

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

DECEMBRIE 2025 | NR. 22



IA CADOUL, FANULE!

Ideii de cadouri cu tematica celui mai frumos sport

ALEXIA MOISE

Cea despre care vei mai auzi

REGULI LA MILIMETRU

Vezi care sunt cele mai „gri” invenții din istoria F1

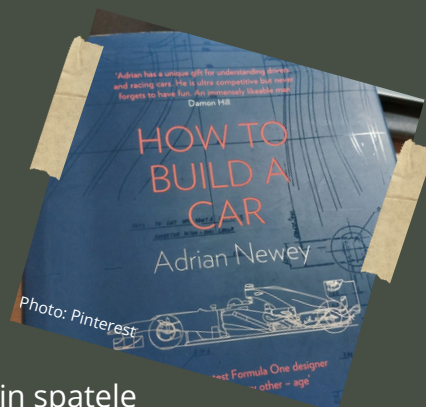
Pitstop în bibliotecă

de Cristina

Dragă cititorule, te-ai săturat de întrebarea: „Care e ultima carte citită?”, iar tu să ai în cap doar răspunsuri precum: „cartea de telefoane”, „juvete” sau „Amintiri din copilărie”? Ești gata să intri în cel mai rapid club de lectură? Fie că ești „de modă veche” și preferi să-ți culegi informațiile dintr-un mănunchi de pagini legate armonios ce foșnesc la atingere și ascund între ele povești fascinante ori poate ești colecționar de tot ce este cu și despre Formula 1, ai aici câteva titluri ce nu ar trebui să îți lipsească din bibliotecă.

Am inclus o estimare de preț în lei românești (RON), bazată pe prețurile din librăriile online din România pentru edițiile în engleză/română. Prețurile pot varia mult în funcție de editură, format (hardcover/broșat) și/sau magazin.

How to Build a Car (Adrian Newey): Memoriile celui mai de succes designer de F1. Vei înțelege cum se nasc mașinile câștigătoare, direct de la sursă, cu glume despre cât de mult te poți apropia de regulamentul (ma)FIA fără să te aresteze. (212 lei - eMAG)



Total Competition (Ross Brawn): De la creierul strategic din spatele succeselor Ferrari (cu Schumacher) și Brawn GP. Nu e doar despre curse, e o lecție de strategie de business și leadership, predată de un maestru al sportului. (58 lei - books-express.ro)

The Mechanic (Marc „Elvis” Priestley): Povestea unui mecanic care a lucrat la McLaren. O perspectivă unică din linia boxelor, despre munca, stresul și camaraderia celor care fac mașinile să funcționeze sub presiune. (95 lei - Cărturești)

Aussie Grit (Mark Webber): Autobiografia pilotului australian. Sinceră și nefiltrată, povestea lui Webber te poartă de la o copilărie simplă la ciocniri cu giganții sportului (literalmente). (149 lei - eMAG)

Surviving to Drive (Guenther Steiner): Cartea lui Guenther, fostul team principal al echipei Haas. Perfectă dacă ți-a plăcut Drive to Survive. (71 lei - libris.ro)



Life to the Limit (Jenson Button): Memoriile campionului mondial din 2009. O incursiune în viața unui pilot care a trecut prin sușuri și coborâșuri, arătând că a fi rapid nu e niciodată ușor. (79 lei - elefant.ro)



Formula 1: The Official History (Maurice Hamilton): O cronică bogat ilustrată a sportului, de la începuturi (1950) până în prezent. Dacă vrei istorie, aceasta este. (195 lei - libris.ro)

Formula 1 Car by Car (Stuart Codling): O carte pentru pasionații de tehnică. Detalii despre mașinile câștigătoare de Grand Prix, an de an. Un festin vizual și tehnic. (317 lei - Carturești)

Unstoppable (Mark Hughes): O biografie a lui Max Verstappen. Perfectă pentru a înțelege ascensiunea rapidă și stilul de pilotaj agresiv al unuia dintre cei mai buni piloți din F1. (84 lei - libristo.ro)

Senna versus Prost (Malcolm Folley): Rivalitatea care a definit o eră. O analiză aprofundată a celei mai intense și iconice lupte din istoria F1. O dramă mai bună decât orice scenariu de film. (140 lei - libristo.ro)



Personal, nu dețin majoritatea acestor cărți (le puteți găsi și online, în format PDF), dar ghidându-vă după celebra expresie: „fă ce zice popa, nu ce face popa”, mă aștept ca această listă să vă inspire atunci când doriți să achiziționați o carte din lumea Formulei 1. Pentru extra sugestii, acestea sunt câteva dintre cărțile ce există în biblioteca mea: Michael E. Sawyer - Lewis Hamilton, How to Win a Grand Prix - Bernie Collins, Maurice Hamilton - Racing Legends: Lewis Hamilton (aceasta face parte dintr-o serie despre mai mulți piloți), Red Bull Racing F1 Car Manual 2nd Edition: 2010 - 2014 (RB6 to RB10) (Owners' Workshop Manual), The Story of Ferrari: A Tribute to Automotive Excellence (The Story of Cars) etc.



