

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

REVELION 2025 | NR. 24



ÎN INIMA PIT LANE
Un interviu cu Bogdan,
Deputy Chief Pit Lane

PLUGUȘOR CU MOTOR!

de Antal Putinică (31.12.2023)



Aho, aho piloți și frați
Stați puțin și nu mânați
Caii ce-s motorizați
Și cuvântul mi-ascultați!
Măine anul se-noiește
Iar DAKAR-ul se pornește
Nu în Africi clocotite
Ci-n nisipuri saudite!
C-așa-i moda, schimbătoare
Iarna, când omătu-i mare
(E... la mare căutare
Pe la munte și pe-ogoare!)
Iar asfaltul e curat
Și de roți belșug brăzdat.
Plugușorul cu motor
Vine pe la voi în zbor
Vine în viteză mare
Ca lumina dinspre soare
Ardere blagoslovită
De la Otto răsărită!
Sunt cu mine-aici de față
Românii din duranță
Suntem mândri, cu duiumu'
Chiar și în Formula 1
Și-n F3, ba chiar în 4
Ori în Seria 24
Iar la anu ne dorim
Pe toți să-i sărbătorim!
Mânați măi, hăi, hăi!
Ne electrizăm degrabă
Tot în nirvana arabă
Cu un E precum un far
În electricul Gerar
FE-uri, mașini liniștite
Și de baterii urnite.
Iar apoi, de Făurar
E Daytona, e Nascar!
Vine și Formula 1
(Pentru noi, e iar Crăciunu'!)
Iar când Babele se duc
MotoGP e haiduc!



Să colind azi printre voi
Am luat caii-n loc de boi
Cai cu cockpitul de aur
Și cu suflet de balaur
Cai cabrați și minunați
Ce-s cu lupul dacic frați,
Ce-ntind aripile-n vânt
Și nechează neînfrânt
Înghițind jar și pământ.
Winglets, fairings, DRS
Și suspensii pe ales
Culori vii sau gri cernit
Cai cum nu s-au mai zărit!
Cai putere, peste mie,
Ce eșapamente-nvie,
Răsuflând doar foc și pară
Și fac timpul să dispară.
Vine Anul Nou la noapte
Promisiuni împarte-n șoapte
Ne așteaptă curse mari
Ce ne-mpart în adversari
Însă până atunci mai stați
Și-astă noapte să fiți frați
Lângă noi v-alăturați!
Mânați măi!
De urat aș mai ura
Zilele le-aș număra
Pe-aici pe la dumneavoastră
Cu piloții la fereastră.
Căci ne-așteaptă alt sezon
Cu Grand Prix-uri de bonton
Monoposturi și motoare
Și piste rupte din soare!
Iar de noaptea ne-om întrece
Să punem vinul la rece
Un vin negru motorină
Pentru anul ce-o să vină.
C-așa-i datina la noi
Când e Plugușoru-n toi!
Ia mai mânați măi flacăi
Hăi, hăi!
La anul și La Mulți Ani!



Happy
New Year

CAMPIONI LA TRIȘAT

de Spider

În anul 2019, același an în care Il Predestinato debutează pentru Scuderia Ferrari, echipa intră într-o controversă majoră. Mulți au auzit că motorul lor era ilegal, dar oare așa era? Ce s-a întâmplat de fapt?

Deși oficial motorul nu a fost declarat ilegal, majoritatea paddock-ului crede că Ferrari a găsit o modalitate de a exploata sistemul care măsoară debitul de combustibil. În era motoarelor hibride, FIA impune o limită strictă: 100 kg de combustibil pe oră la turații de peste 10.500 rpm. Această limită se aplică debitului instantaneu, nu cantității totale consumate într-o oră. Cu alte cuvinte, senzorul nu măsoară dacă vei consuma 100 kg pe parcursul unei ore, ci dacă fluxul curent de combustibil depășește limita.



100 kg pe oră înseamnă 1 kg la 36 de secunde, adică aproximativ 28 de grame pe secundă. Este o cantitate mare, dar aici a intervenit ingeniozitatea inginerilor Ferrari.



În 2019, FIA folosea un debitmetru ultrasonic, furnizat de Gill Sensors, montat pe conducta dintre rezervor și motor. Este o piesă standard, sigilată, pe care echipele nu aveau voie să o modifice. Principiul său de funcționare: două impulsuri ultrasonice sunt trimise prin combustibil, unul în sensul curgerii și unul în sens opus. Deoarece lichidul se mișcă, impulsul „în aval” ajunge mai repede, iar cel „în amonte” mai încet. Diferența de timp permite calcularea vitezei fluxului și, implicit, a debitului. Este o soluție precisă și fără piese mecanice, dar are o limitare: nu măsoară continuu, ci doar la anumite intervale de timp, aplicând filtre pentru a elimina zgomotul semnalului.

Într-un motor modern de Formula 1, combustibilul nu curge ca apă dintr-un robinet. El este pus sub presiune foarte mare, iar pompele și injectoarele funcționează în impulsuri extrem de rapide. Ferrari ar fi folosit acest lucru pentru a crea micro-variații intenționate ale debitului, perfect controlate electronic. Practic, debitul nu era constant: existau vârfuri foarte scurte,



urmate de perioade ușor sub limită. Aceste vârfuri erau atât de rapide încât puteau apărea între două citiri ale senzorului, fără a fi înregistrate ca depășiri. Din punctul de vedere al FIA, datele arătau un debit legal. Din punctul de vedere al motorului însă, combustibilul ajungea în cameră exact atunci când era cel mai eficient din punct de vedere al arderii. Un rol cheie l-ar fi avut și unitatea de control electrică (ECU). ECU-ul putea sincroniza livrarea combustibilului cu momentele ideale ale ciclului motorului, astfel încât energia suplimentară să fie exploatată la maximum. În plus, gestionarea extrem de sofisticată a sistemului hibrid, în special a MGU-H, permitea controlul presiunilor și al turației turbinei, ceea ce făcea ca fiecare gram de combustibil să producă mai multă putere.



