

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



THE CHAMPIONSHIP SHOWDOWN

THE 2008 BRAZILIAN GRAND PRIX

CONTROVERSE ÎN ERA MBS

Nu, nu e vorba de mămăligă
cu brânză și smântână

02.11

Un fel de 9.Eleven pentru
cei ce respiră F1

MR. & MRS.

Keeping up with the
Leclercs - acum sunt trei



NOIEMBRIE 2025 | NR. 17

02.11

de Antal Putinică



Pare un titlu de blockbuster: 2 noiembrie. 2025. Ba nu, 2008! Hmm, cred că ar trebui să vorbim despre asta!

Data asta e un fel de 9.Eleven pentru cei ce respiră F1. Pe 2 noiembrie 2008, Brazilia a respirat oxigen din toți rărunchii preț de 39 secunde, iar mai apoi a murit subit, sufocată. O nouă stea apărea pe firmamentul F1 și aspira toată atmosfera: LEWIS HAMILTON! Devenit între timp SIR. Și GOAT. Și star de film.

02.11 e un fel de 2012 pentru cei ce au văzut filmul apocaliptic cu același nume. Sincer, eu am fost fan „The Day after Tomorrow”, dar asta contează prea puțin. Discuțiile despre ce și cum, și mai ales când, nu au sens. Filmul bate viața! Iar filmul este cu 12 inclus. Din acel moment, 02.11 și 2008, Formula 1 nu a mai fost la fel.

Să vă explic motivul, în special celor „câștigați” de DTS, în ultimii ani. Acum o vreme, ba chiar o viață după unii, Formula 1 însemna Schumacher. PUNCT! Michael Schumacher. Hai, și Häkkinen, Mika Häkkinen. A spus-o chiar Kaiserul. Sau, de ce nu, și Fernando Alonso?!

Câteodată, vă mărturisesc, mă simt atât de bătrân încât nu mai sunt sigur pe amintirile mele. Vin și pleacă, precum valurile mării, lăsând impresii efemere pe nisipul țărnelui. Impresii care se șterg în neantul entropiei. Mă rog, hai să spunem și Alonso. Hamilton, nu exista. Și nici Felipe Massa!

Nu știu când apare articolul ăsta (sigur după!), dar eu mă concentrez pe 2 noiembrie. Este ziua în care-l scriu, este ziua care contează. Brazilia nu mai avusese campion mondial de la Ayrton Senna 1991, Ferrari de la Kimi Räikkönen 2007. Iar ce s-a întâmplat în 2007 a fost noroc chior spun unii, cu acel titlu al finlandezului. Un miracol, consider eu! În ultima etapă a sezonului 2007, Kimi venea cu victoria din China și un handicap de 7 puncte față de lider (în condițiile în care, pe atunci, erau date 10 puncte pentru victorie). Îi avea în fața lui pe Hamilton și Alonso, ambii piloți McLaren (vă spune ceva situația?!). Surpriză! După Brazilia, the last stand, The Iceman a ieșit campion mondial, cu un punct peste „egalii” McLaren, în poate cel mai strâns finish de sezon F1 din istorie!

Whateveeeeer! Fast forward în 2008, ajungem pe 2 noiembrie și compilăm faptul că Brazilia a avut un campion mondial pentru 39 secunde! 38.907 spun arhivele oficiale. Da, îmi aduc aminte perfect ce s-a întâmplat atunci! Massa trecea linia de sosire victorios, acasă, după 64 de tururi (din 71) conduse

măiastru. Boxa Ferrari a explodat pur și simplu de bucurie, iar tatăl lui Felipe nu-și putea stăpâni lacrimile, îmbrățișând pe oricine îi ieșea în cale.

Massa a pilotat, atunci, magistral pe ploaie. Mult peste tot ce era în jurul lui! Dar și Ferrari era echipă mare! Nu greșea strategiile cum o face acum. Ferrariștii l-au ținut pe Massa pe circuit (btw, Andrea Stella era printre ei) până când a trebuit, a schimbat ultimul din cei importanți, fără grabă și fără stres. Revenind în cursă, Massa a ieșit victorios și în lacrimi; a apucat să se șterga la ochi de două ori până când, după o veșnicie, a trecut linia de sosire și Alonso, pe locul 2. Și apoi Räikkönen, pe 3 – al doilea pilot Ferrari, de asemenea chemat la boxe „at the right time”. Totul părea că lucrează în sensul „manifestării pozitive” și cade pe poziție la momentul oportun, precum piesele de domino.

Vine și Vettel! Toată cursa s-a luptat cu Hamilton, și l-a bătut! Depășirea i-a zburat titlul din mâini lui Hamilton. Are you not entertained?!

Apropo, ați văzut pe YouTube finalul din Brazilia 2008? Este de infarct! Iar pentru cei care încă nu știu, mai aștern câteva rânduri. Cu 8 tururi înainte de final, începe să plouă. Sau să picure, nu era clar. Nu știa nimeni dacă ploaia se va limita la câteva picături, sau va turna torențial. Când cerul s-a întunecat din ce în ce mai mult, Ferrari a făcut ceea ce face azi Red Bull: l-a chemat pe „locotenentul” (a se citi ditamai campionul!) Räikkönen la boxe, just to make sure. McLaren a răspuns cu Hamilton, ceea ce l-a trimis pe pistă pe locul 5. Încă era suficient!

