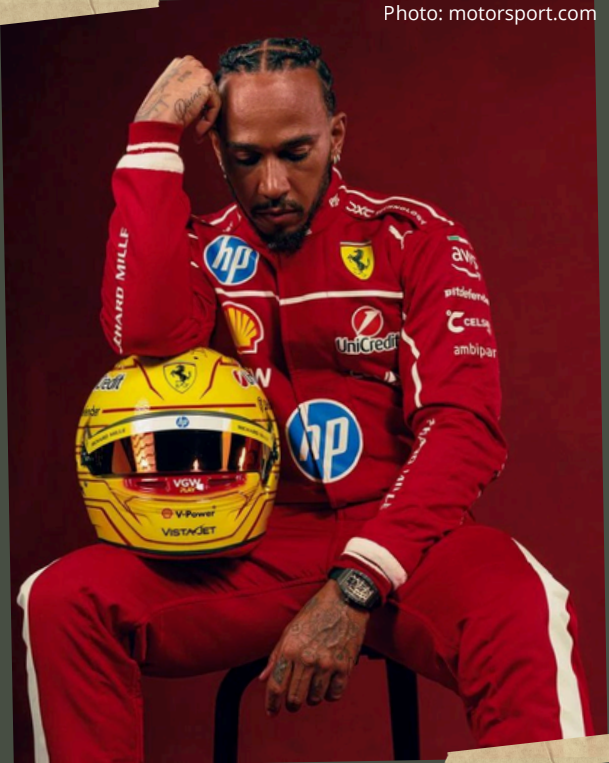
**Fernando Alonso:** îl putem descrie ca fiind un bun strateg, cu inteligență emoțională, se adaptează cu ușurință, are o minte analitică, este competitiv și capabil să rămână focusat pe a rămâne printre cei buni.

Photo: topracingshop.com



**Lewis Hamilton:** caracter puternic care a învățat să gestioneze stresul, are capacitatea de a-și păstra natura și modestia, rămâne motivat să câștige, chiar dacă a fost de atâtea ori în vârf.

Photo: motorsport.com



**Carlos Sainz:** comportament discret, perseverent cu o mentalitate puternică, reușește să demonstreze că obstacolele nu îl doboară, ci din contră îi sunt motivație să meargă mai departe.

Photo: motorsport.com



**Charles Leclerc:** carismatic, autentic, nu fuge de sensibilitate, ci o transformă în concentrare, un amestec între emoție și ambiție, reușește să armonizeze pasiunea cu disciplina.

Photo: motorsport.com

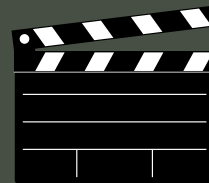


Caractere complexe cu mentalitate de învingători, piloții din Formula 1 sunt garanția că psihicul uman care își păstrează instinctele primare, dar le educă cu finețe în ore întregi de antrenamente sunt capabile să transforme cursele într-un adevărat spectacol, reușind să inspire și alți oameni că visurile devin realitate prin credința că o putere interioară este cărămida pe care se clădește succesul nostru. Când nu există oportunitatea, trebuie să o creăm, iar psihicul este factorul care influențează diferența dintre învinși și învingători.



# F1 movies: Action!

de Cristina



Formula 1 nu este doar un sport, este un spectacol total, o combinație rară de tehnologie, curaj nebunesc și povești care se scriu la limita dintre glorie și tragedie.

Formula 1 a inspirat de-a lungul timpului unele dintre cele mai spectaculoase producții de film, documentare care îți taie respirația, biografii care îți sfâșie inima și filme artistice care surprind intensitatea bătăliilor din culise.

Acest articol propune o selecție de 12 filme pe care orice pasionat de motorsport, dar și oricine iubește poveștile puternice, ar trebui să le vadă măcar o dată. Fie că ești fan înfocat, fie că doar cauți un film bun într-o seară de weekend, lista de mai jos te va purta prin cele mai intense, spectaculoase și neașteptate povești spuse vreodată despre lumea Formulei 1.

## 1. Senna (2010)

Documentar despre viața legendarului Ayrton Senna. Pe scenă la începuturile în karting, rivalitatea cu Prost și tragedia de la Imola.

IMDB: 8.5/10



## 2. Rush (2013)

Un film despre rivalitatea iconică dintre Niki Lauda și James Hunt în cursa pentru titlul mondial din 1976.

