

# GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

OCTOMBRIE 2025 | NR. 16

VOCEA F1 ÎN ROMÂNIA  
vorbește pentru gazetă

CU FURCULIȚA ÎN MÂNĂ  
Dieta unui pilot de F1

CIFRE ȘI ALTE ALEA  
Semnificația numerelor





## Antal Putinică – Vocea Formulei 1 în România

Cu o experiență de peste 30 de ani de jurnalism, Antal Putinică este cunoscut, pe bună dreptate, drept vocea Formulei 1 în România. Cu toate acestea, sunt încă multe lucruri interesante de aflat despre Antal și sperăm ca prin intermediul acestui interviu să ajungem la câteva dintre ele.



Salve, Antal! Suntem onorați și bucuroși că ai acceptat să ne răspunzi la câteva întrebări. Dincolo de informațiile publice despre activitatea ta profesională mai știm că locuiești în apropierea Bucureștiului, într-o casă proiectată de tine, înconjurat de natură și de multe animale, însă ne-ar plăcea să descoperim și alte lucruri despre tine. Apropo, ai reușit să populezi cu fazani pădurea din spatele curții?

- În primul rând, atunci când am citit mesajul, chiar înainte de aprecierea gestului vostru, a venit uimirea: am rămas mască despre câte știți despre mine, în condițiile în care îmi imaginam/speram că sunt ceva mai greu de citit.

- Și ca să vă răspund, da, am închis pădurea din spatele proprietății mele cu un gard (câinii abandonati și înfometati sunt cel mai mare pericol pentru păsările ce cuibăresc la sol) și acum am și fazani și porumbei popești. Nu știu dacă știți despre ce vorbesc, însă sunt minunați!



Cu ce te ocupi când nu comentezi cursele de Formula 1?

- Depinde. Și depinde de anotimp și starea mentală. Primăvara plantez și mă ocup de grădină ori mai construiesc câte ceva; vara la piscină și grătare cu prietenii; toamna gătesc în prostie zacuscă, gemuri, dulcețuri, legume la congelator, you name it!... iar iarna (acum, că nu prea mai e zăpadă) îmi fac planuri de viitor. Ori îi fac pomană porcului, cam o dată la doi ani. După cum vedeți, sunt destul de casnic.



Și apropo de asta, cum ai ajuns comentator la Formula 1 și care a fost prima cursă comentată?

- Aș vrea să îmi aduc aminte. Știu că a fost la Pro TV, prin 1996, cel mai probabil prima etapă din sezon. Eram deja pe știrile sportive, dedicat motorsportului, iar Noli Cobilanschi (actualul șef Eurosport România) mi-a oferit o șansă. Și cam asta a fost, pe repede înainte. Atunci nu realizam ce impact urma să aibă F1 în România, poate aș fi dedicat ceva mai mult timp. Însă era o perioadă extrem de aglomerată, în sensul bun al cuvântului (cu ProMotor, Camel Trophy, Saloane Auto), iar asta a făcut ca lucrurile să curgă în sensul natural, firesc.



Cum ai reușit să reziziți în meseria asta atât de mult timp?

- N-am idee!



Pentru că nu ai comentat doar curse de Formula 1, am vrea să știm care este cea mai spectaculoasă cursă, din orice sport cu motor, pe care ai comentat-o de la fața locului?

- Din păcate, de la fața locului nu am comentat decât Grand Prix-uri de MotoGP. Au fost niște ani fabuloși la Eurosport, în care m-am zbenguit pur și simplu prin paddock-ul marilor circuite europene. Iar amintirea profund sculptată în memorie este Le Mans 2018, când Alex Cocu (coleg de comentariu Eurosport și prieten pe viață, sper) mi-a făcut cea mai mare surpriză: cursa de GP a fost chiar de ziua mea, 20 mai, iar între Moto 3 și MotoGP m-a scos din cabina de comentariu și m-a dus în virajul 5, Musée, și a deschis o șampanie pentru a sărbători momentul. Era și Marius Băcilă acolo, au început să cânte „La Mulți Ani!”, iar publicul s-a întors și a început să cânte cu ei. Țin minte că francezii erau nedumeriți de ce mă cheamă „Chantalle”, pentru că ăsta e un nume feminin pentru ei.

- Cel mai mare regret este că, deși am obținut prin eforturi personale acreditări și acces la Indy 500 – Ediția 100 (cursa, cea din 2016), nu am putut ajunge din cauza conflictului de cursă cu F1 la Digi (Monaco – 29 mai 2016). Încă sufăr pe tema asta!



Știm că pregătirea ta profesională de bază este de pilot militar de aviație, în contextul acesta, cât de mult consideri că te-au ajutat cunoștințele din aviație să înțelegi cum funcționează monoposturile de F1?

- Enorm! Monopostul de F1 este, în fapt, un avion de acrobație, răsturnat în zbor pe spate. Adică toate forțele (aerodinamice) ce acționează pe suprafețe sunt cu sens invers. Principiul dinamicii fluidelor este însă imuabil.



De-a lungul timpului, ai mai avut vreun moment de panică similar cu cel de la prima săritură cu parașuta? Când de fapt ai fost aruncat de colegi, nu ai sărit de bunăvoie, dar să nu intrăm în detalii acum. 😊

- De unde știți asta?? Ați vorbit cumva cu Motanu?! Hmm, acum zâmbesc în barbă, pentru că e la timpul trecut. Atunci, mi-a fost un pic frică. Primul meu salt cu parașuta (obligatoriu, pentru că nu puteai ajunge pilot fără să sari măcar o dată cu parașuta – ultimul mijloc de supraviețuire în caz de defecțiune catastrofică în zbor) s-a întâmplat în 1993. Eram în a doua grupă de salt. Urcam câte 8 într-un antic AN2 și săream 4 la o trecere și 4 la întoarcere. Prima grupă s-a urcat, au sărit primii 4, apoi, la retur, nu a sărit nimeni. AN2-ul a mai trecut o dată la verticală, nimic! Abia la a 4-a trecere a apărut, târziu, voalura unei singure parașute. Aveam să aflăm că un coleg, mare cât un urs, de frică, s-a prins de rama ușii (pe care a blocat-o) și nu a mai putut fi desprins de acolo. A fost nevoie de 3 oameni în toată firea și 5 minute de lupte pentru a-l „arunca” din avion.