Dar Vettel n-a stat la discuții și l-a depășit pe Lewis, trimițându-l în anonimat. La vremea respectivă, Sebastian Vettel nu



era „adversarul perfect” pe care îl tot amintește astăzi Hamilton. Era doar un puști care dorea să se afirme în F1. Fie și pe spezele lui Lewis!

Massa a câștigat în Brazilia, am spus-o deja; Hamilton trebuia să termine pe 5 pentru a deveni campion mondial. Pentru doar 1 punct! Însă cu un tur înainte de finish era pe 6, după Glock și Vettel. Brazilienii jubilau!

Iată cum a curs finalul: șansa (sau ghinionul, depinde de ce parte a baricadei sunteți) a făcut ca Glock să nu schimbe când toată lumea s-a speriat de ploaie, păstrând slick-urile. Și acum urmează un scenariu pe care nici cei din Hollywood, cu al lor F1 Apex Movie, nu au reușit să îl rescrie: ploaia urma să se intensifice în chiar ultimele 3 tururi; Hamilton greșește înainte de virajul Junção și pierde locul în fața lui Vettel (implicit, și titlul mondial); Vettel trece și de Timo Glock, care rămâne totuși pe 5 când Massa calcă linia de sosire; însă, tot înainte de Junção - virajul 12, în chiar ultimul tur, Hamilton îl depășește pe neamț (fără că momentul să fie prins în streamul live, ocupat cu bucuria Ferrari), în acea zona a lacurilor ce dă și numele circuitului brazilian (pe rit vechi). A fost manevra perfectă, de titlu mondial! În momentul ideal pentru o poveste nemuritoare!

Nimeni, care a trăit cursa din 2008, nu poate uita acea clipă! Două boxe, două echipe, care se bucurau simultan – însă numai una pe bună dreptate! L-am văzut pe tatăl lui Massa, trecând de la extraz la agonie. Nu vreau să știu ce a fost în sufletul lui! Am văzut-o pe Nicole Scherzinger, pe atunci iubita lui Lewis, țopăind de fericire în același timp. Iar bucuria ei era cât se poate de sinceră. Începuse epoca în care piloții F1 deveniseră rockstars.



Anyways, sunt multe impresii care-mi vin în cap acum. Am trăit momentul, am suferit pentru Massa, dar m-am bucurat pentru Lewis și al său titlu mondial întârziat.

Și uite cum data de 2 noiembrie a ajuns, pentru mine, să însemne ceva. Să-mi rîcâie memoria, s-o simt pe creier, gravată adânc, atunci când mîngâi amintirile.

Și nu numai pentru mine, cred. Felipe Massa a intentat proces pentru titlu mondial, pierdut în acel an. Se judecă zilele acestea, în Londra! Motivul e altul și are legătură cu scandalul „Crashgate” din Singapore. Evident, brazilianul știe că nu mai poate recâștiga titlul, e chiar imposibil (prin regulament) ocazie cu care tocmai l-a „prețuit”: dați-mi 73 mil. EURO (64 mil. pounds) și las ciocu' mic!

Iar principalul vizat este... Bernie Ecclestone!

Atât a ajuns să coste un titlu mondial în F1! E puțin?! E mult???? Nu știu.

Și ce caută bătrânelul Bernie în toată povestea? El ar trebui să stea acasă, îmbrăcat bine să nu răcească, cu șosete groase și foc în șemineu. Ar fi cadoul potrivit pentru vârstă de 95 ani, pe care a împlinit-o acum 5 zile. NU?! Hmm, dacă lumea întreagă ar ști că actuala lui soție, Fabianna Flosi, este cea care decide viitorul FIA, poate că nu ne-am mai construit această imagine idilică despre tătăița „Il Supremo”. Da, da, vorbesc despre un alt proces (și nu e ultimul!) aflat pe rol zilele acestea, unul în care Laura Villars acuză FIA că nu joacă deloc corect la alegeri, ba chiar că nu respectă principiile democrației! Și nu e departe de adevăr, consider. Cine e Laura Villars, aud o întrebare? O fată ce a încercat să-și depună candidatura la alegerile FIA din decembrie anul acesta și nu a reușit. Pentru că nu a îndeplinit criteriile aberante impuse. Dar voi detalia altă dată, poate mai aflu câte ceva până atunci.

Mă întorc la 2 noiembrie. 2008. Hamilton a deschis seria titlurilor mondiale, care s-a oprit la 7. Puteau fi 8. Cum ar fi să se reducă la 6, cu Felipe Massa hotărât să spargă milioane în proces?!?

Eu, când mă gândesc la 2 noiembrie, este clar că re-trăiesc ce s-a întâmplat în 2008, în F1. Dar nu mă opresc acolo. Îmi aduc aminte și de „airmanul” Howard Hughes și ale sale visuri înaripate, unul dintre ele fiind Spruce Goose ce a dat din aripi o singură dată, chiar pe 02.11. Sau mă gândesc la Laika, cățelușa ce stătea cuminte în cușcă acum 68 ani, fără să știe că în ziua următoare avea să o cunoască lumea întreagă. Ba chiar Cosmosul!