Photo: formulapedia.com

Pentru a evita un conflict public și eventuale procese juridice complicate, FIA și Ferrari au încheiat o înțelegere confidențială la începutul anului 2020. Detaliile exacte ale acordului nu au fost făcute publice, dar se știe că Ferrari a acceptat să-și ajusteze sistemele și metodele de măsurare pentru a se conforma clar noilor directive tehnice. Practic, această înțelegere a avut două efecte imediate: avantajul Ferrari a dispărut aproape complet în sezonul următor, deoarece FIA a îmbunătățit

monitorizarea debitului de combustibil și a restricționat modul de control al fluxului de combustibil. A trimis un mesaj clar tuturor echipelor: exploatarea limitelor tehnice este permisă atâta timp cât respectă regulile scrise, dar zonele gri pot fi eliminate prin clarificări și directive tehnice. Aceasta situație poate vă sună foarte familiar cu o controversă nouă, cea a rației de compresie Mercedes din 2026. Cum se compară aceste două situații? În fond sunt foarte similare, ambele se folosesc de metoda de măsurare pentru a înșela testele și a trece peste limitele legale. Singura diferență notabilă este aceea că FIA avea cunoștințe în prealabil despre Mercedes, dar nu și despre Ferrari. Eu unul nu pot vedea o mare diferență între aceste două lucruri, părând a fi două fețe ale aceleiași monede.



Photo: bbc.com

Cazul Ferrari din 2019 ne arată cât de subțire este linia dintre inovație și încălcarea regulilor în Formula 1. Motorul nu a fost declarat ilegal, dar echipa a demonstrat cum se pot exploata limitele tehnice și lacunele regulamentare: prin sincronizarea precisă a fluxului de combustibil și optimizarea arderii, fără a modifica senzorii sau a depăși media legală. Este un exemplu clar că în F1 victoriile nu se câștigă doar pe pistă, ci și în laboratoare, în microsecunde și în ingeniozitatea inginerilor, unde fiecare detaliu poate face diferența între avantaj și sancțiune.

Plugușor

de Cristina

de Cristina

Aho-aho, fani înfocați,
Stați puțin și mai frânați,
La gazetă v-adunați,
Plugușorul ne-ascultați!

Că sezonul se-nnoiește,
Monopostul se pornește
Și începe-a concura,
Pe circuite-a domina.

Iarna-i grea,
Pauza-i mare,
Semne bune anul are,
Semne bune de belșug
De la Ferrari, de sub plug.
Poate evoluează-ncet,
Cum au făcut-o în WEC.

Plugușor cu mulți piloți,
Ia strigați, flăcăi: „Pe roți!”

S-a sculat mai an
Șeful Ben Suleyman,
Și-a pornit la drum
Cu regulamentul bun.
Și-a pornit într-o joi
Pe Grid c-un șir de 22 de eroi:
Unii dinozauri, cu tact alergând,
Unii la-nceput, sperând și luptând,
Campionii în frunte, pe toți depășind!

Ia mai turați, măi, piloți!
Vrrrum, vrrrum...

Cu nume de taur,
Cu volan de aur,
Cu halo de titan,
Cu numele Verstappen,
El spre cinci pornește
Și mândria-i crește.

Plugușor cu mulți piloți,
Ia strigați, flăcăi: „Pe roți!”

Vă dorim sezonul plin,
Echipele noi care vin
Să aibă succes cu carul,
Să ne alunge amarul.
Că mult am mai îndurat
Cu trofeul cel „furat”,
Cică FIA l-a pătat
Și Lando l-a câștigat.

Și la anul care vine
Să aveți parte de bine!
Bine să meargă pilotul
Pentru care iubiți sportul.
Sportul ăsta minunat
Ce pe toți ne-a adunat.
Din canapea sau tribună,
Să-l privim noi împreună.

Ia mai turați, măi, flăcăi,
Scârțâiți din pneuri!
Hăăăi!

De urat, am mai ura,
Dar red flag va flutura,
Pe-aici, la boxa voastră,
Departe de redacția noastră!

Să citiți în continuare
Gazeta fermecătoare
De la fani, doar pentru fani:
La anul și la mulți ani!

Happy New Year!





ÎN INIMA PIT LANE

Bogdan este unul dintre oamenii care trăiesc Formula 1 din interior, la câțiva metri de monoposturi, piloți și deciziile care pot schimba o cursă. Deputy Chief Pit Lane în F1, el face parte din echipa care veghează asupra siguranței, ordinii și corectitudinii chiar în mijlocul acțiunii. În acest interviu, Bogdan ne vorbește despre drumul său până pe grila de start, responsabilitatea din spatele jobului și cum arată Formula 1 atunci când nu este privită din fața televizorului, ci de pe pit wall.

?

Salutare, Bogdan! Ești printre puținii membrii din comunitatea noastră care au dus pasiunea pentru Formula 1 la un alt nivel. Suntem nerăbdători să aflăm cât mai multe despre tine și despre rolul tău în sportul pe care îl iubim. Dar până atunci, ne-ar plăcea să știm cu ce te ocupi atunci când nu ești implicat în Formula 1?

Salutare tuturor! Sezonul de motorsport în Emiratele Arabe Unite începe undeva la mijlocul lui octombrie cu primele curse din campionatele locale și regionale după care avem un weekend de simulare pentru F1 în Yas, undeva la două săptămâni înainte de cursa propriu-zisă. Dar noi începem pregătirile pentru sezon și pentru cursa de F1 prin iunie când stabilim materialul de training și selecția oficialilor pentru cursa de F1, iar apoi cam patru sesiuni de training și un examen la sfârșitul lui septembrie.