- Cam asta s-a întâmplat și cu mine, numai că eu eram mai firav pe atunci și au rezolvat rapid situația. O sperietură pe măsură nu am mai trăit, apoi, niciodată. Până acum!



Care ar fi corespondentul din F1 al avionului de vânătoare Suhoi Su-27, din punct de vedere al performanței?

Su-27 (mai ales evoluția ulterioară Su-33) este înainte de toate cel mai elegant supersonic, în evoluțiile aeriene... atâta grație fără efort, ascunsă sub certitudinea unei forțe uriașe, de felină... caracteristici cu care sfidează gravitația într-un mod greu de înțeles până și pentru experți. O impresie similară mi-a lasat McLaren MP4/4: simplu, volumetrie perfectă, letal ca un pradator.



Să facem câteva exerciții de imaginație, dacă ai fi team principal pentru o zi, la ce echipă ai merge și care ar fi prima decizie „șoc” pe care ai lua-o?

- În prezent, Sauber. It's fun!
- Ever, McLaren 1988. Sau '89. Ori 2025!!! ... Nope, 1988 for sure!



Dacă ai putea alege un comentator celebru, din orice domeniu (fotbal, wrestling, patinaj artistic, orice!), să comenteze cursa Abu Dhabi 2021 cu tine, pe cine ai lua și de ce?

- Ce s-a întâmplat trebuia să se întâmple și nu aș schimba nimic. În plus, cu Florin Ion am comentat prea mult și prea multe, bune sau rele. Și am simțit mereu că Florin este piesa ce m-a completat mereu, sper că sentimentul e reciproc. În plus, ce treabă am eu cu wrestlingul sau patinajul artistic?!?



Dacă ai putea alege o cursa din istoria Formulei 1 care să fie redată în reluare pe tv și tu să o comentezi care ar fi aceea și de ce?

- Bună întrebare! Mi-e greu să găsesc acum, rapid, un răspuns. Dar mă bucur, de exemplu, că am putut comenta Bahrain 2020 și că s-a încheiat cu happy-end, după un accident apocaliptic pe care îl știm cu toții, fie și din DTS. Am rămas marcat încât, după aceea, am visat că Senna a supraviețuit și el în 1994.



Ca experiență, în ce situație te bucuri cel mai mult de o cursă: să fii acolo fizic - pe circuit, în cabina de comentariu sau de acasă, din fața televizorului?

- Depinde. Toate situațiile îmi dau drumul la dopamină, din motivații diferite. Însă elementul comun este, întotdeauna, F1.



Ți-am admirat toți colecția de tricouri cu Formula 1, colorate și diversificate, dintre toate ai vreunul preferat sau cu o poveste aparte?

- Poveștile care îți rămân în cap sunt cele care nu se întâmplă! Încă sunt în căutarea unui tricou V CARB, Singapore 2024 (cel denim spălat, purtat de Ricci la ultima sa apariție în F1), pe care l-am antamat și nu l-am primit niciodată.



Din întreaga istorie a acestui sport, care este cursa ta preferată, fie că ai fost sau nu contemporan cu ea?

- Îmi pare rău, nu pot pune degetul pe una singură. E ca și cum ai așeza un copil într-o fabrică de ciocolată și l-ai pune să aleagă un singur sortiment.



Pentru că știm despre tine că îți place să gătești, iar dulceața de gutui cu nuci este una dintre preferatele tale, am fi curioși să aflăm ce preparat culinar ai putea mânca zilnic, pentru tot restul vieții tale?

- Prietenii mă știu, dau friptura la o parte pentru cartofii prăjiți (de mine!). Dacă mai pui și o salată de vinete cu pâine prăjită, cred că pot fi vegan toată viața fără prea mult efort.



Ce eveniment petrecut în F1 consideri că a schimbat în mod fundamental acest sport?

- Preluarea drepturilor F1 de Liberty Media. Acum, că schimbarea (a se citi deschiderea către un public mai puțin tehnic, dar extrem de numeros) place sau nu, ține de fiecare om în parte. Părerile sunt, tocmai de aceea, împărțite.



Dar istoria vieții tale personale, de ce eveniment sau persoană a fost marcată?

- Tatăl meu, pilot de MIG 21. Datorită lui am trăit, de mic, printre supersonice și piloți. Și, pe un drum mai ocolit apoi, am devenit cel de astăzi.



Spuneai că inițiativa noastră cu Gazeta comunității ți-a amintit de publicația *Pole Position*. Spune-ne, te rog, povestea ei.

- Oooh, cel mai bine vă poate dezvălui faptele „reprobabile” Răzvan Codorean, el a fost tartorele! Un om minunat, care știa motorsport (atunci) cât nu pot învăța eu în viața asta. Păcat că acea inițiativă a venit mult prea devreme pentru un public încă neșlefuit!



Dacă ai putea să îi acorzi un titlu mondial unui pilot care nu a obținut unul, dar tu consideri că ar fi meritat, care ar fi acela și de ce?

- Sunt mulți. Daniel Ricciardo e ultimul pe listă.



Ai plâns vreodată la Formula 1 și dacă da, când?

- Sunt om și ascult muzică, iar dacă Holograf spune că și băieții plâng câteodată, am zis să nu ies din tipar :)! Am plâns de mai multe ori. Evident, când a murit Senna, în 1994. Și nu cred că am fost singurul! O fac și acum, când văd funeraliile (pe care le revăd atunci când simt că mă diluez în mercantilul prezentului). Nu pot jeli milioane de oameni pentru un oarecare, asta ar trebui să însemne ceva, nu?!

- Și am mai făcut-o o dată, atunci când a ieșit Romain Grosjean din flacări, în 2020. Mi se pune un nod în gât și acum, când privesc reluarea.