Curiozități din F1

de Ana-Mirela

Când viața are alte planuri cu tine

Finlanda a dat Formulei 1 mai mulți campioni mondiali, cei mai cunoscuți fiind Keke Rosberg, Mika Häkkinen și Kimi Räikkönen. Cu toate acestea, prima persoană cu cetățenie finlandeză care a primit un trofeu de campion mondial a fost o femeie - Nina Rindt. Aceasta a primit trofeul acordat post-mortem soțului ei, Jochen Rindt, care murise în anul acela, 1970, la Marele Premiu al Italiei de la Monza. Trofeul i-a fost înmănat în cadrul unei ceremonii organizate la Hotelul Savoy din Londra. Aceasta a dezvăluit ulterior că soțul ei fusese pe punctul de a renunța la Formula 1 după ce l-a pierdut în tragicul accident de la Zandvoort, din același an, pe bunul său prieten Piers Courage. Ar fi pierdut un titlu mondial, dar ar fi câștigat viață.



Photo: gettyimages.com

Când cei din urmă vor fi cei dintâi



Photo: PLACEHOLDER

John Watson, în prezent comentator, a fost unul dintre cei mai subestimați piloți din Formula 1. Originar din Irlanda de Nord, acesta deține și în prezent recordul pentru victoria cu plecare din cea mai joasă poziție de pe grilă.

S-a întâmplat acum 42 de ani, la Marele Premiu al SUA de la Long Beach, când acesta a plecat de pe locul 22 de pe grila de start, urmat de coechipierul său Niki Lauda (poziția 23). Niki a fost imediat în urma lui Watson și la finish, ocupând a doua treaptă a podiumului.

De-a lungul celor 8 sezoane în F1 Watson a câștigat doar cinci curse, însă aceste cifre nu reflectă cu adevărat valoarea sa ca pilot.

3 campioni, 3 podiumuri împreună

Alonso, Hamilton și Vettel, 3 campioni mondiali ce au împărțit grila de start de nenumărate ori, însă podiumul doar în 3 ocazii. Prima dată s-a întâmplat la Marele Premiu al SUA din 2012, apoi de două ori în sezonul 2013, mai exact în Canada și Belgia.

Controverse în era MBS

de Gabi

Mohammed Ben Sulayem este o figură proeminentă în lumea sporturilor cu motor, cunoscut atât pentru cariera sa de succes ca pilot de raliuri, cât și pentru rolurile sale de conducere. Cetățean emirian, el a devenit Președintele FIA, organismul global de guvernare pentru o multitudine de evenimente de curse. În timpul mandatului său multe controverse au apărut referitoare la limitele puterii sale executive.



Photo: autosport.com

Prima conferință după preluarea mandatului

După ce a devenit președinte al FIA în decembrie 2021, Mohammed Ben Sulayem a ținut prima conferință de presă declarând că orice încălcare a regulilor va fi sancționată fără „iertare”. Această declarație a fost interpretată de mulți ca o abordare excesiv de dură și a generat tensiuni imediat în cadrul sportului, chiar dacă ulterior nu s-a aplicat nicio sancțiune concretă.



Photo: emso.ae

06

Gazeta F1 în România

Prezența lui MBS în deciziile de cursă

În 2024, Mohammed Ben Sulayem s-a confruntat cu un control intens și a fost supus unei investigații interne a Comisiei de Etică a FIA. Acuzațiile grave vizau o presupusă tentativă de influențare a rezultatului Marelui Premiu al Arabiei Saudite din 2023. Se sugera că președintele FIA ar fi intervenit direct pentru a anula o penalizare de 10 secunde care îi fusese aplicată pilotului echipei Aston Martin, Fernando Alonso. Penalizarea inițială fusese dictată deoarece mecanicii echipei ar fi început să lucreze la monopostul lui Alonso înainte ca o penalizare anterioară de cinci secunde (primită pentru poziționarea incorectă pe grila de start) să fie ispășită complet în timpul opririi la boxe. Anularea ulterioară a acestei sancțiuni i-a permis lui Alonso să își recâștige poziția pe podium, ceea ce ar fi putut compromite flagrant imparțialitatea și integritatea deciziilor sportive, însă în urma investigației amănunțite, Comisia de Etică a FIA l-a exonerat complet pe Ben Sulayem, concluzionând că nu există dovezi credibile care să susțină acuzațiile de influență asupra stewarzilor sau a rezultatelor cursei. Cu toate acestea, întregul incident a alimentat dezbateri persistente și serioase cu privire la potențialele conflicte de interese și la necesitatea unei transparențe sporite în procesul de luare a deciziilor la cele mai înalte niveluri de conducere ale Federației.



Photo: RacingNews365.com

Exodul de personal

Mandatul lui Mohammed Ben Sulayem la președinția FIA a fost umbrat de o serie constantă de plecări de personal de rang înalt, o serie de plecări care a generat temeri serioase cu privire la stabilitatea și guvernanta internă a organizației. Printre oficialii de profil care au demisionat se numără Robert Reid, Vicepreședintele FIA pentru Sport și fost aliat electoral, care și-a exprimat public îngrijorarea cu privire la o „prăbușire fundamentală a standardelor de guvernanta”, și Steve Nielsen, un director sportiv cu experiență vitală în gestionarea operațiunilor de Formula 1. Aceste plecări, alături de altele, au fost atribuite, conform unor foști membri și analiști, unui stil de conducere perceput ca fiind autoritar și unei tendințe de centralizare excesivă a puterii în jurul președintelui. Pentru echipele și partenerii din Formula 1, pierderea repetată a expertizei din posturile cheie de reglementare (tehnică și sportivă) a afectat încrederea în capacitatea FIA de a lua decizii rapide, bine informate și imparțiale.



Photo: thequadrian.com

Photo: planetf1.com

Drept de veto pentru MBS?