IMDB: 8.1/10



## 3. 1: Life on the Limit (2013) (denumit și „1”)

Documentar care explorează perioada în care F1 era extrem de periculoasă, cu mulți piloți care și-au pierdut viața, povestea siguranței și sacrificiilor.

IMDB: 7.9/10

## 4. Williams (2017)

Portret documentar al lui Sir Frank Williams și al echipei Williams, de la începuturi până la provocările sale personale și profesionale.

IMDB: 7.6/10

## 5. Ferrari: Race to Immortality (2017)

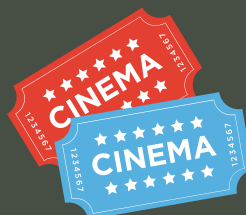
Documentar despre echipa Ferrari în anii '50: ambiție, prietenii între piloți, și pericolul constant pe pistă.

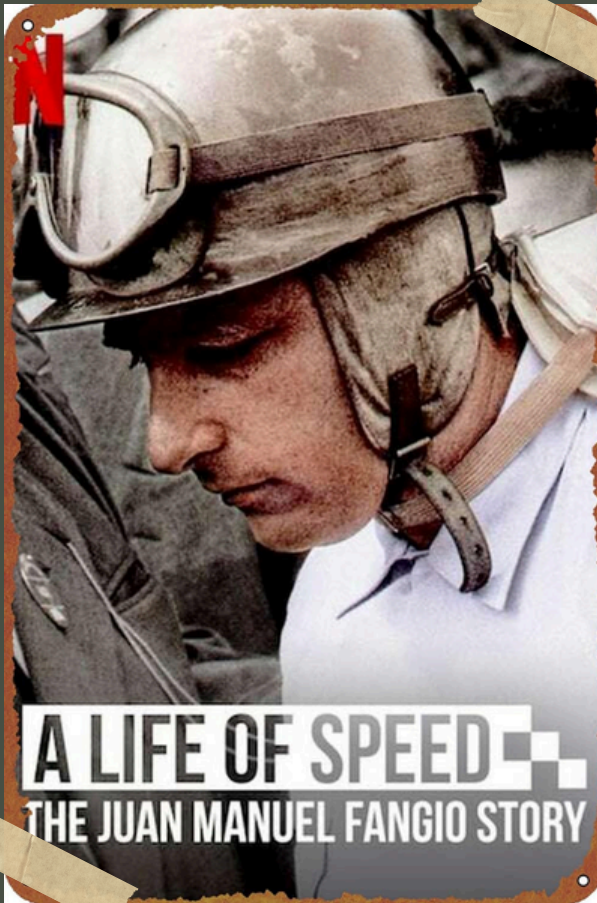
IMDB: 6.9/10

## 6. Schumacher (2021)

Documentar despre cariera și viața personală a lui Michael Schumacher, cu interviuri, imagini de arhivă și perspective ale celor apropiați.

IMDB: 7.4/10





### 7. **A Life of Speed: The Juan Manuel Fangio Story (2020)**

Documentar dedicat lui Juan Manuel Fangio, unul dintre marii campioni F1, și cum a cucerit cinci titluri mondiale în anii '50.

*IMDB: 7.1/10*

### 8. **Grand Prix (1966)**

Film clasic fictiv despre patru piloți de F1 care se luptă pe parcursul unui sezon; combină drama personală cu imagini reale de curse.

*IMDB: 7.2/10*

### 9. **Weekend of a Champion (1972 - versiunea reeditată)**

Documentar în care regizorul Roman Polanski petrece un weekend cu pilotul Jackie Stewart la Marele Premiu de la Monaco și surprinde viața din culise.

*IMDB: 7.5/10*

### 10. **The Art of Racing in the Rain (2019)**

Nu este direct despre F1, dar urmărește povestea unui pilot de curse (inspirat vag din lumea sporturilor cu motor) prin ochii... câinelui său. Emoționant și bine realizat.

*IMDB: 7.6/10*

### 11. **Villeneuve Pironi (2022)**

Povestea intensă a prieteniei și rivalității dintre Gilles Villeneuve și Didier Pironi, una dintre cele mai tragice și fascinante din istoria F1.

*IMDB: 7.4/10*

### 12. **Lucky! (2022)**

Mini-serie documentară în 8 episoade despre Bernie Ecclestone și felul în care a transformat Formula 1 într-un imperiu global.