Știm că nu obișnuiești să iei cu tine în cabina de comentariu notițe, considerând că ceea ce nu ai reținut nu este suficient de important. Totuși, ai regretat vreodată că nu ai avut cu tine informații gata conspectate? Poate la vreun steag roșu prelungit?

- Niciodată! Steagul roșu este semnalul meu că pot fi solist. Abia aștept momentele de neutralitate pentru a-mi expune părerile și construcțiile lexicale, uneori chiar logice :). Am multe „scenarii” în cap și profit de astfel de momente pentru a spune, efectiv, ce gândesc – fără să fiu legat de desfășurarea live a unei curse, ce impune un anume fel de exprimare.



Cât timp aloci Formulei 1, în afara week-end-urilor de cursă?

- Cel puțin 2-3 ore zilnic. În weekend, mult mai mult. E felul meu de-a fi.





Ți-a fost greu să îți schimbi partenerul de comentariu după atâția ani petrecuți alături de el?

- Da. Nu am crezut niciodată în comentariul „de unul singur”, à la Țopescu. Eu cred că trebuie să existe un dialog, păreri pro și contra, voci diferite, ritmuri diferite, vibe-uri aparte. E foarte frumos un concert de vioară, dar când vine și un pian lângă e altceva, sună plinar. Iar un astfel de dialog, între două persoane, se construiește cu greutate. E nevoie în primul rând de chimie, apoi de timp. Cam ca într-o căsnicie :)



Am uitat ceva: de ce porți ceasul pe mâna dreaptă? :)

- Voi mă speriați! Vezi, de-asta nu am vrut să știe „net-ul” despre mine și am încercat să mă ascund, până acum 5-6 ani. Vă întreb și eu, sincer: l-ați întrebat pe chatGPT despre mine și a venit cu asta?! :))))

- Altfel spus, cred că e reflex. Am fost stângaci de mic, însă pe vremea lui „Nea Nicu” nu dădea bine să scrii cu mâna stângă. Așa că am ajuns să folosesc și dreapta. Inclusiv pentru ceas.



# De ce F1 are nevoie de un nou Vettel?

În noua eră a Formulei 1, în care majoritatea piloților par să vină cu lecțiile bine învățate în fața camerelor, atmosfera competiției pare să fi pierdut din autenticitate, din spiritul constructiv. Lipsește un adevărat impuls, o figură care să ridice nivelul uman al sportului, un erou. Însă nu vreau să vorbesc despre un erou al rezultatelor, despre cineva definit doar prin trofee și statistici, ci despre o persoană care, pentru această competiție, a însemnat mult mai mult decât un simplu multiplu campion mondial.

## Lipsa valorilor umane în generația actuală

Nu e o noutate că F1 a evoluat într-un mediu ultra-competitiv, în care succesul rapid și brandul personal par a fi monedele de schimb cele mai valoroase. Generația actuală de piloți, deși incontestabil talentată, pare a fi, în mare parte, captivă în bula mediatică a selfie-urilor perfecte și a declarațiilor atent filtrate. Marea problemă nu este talentul, ci lipsa de profunzime și de asumare a unor cauze mai mari. Discuțiile se învârt adesea în jurul politicii pneurilor, al penalizărilor sau al lifestyle-ului extravagant. Sunt puțini cei care folosesc mediul F1 pentru a articula mesaje autentice, care să depășească interesele imediate ale echipei sau ale sponsorilor. De multe ori, se percepe o anumită superficialitate, o teamă de a fi vulnerabil sau de a exprima o opinie nepopulară.



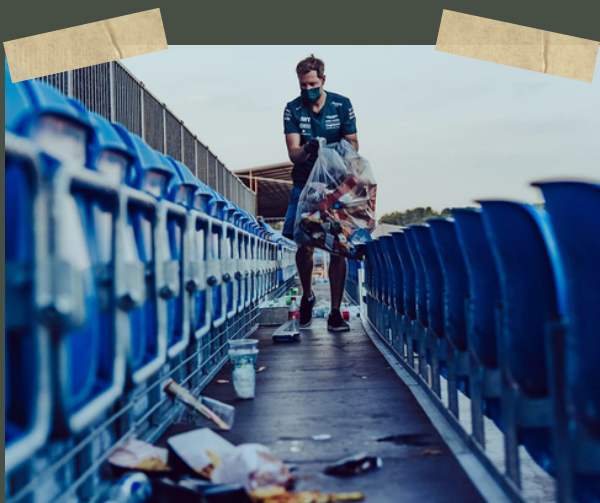
## Vettel: model de integritate și echilibru

Sebastian Vettel a fost, în ultimii ani ai carierei sale, o anomalie salutară. Germanul a demonstrat că poți fi un competitor feroce pe circuit și, în același timp, un cetățean al lumii conștient de problemele majore. El a pus la vedere, într-o lume obsedată de viteză, importanța încetinirii ritmului vieții și a reflecției.

Integritatea sa s-a manifestat prin refuzul de a se alinia la comoditatea politică. El a vorbit deschis despre schimbările climatice, despre sustenabilitate, nu ca un exercițiu de *greenwashing*, ci cu o pasiune autentică.



Faptul că, în ciuda milioanei de euro din cont, a ales să se implice în acțiuni simple, dar semnificative (precum strângerea de gunoarie pe circuit după cursă), a arătat o modestie și o etică a muncii rar întâlnite. Echilibrul său a fost o lecție pentru tinerii piloți. El a menținut o separare sănătoasă între viața publică și cea privată. Nu a căutat faima gratuită, ci a lăsat performanța și acțiunile sale să vorbească. În loc să fie un simplu atlet-vedetă, Vettel a devenit un sportiv-intelectual, capabil să analizeze critic sportul și rolul său în societate.



### Ce ar trebui să învețe noii piloți de la el

Platforma globală a F1 nu este doar o sursă de venit, ci și o responsabilitate socială majoră. Vettel a folosit vizibilitatea sa uriașă pentru a amplifica mesaje esențiale (sustenabilitate, egalitate, justiție). Piloții de azi ar trebui să înțeleagă că o singură cursă le oferă o audiență de sute de milioane de persoane; acest lucru implică datoria de a promova cauze benefice. O simplă cască purtătoare de mesaj sau o declarație nefiltrată despre o problemă globală are o putere educațională și mobilizatoare infinit mai mare decât o mie de clișee din conferințele de presă.