Amendamentele la statutul FIA, aprobate în iunie 2025, au stârnit controverse semnificative, criticii acuzându-l pe președintele Mohammed Ben Sulayem că și-a conferit un „drept de veto” indirect asupra potențialilor contracandidați. Deși FIA susține că noile reguli, votate de membrii săi, au scopul de a asigura integritatea profesională, ele fac practic imposibilă depunerea candidaturilor rivale. Modificările cer ca un contracandidat să prezinte o listă prezidențială completă aleasă dintr-o listă restrânsă de candidați aprobați de FIA. De exemplu, în cazul Americii de Sud, pe lista aprobată se afla un singur nume, Fabiana Ecclestone, o susținătoare loială a echipei lui Ben Sulayem. Prin refuzul său de a se alătura listei oricărui oponent, aceasta a blocat efectiv posibilitatea ca un contracandidat să îndeplinească cerința de a avea o listă completă. În urma acestor reguli, Tim Mayer, și-a retras candidatura, lăsându-l pe Ben Sulayem singurul candidat pentru alegerile prezidențiale din decembrie. Mai mult, un alt contracandidat, Laura Villars a intentat acțiune în justiție la un tribunal din Paris. Ea solicită suspendarea alegerilor până la pronunțarea unei hotărâri în disputa privind regulile electorale pe care le consideră o încălcare a propriilor statute ale FIA de a respecta „cele mai înalte standarde de guvernanta, transparență și democrație”.



Photo: sportspro.com

Suspensia 101

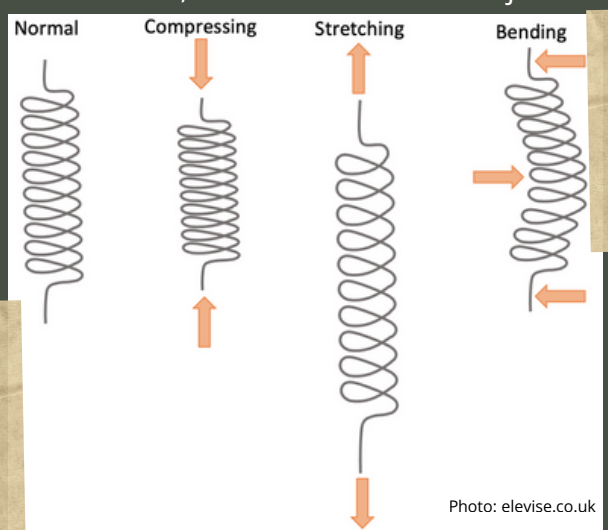
de Spider

În acest sezon am auzit adesea de suspensii. La un moment dat se credea că acest lucru era secretul din spatele succesului McLaren. Dar din nou vin întrebări importante: „Ce face ea? De ce avem nevoie de ea? Ce s-ar întâmpla dacă nu am avea-o?”. Nu sunt întrebări cu puțină importanță și în ediția de azi vom explica pe scurt ce e o suspensie și ce face ea la modul general.

Prima întrebare pe care trebuie să o punem este aceasta: „Cum sunt legate roțile de mașină?”. Poate părea o întrebare stupidă. Cum adică să fie legate? Le pui acolo să stea bine și solid. Dar această abordare are o problemă foarte mare. Dacă ați fost vreodată atenți la drumul pe care mergeți ați fi observat că în mod vizibil are denivelări și iregularități. Mașina tot urcă și coboară un pic câte un pic. La viteze mari aceste lucruri devin sesizabile. Dacă roțile ar fi fixate rigid de șasiu, nu doar roțile ar urca și coborî când lovesc fiecare denivelare, ci întreg șasiul ar urma exact aceeași mișcare. Nu e un lucru de dorit, în primul rând, iar pentru un pasager ar fi evident disconfortul, fiind aruncat sus-jos în

continuu nu e o senzație plăcută (oricine a mers cu un BMW poate confirma)... De asemenea, când o iregularitate a drumului trimite mașina în sus, roata va fi temporar fără contact cu drumul. Acest ultim factor nu este așa important pentru mașinile normale, dar pentru cele de cursă este. Vrei să ai mereu toate roțile în contact cu drumul. Fără contact nu ai aderență și nu poți accelera, ci doar vei pierde viteză din cauza rezistenței aerodinamice (care este masivă la vitezele din motorsport). De asemenea, se creează un risc de a crea daune șasiului (a se vedea Leclerc în Ungaria anul ăsta) care duce la un comportament imprezibil și o pierdere a performanței. Suspensia are un rol important în alinierea roților (unghiul lor, da, roțile nu sunt „drepte”).

Acum întrebi cum putem rezolva aceste probleme foarte mari. Soluția, ca de obicei, pare atât de simplă încât ați zice că nu se poate. Soluția este de a nu avea roțile fixate de mașină, ci legate de monopost prin ceva care se poate comprima și extinde (arcuri de obicei). Deci în loc de a lega roțile de șasiu cu o bară de metal sau altceva rigid, le poți lega cu un arc (chiar dacă în realitate nu e doar unul, aici pentru simplitate le vom compune de parcă ar fi unul). Acum când mașina vine în contact cu o denivelare în loc ca mașina să fie aruncată în sus se întâmplă următorul lucru: arcul se comprimă și energia mecanică este stocată sub formă de energie elastică potențială și șasiul este relativ într-o poziție stabilă. Dar suspensia nu e doar un arc, altfel le-am fi spus arcurile mașinii. Mulți dintre voi cu siguranță ați anticipat următoarea problemă.