Iar când nu sunt pe unul din circuitele din Dubai sau Abu Dhabi (din octombrie până la mijlocul lui aprilie), lucrez pentru o companie multinațională în domeniul IT sau îmi petrec timpul cu soția și cei doi copii: Mark (2 ani) și Matthias (6 ani). Nu că m-ar fi acuzat vreodată cineva ca nu sunt obsedat de F1, dar Matthias și-a primit numele de la... Kimi-Matias Räikkönen.

?

De unde pasiunea pentru Formula 1?

Nu pot să zic că am fost un împătimit de mic, dar am avut mulți adulți în jurul meu care se mai uitau la curse ocazional și surprindeam discuții despre Șumahăr(?!), Häkkinen sau Coulthard.

Îmi aduc aminte una dintre primele curse care le-am văzut cap-coadă când eram în liceu și participam la un concurs de navomodele în Petroșani, iar instructorii s-au adunat să se uite la cursa din acea duminică și eram fascinat de... fascinarea lor. A fost prima dată când am auzit discuții la nivel tehnic foarte avansat despre monoposturi.

?

Care au fost pașii care te-au dus în Formula 1? Cum ai ajuns să te implici în activitatea de oficial în Pit Lane?

În 2014, când m-am mutat din România în Dubai știam că în Abu Dhabi e circuitul de F1, dar între timp am aflat că există și un circuit în Dubai, Autodrome. Am început să merg la curse ca spectator, iar la un moment dat i-am văzut pe oficialii de pe circuit în costume portocalii într-o mașină de

descarcerare intervenind la un incident. Înainte de a pleca din România, am lucrat șapte ani ca pompier ISU (din care doi și ca paramedic SMURD), iar văzându-i pe cei de pe circuit și știind că sunt voluntari am decis să le scriu celor de la circuit. Asta se întâmpla în primăvara lui 2017, iar în septembrie am participat la primul training la circuitul Autodrome din Dubai.

Două luni mai târziu am fost selectat să particip la primul weekend de curse, dar, spre uimirea mea, am fost alocat ca oficial pe linia boxelor, sau Pit Lane Specialist (în UAE termenul de „marshall” nu se mai folosește, din motive oarecum tehnice și practice). Cred că era o finală de TCR Europe și primele etape de campionate naționale din UAE, Radical și SuperBike. Vă puteți imagina că în prima zi eram pe pit wall uitându-mă la mașini și la garaje așa cum se uită un castor la drujbă. Mi s-au pus în brațe un clipboard cu niște documente (log sheet, infringement sheets) și aia fost. Eram conștient că nu trebuia să fiu acolo, dar hei, eram aproape de mașinile de curse! Așa că am tăcut, am învățat din mers totul. După vreo două luni cei de la circuit au realizat că sunt în echipa greșită: eu trebuia să fiu în Rescue & Extrication (voluntarii cu experiență în acest domeniu sunt foarte greu de găsit). Deși eram nou în echipă, mi-am permis să refuz foarte diplomatic și elegant, așa cum are face-o un copil de șase ani: „No thanks, I want to be where the cars are.” Așa că am rămas în Pit Lane Team.

Pe parcurs am avut ocazia să lucrez în echipă cu cei care se ocupau de organizarea echipei de oficiali pentru F1 și mi-au explicat ce condiții trebuie să îndeplinesc pentru a putea aplica pentru un loc în cursa de anul viitor. În principiu, condițiile sunt simple: ai nevoie de un număr de ore de participare la curse, indiferent de circuit, pe un întreg sezon competițional și să treci examenele teoretice și practice. Zis și făcut. Am participat la aproape toate cursele locale și internaționale din acel sezon, în august și septembrie 2018 am participat la cursuri și examene, în octombrie am primit acreditarea pentru F1, iar în noiembrie (parcă atunci a fost cursa F1 în acel an) pe grila de start F1!

Cum diferă dinamica dintre pozițiile de Pit Lane Specialist, Sector Chief și Chief Pit Lane? Există momente în care trebuie să iei decizii critice în câteva secunde?

Pentru început am să explic ce face un Pit Lane Specialist. Cred că cel mai important aspect care ne diferențiază de oficialii de pe circuit este acesta: cei din Pit Lane cunosc articolele din regulamentele sportive care se aplică pe linia boxelor în detaliu, iar în cazul încălcării acestora întocmesc un raport cu toate detaliile care este contrasemnat de Deputy/Chief Pits, iar apoi trimis către Race Director care mai departe ia decizia dacă se trimite sau nu către Stewards. Într-un weekend de curse un Pit Lane Specialist poate să aibă unul dintre aceste roluri pe pit wall - chiar nu găsesc un termen în română, dar da, acolo ne petrecem marea majoritate a timpului:

- **Observer** - monitorizează echipele, mașinile și garajele. Notează fiecare detaliu din timpul opririlor la boxe: Timpul la secundă, ce se lucrează la mașină, dacă se schimbă cauciucuri, câte și de care etc.;



- **Pit Entry/Exit** – notează timpul, la secunde pentru fiecare mașină;
- **Radar Gun** – o persoană desemnată să verifice viteza pe linia boxelor. Mai puțin în F1/F2 unde totul este monitorizat de senzori FOM (F1 Ops Management);
- **Intervention** – o echipă de 3-5 persoane care intervin în caz de accident pe linia boxelor sau pe grila de start;
- **Sector Chief** – are în responsabilitate o parte din garaje și observatorii desemnați;
- **Deputy Chief Pit Lane** – se asigură că fiecare membru al echipei este în locul corect, menține comunicația via radio cu Race Control atunci când Chief Pit Lane nu este disponibil sau intervine direct în caz de urgență. Are și responsabilitatea de a așeza mașinile pe grila de start în ordinea corectă (devine super interesant când grila are 90 de mașini la start, cum e în cazul cursei de 24h) Deciziile critice sunt de cele mai multe ori în cazul accidentelor sau în cazul rapoartelor de infringement;
- **Chief Pit Lane** – alocă rolurile pentru weekend-ul de cursă. Este responsabil pentru startul cursei (steagul verde din spatele grilei). Este principalul contact pentru Race Control în tot ceea ce ține activitatea în Pit Lane.