Obsesia pentru performanța absolută nu exclude dezvoltarea personală și viața în afara pistei. Vettel a demonstrat că un echilibru sănătos între cariera profesională și cea personală nu este o distragere, ci un factor de stabilitate. El a reușit să mențină o graniță strictă între viața publică și cea privată, ignorând complet „zgomotul” și presiunea aparențelor impuse de media și de fani. Preocuparea pentru lumea exterioară și pentru familie oferă pilotului o perspectivă mai largă și un scop mai profund, contribuind la rezistența sa mentală și, în final, la o performanță mai sustenabilă pe termen lung. A fi rapid pe circuit e necesar, dar a fi un om împlinit, care nu se lasă definit de părerile celorlalți, e o victorie și mai mare.

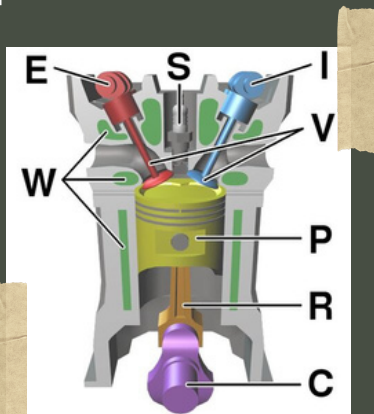


# Ciclul Otto

În edițiile trecute am vorbit despre motor și cum el crează rotație pentru a învârti roțile, dar despre cum face asta nu am discutat. Așadar, în această ediție vom învăța despre ciclul Otto.

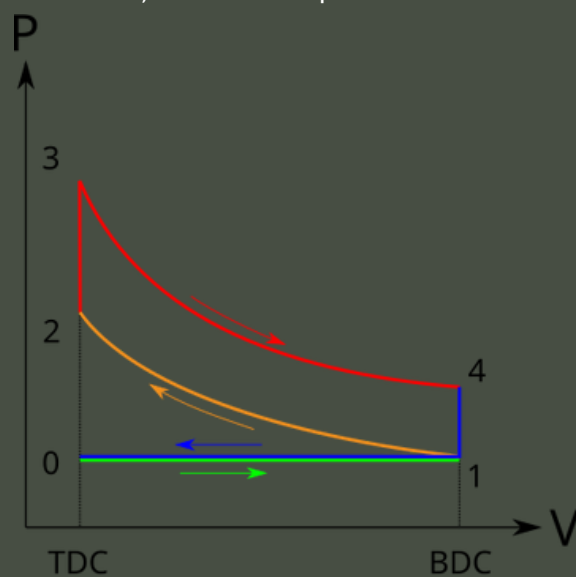
Acum e timpul pentru recapitulare; cu siguranță ați învățat deja asta în clasa a X-a la fizică (dacă n-ați făcut cu doamna de serviciu). Dar pentru a ne aminti, vom vorbi pe scurt și aici. Pistonul e cel care crează o forță linară care cu ajutorul bielei e transformată în forță rotativă în camera de ardere, și face asta prin intermediul ciclului Otto. Pistonul are un punct de maximă și de minimă înălțime în camera de ardere. Pistonul se mișcă de la maxim la minim, astfel rotind biela care la rândul ei învârtte arborele cotit care conduce (în mod indirect) roțile spre învârtire.

Ciclul este împărțit în patru procese. Procesul întâi începe cu pistonul în punctul de maxim. Valva de admisie se deschide. Prin ea aerul intră în mod natural sau forțat (precum în F1) cu ajutorul turbinelor. Pistonul se duce spre punctul de minim. Asta crează o presiune mică a aerului și precum am învățat în edițiile anterioare, aerul merge de la presiune mai mare la presiune mai mică. Valva de admisie se închide și astfel se termină procesul întâi.



Procesul doi începe de la punctul de minim. Cu valva acum închisă, datorită momentumului bielei, ea împinge pistonul înspre punctul de maxim. Acum toate valvele sunt închise, deci camera de ardere este total închisă și aerul nu are pe unde ieși, așa că el se comprimă și aerul se încălzește. De asemenea, la motoarele cu injecție directă, ca a celor de F1, combustibilul este injectat în camera de ardere spre sfârșitul acestui proces. Temperatura aerului doar din compresie nu este destul de mare pentru a crea combustia benzinei (nu e cazul și la motorină). Pistonul ajunge la punctul de maxim și aici se termină și procesul al doilea.

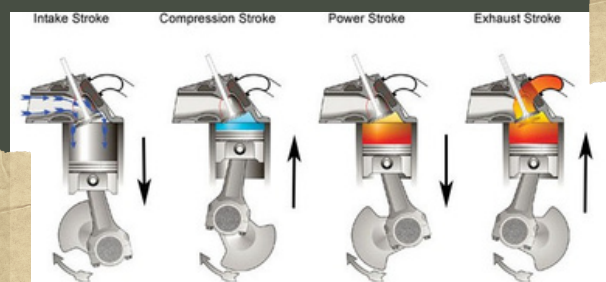
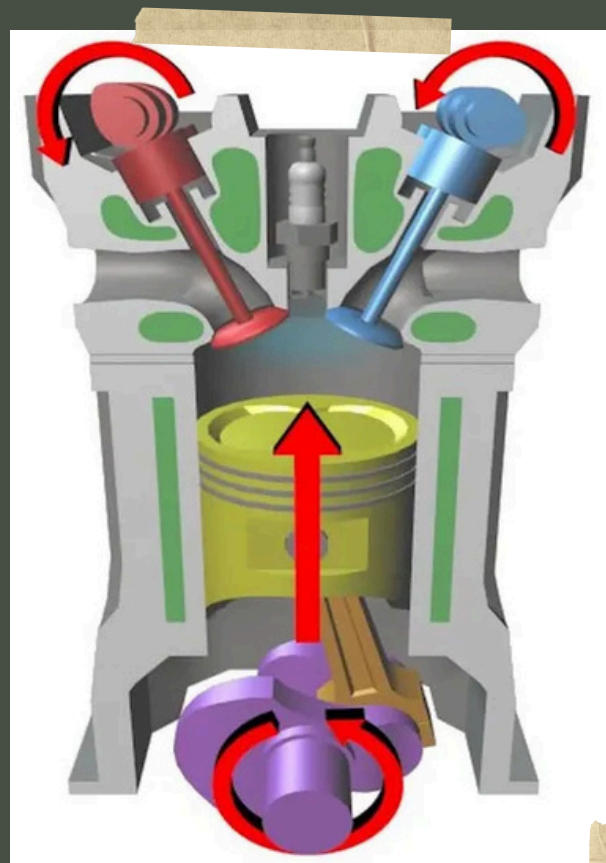
Procesul al treilea e singurul proces care crează putere și nu doar folosește. Am zis mai sus că doar prin compresie nu e îndeajuns pentru a crea combustia, așa încât, cu ajutorul bujiei care primește energie de la motor, crează o scânteie. Această scânteie ridică temperatura la nivelul necesar pentru ardere, împingând pistonul spre punctul de minim așa dându-i momentum și pentru celelalte trei procese. Pistonul ajunge la punctul de minim și se încheie procesul al treilea.