Mașina nu mai poate fi tratată ca un corp unitar cu o singură masă, ci este ca un corp compus cu două mase. În timp ce partea nesuspendată (roțile care nu sunt susținute de suspensie) este mereu în contact cu drumul, suspensia atingându-și scopul ei, dar masa suspendată (șasiul, rezervorul etc.) oscilează la nivelul de compresie al arcului (ex. arcul se comprimă 1 cm, coboară 1 cm). Da, este absorbită energia, dar apoi toată este eliminată din nou prin extindere și cum am văzut cu toții (în alte arcuri) nu este instant, mai compresându-se și extinzându-se un pic până revine la forma stabilă. Asta ar face ca masa suspendată să ricoșeze cu fiecare mișcare a arcurilor până când se stabilizează. Iar asta este un lucru nedorit. Nu am scăpat de energia care mișca mașina în sus, doar am întârziat efectul ei și am făcut-o să aibă efect doar asupra masei suspendate. Nu este de dorit nici acest lucru.



Photo: suspa.com

Dar ce mai putem face? Până acum am încercat să absorbim energia, dar acum trebuie să și scăpăm de ea. Cei mai diligenți dintre voi își vor aminti de o lege a fizicii care spune că energia nu poate fi distrusă. Deci cum scăpăm de ea? O vom transforma într-un alt fel de energie. Asta se face prin folosirea amortizoarelor. Este un proces simplu. Amortizorul conține un piston (asemănător cu cel al unui motor) care, atunci când arcul este comprimat, el împinge pistonul care se află într-un cilindru umplut cu ulei. Mișcarea forțează uleiul să treacă prin orificii calibrate creând o rezistență care disipează energia sub formă de căldură. Energia se disipează datorită vâscozității uleiului care circulă prin orificiile de calibrare din interiorul amortizorului. Și dacă vă întrebați ce se întâmplă cu căldura tocmai produsă, ea este disipată către carcasă și se elimină în atmosferă. Am rezolvat problema. Când arcul nu mai e comprimat, energia nu va mai fi eliberată, deoarece deja a fost transformată în energie termică. Într-o mașină reală și mai ales pe monoposturi lucrurile nu sunt așa de simple, dar pentru o detaliere a suspensiei folosite în F1 trebuie să așteptați până în ediția viitoare.



Photo: bmwgeeky.com

Ghid de supraviețuire pentru fanii Ferrari

de Cristina

Cum să rezisti unui sezon de Formula 1 fără s-o iei randeaa

A fi fan Ferrari nu este o pasiune, este o chemare spirituală, un sport extrem și, uneori, un act de credință comparabil cu urcatul pe Himalaya fără oxigen. În timp ce alții se uită relaxați la curse, fanii Ferrari trăiesc fiecare weekend ca pe un ritual ancestral între speranță, suferință și o doză sănătoasă de autoironie. Pentru voi, bravi tifosi, am pregătit ghidul suprem de supraviețuire.

Pregătirea psihologică

Înainte de start, roștiți mantra tradițională italiană: „Quest’anno siamo forti... cred... sper... măcar să nu o luăm pe arătură.” Repetați până începe calificarea. Șanse să funcționeze? Ca un pitstop perfect la Ferrari în 2020. Dar calmați sufletul.



Photo: x.com/barraswiftie

Ritualuri magice interculturale (omologate de tifosi)

Ritualul tibetan al răbdării infinite:

Așezați-vă în poziția lotus și respirați profund de fiecare dată când ascultați un team radio. Dacă reușiți 3 Mari Premii la rând fără crize existențiale, sunteți Il Maestro della Pazienza.

Ritualul aztec al ofrandei pentru zei:

Puneți în fața televizorului o mini roată de F1 simbolică, 2 farfurii cu paste preferate și un ristretto. Nu e sigur că ajută, dar nici nu putem dovedi că nu ajută.

Dansul bucuriei (preventiv):

Ori de câte ori Ferrari pare că va câștiga... NU săriți de bucurie. Nici măcar nu zâmbiți. Așteptați până la final și veți vedea că nu aveți nevoie de vreo coregrafie specifică pentru a vă da cu capul de pereți.

Protecția balcanică împotriva deochiului și ghinionului:

Luați una bucată bunică ce nu ratează slujba de Duminică, o puneți să zică de deochi și să scuipe puțin pe dispozitivul de pe care urmăriți cursa. Ziceți de 3 ori Tatăl Nostru și aprindeți o lumânare la vii. Dacă stați bine cu banii, e bine să chemați și un preot să facă o sfințire. Just in case.

Ce să consumi în timpul cursei

Paste pentru energie emoțională.
Tiramisu pentru consolarea rapidă.
Gelato pentru răcirea nervilor. Aperol Spritz pentru momentele: „Ce-am făcut să merit asta?”. Evitați cafeaua după turul 10, presiunea arterială are limite.

Kit de urgență

Țineți mereu aproape: servetele pentru lacrimi & transpirație emoțională, telecomandă de rezervă și plasturi pentru când ți se rupe sufletul.
Un prieten care nu urmărește F1, nu știu la ce te ajută, dar va face mișto de tine.

GHID DE SUPRAVIEȚUIRE PENTRU FANI FERRARI

Înainte de start, roștiți mantra tradițională italiană:
“Quest’anno siamo forti...”