Lectură plăcută!

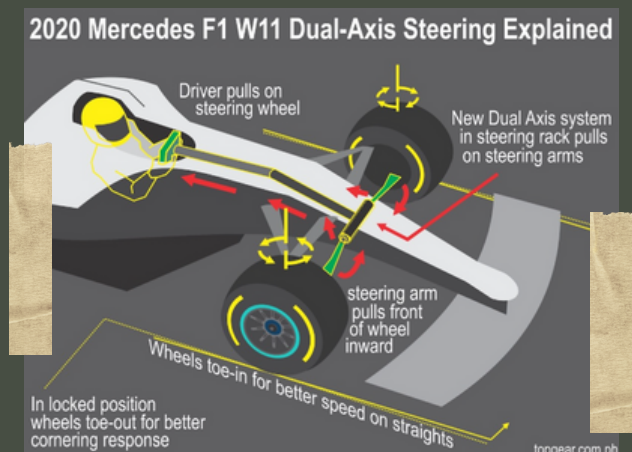
Reguli la milimetru

de Spider

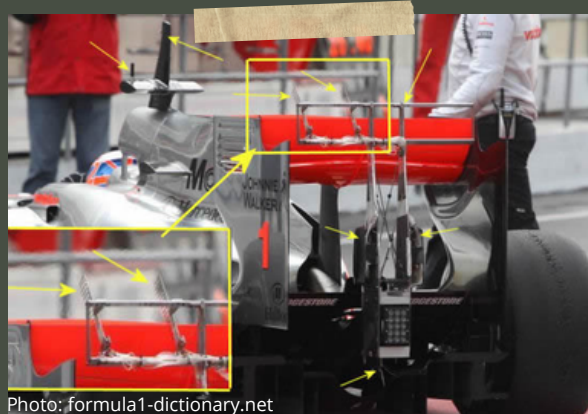
De-a lungul anilor în F1 echipele au născocit multe invenții care să le ofere un avantaj, fiind legale sau folosindu-se de ambiguitatea limbajului regulamentului. În acest articol vom descrie câteva dintre ele.

DAS, un acronim pentru Dual-Axis Steering. DAS exploata o zonă gri din regulamentul din 2020 care spunea că pilotul poate controla direcția mașinii doar prin „mișcarea volanului”, dar nu specifica faptul că această mișcare trebuie să fie exclusiv stânga-dreapta. Mercedes a profitat de formularea vagă și a introdus un mecanism prin care volanul putea fi tras sau împins înainte-înapoi, iar această mișcare modifica convergența roților față (*toe*). Astfel, printr-o acțiune considerată tot „direcție” conform literei regulii, sistemul oferea avantaje în încălzirea pneurilor și reducerea rezistenței aerodinamice, fără să încalce în mod explicit regulile existente la acel moment. Pe liniile drepte DAS le permitea piloților Mercedes să închidă convergența roților față, aducându-le perfect paralele. De ce conta asta? Pentru că roțile aliniată generează mult mai puțină rezistență aerodinamică: aerul curge mai lin pe lângă ele, fără vortexurile suplimentare create atunci când sunt ușor deschise spre exterior. În plus, cu *toe*-ul redus la zero, pneurile nu mai freacă asfaltul lateral și își păstrează temperatura și uzura sub control. Practic, mașina devenea mai rapidă pe drept și mai

eficientă în gestionarea pneurilor, un avantaj excelent obținut doar dintr-o simplă mișcare a volanului.

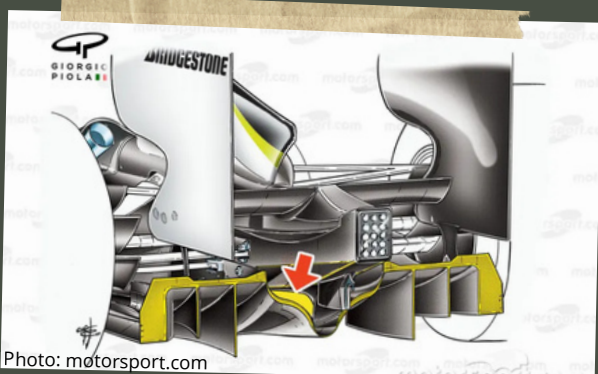


F-Duct era un truc aerodinamic care permitea pilotului să „blocheze” aripa spate atunci când circulă pe liniile drepte. Prin acoperirea unui orificiu din cockpit cu mâna sau genunchiul, fluxul de aer era redirectionat și reducea forța de apăsare, scăzând rezistența și crescând viteza maximă. În viraje, eliberarea sistemului readucea apăsarea complet, asigurând aderență maximă. Astfel, mașina combina viteză pe liniile drepte cu stabilitate în curbe, totul printr-un gest simplu al pilotului.