Cum ai progresat de la rolul de Pit Lane Specialist până la rolul de Deputy Chief?

Cred că s-a întâmplat destul de natural progresia. Fiind licențiat în Drept, încă de la început mi-a fost destul de ușor să înțeleg articolele de regulament și să le interpretez corespunzător. Iar pe de cealaltă parte, lucrând într-un sistem militar ani de zile, disciplina m-a ajutat foarte mult și am fost foarte apreciat pentru abilitatea de a lucra în echipă. După primul an liderii de echipă au observat că ceilalți colegi vin la mine de multe ori pentru a cere lămuriri și explicații și așa au început să îmi dea încetul cu încetul extra responsabilități în timpul curselor. La sfârșitul sezonului 2022, Chief Pit Lane mi-a propus să devin Deputy Pit Lane și să mă implic la refacerea completă a modulelor de training (care erau vechi de vreo 7 ani) pentru următorul sezon. Iar de atunci, deși practic rolul meu pe licența FIA e de Deputy, am început să împărțim rolul de Chief Pit Lane când avem curse la ambele circuite în același timp. Dar sunt curse la care merg doar ca observer, tocmai pentru a da șansa și altor colegi de a învăța tainele meseriei.



Care sunt cele mai importante responsabilități ale tale în timpul unui weekend de cursă și ce abilități sunt necesare pentru acest rol?

Responsabilitățile mele încep înaintea weekend-ului propriu zis de cursă, când trebuie să alcătuiesc echipa și să stabilesc rolurile. În timpul unei zile de cursă încep cu briefing-ul cu echipa, după care îmi verific legătura radio cu Race Control. De obicei am și o scurtă conversație cu echipa din Race Control. Iar odată ce a început prima sesiune (de obicei antrenamente) sunt în Pit Lane. Înaintea unei curse propriu zise aloc locurile pe grilă pentru fiecare specialist, iar odată ajunși pe grilă ne



asigurăm că toate mașinile sunt pe locul corect după care raportează către Race Control prin radio. Iar la startul cursei, câteodată împart responsabilitatea de a da steagul verde din spatele grilei – procesul prin care anunț Starter-ul din Race Control că toate mașinile sunt pregătite de start și se poate iniția procedura luminilor roșii. Odată începută cursa, mergem înapoi pe Pit Wall să observăm opririle la boxe și să raportăm, după caz, abaterile de la regulament. Cu câteva minute înainte de finalul unei curse pregătim podiumul pentru mașinile clasate pe primele locuri și locația de parc fermé pentru restul competitorilor.

Ce ți s-a părut cel mai surprinzător sau neașteptat atunci când ai început să lucrezi atât de aproape de monoposturi, echipe și piloți?

Crede că surprinzător mi s-a părut să văd monopostul de F1 lângă mine și să realizez că dimensiunile pe care creierul meu le-a procesat din imagini la TV sau pe telefon sunt foarte diferite în realitate. Și poate cel mai surprinzător, mirosul emanat din garaje când sunt pornite motoarele. A fost ceva total neașteptat. Dacă ar fi să descriu acel miros, aș zice că îți dă impresia de viteză chiar și când sunt turate pe loc în garaj. Ca bonus, în 2019, când Ferrari a fost penalizată pentru „ceva abateri tehnice ce priveau combustibilul” se simțea de la o poștă că au pornit motorul în garaj – deci putem spune că rivalii i-au mirosit la propriu că ceva nu e în regulă acolo.

Cum se simte să fii la câțiva metri distanță de mijlocul acțiunii în cele mai tensionate momente ale unui Grand Prix? Există un moment care ți-a rămas în minte?

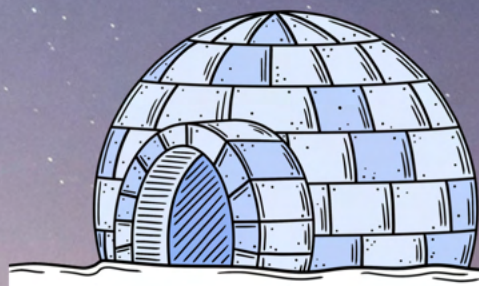
Dacă vorbim de F1, startul primei curse la care am participat. La start, pe grilă cu Sergey Sirotkin în 2018. A fost un moment fantastic când a plecat în turul de formare, iar eu la nici un metru lângă mașină, cu mecanicii de la Williams în spatele meu.

Care este partea ta preferată dintr-un weekend de cursă - adrenalina startului, presiunea opririlor la boxe sau atmosfera de pe podium?

Starturile sunt cu adevărat speciale – indiferent că sunt de pe loc sau din mers (anduranță). Opririle la boxe în cursele de anduranță sunt cu adevărat brutale, mai ales în a doua jumătate a cursei și, în comparație cu F1, necesită o mai mare implicare și atenție a oficialilor.

Ce te motivează cel mai mult în activitatea ta și cum reușești să-ți păstrezi concentrarea când întreaga lume se uită, la propriu, în direcția ta?

Dacă la început motivația a fost aceea de a ajunge pe grilă într-o cursă de F1, pe parcurs am descoperit fantastica lume a curselor de anduranță. În momentul de față găsesc în fiecare tip de campionat ceva ce mă atrage, dar în egală măsură sunt foarte atașat de echipa cu care lucrez. Pot să zic că am reușit împreună cu colegii mei să creăm o atmosferă de lucru în echipă, unde toată lumea este apreciată pentru efortul pe care îl depune. Țin să menționez că în echipă avem cel puțin 20 de naționalități diferite.





Care sunt câteva reguli ce trebuie aplicate de echipe și piloți, dar despre care publicul larg poate nu știe?