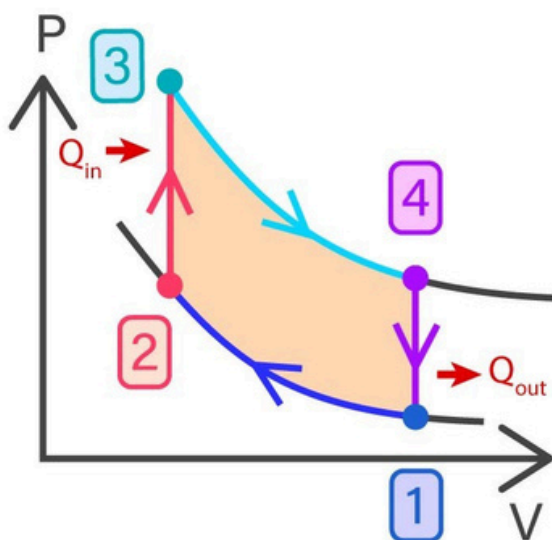
Procesul al patrulea începe de unde se încheie al treilea, firește. Valva de evacuare este deschisă și pistonul împinge toate gazele rămase în afară, în timp ce se mișcă spre punctul de maxim. Când ajunge la maxim valva de evacuare se închide. De aici se repetă cu procesul întâi (doar este un ciclu).

De reținut că pistoanele nu sunt sincronizate toate în procese (nu sunt toate la același proces simultan), ci doar unele. Diferă de ciclul diesel prin faptul că cel diesel nu are bujie. Proporțiile pentru ciclul diesel sunt mult mai mari, deci punctul maxim este mult mai sus. Asta are niste avantaje, precum o eficiență termică mai mare, dar și dezavantaje precum o nevoie de materiale mai rezistente pentru motor (deci mai grele) și nu poate atinge același nivel de turații precum se poate pe ciclul Otto.

S-a încercat înlocuirea ciclului Otto, deoarece are eficiență redusă din cauza compresiei foarte mari, dar nici un alt ciclu, precum Akyson, nu a reușit să fie la fel de puternic și de încredere ca ciclul Otto.



## IDEAL OTTO CYCLE



- 1 ●—● 2 Isentropic Compression
- 2 ●—● 3 Constant Volume Combustion
- 3 ●—● 4 Isentropic Expansion
- 4 ●—● 1 Constant Volume Heat Rejection

# Senna vs Prost – De la respect la război total

În primăvara lui 1988, paddock-ul Formulei 1 părea să-și fi găsit echilibrul perfect. **McLaren-Honda** tocmai îi adusese coechipier lui **Alain Prost**, dublu campion mondial, pe **Ayrton Senna**, tânărul fenomen din Brazilia. Două genii, două stiluri, o singură echipă și, la început, un respect sincer.

McLaren a dominat acel sezon, câștigând 15 din 16 curse. Problema era că acele victorii veneau cu prețul unei relații toxice. În doar un an, acel respect s-a transformat într-una dintre cele mai explozive rivalități din istoria sportului.

Totul a pornit de la o înțelegere verbală și a degenerat într-un război care a împărțit Formula 1 în două tabere: Prost contra Senna.



Dacă 1988 a fost un armistițiu fragil, 1989 a adus explozia. La Marele Premiu al statului San Marino, de la **Imola**, cei doi coechipieri au încheiat un „pact de neagresiune”: cel care ajunge primul în primul viraj va rămâne lider până la finalul cursei. După o reluare, Prost a condus, dar Senna, sfidând înțelegerea, l-a depășit.

Prost a declarat:

„**Ayrton a trădat. Nu mai pot avea încredere în el**”, spunea furios în paddock.

Senna, calm, a replicat:

„**Acordul era valabil pentru prima plecare, nu pentru a doua. După steagul roșu, e o nouă cursă.**”

De acolo, totul s-a rupt. La McLaren s-au format două tabere. În briefinguri, Senna și Prost nu își mai vorbeau. Mecanicii și inginerii s-au împărțit între „brazilian” și „francez”. Atmosfera era toxică, iar relația lor s-a transformat într-o luptă politică și psihologică, cu declarații acide și acuzații de manevre neloiale.



## Suzuka – Scena marilor acroșaje

Vârful de lance al acestei rivalități l-au constituit cele două Mari Premii ale Japoniei de la Suzuka, în sezoane consecutive.

După un an de tensiune mocnită, războiul a explodat în Japonia 1989. Senna avea nevoie de victorie pentru a rămâne în lupta pentru titlu; Prost, de un abandon al rivalului. În turul 46, Senna a atacat în șicana finală.

Prost a închis agresiv ușa. Contactul a fost violent. Amândouă mașinile se opresc în mijlocul șicanei. Prost abandonează; Senna repornește mașina, taie șicana, intră la boxe, schimbă aripa, revine și câștigă cursa.