RITUALURI MAGICE INTERCULTURALE (ÓMOLOGATE DE TIFÒSI)



Ritualul tibetan
al răbdării infinite



Ritualul aztec
al ofrandei
pentru zei



Dansul bucuriei

CE ALIMENTE SĂ CONSUMI ÎN TIMPUL CURSEI

Paste, tiramisu, gelato, Aperol Spritz



KIT DE URGENȚĂ

Șervetele
Telecomandă
de rezervă
Plasturi



Corpul din cockpit

de Andreas

Dincolo de cască

Privită din afară, Formula 1 poate părea un sport al tehnologiei, dominat de mașini, aerodinamică și strategie. Totuși, în spatele fiecărui tur de circuit se află o provocare fizică extremă, pe care doar câțiva oameni din lume o pot suporta. Piloții de Formula 1 nu sunt doar atleți ai volanului, ci sunt sportivi de elită, antrenați pentru a rezista unor condiții pe care corpul uman nu este conceput să le suporte în mod natural.

În timpul unei curse, un pilot suportă forțe de până la 5G în viraje și frânări, ceea ce înseamnă că greutatea capului și a căștii pot ajunge la peste 25 de kilograme la fiecare schimbare de direcție. Temperaturile din cockpit pot depăși 50°C, iar o cursă completă durează aproape două ore fără pauză. În acest timp, pilotul își menține concentrarea la nivel maxim, execută sute de acțiuni precise și gestionează ritmul cardiac, care rămâne constant peste 160 de bătăi pe minut.



Această combinație de efort fizic și mental face ca pregătirea unui pilot să fie comparabilă cu cea a unui sportiv de anduranță și anume o îmbinare de rezistență, forță, coordonare și control al respirației. Într-un sport unde diferențele se măsoară în sutimi de secundă, corpul devine o piesă esențială din mașină: calibrat, antrenat și perfecționat până la detaliu.

Rezistență și forță

Pregătirea fizică a unui pilot de Formula 1 este construită pe două fundamente esențiale: rezistența cardiovasculară și forța controlată. Spre deosebire de sportivii tradiționali, piloții nu urmăresc creșterea masei musculare, ci dezvoltarea unui corp compact, puternic și extrem de eficient. Greutatea totală trebuie menținută la un nivel minim, în timp ce fiecare grupă musculară are un rol precis precum stabilitatea trunchiului și controlul fin al gâtului și al umerilor. Antrenamentele zilnice includ sesiuni intense de cardio, precum ciclismul, alergarea și înotul, care mențin ritmul cardiac ridicat și îmbunătățesc capacitatea pulmonară.



Photo: Oscar Carrasco/Red Bull Content Pool

În paralel, piloții efectuează exerciții de forță funcțională: flotări, tracțiuni, exerciții cu greutăți libere sau benzi elastice, menite să reproducă mișcările și solicitările din cockpit. Trunchiul (core-ul) este antrenat cu precizie, fiind centrul stabilității în viraje și frânări bruște.

Cea mai particulară componentă rămâne însă antrenamentul gâtului, o zonă esențială pentru controlul capului sub forțe G extreme. Folosind hamuri, greutăți sau dispozitive cu rezistență variabilă, piloții își întăresc mușchii cervicali pentru a menține concentrarea în condiții de presiune uriașă. Exercițiile pentru antebrațe și încheieturi completează rutina, permițând un control precis al volanului, care transmite vibrații și rezistență constantă.

Această combinație între rezistență și forță funcțională creează un echilibru delicat: corpul unui pilot trebuie să fie suficient de puternic pentru a rezista forțelor extreme, dar și suficient de ușor pentru a rămâne eficient din punct de vedere al performanței. În Formula 1, fiecare kilogram contează, inclusiv cel al pilotului. Totuși, pentru a evita ca diferențele de greutate corporală să influențeze performanța pe circuit, FIA impune un prag minim de greutate

combinată pentru pilot și monopost, completat prin balast plasat strategic în mașină. Astfel, echipele pot ajusta distribuția greutății fără a penaliza piloții mai ușori sau mai solizi, menținând un echilibru echitabil între toți competitorii.

Reflexe, coordonare și reacții sub presiune

Dacă forța și rezistența fizică definesc partea vizibilă a pregătirii, viteza de reacție și coordonarea sunt adevărata măsură a performanței unui pilot. În Formula 1, o decizie întârziată cu o zecime de secundă poate face diferența între o depășire reușită și un abandon. De aceea, reflexele cognitive și motorii sunt antrenate cu aceeași rigoare ca și mușchii.

Exercițiile pentru timpii de reacție includ antrenamente vizuale, senzoriale și de coordonare mână-ochi. Piloții folosesc adesea panouri luminoase (precum sistemul FitLight Trainer), care testează reacțiile la stimuli vizuali aleatori, sau dispozitive interactive ce simulează momente critice de pe circuit. Simulatoarele de înaltă performanță reproduc fidel condițiile de cursă — vibrații, feedback vizual și auditiv — oferind piloților ocazia să își perfecționeze anticiparea și controlul în situații limită.



Photo: Reebok



Photo: autosport.com

Pe lângă reacțiile pure, piloții lucrează constant la coordonarea fină a mișcărilor, întrucât controlul volanului necesită precizie milimetrică în condiții de stres. Exercițiile de echilibru, antrenamentele pe mingi instabile și sesiunile de control postural ajută la menținerea stabilității corpului chiar și în cele mai violente viraje. De asemenea, antrenamentele mentale – inclusiv exercițiile de concentrare, respirație și vizualizare – sunt integrate în rutina zilnică, contribuind la reducerea timpilor de reacție și la menținerea clarității în situații critice.