Regulamentele F1 sunt foarte stufoase, dar în general cunoscute de mai toți fanii. Cred că cel mai interesant mi se articolează care reglementează prezența animalelor pe linia boxelor, articol care specifică că pot fi prezente doar animalele care au primit în prealabil aprobarea FIA. Bineînțeles că știm toți de Roscoe, dar vă puteți închipui glumele între noi când mai zărim câte un fluture sau o albină în pit lane și sărim toți ca arși că nu au aprobare FIA.



Cum reușești să menții echilibrul între viața personală, jobul tău de bază și activitatea din Formula 1?

Bună întrebare. Sincer, cred că toți din jurul meu s-au obișnuit deja cu faptul că vin la pachet cu 3-4 luni pe an în care circuitul devine habitatul meu natural.



Cum arată pentru tine o zi perfectă atunci când nu ești la circuit?

Acasă, cu familia. Deși nu de puține ori mă vizitează și ei la circuit în timpul curselor, ceea ce mă bucură enorm de mult mai ales băiatul cel mare începe să înțeleagă tot mai mult și pune întrebări foarte relevante.



Care este cea mai amuzantă întâmplare legată de activitatea ta în F1?

N-am în minte întâmplări amuzante legate direct de cursele de F1, dar am mult amintiri amuzante cu colegii, așa numitele „inside jokes” care, din păcate, nu se pot da pe post.



Ai ritualuri sau mici superstiții înainte de curse?

La început obișnuiam să repet în minte etapele de training să fiu sigur că nu omit nimic, mai ales la startul cursei, unde sunt responsabil direct de siguranța pilotului. Acum am obiceiul de a parcurge desfășurătorul (sau minutarul) înaintea unui weekend pentru a identifica potențiale secvențe unde avem timp foarte scurt de a face un lucru sau altul sau pur și simplu pentru a avea un plan mental pentru cum va decurge ziua și unde sunt momentele critice care necesită atenția maximă a echipei mele.



Te consideri privilegiat pentru că ai reușit să obții un astfel de rol în Formula 1?

Da, fără doar și poate. Și asta încerc să le induc și celor din echipă. Este o ocazie unică în viață să fii atât de aproape de mașini, piloți, mecanici și în general de toată acțiunea, dar asta vine cu o responsabilitate foarte mare. Cum zicea și unchiu' Ben, fie iertat, chiar înainte să treacă la cele veșnice, ceva despre putere și responsabilitate. Dar să revenim la ale noastre, este foarte ușor să fii distras de mirajul faptului că ești în mijlocul acțiunii și să uiți, chiar și pentru un moment, că misiunea principală este cea de a veghea asupra siguranței competitorilor. S-au văzut și cazuri în care s-a abuzat de acest privilegiu, probabil cel mai recent în mintea tuturor este evenimentul din Baku cu colegele de pe circuit care au năvălit pe sărăcuțul de Charles după accident. A scăpat nevătămat din accident ca apoi să fie nevoit să fugă din calea lor. Din poziția mea consider că este o dovadă de respect să le acord spațiu piloților și măcar eu să nu sar cu telefonul în nasul lor pentru un selfie.





Dacă ar fi să alegi o singură cursă favorită la care ai participat, care ar fi aceea și de ce?

Abu Dhabi 2021. Pe grilă cu Emilian #33, în timpul cursei am stat pe pit wall între Mercedes și Red Bull. Și dacă nu v-ați împuns destul (și inutil) pe acel moment, mai pot adăuga sare pe rană cu o convorbire avută în timpul cursei cu inginerul Mercedes care afișa timpii pe pit board pentru Lewis.



Ce pilot admiri cel mai mult și de ce? În viața reală sunt piloții altfel decât îi vedem noi din fața ecranului?

Ah... momentul pentru povestea de tip „never meet your heroes...”. Favoritul meu din totdeauna a fost Räikkönen, până când l-am întâlnit pe grilă, când concura pentru Alfa Romeo F1. Atunci am realizat că de fapt e un om ca oricare altul atunci când nu e într-o mașină de curse. Și din acel moment, pentru mine s-a disipat acel mister și acea admirație oarbă pentru piloți. Astăzi, dacă văd un pilot plimbându-se prin paddock sau la interviuri, selfie-uri etc., îmi trezește foarte puțin interes. În schimb, odată ce e în monopost, cu vizorul jos și într-o întâia, atunci consider că nu mai respirăm același aer și are toată atenția mea.



Îți mulțumim pentru aportul tău la comunitatea noastră și pentru că reușești să ne transmiți imagini la cald de la cursele la care participi și nu în ultimul rând pentru că ți-ai făcut timp să răspunzi întrebărilor noastre. Să ai sărbători așa cum ți le dorești și te așteptăm din nou pe circuit în 2026!

Vă mulțumesc și eu pentru șansa de a împărtăși puțin din experiența mea. Mă bucură enorm să văd că într-un colțisor al internetului mioritic încă se mai pot aduna oameni care să discute în contradictoriu fără ca discuțiile să degenereze în bășcălie ieftină și atacuri la persoană. Nu în ultimul rând, felicitări și mulțumiri moderatorilor din comunitate. Vă doresc un 2026 plin de drame pe circuite, dar cu liniște în viețile voastre.

Happy
New Year

Toast to a
New Year!

Primiți cu uratul?

de Doru B.



Plugușor de Ferrarist

Aho, aho copii și frați
Voi Ferrari să nu luați,
Dacă vreți că să trăiți, încă
Mulți ani fericiți.
Măine anul se-noiește,
Ferrari se primenește,
Poate scoate o mașină,
De ajunge pân' la Lună,
Titlul la constructori, poate,
Și un WDC măi frate!
Și acum, că de final,
Vă urez în Noul An,
Motoare cât mai turate,
Aripi față deocheate,
Cauciucuri tari și late..
S-aveți parte de victorii,
Și noroc să spărgeți norii,
Qualy cât mai reușite,
Pole-uri, să fie primite,
Globuri șucare în pom,
Dacă nu, apăsați MOM!