Dar imediat după, FIA îl descalifică pentru că a tăiat traseul. Prost devine campion mondial. Decizia a stârnit un scandal uriaș, mulți văzând în ea mâna lui **Jean-Marie Balestre**, președintele FIA și compatriot al lui Prost.

Senna răbufnește:

**„E o decizie politică. FIA este controlată de francezi pentru a-l proteja pe Prost.”**

Relația lor devine ură deschisă.



Suzuka 1990 - momentul răzbunării. Un an mai târziu, Prost era la Ferrari. Înainte de cursă, Senna, supărat că pole position-ul era plasat pe partea murdară a pistei, a cerut schimbarea. A fost refuzat!

## Epilog

Rivalitatea Senna-Prost a schimbat Formula 1 pentru totdeauna. A arătat că sub căști și combinezoane nu se ascund roboți, ci oameni geniali, vulnerabili, pasionali. Unul a fost foc, celălalt gheață. Dar împreună, au scris cea mai intensă pagină din istoria Marelui Circ.

Brazilianul, furios, promite:

**„Dacă Prost vine în fața mea, nu voi mai ceda.”**

În primul viraj Prost trage spre interior — Senna lovește direct Ferrari-ul.

Amândoi abandonează. Senna devine campion mondial. Ani mai târziu, avea să recunoască:

**„Da, am făcut-o intenționat. A fost răspunsul pentru 1989.”**



Senna a câștigat titlul mondial. A fost o manevră controversată, considerată de unii un act de sportivitate îndoielnică, dar de fanii lui Senna - un răspuns necesar la nedreptatea din anul precedent.

## Respectul Post-Război

În ciuda animozității, cei doi au fost legați pe vecie de această rivalitate intensă. După ce Prost s-a retras în 1993 (câștigând al patrulea titlu), relația s-a mai destins. Un an mai târziu, în direct la TV, Senna a spus:

**„Salut, Alain. Mi-e dor de duelurile noastre. Sper că ne vom împăca.”**

Câteva luni mai târziu, Ayrton Senna s-a stins la Imola.

Printre cei care i-au purtat sicriul s-a aflat și Alain Prost.

**„Când l-am pierdut pe Ayrton, am pierdut o parte din mine”,** avea să spună francezul.

# Cifre și alte alea

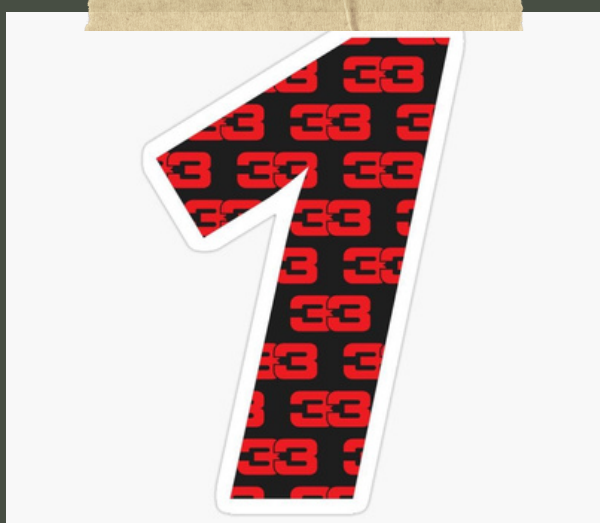
În Formula 1, fiecare detaliu contează, iar numărul de pe monopost nu e doar o etichetă. Am luat la puricat numerele celor mai în vogă piloți, de la campioni mondiali la tinere speranțe, și am găsit legături amuzante și surprinzătoare între cifrele alese și personalitatea lor pe pistă. După cele mai de încredere site-uri găsite (adică surse foarte sigure :)), cifra destinului piloților în funcție de data nașterii calculată de mine și multe alte căutări, treburile stau cam așa.

În numerologie, numerele duble sunt considerate mesaje puternice ale Universului, venite să îți ofere ghidare sau confirmare pe drumul vieții. Fiecare număr are propria sa vibrație și semnificație, iar atunci când apare de două ori, impactul său este amplificat.

De exemplu:

**22 - Yuki Tsunoda:** „Numărul 2 este un mesaj despre răbdare, armonie și încredere în proces.” Sinceră să fiu, nu știu dacă răbdarea e la el sau la Red Bull.

**33 - Max Verstappen:** „Numărul 3 este asociat cu expresia de sine, inspirația și protecția spirituală. Dacă îl vezi des, poate fi un semn că ești susținut de forțele divine.



Cât despre 33, este considerat un număr maestru, asociat cu compasiunea și ghidarea.” Aici situația e cel puțin funny. Max are cifra destinului 2, iar în momentul de față e 1 pe grid. Unu, doi, trei... 4?! Are 4 titluri câștigate în anii 2021, 2022, 2023, 2024! Putem observa, din nou, cifrele 1, 2, 3, 4. Nu mai spun și de vârsta lui Iisus, presupunându-se că ar fi trăit 33 de ani... Max e ori ceva divin, ori extraterestru.

**44 - Lewis Hamilton:** „Dacă observi des 44, înseamnă că ești pe un drum solid și ai sprijinul îngerilor tăi păzitori. Acest număr îți reamintește să ai răbdare și să îți urmezi scopurile.” În primul rând, o avea el răbdare, dar fanii mai au? În al doilea rând, cifra destinului lui e tot 4. Coincidență sau nu, cert e că  $4+4=8$  fac 7 titluri și un pilot ca nimeni altul. 7 titluri și e născut pe data de 7 ianuarie. Oricum aș calcula,  $4+4=8$ ,  $7+1=8$ , dar unde e optu' asta, mă nene?

**55 - Carlos Sainz:** „Poate fi un semn că trebuie să ieși din zona de confort și să accepți schimbările cu entuziasm.” Se pare că în acest sezon, chiar a făcut asta. Cifra destinului său este 6. Melodia „Smooth Operator” are 6 versuri în prima strofă!!! Știu, sunteți șocați. Încă nu pot trece peste asta și să zic ca e doar o coincidență. E clar că nu e. Dacă numerele duble sunt cu impact, nici celelalte nu sunt mai prejos:

**4 - Lando Norris:** „Inima Tânără și Jucăușă. 4 reprezintă stabilitatea, munca asiduă și, în anumite culturi, creativitatea.” Cifra destinului este 7, care e cu mare noroc, dar ziua de 13, cea în care s-a născut, nu e văzută cu ochi buni. Poate de aici se trag toate?