Regulamentul interzicea dispozitivele care schimbă forța aerodinamică prin mecanisme controlate de pilot. Totuși, FIA nu preciza clar că modificarea fluxului de aer prin corpul pilotului era interzisă. McLaren a profitat de această ambiguitate folosind pilotul pentru a activa sistemul prin poziționarea mâinii sau genunchiului, ceea ce nu era considerat un dispozitiv mecanic, ci o acțiune „umană”.

Double diffuser a fost o inovație care a exploatat subtilitățile regulamentului aerodinamic din 2009. Spre deosebire de difuzorul clasic, care are un singur canal pentru aerul care iese de sub fundul plat al mașinii, double diffuser-ul avea două niveluri de curgere, ceea ce permitea captarea și accelerarea unui volum mai mare de aer.



Prin efectul Venturi (același ca cel exploatat de generația de monoposturi ce tocmai s-a dus), acest flux suplimentar genera mai mult downforce fără a crește rezistența la înaintare, oferind mașinii stabilitate excepțională în viraje și viteze mari pe drepte. Inovația a fost posibilă datorită unei ambiguități în regulament: FIA limita dimensiunea difuzoarelor, dar nu preciza clar cum trebuia gestionat aerul în spațiul dintre podea și difuzor. Echipele care au implementat double diffuser-ul au obținut un avantaj semnificativ, iar succesul acestui sistem a forțat clarificări ulterioare ale regulilor.

Regulamentul limita în mod explicit înălțimea maximă și lățimea difuzorului, dar nu definise clar ce se întâmplă în spațiul dintre podeaua mașinii și partea superioară a difuzorului, adică sub fundul plat și sub spoilerul posterior. Echipele care au dezvoltat double diffuser-ul au profitat de această ambiguitate, construind un canal suplimentar care să permită aerului să curgă pe dedesubt și să accelereze mai mult, creând apăsare adițională fără a încălca litera regulamentului.



În Formula 1 granița dintre inovație și trișare este adesea atât de subțire încât devine vizibilă abia după ce o echipă o depășește. Inginerii împing regulile spre limitele lor naturale, iar uneori tocmai aceste limite se dovedesc mai elastice decât au anticipat autorii regulamentului. Fiecare inovație reprezintă aceeași filozofie: dacă nu e interzis explicit e permis. Iar FIA, prinsă mereu în jocul de-a șoarecele și pisica, modifică regulile pe măsură ce inovațiile apar.



Curiozități din F1

de Ana-Mirela

Când viteza lipsește din F1



Cea mai mare viteză atinsă în Formula 1 îi aparține lui Valtteri Bottas, pilot ce va reveni în 2026 în F1 la echipa americană Cadillac. Finlandezul, pe vremea aia pilot al nu foarte rapidei echipe Williams, a atins viteza de 378 km/h în timpul calificărilor pentru Marele Premiu al Azerbaidjanului. Dar cum am mai spus și altă dată, performerii sunt știuți de majoritatea fanilor sportului care ne crește pulsul în weekend-urile de cursă, însă cine este cel mai lent pilot din F1? Și nu mă refer aici la vitezele mici de pe linia boxelor, ci la un pilot ce a fost eliminat în timpul cursei pentru că era efectiv prea lent... Vorbim despre Al Pease, aflat la a doua și totodată ultima sa cursă în F1. Se întâmpla în anul 1969 la Marele Premiu al Canadei, iar acesta pilota un Eagle T1G vechi de 3 ani, ce era deja uzat fizic și moral. Pilotul britanic a apucat să parcurgă 22 de tururi pe Mosport Park până să fie descalificat pentru că era prea lent, liderul cursei, Jacky Ickx, fiind atunci deja în turul 46. Până în prezent a rămas singurul pilot din istoria F1 ce a fost descalificat pentru o viteză prea mică într-unul dintre sporturile cu cele mai mari viteze.

„Sunt un ghinionist cu renume, dacă aș vinde lumânări, soarele n-ar mai apune.” (Proverb evreiesc)

E un proverb ce i se potrivește foarte bine lui Chris Amon când vorbim despre Formula 1. Neozeelandezul este cunoscut drept unul dintre cei mai buni piloți din F1 fără victorie, iar exprimat în cifre ar fi pilotul cu cele mai multe tururi conduse 183, dar cu 0 (zero!!!) victorii. A fost cu o mână pe cel mai important trofeul al unui Mare Premiu de mai multe ori, însă niciodată nu a reușit să îl câștige. În 1967, la Marele Premiu al SUA, a avut probleme cu presiunea uleiului, un an mai târziu, în Spania, i s-a defectat pompa de combustibil, în 1972 o pană a fost cea care i-a curmat ceea ce putea fi o victorie autoritară la MP al Franței, însă nu putem să nu spunem cum cu un an înainte și-a făcut „norocul” cu mână lui, atunci când din postura de lider al MP al Italiei și-a smuls viziera.