Sorcova alternativă

Sorcova, vesela,
Să trăiți, să vă rotiți
Mii de tururi să-npletiți
Cauciucuri să schimbați,
Softuri, medii, harduri, wet
Overtake să activați,
Poll position să luați!
Să vă fie monopostul..
Tare ca piatra,
lute ca săgeata.
Tare ca fierul,
lute ca oțelul.
Sorcovim și fanii, care
Vă țin pumnii în picioare,
Vă apreciază tare..
Să aveți noroc în toate,
În cupe și campionate
Câte cuie sunt pe casă,
Atâtea puncte pe masă..
Și dacă se poate, frate
WDC!

La anul și la mulți ani!

GAZETA
12 F1
ROMANIA



Moștenirea lui Schumacher

de Gabi

Astăzi, Formula 1 este definită de stabilitate, procese clare și dominații construite metodic, nu întâmplător. Marile echipe nu mai caută doar viteza pură, ci controlul total al fiecărui detaliu de la structura internă până la cultura performanței. Acest mod de a gândi pare firesc acum, dar nu a existat dintotdeauna. A fost rezultatul unei transformări profunde, conduse de oameni care au înțeles că succesul pe termen lung nu se obține prin sclipiri de moment, ci prin disciplină, viziune și răbdare.

Boom și prăbușire: ADN-ul Ferrari

Ferrari a trăit mereu între extreme. Atunci când era sus, domina Formula 1 cu o aură aproape mitologică. Ascari, Fangio, Hawthorn, Hill, Surtees, Lauda, Scheckter, toți au devenit campioni mondiali în roșu și au intrat în elita absolută a sportului. Dar gloria venea aproape întotdeauna cu un preț. După succese urmau conflicte interne, lupte de putere, decizii greșite și, uneori, tragedii. La Maranello, succesul și autodistrugerea păreau să meargă mână în mână. Această instabilitate a făcut Ferrari fascinant, dar și profund imprevizibil.

Răbdarea lui Todt și începuturile dificile

Jean Todt a preluat conducerea Ferrari în 1993, într-o perioadă în care echipa era departe de vârf. Planul inițial a implicat nume cunoscute, în special pe John Barnard, omul care fusese foarte aproape de titlu cu Alain Prost în 1990. Experimentul s-a lovit însă de probleme vechi: politică internă, lipsă de încredere, conflicte între departamente.

Mașinile din 1994 și 1995 au arătat potențial, dar nu consistență. O victorie a lui Berger, apoi una a lui Alesi: prea puțin pentru un brand care trăia pentru titluri. Ferrari rămânea în umbra Williams și Benetton.



Semnarea lui Schumacher: momentul-cheie

După 1995, Todt a făcut mutarea care avea să schimbe istoria: l-a adus pe Michael Schumacher. Deși titlul din 1994 fusese controversat, sezonul 1995 a arătat clar realitatea: Schumacher era cu mult peste restul grilei. După dispariția lui Senna și retragerea lui Prost, nu exista un rival de același calibru. Todt a înțeles că Schumacher nu era doar un pilot rapid, ci un lider total, capabil să ridice o întreagă echipă la nivelul său.

De ce a ales Schumacher Ferrari?

Pentru Schumacher mutarea era un risc. Williams i-ar fi oferit titluri imediate, iar McLaren-Mercedes devenea o forță emergentă. Ferrari însă oferea ceva diferit: șansa de a construi o moștenire. Schumacher și-a pariat cei mai buni ani într-o echipă care nu mai câștigase un titlu mondial de aproape două decenii. Chiar și așa, după primul test, optimismul era mare: Schumacher era cu o secundă pe tur mai rapid decât Berger și Alesi.

Ani de tranziție și controverse

Sezonul 1996 a adus trei victorii, inclusiv cursa legendară pe ploaie din Spania, dar titlul era imposibil. În 1997, Ferrari a fost aproape, însă incidentul de la Jerez cu Villeneuve a anulat tot progresul și i-a consolidat reputația de pilot controversat. Todt a înțeles că era nevoie de o restructurare totală.



Nașterea super-echipei Ferrari

Ieșirea lui Barnard a deschis calea pentru aducerea oamenilor cheie de la Benetton: Ross Brawn și Rory Byrne. Ei au format, alături de Schumacher, nucleul celei mai eficiente echipe din istoria Ferrari. Mașinile au devenit tot mai bune, iar strategiile impecabile. McLaren și Mika Häkkinen au opus rezistență, iar accidentul lui Schumacher din 1999 părea să distrugă totul. Totuși, Ferrari a câștigat titlul la constructori în 1983.



Epoca de aur: dominația Ferrari (2000–2004)

Anul 2000 a fost momentul decisiv pentru Ferrari. După ani de eșecuri dureroase, echipa avea în sfârșit

combinația ideală: o mașină competitivă, un pilot excepțional și o structură internă perfect funcțională. Lupta cu Mika Häkkinen și McLaren a fost intensă, dar diferența a fost făcută de strategie și constanță. Victoria lui Schumacher în cursa decisivă de la Suzuka a adus primul titlu Ferrari după 21 de ani și a marcat începutul unei noi ere.



În 2001, Ferrari a trecut de la luptă la dominație. Schumacher a controlat sezonul aproape complet, devenind campion mondial cu patru etape înainte de final. Mașina era rapidă, fiabilă și eficientă pe orice tip de circuit, iar echipa funcționa cu o disciplină rar întâlnită în Formula 1.