**81 - Oscar Piastri:** „Misterul tăcut și eficient.  $8+1 = 9$ , numărul 9 este asociat cu finalizarea, înțelepciunea și universalitatea. El arată o persoană matură și empatică.” Tăcut da. Eficient? Nu știm! Cifra destinului e 4. Citiți și voi ce am zis la Hamilton sau Lando despre cifra 4, dar nu cred se aplică în cazul acesta.



**18 - Lance Stroll:** „Trecutul glorios și prezentul variabil. 1 (lider, început) + 8 (putere, karma, finanțe). 1+8, ajungem la 9 (înțelepciune, finalizare).” Ce concluzie extragem? La Stroll se pupă doar finanțele și prezentul mai degrabă discutabil decât variabil. Cifra destinului este 3. Spuneam la Max că 3 e printre altele și protecție spirituală. Acum dacă protecție spirituală înseamnă un tată bogat, why not?

Așadar, dragi cititori ai gazetei, data viitoare când veți urmări un Mare Premiu, nu uitați să aruncați o privire și la numere. S-ar putea să vă spună mai multe despre destinul unui pilot decât credeți! Dar, la finalul zilei, în F1, matematica e simplă: cel mai rapid număr câștigă!



# Cu furculița în mână în jurul lumii

Formula 1 este, prin natura ei, un sport global. Într-un singur sezon, piloții, inginerii și staff-ul echipelor traversează cinci continente, trec prin peste douăzeci de țări și se adaptează la fusuri orare, culturi și... meniuri complet diferite. În spatele performanței pe circuit se află o disciplină extremă, iar alimentația joacă un rol esențial în menținerea energiei și a greutateii optime.

Fiecare echipă are nutriționiști specializați care stabilesc planuri precise, calibrate pentru metabolismul fiecărui pilot. Totuși, dincolo de formulele științifice și regimurile stricte, fiecare Grand Prix aduce o provocare culinară unică. De la aromele puternice din Orient până la bucătăriile rafinate din Europa, viața de pilot devine și o călătorie gastronomică pe cât de controlată, pe atât de fascinantă.



Dieta unui pilot de Formula 1 nu lasă loc de improvizație. În medie, un pilot consumă zilnic între 2.500 și 3.000 de calorii, adaptate la perioadele de antrenament sau competiție. Alimentația este dominată de proteine slabe (pește, pui, ouă), carbohidrați complecși (orez brun, paste integrale) și grăsimi sănătoase (ulei de măsline, avocado, nuci). Fiecare gram contează, iar menținerea greutateii optime devine o știință în sine mai ales când un kilogram în plus poate influența echilibrul mașinii.



Lewis Hamilton este exemplul cel mai cunoscut al unei abordări radicale: vegan de ani buni, pilotul Mercedes susține că această schimbare i-a îmbunătățit nivelul de energie și recuperarea. În contrast, Max Verstappen urmează un regim clasic, bazat pe carne slabă, paste și orez, evitând orice abatere înainte de curse. Charles Leclerc preferă preparatele italiene simple: paste, salate și carne albă, iar Fernando Alonso rămâne fidel dietei mediteraneene, considerată una dintre cele mai echilibrate din lume.



Un sezon de Formula 1 seamănă cu un tur culinar global. În Japonia, piloții și echipele descoperă finețea sushi-ului autentic, bogat în proteine și ușor digerabil, o alegere ideală înaintea unei curse solicitante precum Suzuka. În Italia, weekendul de la Monza este sinonim cu paste proaspete, risotto și espresso, servite în cantinele echipelor, dar mereu cu măsură. În Orientul Mijlociu, meniurile se adaptează climei aride: carne la grătar, orez basmati și smoothie-uri pentru hidratare. Nutriționiștii echipelor fac eforturi considerabile pentru a integra alimente locale fără a compromite echilibrul caloric. Se lucrează cu furnizori locali, bucătari specializați și chiar cu laboratoare mobile care analizează compoziția alimentelor. În spatele fiecărui meniu din paddock se află aceeași precizie care definește și mașinile de curse și totul este calculat, testat și adaptat până la perfecțiune.



Chiar și în cel mai disciplinat mediu, există momente de răgaz. După o victorie, podium sau final de sezon, piloții își permit rarele „cheat days”. Daniel Ricciardo e cunoscut pentru pasiunea lui pentru burgeri artizanali, Charles Leclerc nu refuză o pizza napolitană, iar Fernando Alonso a recunoscut că își răsplătește eforturile cu deserturi tradiționale spaniole. Pentru majoritatea, aceste momente nu sunt doar despre mâncare, ci despre echilibru mental — o mică celebrare după săptămâni de control și antrenament. Aceste scurte abateri nu afectează performanța, ci dimpotrivă, mențin motivația și starea de spirit. Formula 1 e o combinație între rigoare științifică și pasiune umană, iar bucătăria reflectă perfect această dualitate. Dincolo de cronometre și motoare, fiecare pilot rămâne un om care, între două Grand Prix-uri, se bucură de savoarea lumii pe care o traversează în fiecare sezon.



# Box în paddock

Deși Formula 1 este cunoscută ca o competiție în care viteza și abilitatea pilotului decid câștigătorul, au existat momente în care unii piloți, lăsându-se purtați de adrenalină, au recurs la gesturi de violență fizică.