Și ca să fim corecți cu el până la capăt suntem obligați moral să îi recunoaștem meritele de a fi câștigat cursa de 24 de ore de la Le Mans (1966) într-un Ford, dar și pe cea de 24 de ore de la Daytona, cu Ferrari, în 1967.



Istoria măsurilor de siguranță în Formula 1

de Gabi

De la începuturile sale, Formula 1 a fost un sport extrem de periculos, cu accidente dese și tragice. În primele decenii, protecția piloților era minimă, iar decesele erau frecvente. Presiunea publică și tragediile, precum cele din 1994 (moartea lui Ayrton Senna și Roland Ratzenberger) și accidentul lui Jules Bianchi în 2014, au determinat adoptarea unor măsuri de siguranță stricte și continue.

Începuturile siguranței în Formula 1 (1950-1959)

În primii ani ai Formulei 1 siguranța piloților era aproape inexistentă. Casca a devenit obligatorie în 1952, dar inițial erau simple căști de piele care ofereau protecție minimă. Combinezioanele și mănușile nu existau, iar piloții purtau haine obișnuite sau uniforme ușor căptușite. Accidentele grave erau frecvente, iar intervenția medicală era limitată.



Primele echipamente moderne (1960-1969)

Anii '60 au adus primele îmbunătățiri reale pentru siguranța și integritatea fizică a piloților.

Combinzioanele ignifuge au devenit obligatorii în 1963, realizate din materiale rezistente la foc pentru a proteja pilotul în caz de incendiu. De asemenea, au început să fie folosite mănuși și încălțăminte speciale, rezistente la foc. Centurile de siguranță au început să fie implementate, deși nu toate echipele le foloseau.



Siguranța pe pistă devine prioritate (1970-1979)

Anii '70 au adus măsuri mai serioase de siguranță pe circuite. Barierele de protecție au început să fie mai sofisticate, trecând de la simple balustrade metalice la structuri din anvelope care absorb energia impactului. În 1973 Safety Car-ul a fost folosit pentru prima dată. Combinezioanele ignifuge au devenit standard în 1975, cu materiale mai rezistente și respirabile.



Celula de supraviețuire și structura monopostului (1980-1989)

Anii '80 au marcat introducerea celulei de supraviețuire, sau monocoque-ului, în 1981. Aceasta reprezenta „cutia de siguranță” a pilotului, construită din fibră de carbon și Kevlar, capabilă să absoarbă șocurile și să prevină pătrunderea obiectelor. În această perioadă au fost introduse scaune mai avansate și centuri cu prindere în 5 puncte, iar barierele și zonele de run-off au fost modernizate semnificativ. Astfel, structura mașinii a devenit un element esențial în protecția pilotului, reducând considerabil riscul de accidente fatale.



Photo: tomhartleyjnr.com

Reglemente stricte după tragedii (1990-1999)

Anii 1990 au fost definiți de tragedii care au accelerat reglementările de siguranță. În 1993, siguranța circuitelor s-a intensificat, cu bariere mai eficiente și zone de run-off extinse. În 1994, moartea lui Ayrton Senna și Roland Ratzenberger a determinat FIA să introducă reglementări stricte pentru cockpit, structuri de deformare și limitarea vitezei în pit-lane. În această perioadă au fost dezvoltate sisteme avansate de absorbție a energiei și reglementări pentru dimensiunea și structura mașinilor.

Tehnologii moderne pentru protecția personală (2000-2009)

Anii 2000 au adus o adevărată revoluție în protecția personală a piloților. În 2001, căștile din fibră de carbon și Kevlar au fost îmbunătățite semnificativ, devenind capabile să reziste la impacturi extreme și temperaturi ridicate în caz de incendiu. Testele la care erau supuse au devenit mult mai stricte, incluzând lovituri cu obiecte grele la viteze mari și expunere la flăcări timp de zeci de secunde, pentru a asigura supraviețuirea pilotului în accidente critice. În 2003, introducerea dispozitivului HANS (Head and Neck Support) a reprezentat un pas esențial în prevenirea accidentelor grave. Fixat între centurile scaunului și cască, HANS limitează mișcarea capului și a gâtului în coliziuni, reducând riscul de fracturi cervicale și leziuni traumatiche ale coloanei vertebrale. Tot în această perioadă, barierele TecPro au început să fie testate pe circuite. Aceste bariere modulare absorb energia impactului și reduc semnificativ riscul de ricoșare al monopostului sau al fragmentelor de caroserie, fiind mult mai eficiente decât barierele tradiționale din anvelope sau metal. În paralel, centurile cu șase puncte au devenit standard, menținând pilotul fix în scaun chiar și în coliziuni laterale sau frontale, iar sistemele automate de stingere a incendiilor au fost integrate în toate monoposturile.