Sezonul 2002 a dus această superioritate la extrem. Ferrari F2002 este considerată una dintre cele mai bune mașini din istorie. Schumacher a urcat pe podium în fiecare cursă și a câștigat titlul cu mult înainte de final. Dominația a fost atât de mare încât a generat controverse, cel mai cunoscut episod fiind ordinul de echipă de la Marele Premiu al Austriei.



În 2003, schimbarea sistemului de punctaj și progresul rivalilor au adus o luptă mai strânsă. Williams-BMW și McLaren, prin tânărul Kimi Räikkönen, au pus presiune reală pe Ferrari. Titlul s-a decis abia în ultima cursă, la Suzuka, unde experiența și calmul lui Schumacher au făcut din nou diferența.



Apogeul a venit în 2004. Ferrari F2004 a dominat sezonul, iar Schumacher a câștigat al șaptelea titlu mondial, stabilind noi recorduri. Între 2000 și 2004, Ferrari a redefinit standardele succesului în Formula 1, construind una dintre cele mai impresionante perioade de dominație din istoria sportului.



O echipă de legendă

Ferrari-ul anilor 2000 a fost o entitate nemaîntâlnită până atunci. Nu era doar rapid, ci constant, calculat și aproape lipsit de slăbiciuni. Totul părea să funcționeze în favoarea Scuderiei:

- influență politică majoră în Formula 1;
- resurse financiare superioare;
- o relație ideală cu Bridgestone;
- decizii controversate ale FIA care uneori înclinau balanța în favoarea Ferrari.

Criticii ironizau spunând că FIA înseamnă „Ferrari International Assistance”.

Moștenirea lui Todt și Schumacher

Schumacher a rămas o figură polarizantă, admirată pentru talent și criticată pentru metode. Dar fără Jean Todt, această eră probabil nu ar fi existat. Todt a creat cultura victoriei, a protejat echipa de interferențe politice și a impus filosofia „câștigă cu orice preț”. Controversele nu au lipsit, dar rezultatele au fost incontestabile. Poate că Enzo Ferrari ar fi aprobat, pentru că, în esență, acest Ferrari a fost exact ceea ce fondatorul și-a dorit mereu: o echipă care nu acceptă nimic mai puțin decât victoria absolută.



Extemporal la dirigenție

My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

De la Ralf până la Piastru: povestea unui fan

Total a început în 2002. Nu cu Michael, nu cu Ferrari — ci cu Ralf Schumacher. Într-o lume în care toți se îngrămădeau în jurul fratelui mai mare, eu l-am văzut pe Ralf. Elegant, calculat, mereu în umbra altora, dar cu un talent pur care nu striga după atenție. Și tocmai de aceea, mi s-a părut al meu.

Când Ralf s-a retras am avut o senzație ciudată — ca și cum cineva mi-a închis ușa către copilărie. Dar Formula 1 nu s-a oprit. Și nici eu.

Am fost acolo când Alonso a spart tăcerea germană și a strigat în limba spaniolă că e vremea pentru alt campion. Am fost acolo la prima sa victorie, la Renault, și m-a cucerit. Nu era doar rapid — era curajos, deștept și flămând. 2005 și 2006 au fost ani în care mi-am amintit ce înseamnă să simți F1 în piept.

Apoi a apărut din neant Brawn GP. Parcă dintr-o poveste SF, cu un monopost alb, cu linii simple, dar cu suflet mare. Când Jenson Button a câștigat titlul în 2009, am simțit că magia e din nou reală. Că în F1, chiar și imposibilul e posibil.

Dar înainte de asta, o surpriză: Sebastian Vettel, acel copil zâmbitor care a câștigat la Monza în 2008 cu Toro Rosso. Ceva în acel moment mi-a spus: „Asta nu e un one-hit wonder.” Și n-a fost. Titlurile lui de la Red Bull au adus o nouă eră, iar eu l-am privit cu admirație, chiar dacă sufletul meu era deja plin de piloți.

A urmat o pauză. Era epoca Hamilton, și deși i-am recunoscut talentul și măreția, eu nu mai simțeam conexiunea. Am închis televizorul o vreme. Nu pentru că F1 se schimbese, ci pentru că eu aveam nevoie de altceva.

Apoi, 2023. Revin în forță. Nu cu un campion consacrat, ci cu un tânăr tăcut, rapid, cerebral: Oscar Piastru. Ceva în el mi-a adus aminte de începuturi. Nu e zgotos. Nu cere aplauze. Dar are acel „ceva” pe care doar fanii adevărați îl simt. Din nou, am avut senzația aia: „Asta e al meu.”

Și uite așa, de la Ralf la Alonso, de la Brawn GP la Vettel, de la liniște la Piastru — Formula 1 n-a fost niciodată doar un sport pentru mine. A fost un fir roșu care mi-a unit anii, emoțiile, și bucăți din mine pe care nici nu știam că le am.

Adrian, 08.07.2025

Photo: facebook.com



Photo: instagram.com



Cronobox

de Adrian

10 decembrie

1974 - se naște **Pierre Waché**, directorul tehnic al celor de la Red Bull.



Photo:
f1.fandom.com

12 decembrie

1946 - se naște **Emerson Fittipaldi**, pilot brazilian și dublu campion mondial, în 1972 și 1974;

2021 Abu Dhabi GP - una dintre cele mai dramatice finale de campionat mondial, cu **Max Verstappen** învingător în fața lui **Lewis Hamilton**.



Photo
redbull.com

16 decembrie

1982 - se stinge din viață **Colin Chapman** (n. 9 mai 1928), fondatorul companiei **Lotus**, echipă ce a dominat în anii '60-70, câștigând 7 titluri la constructori și 6 titluri la piloți.



Photo:
pinterest.com

23 decembrie

1956 - s-a născut **Michele Alboreto** (d. 25 aprilie 2001), fost pilot italian;

2009 - **Michael Schumacher** își anunță revenirea în Formula 1 începând cu sezonul 2010, pilotând pentru Mercedes.