## Nelson Piquet vs. Eliseo Salazar

În timpul Marelui Premiu al Germaniei din 1982, tensiunile dintre Nelson Piquet și Eliseo Salazar au atins cote dramatice. După ce cei doi piloți au avut o coliziune pe pistă, Piquet, liderul cursei, încercând să îl depășească pe Salazar, un pilot întârziat, care a frânat prea târziu și l-a lovit din spate, Piquet a coborât din mașină și, cu furie, l-a lovit pe Salazar chiar pe circuit, în fața camerelor și a spectatorilor. Ieșirea nervoasă a lui Piquet a continuat cu o serie de lovituri și împingeri, fiind nevoie de intervenția comisarilor de cursă pentru a-i despărți pe cei doi piloți înfuriați. Ambii piloți au fost nevoiți să abandoneze cursa (Salazar în turul 17, Piquet în turul 18), punând capăt unei zile dezastruoase pentru echipa Brabham, mai ales că Piquet era lider detașat. În mod surprinzător, Piquet nu a primit o penalizare majoră din partea FIA pentru agresiunea fizică. Ulterior, el și-a cerut scuze lui Salazar.



## Ayrton Senna vs. Eddie Irvine

În timpul Marelui Premiu al Japoniei din 1993, Ayrton Senna și Eddie Irvine au avut o altercație care a surprins întreaga lume a Formulei 1. Senna a considerat că manevra lui Irvine pe pistă a fost neregulamentară, iar furia sa a fost amplificată de presiunea competiției. După cursă, brazilianul l-a confruntat pe Irvine în zona de ospitalitate, unde discuțiile aprinse au degenerat într-o altercație fizică.



Consecințele acestui incident au atras rapid atenția FIA, care a considerat că un asemenea comportament era inacceptabil. Inițial, brazilianul a primit o amendă substanțială și o suspendare de două curse, însă echipa McLaren și Senna au făcut apel la decizie. După apel, FIA a fost mai indulgentă: suspendarea de două curse a devenit una condiționată, astfel încât Senna a putut continua să concureze, însă orice nou incident i-ar fi adus automat o interdicție. Astfel, incidentul a rămas în istoria Formulei 1 ca un exemplu al tensiunilor care pot apărea între piloți.



# Cronobox

## 21 octombrie

**1990** - MP Japonia: Senna (McLaren) are o coliziune cu Prost (Ferrari) în primul viraj al cursei; în urma abandonului celor doi, Senna câștigă al doilea său titlu la piloți.



## 22 octombrie

**1989** - MP Japonia - Senna câștigă cursa, dar este descalificat imediat după cursă din cauza coliziunii cu Prost din turul 46 al cursei; victoria îi revine lui Alessandro Nannini; tot în urma acestei decizii, Prost devine campion mondial.



## 23 octombrie

**1966** - MP Mexic: John Surtees se impune pentru a cincea oară în carieră;

**2022** - MP SUA: cea de-a 10 cursă disputată pe circuitul de la Austin este câștigată de Max Verstappen.



## 24 octombrie

**2004** - MP Brazilia: ultima cursă a sezonului este câștigată de J.P. Montoya; cursa încheie un sezon în care Schumacher a câștigat al 7-lea și ultimul său titlu la piloți;

**2010** - MP Coreea de Sud: prima ediție a acestui mare premiu este câștigată de Fernando Alonso.



## 25 octombrie

**2020** - MP Portugalia - la Portimao prima ediție a acestui MP, după 24 de ani victoria este adjudecată de Lewis Hamilton.



## 26 octombrie

**1986** - MP Australia: la Adelaide, Alain Prost câștigă cursa și se încoronează pentru a doua oară campion mondial.



## 27 octombrie

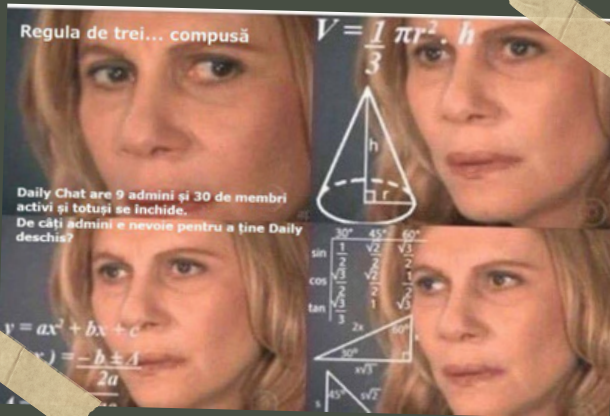
**2013** - MP India - Sebastian Vettel se impune în ultima ediție a acestui MP și devine campion mondial pentru a patra oară în carieră;

**2024** - MP Mexic - Carlos Sainz îi învinge pe Norris și Leclerc; Alonso s-a aflat la startul cu numărul 400 din carieră.



# Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



Gabi privind către grup după ce a întrebat dacă testul va avea timp limită:



După conferința de presă a doctorului:



Grupul după publicarea regulamentului:



Daily Chat

Adminii F1 în România



Occasional Chat

Mean girls de România

Oamenii normali de pe grup



# Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„F1 basics” by Ana	„Recunoaște piloții” by Bianca	Puncte general după runda 20/33
1	Vasile R.	7.5	8 🏆 <sub>3</sub>	180
2	Gabi I.	9 🏆 <sub>2</sub>	8.25 🏆 <sub>2</sub>	175.05
3	Nick	10 🏆 <sub>1</sub>	6.25	155.45
4	Gabriel D.	6.5	8.75 🏆 <sub>1</sub>	151.66
5	Matei A.	10 🏆 <sub>1</sub>		146.75
6	Remo P.	6.5	4.5	143.5
7	IM	8.5 🏆 <sub>3</sub>		134.05
8	Adrian	7.5	6.25	127.3
9	Melissa R.	6	5.5	126.41
10	Andra	6	6.25	109.75
11	Gabriela T.	8.5 🏆 <sub>3</sub>	6.75	99.1
12	Cristian C.			86.05
13	Marius L.	6.5	2	80.21
14	Alin O.	6.5	5.5	73
15	Andrei R.		7.25	71.43
16	Spider		4	71
17	Samy	7	4.25	67.91
18	Miriam H.			36.75
19	Darius B.		5	32.25
20	Mihai	7	7.25	29.25
21	Gabi			26.75
22	Cosmin D.	3.5	5	26.5
23	Anonym			26
24	Marius T.			20
25	Adi			15.5

*Clasamentul include doar primii 25 de concurenți. Pentru întregul clasament dă click aici.*

## Quizurile săptămânii