Photo: grandprix247.com

Halo și consolidarea siguranței (2010–2019)

Halo este o bară de titan montată deasupra cockpit-ului monoposturilor de Formula 1, proiectată pentru a proteja capul pilotului în caz de impact, resturi, roți desprinse sau obiecte străine ce pot intra în zona deschisă a cockpitului. Structura este conectată în trei puncte la șasiu, și este suficient de rezistentă încât să suporte forțe extreme. La un crash test standard este capabilă să reziste unei încărcări verticale echivalente cu greutatea unui autobuz londonez, conform celor care au testat-o.

Deși inițial suscita reticențe mulți fani sau specialiști susțineau că modifică estetica clasică a monoposturilor. Realitatea după câțiva ani de utilizare a arătat clar utilitatea sa și de ce a devenit indispensabil.



Photo: racingnews365.com

Halo a salvat deja numeroase vieți în Formula 1. În 2020, Romain Grosjean a ieșit nevătămat dintr-un monopost cuprins de flăcări după ce bara Halo i-a protejat capul; în 2022, Zhou Guanyu a scăpat cu răni minore după ce Halo a deviat impactul unui impact violent la Silverstone; iar în 2021, roata monopostului lui Verstappen nu l-a lovit pe Lewis Hamilton datorită acestui sistem. De asemenea, Charles Leclerc a fost protejat de Halo în 2018 când o roată a altui monopost a zburat deasupra cockpitului său.



Photo: youtube.com/@newyorksportshow

Siguranța în prezent (2020–prezent)

În prezent, toate monoposturile de Formula 1 sunt echipate cu echipamente de siguranță de ultimă generație. Fiecare pilot poartă cască și combinezon ignifug, concepute să reziste la impacturi severe și temperaturi extreme, iar scaunele speciale și centurile cu șase puncte mențin pilotul fix în poziție în orice tip de coliziune. Celula de supraviețuire din fibră de carbon protejează întregul cockpit, iar dispozitivele HANS și Halo oferă protecție suplimentară pentru cap și gât, reducând drastic riscul leziunilor traumatiche. Monoposturile sunt echipate și cu sisteme automate de stingere a incendiilor, iar recorderele de date înregistrează fiecare detaliu al accidentelor pentru analiza ulterioară și îmbunătățirea continuă a siguranței. Această evoluție continuă demonstrează că siguranța pilotului este prioritară, iar combinația dintre tehnologie, reglementări stricte și design inteligent permite păstrarea spectacolului în condiții cât mai sigure.



Photo: f1.com

Extemporal la dirigenție

My F1 favourite moment

de Ana-Mirela

Hungaroring 2019



Photo: formula1.com

Momentul care pentru mine va rămâne mult timp în memorie s-a petrecut în 2019 când am fost la paddock-ul Ferrari și am văzut calificările și cursa în sine. Am o șapcă Ferrari semnată de către Leclerc și Vettel, am fotografii și autograf de la Bottas și, de asemenea, la finalul cursei am fost în parcul închis la nici 2 metri de Lewis după victorie, plus vizite pe linia boxelor, tur al circuitului și multe alte evenimente.

Gabriel Boceanu, 08.07.2025

Abu Dhabi 2021

Formula 1 înseamnă emoție pură, adrenalină, rivalitate și uneori, magie pe patru roți. Pentru mine, momentul favorit din F1 este fără îndoială finala sezonului 2021 de la Abu Dhabi, o cursă care a scris istorie și mi-a făcut inima să bată mai tare decât oricând.

Pe 12 decembrie 2021, totul se juca în ultima cursă: Max Verstappen și Lewis Hamilton erau la egalitate perfectă de puncte. Tensiunea era maximă, iar tot sezonul, cu dueluri epice și controversate, părea să fi fost doar un prolog pentru această bătălie finală.

Cursa a fost intensă de la început până la sfârșit. Hamilton a avut un start mai bun și a preluat conducerea, iar Verstappen

părea că nu poate ține pasul. Minutele treceau, tururile se scurgeau, iar speranțele mele oscilau între entuziasm și frustrare. Dar apoi, cu doar câteva tururi înainte de final, a apărut haosul: accidentul lui Latifi a adus în scenă safety car-ul și odată cu el, o șansă nesperată.

Red Bull l-a chemat imediat pe Max la boxe pentru pneuri proaspete, în timp ce Hamilton a rămas pe circuit. După reluarea cursei, mai rămăsese un singur tur. Un singur tur în care totul s-a decis. Verstappen, cu pneuri soft și agresiv ca întotdeauna, l-a depășit pe Hamilton într-o manevră curajoasă, plină de determinare. Când a trecut linia de sosire și a devenit campion mondial, am simțit o explozie de bucurie. Am sărit în sus, simțind că am fost parte dintr-o poveste incredibilă. Abu Dhabi 2021 nu a fost doar o cursă. A fost un film trăit în direct, cu un final dramatic, neașteptat și legendar. A fost momentul în care Verstappen a devenit campion, dar și clipa în care mi-am dat seama cât de profund pot să trăiesc o competiție, de aceea această cursă este momentul meu favorit din F1.