Photo:
reddit.com

26 decembrie

1958 - se naște **Adrian Newey**, unul dintre cei mai mari și de succes inginer din istoria Formula 1, proiectant al mai multor mașini care au câștigat titluri, Williams, McLaren și Red Bull.



Photo:
autosport.com

28 decembrie

1963 MP Africa de Sud - pe circuitul de la East London **Jim Clark** câștigă pentru a șaptea oară în sezon, stabilind un nou record pentru acele vremuri.



Photo:
wikipedia.org

29 decembrie

1962 MP Africa de Sud - o altă finală dramatică de sezon; **Graham Hill** se impune în cursă și devine campion pentru prima dată, profitând de problemele mecanice ale lui **Jim Clark**, rivalul său la titlu.



Photo:
statsf1.com

Revelion în monopost

de Adrian

Există un farmec aparte în evenimentele sportive care se întind pe durata a două calendare diferite. Cel mai bun exemplu este celebrul **Turneu al celor 4 Trambuline**: te califici într-un an, pe 31 decembrie și concurezi în finală în anul următor, pe 1 ianuarie. Este o bizarerie temporală care transformă trecerea dintre ani într-un maraton de adrenalină. Credeați că sezonul de Formula 1 s-a oprit după Crăciun? Se pare că nu. În vremurile „romantice” ale Marelui Circ, cumpăna dintre ani ne aducea în prim-plan un spectacol pe cinste pentru iubitorii de motorsport, exact în același ritm cu zborul schiorilor de la Garmisch-Partenkirchen.

În plin sezon al sporturilor pe zăpadă, piloții de Formula 1 lăsau șampania deoparte la miezul nopții pentru a se urca în cockpit câteva ore mai târziu, sub soarele arzător al Africii de Sud.

1 ianuarie 1965 - East London

Pe 1 ianuarie 1965, la East London, **Jim Clark** a oferit o lecție de pilotaj care a rămas în manualele de istorie. Dacă în turneul de sărituri cu schiurile un singur metru în plus te face erou, Clark a arătat că în Formula 1 poți fi la kilometri distanță de restul lumii.

Photo: motorsportmagazine.com



La volanul legendarului său Lotus, Clark a reușit un **Grand Slam**: a plecat din pole position, a stabilit cel mai rapid tur și a condus fiecare tur al cursei. A fost un mesaj clar trimis rivalilor chiar din prima zi a anului: titlul mondial din 1965 avea deja un stăpân. Pentru Clark, victoria de pe 1 ianuarie nu era despre aroganță, ci despre modul lui tăcut de a transmite lumii că este cel mai bun încă din prima secundă a noului an.

Tot în aceea zi, un tânăr debutant pe nume **Jackie Stewart** obținea primele sale puncte (locul 6). Nimeni nu bănuia atunci că puștiul care pășea timid în puncte de Anul Nou va ajunge să câștige trei titluri mondiale și să revoluționeze siguranța în acest sport.



Photo: statsf1.com

Clasament cursă:

1. **Jim Clark** - Lotus - Climax
2. **Graham Hill** - BRM
3. **John Surtees** - Ferrari



1 ianuarie 1968 - Kyalami

Trei ani mai târziu, spectacolul s-a mutat de pe malul Oceanului Indian pe platoul înalt de lângă Johannesburg, pe circuitul Kyalami. Pentru Jim Clark, 1 ianuarie 1968 a fost ziua în care a rescris istoria. Prin victoria sa, scoțianul a ajuns la 25 de succese în Mari Premii, depășind recordul legendarului Juan Manuel Fangio, care păruse imposibil de atins timp de un deceniu.



Recordul de 24 de victorii în Mari Premii stabilit de legendarul **Juan Manuel Fangio** fusese considerat de neatin. Însă, sub soarele arzător de la Kyalami, **Jim Clark** și al său Lotus 49 au arătat o grație care făcea totul să pară ușor. Clark a dominat weekend-ul. S-a calificat în pole position în ultima zi a anului 1967 și după un start controlat pe 1 ianuarie 1968, a condus cursa spre un final istoric. Când a trecut linia de sosire, cronometrul nu marca doar victoria cu numărul 25, ci sfârșitul unei ere și începutul alteia. Clark devenea cel mai de succes pilot din istorie, depășindu-l pe „Maestrul” Fangio.

Clasament cursă:

1. Jim Clark - Lotus - Ford
2. Graham Hill - Lotus - Ford
3. Jochen Rindt - Brabham-Repco

Marele Premiu din 1 ianuarie 1968 nu a fost doar despre recorduri, ci și despre momentul în care Formula 1 a început să se transforme în afacerea globală de astăzi. Până atunci, mașinile concureau în culorile naționale (verdele britanic, roșul italian). Însă la Kyalami, echipa locală Team Gunston a apărut cu monoposturile vopsite în culorile unui brand de țigări (portocaliu și maro). A fost „scânteia” care a aprins era sponsorizărilor comerciale. În doar câteva luni, chiar și echipa lui Clark avea să renunțe la celebrul verde pentru culorile roșu și auriu ale sponsorului Gold Leaf.



Privind înapoi, cursa de pe 1 ianuarie 1968 are o aură melancolică. Nimeni de pe podium – nici Clark, nici colegul său Graham Hill – nu bănuiau că acesta avea să fie ultimul triumf al scoțianului. Trei luni mai târziu, într-o cursă secundară de Formula 2 la Hockenheim, cel mai mare pilot al generației sale își pierdea viața. Victoria de la Kyalami a rămas astfel testamentul lui Jim Clark. A fost modul lui de a spune „La mulți ani!” unei lumi pe care o cucerise prin modestie și o viteză pură. Pentru el, a câștiga pe 1 ianuarie nu era un gest de aroganță, ci pur și simplu ordinea firească a lucrurilor: era cel mai bun încă din prima secundă a anului.

Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



**When I'm in a
Brad comparing
competition
and my opponent is
doc**