Într-un sport unde deciziile se iau la viteze de peste 300 km/h, pregătirea reflexelor devine o artă la fel de precisă ca ingineria mașinii. În cockpit, corpul și mintea funcționează ca un sistem unic – unul care nu își permite nici măcar o fracțiune de secundă de ezitare.

Corpul în regim de cursă: între performanță și recuperare

Cursa propriu-zisă reprezintă testul suprem pentru toate orele de pregătire. Într-un Grand Prix, un pilot pierde în medie 2-3 kilograme prin transpirație, suportă temperaturi extreme și rămâne într-o poziție fixă timp de aproape două ore, în timp ce gestionează o mașină care îl solicită fizic și mental la maximum.

Hidratarea și controlul respirației sunt vitale, iar echipele monitorizează constant ritmul cardiac și nivelul de saturație a oxigenului. Orice fluctuație poate însemna pierderea concentrării și implicit a performanței.

După cursă, procesul de recuperare începe imediat. Masajele, crioterapia, stretching-ul și sesiunile de refacere activă sunt menite să reducă inflamațiile și să restabilească tonusul muscular. Somnul și alimentația joacă, la rândul lor, un rol crucial, la fel ca readaptarea la fuzurile orare. Într-un sezon care implică deplasări constante pe glob, echilibrul între antrenament, cursă și odihnă devine o componentă strategică a performanței.

Pregătirea fizică a piloților de Formula 1 nu este doar o parte a rutinei lor, ci o expresie a profesionalismului care definește acest sport. Într-un univers unde detaliile fac diferența, corpul devine un instrument de precizie, calibrat la fel de fin ca monopostul pe care îl pilotează. Fiecare mișcare, respirație și reacție este rezultatul unei discipline invizibile, care transformă un simplu om într-un atlet capabil să domine una dintre cele mai solicitante forme de competiție din lume.



Photo: x.com/redbullracing

Extemporal la dirigenție

My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

Silverstone 2024 – O cursă, o victorie, o amintire pe viață

Silverstone 2024 a fost mai mult decât o simplă cursă de Formula 1. A fost o zi plină de emoție, o zi în care sportul și familia s-au întâlnit într-un mod special. Am urmărit acea cursă alături de fiul meu de 6 ani, care începe să îndrăgească acest sport pentru că vede cât de mult înseamnă pentru mine.

Lewis Hamilton a câștigat pentru a 9-a oară la Silverstone, după aproape trei ani fără victorie. Cursa a avut tot ce poți spera: vreme schimbătoare, tensiune, strategii riscante și o atmosferă incredibilă pe circuit. Hamilton a ales perfect momentul pentru schimbarea de pneuri și a reușit să revină în frunte chiar în ultimele tururi.

Când a trecut linia de sosire a izbucnit în lacrimi. A spus prin radio: „I can't stop crying.” Iar noi, în fata tv-ului, am simțit același lucru. Fiul meu a zâmbit larg și mi-a spus: „Tati, ai văzut? A reușit!”

Pentru noi nu a fost doar o victorie. A fost o amintire comună, un moment de legătură și bucurie sinceră, pe care nu o vom uita niciodată.

A fost un moment simplu, dar atât de frumos. L-am simțit în suflet.

A. Matei, 06.07.2025

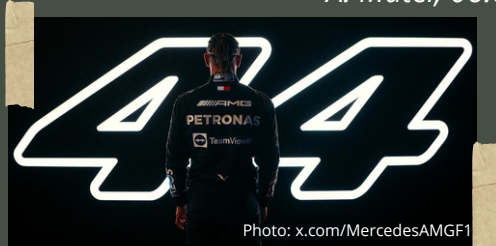


Photo: x.com/MercedesAMGF1



Photo: James Gasperotti/AP

Lando Norris – talentat și autentic

Îmi place Lando Norris de ceva timp, nu chiar de la începutul carierei lui în Formula 1, dar suficient cât să-mi dau seama că e un pilot talentat și un om mișto. Are un vibe aparte – competitiv pe pistă, dar relaxat și autentic în afara ei. Genul de persoană care te face să-l plăci fără să încerce prea mult. Din punctul meu de vedere, nici nu merită tot hate-ul pe care îl primește uneori. A muncit mult ca să ajungă unde e și este foarte constant, chiar și atunci când mașina nu e competitivă. Nu e perfect, dar nici nu trebuie să fie.

Când a câștigat prima lui cursă, am simțit că i s-a făcut dreptate. A fost un moment super fain, mai ales pentru noi, cei care îl susținem. După atâtea aproape-uri și ghinioane, victoria aia a fost ca o gură de aer proaspăt. Și, sincer, cred că a fost doar începutul pentru el.

Miha, 06.07.2025

The Future Mr. & Mrs. Leclerc

de Ionuț Blîndu

Inimile fanelor s-au frânt astăzi (02.11.2025 n.r.) în lumea Formulei 1. Charles Leclerc, pilotul monegasc al celor de la Ferrari, a anunțat logodna cu Alexandra Saint Mleux, transformând una dintre cele mai frumoase povești de dragoste din paddock într-un angajament pe viață. Vestea neașteptată a venit în această seară, când Leclerc a oficializat relația care, timp de aproape doi ani, s-a derulat departe de camerele de luat vederi și de zgomotul circuitelor.