Photo: formula1.com

Gabi Iacob, 08.07.2025



Alexia de care veți mai auzi

Pasiunea pentru motorsport nu ține cont dacă ești băiat sau fată, dacă ai 10 sau 70 de ani, e un microb ce odată luat nu mai scapi de el, iar Alexia Moise este unul dintre multe exemple în sensul acesta. Feminină, dar bătaioasă și puternică, la doar 15 ani concurează cot la cot cu băieții. Și o face cu succes.

?

Bună, Alexia! Te-am descoperit într-unul dintre articolele celor de la Apex Motorsport News și ne-ai atras atenția cu pasiunea și determinarea ta și ne-ar plăcea să aflăm mai multe lucruri despre tine. Cum te-ai descrie în câteva cuvinte?

Bună! Sunt o persoană ambițioasă, super competitivă și mereu îmi place să învăț lucruri noi.

?

Cum ai descoperit kartingul și momentul în care ai simțit că nu mai este doar un hobby, ci o direcție serioasă în viața ta?

Am descoperit kartingul cu ajutorul tatălui meu: el mi-a arătat prima dată ce înseamnă acest sport și m-a dus pe circuit de multiple ori. Momentul în care am simțit că nu mai e doar un hobby a venit odată cu prima cursă, când am realizat cât de mult îmi place adrenalina și atmosfera. Atunci am înțeles că vreau să transform această pasiune în visul pe care vreau să-l urmăresc până la capăt!

?

Care a fost cea mai intensă cursă din cariera ta de până acum și ce ai învățat din acel moment?

Cea mai intensă cursă a fost prima mea etapă la Senior, în etapa a patra din Rotax Max Challenge 2025. A fost un weekend extrem de greu, pentru că am avut dureri oribile la mână, încă de la antrenamente. Am încercat să trag de mine, însă durerea a fost atât de puternică încât nu am reușit să mai particip în a doua manșă finală. A fost un moment destul de frustrant pentru mine, dar de atunci am învățat că trebuie să fiu foarte atentă la pregătirea fizică și cât de important este să îți ascuți corpul.

?

Care sunt elementele din stilul tău de pilotaj de care ești cea mai mândră?

Sunt mândră de constanța mea și de felul în care gestionez presiunea în timpul curselor. Îmi place să găsesc acele mici momente în care pot câștiga timp fără să risc inutil.





Cum arată echilibrul dintre școală, antrenamente, competiții și timpul tău liber?

Nu este deloc ușor, câteodată poate fi chiar stresant, dar am învățat cât de cât să-mi organizez timpul bine. Școala rămâne importantă, așa că profit de fiecare moment pentru teme. Profesorii înțeleg când lipsesc pentru competiții sau antrenamente, dar și eu încerc să recuperez cât mai repede tot ce pierd. Pe de altă parte, kartingul îmi ocupă mult timp și necesită efort fizic și mental. De obicei, weekendurile sunt pentru antrenamente sau curse, iar în timpul săptămânii combin școala cu pregătirea fizică. În timpul liber rămas, încerc să mă relaxez, să petrec timp liber cu familia și să fac bijuterii.



Cum ai descoperit kartingul și momentul în care ai simțit că nu mai este doar un hobby, ci o direcție serioasă în viața ta?

Rolul lor este extrem de important. Echipa are grijă de kart să fie mereu pregătit pentru fiecare ieșire pe circuit. Fără munca lor nu aș putea să progrez. Familia este sprijinul meu constant, ei sunt cei care mă ajută să trec peste momentele grele, mă motivează și mă încurajează. Toți formează o singură echipă în jurul meu, iar faptul că ei sunt alături de mine, mă motivează să dau tot ce am mai bun pe pistă.



Ai un pilot din F1 sau un sportiv pe care îl consideri model și de ce?

Îl admir pe Lewis Hamilton pentru determinarea sa și pentru faptul că a reușit să rămână în top atât de mulți ani. Îmi place extrem de mult mentalitatea lui și modul în care gestionează presiunea.



Cum ți-ai descoperit pasiunea pentru crearea de bijuterii și cum se îmbină ea cu motorsportul?

Pasiunea pentru bijuterii a apărut din dorința de a crea ceva al meu, ceva care să-mi permită să mă exprim într-un mod diferit față de ceilalți. E un moment în care pot să mă opresc din ritmul kartingului și să mă conectez cu creativitatea mea. Una îmi oferă energie, iar cealaltă calm, pentru mine este echilibrul perfect între creativitate și competiție.



Kartingul este un sport destul de costisitor, cum reușești să îl întreții?

Într-adevăr, este un sport destul de scump. Reușesc prin sprijinul familiei, prin implicarea mea constantă și poate în viitor prin parteneri care cred în potențialul meu. Încercăm să ne organizăm eficient și să găsim soluții pentru fiecare sezon.