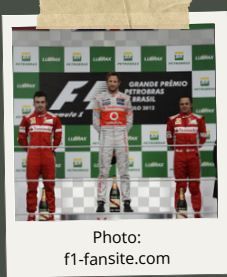
*IMDB: 8.3/10*

Și dacă după aceste filme nu ajungi să strigi „box, box!” când intri în parcare sau să-ți cronometrezi prietenii cât fac până la non-stop, atunci înseamnă că trebuie să le mai vezi o dată. Până una-alta, ia-ți popcornul, pregătește-ți telecomanda și dă-i drumul. Ne vedem la startul următoarei curse. Pe pistă sau pe canapea, viteza tot viteză rămâne! Vizionare plăcută!



# Cronobox

de Adrian

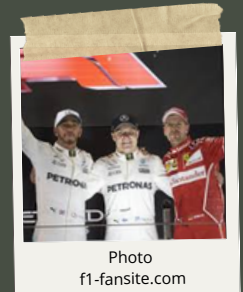


**25 noiembrie**

**2012 MP Brazilia** - **Button** câștigător pentru ultima dată, **Vettel** devine campion pentru a treia oară și ultima cursă din carieră pentru **Michael Schumacher**.

**26 noiembrie**

**2017 Abu Dhabi GP** - hat-trick pentru **Bottas**, ultima cursă din carieră pentru **Massa**, iar **Hamilton** devine cel de al treilea campion mondial ce punctează în fiecare cursă a sezonului.



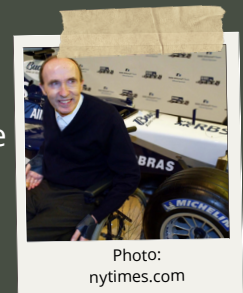
**27 noiembrie**

**1973** - se naște **Riccardo Adami**, inginerul de cursă al lui Hamilton;  
**2011 MP Brazilia** - cursă câștigată de **Mark Webber**; ultima apariție pentru **Rubens Barrichello**;  
**2016 Abu Dhabi GP** - **Hamilton** se impune, dar nu este de ajuns pentru a deveni campion mondial - titlul merge la **Rosberg**.



**28 noiembrie**

**2021** - se stinge din viață **Sir Frank Williams** (n. 16 aprilie 1942), fondatorul echipei cu același nume.



**29 noiembrie**

**2020 Bahrain GP** - cursa marcată de accidentul spectaculos al lui **Romain Grosjean**, din care a scăpat teafăr, este adjudecată de **Lewis Hamilton**.



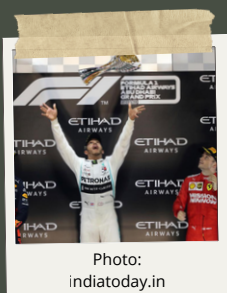
**30 noiembrie**

**1966** - se naște **Mika Salo**, pilot finlandez care a concurat pentru echipe precum Ferrari sau Toyota.



**1 decembrie**

**2019 Abu Dhabi GP** - **Lewis Hamilton** realizează al șaselea Grand Slam al carierei, ultima cursă pentru **Robert Kubica**.



# Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

Grupul acum:



Antoneli a avut bilet  
pe Norris

Dar nu pot dovedi  
încă

made with mematic



# Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Momente memorabile” by Bianca	„Baby faces” by Ana	Puncte general după runda 30/33
1	Gabi I.	7	4	251.45
2	Vasile R.	0	1	235
3	Matei A.	6	6	215.75
4	Nick	4.5	6	214.5
5	Gabriel D.		2.5	191.41
6	Remo P.	3.5	6	189.65
7	IM	6	6	183.55
8	Adrian	3	3	163.65
9	Melissa R.	4		159.81
10	Gabriela T.	6	9	157.9
11	Andra			125.75
12	Marius L.		2	117.56
13	Alin O.		2	106.1
14	Spider			100.6
15	Cristian C.			86.05
16	Andrei R.		1	77.18
17	Samy			69.91
18	Darius B.			56.45
19	Mihai			50.45
20	Pufi		5	46

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

## Quizurile săptămânii



Ai ceva de împărțit cu noi?

Scrive-ne pe [gazetaf1romania@yahoo.com](mailto:gazetaf1romania@yahoo.com)