Photo: [instagram.com/charles_leclerc/](https://www.instagram.com/charles_leclerc/)

Dar Alexandra are un secret pe care puțini îl știu. Pe contul său secundar de Instagram, @alexandramalenart, cu peste 304 mii de urmăritori, ea este o cu totul altă persoană: o pasionată de istoria artei care disecă opere celebre, oferind perspective culturale rafinate. O muză modernă, cum au numit-o deja criticii de specialitate. Cât privește relația cu Charles, relația s-a înfiripat la începutul anului 2023, când fanii atenți au prins-o pe Alexandra într-un videoclip postat de Charles de la Paris Fashion Week.

Era acolo, în umbră, printre apropiați, iar primele speculații au explodat. Confirmarea a venit în mai 2023, la Marele Premiu din Monaco, când Alexandra a apărut în paddock-ul Ferrari, susținându-l pe Charles. Apoi la Wimbledon, prima apariție publică oficială, alături de Pierre Gasly și iubita lui.



Photo: [scuderiafans.com](https://www.scuderiafans.com)

În aprilie 2024, familia s-a mărit. Leo, un cățel adorabil, a devenit al treilea membru al familiei și rapid favoritul fanilor. De atunci, Alexandra l-a susținut pe Charles în cele mai importante momente: victoria emoționantă de la Monaco, prezențe în paddock, călătorii, momente private devenite publice doar prin farmecul lor discret.



Photo: [instagram.com/charles_leclerc/](https://www.instagram.com/charles_leclerc/)

Cronobox

de Adrian



Photo:
motorsport.com

28 octombrie

1930 - se naște Bernie Ecclestone;

1951 MP Spania - victorie și primul titlu din carieră pentru Juan Manuel Fangio.

29 octombrie

1995 MP Japonia - Schumacher câștigă cursa, iar Benetton devine pentru prima și singura dată campioană la constructori;

1998 - se naște Lance Stroll.



Photo IG
@f1history1950

30 octombrie

1906 - s-a născut Giuseppe Farina (d. 30 iunie 1966), primul campion mondial din istoria F1, în 1950

1988 MP Japonia - Ayrton Senna a câștigat cursa în fața colegului său de echipă, Alain Prost, obținând astfel și primul său titlu mondial.



Photo:
wikipedia.org

31 octombrie

1988 - se naște Sébastien Buemi;

1999 MP Japonia - Mika Häkkinen câștigă cursa și cel de-al doilea său titlu mondial; ultimul start pentru Damon Hill.



Photo:
formula1.com

1 noiembrie

2009 MP Abu Dhabi - prima ediție al acestui MP este câștigată de Sebastian Vettel; este ultima cursă pentru Toyota, Brawn GP și BMW.



Photo:
sport360.com

2 noiembrie

1946 - se naște Alan Jones, primul pilot ce a câștigat un titlu mondial cu echipa Williams (1980);

2008 MP Brazilia - Lewis Hamilton câștigă titlul mondial, devenind cel mai tânăr campion mondial din istorie la acea vreme.



Photo:
latercera.com

3 noiembrie

1991 MP Australia, la Adelaide - cursă oprită după doar 16 tururi din cauza ploii torențiale, câștigător fiind declarat Ayrton Senna, urmat de Nigel Mansell și Gerhard Berger.



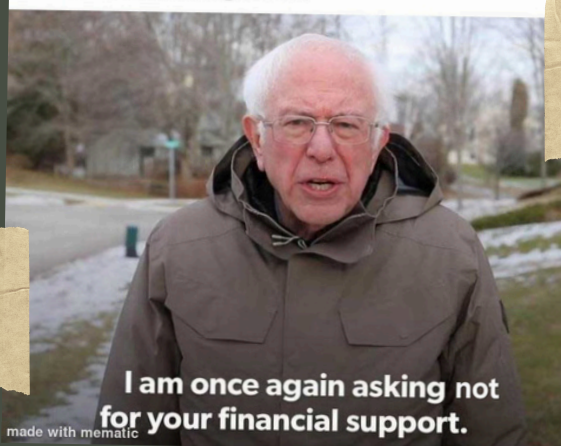
Photo:
racefans.net

Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



După ce suntem întrebați de unde se poate cumpăra gazeta:



Locul întâi pe podium la testul de recunoaștere al circuitelor:



Cu daily vs fără daily:



Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Lewis Hamilton” by Vlad	„Circuite F1” by Claudiu	Puncte general după runda 22/33
1	Vasile R.	7	10	197
2	Gabi I.	8	10	193.05
3	Nick	7	10	172.45
4	Gabriel D.	8.5	8	168.16
5	Matei A.	6	10	162.75
6	Remo P.	8	9	160.5
7	IM	5	9	148.05
8	Adrian	5	10	142.3
9	Melissa R.	5	9	140.41
10	Andra	6	10	125.75
11	Gabriela T.	6	10	115.1
12	Cristian C.	4.5	10	94.71
13	Marius L.			86.05
14	Alin O.	2.5	10	85.5
15	Spider	4	10	85
16	Andrei R.			71.43
17	Samy			67.91
18	Darius B.	3	9	44.25
19	Mihai		9	38.25
20	Miriam C.			36.75

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

Quizurile săptămânii

Miercuri

Ayrton Senna

by Vlad

IT'S QUIZ TIME!



DAILY CHAT

Vineri

Aerodiamica

by Ciprian

Ai ceva de împărtășit cu noi?
Scrie-ne pe gazetaf1romania@yahoo.com