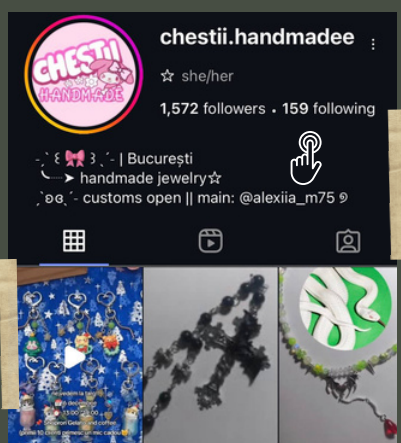
Cât costă un kart? Dar participarea într-o etapă a competiției?

Un kart de competiție poate costa de la câteva mii de euro până la peste zece mii, depinde foarte mult de categorie și nivel. Participarea la o etapă include taxe, consumabile, anvelope, combustibil etc., sumele variază, dar pot ajunge la câteva mii de euro pe weekend.



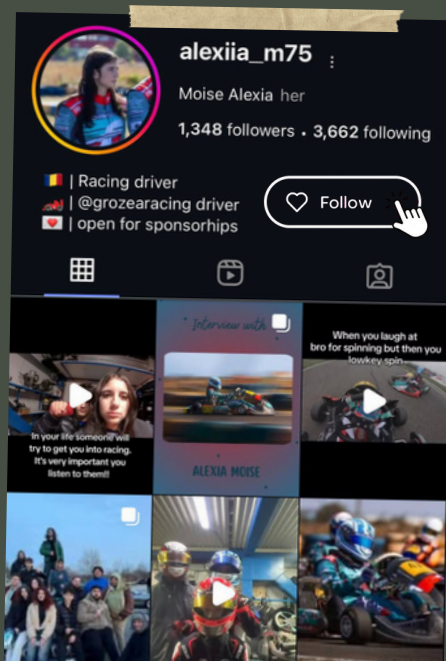
Ce sunt planurile tale de viitor și care este cel mai mare vis al tău?

Planul meu principal este să continui să progrez și să mă dezvolt în motorsport și să ajung să particip la competiții din ce în ce mai importante, inclusiv internaționale. Vreau să-mi îmbunătățesc pregătirea fizică și mentală, dar și să mă apropiu de nivelul la care îmi doresc să fiu. Cel mai mare vis al meu este să ajung să concurez în F1 Academy sau FIA WEC, arătând că munca și pasiunea pot duce foarte departe.



Am descoperit în Alexia un copil minunat, pasionat, disciplinat și plin de speranță într-un viitor pentru care muncește cu determinare și ne-am dorit să contribuim și noi cum putem la visul ei și vă invităm și pe voi să o faceți în modul în care doriți, fie distribuind postările ei legate de competițiile la care participă, cumpărând bijuteriile pe care le face sau donând în contul tatălui ei.

IBAN: RO54INGB0000999907997977
Titular cont: Alexandru Octavian Moise



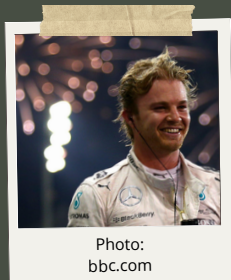
Cronobox

de Adrian

2 decembrie

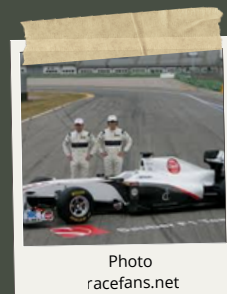
1997 - echipa **Tyrrell** a fost vândută către grupul **British American Racing**;

2016 - la puțin timp după ce a devenit campion mondial, **Nico Rosberg** își anunță retragerea din Formula 1.



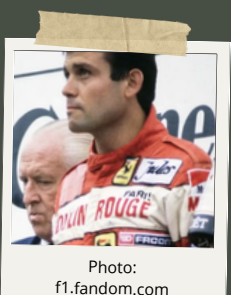
3 decembrie

2009 - echipa **Sauber** își anunță întoarcerea în Formula 1, începând cu sezonul 2010, după ce anterior concurase cu numele BMW Sauber.



4 decembrie

2022 - se stinge din viață **Patrick Tambay** (n. 25 iunie 1949), fost pilot al mai multor echipe, printre care McLaren, Ferrari și Renault.



5 decembrie

2008 - **Honda** își anunță retragerea din Formula 1 la finele anului în curs;

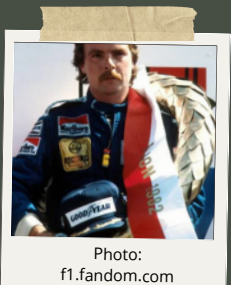
2021 **MP Arabia Saudită** - prima cursă disputată pe circuitul de la Jeddah a fost câștigată de **Lewis Hamilton**, urmat de Max Verstappen și Valtteri Bottas.



6 decembrie

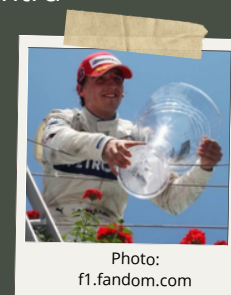
1948 - se naște **Keke Rosberg**, primul finlandez campion mondial, în 1982, și tatăl lui Nico Rosberg, campion în 2016;

2020 **Sakhir GP** - cursa disputată pe o variantă diferită a circuitului din Bahrain aduce prima victorie a carierei pentru **Sergio Pérez**, urmat de Esteban Ocon și Lance Stroll.



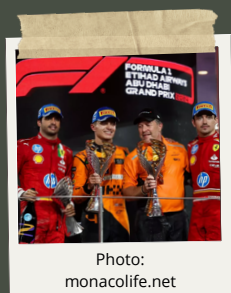
7 decembrie

1984 - se naște **Robert Kubica**, pilot polonez și singurul pilot din estul Europei ce are o victorie în Formula 1.



8 decembrie

2024 **Abu Dhabi GP** - **Lando Norris** se impune în fața piloților de la Ferrari, Carlos Sainz și Charles Leclerc.



la cadoul, fanule! 🎁

Nu ești domnul Țiriac și nu poți cumpăra un monopost cadou?!

de Cristina

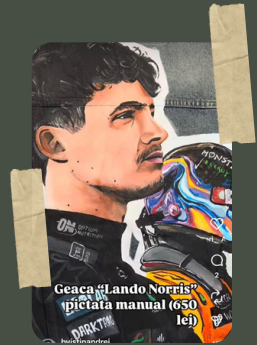
Ești în căutarea unui cadou perfect pentru fanul F1 care are deja „de toate”, dar ai vrea să eviți tricoul banal sau șapca pe care o poartă deja jumătate de tribună? Am aruncat un ochi pe ici-colo pentru a-ți sări în ajutor.



2. Tablou personalizat cu pilotul și echipa preferată.



1. Geacă pictată manual.



3. F1 Memorabilia eGift Card.



4. Bijuterie prețioasă sau semiprețioasă personalizată cu pilotul sau echipa favorită.



5. Mini cască oficială.



6. F1 Gift box



7. O experiență pe un circuit de karting indoor sau outdoor.



8. Figurină Funko Pop!



Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

Andreas dând tag participanților la quiz, ora 23:34.



Florin dându-i tag lui Andreas la 00:34 să nu mai dea tag altor membri după ora 23.



Bun venit noilor membri în Comuna F1 în România, sat Nudatag



Bine ați venit noilor membri

Rău ați nimerit



ANDREAS PE NEWS ȘI GP

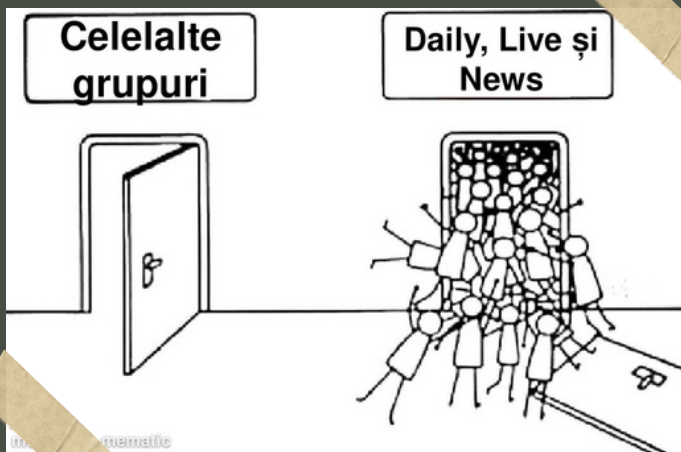
DAILY CHAT



După ce premoniția doctorului despre turul 55 nu a avut loc:

my disappointment is immeasurable and my day is ruined





Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Max Verstappen” by Andreas	„Sezonul 2025” by Axy	Puncte general după runda 32/32
1	Gabi I.	6	10	277.45
2	Vasile R.		9	244
3	Matei A.	8.2	8	231.95
4	Nick	4.65		219.15
5	Gabriel D.	3.55	10	204.96
6	Remo P.	5.4	8	203.05
7	IM	5.75	8	197.3
8	Adrian	1.1	7	171.75
9	Melissa R.	2.25	4	166.06
10	Gabriela T.	5.6		157.5
11	Marius L.	5.8	9	132.36
12	Andra			125.75
13	Spider	0.5	8	109.1
14	Alin O.			106.1
15	Cristian C.			86.05
16	Samy	4.75		74.66
17	Pufi	9	10	65.1
18	Darius B.			56.45
19	Mihai		5	55.45
20	Cristian T.	4.45		43.4

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



Hai și tu la quizul post-sezon de pe Daily Chat de miercuri de la 20:30 din rubrica gazetei „Curiozități din (lumea) F1”