

Martie 2026

Interviu cu Florin Ion

Nr. 27

# GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



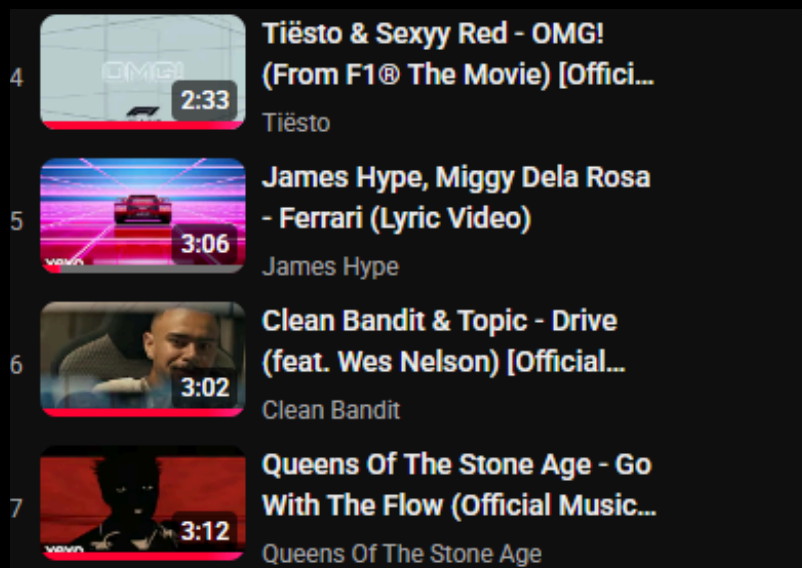
# PLAYLIST F1

Anul trecut am descoperit o casetă de pe la începutul anilor 2000 care se numește „Manele Formula 1 - Nicolae Guță”. Ca într-un basm, m-a învăluit spectaculos inspirația de a vă prezenta, la vremea aceea, două playlisturi pamflet. Mare succes au avut... mare!

Așadar, n-am putut să mă abțin și, anul acesta, am făcut unul mai serios, selecție personală. Spoiler alert: **ACESTA NU CONȚINE MANELE.**

Fanii Formula 1 știu că emoțiile acestui sport nu se simt doar pe pistă, ci și în ritmul muzicii care acompaniază fiecare reel, meme sau videoclip pe TikTok. Tot fanii au reușit să transforme unele dintre cele mai mari hituri în pur și simplu melodii emblematice pentru piloți sau momente istorice din F1. Că spui „Skyfall” - Adele sau Abu Dhabi 2021, tot aia e. Această asociere memetică este iconică.

Muzica ne leagă pe toți, la fel cum ne leagă, într-un cerc mai restrâns (pe Planeta Pământ), pasiunea pentru Formula 1. Playlist-ul meu are și piese din F1 The Movie, dar și melodii care îmi dau pur și simplu vibe de cursă.



## DE CRISTINA

Dacă ați ajuns până aici, înseamnă că probabil ați observat aceste **coduri QR** și vă întrebați ce se ascunde în spatele lor. Nu, nu este o ofertă sau ceva scam. Este playlist-ul meu F1 de pe **YouTube**.

Faceți screenshot, deschideți poza în galerie, țineți apăsat pe cod și apăsați pe link. Ori pur și simplu scanați codurile de pe alt dispozitiv.

Primul cod este pentru **playlistul „Gazeta F1 în România”**.



Cel de-al doilea este pentru cei care doresc să **colaboreze**, adică să **adauge melodii**.



# CIRCUL DIN

În era noastră suntem norocoși, deoarece fiecare cursă o putem vedea fără mari probleme pe televizor ori pe un stream de pe dispozitive precum telefonul sau calculatorul, însă Formula 1 nu a fost mereu atât de accesibilă.

Primele curse nici nu puteau fi urmărite în direct dacă nu erai prezent fizic pe circuit. Totuși, dacă te aflai în anumite țări, precum cele în care transmitea BBC, puteai asculta cursa la radio. În loc să vadă cursa, oamenii trebuiau să și-o imagineze din descrierile comentatorilor. Nu era același lucru ca atunci când stăteai în tribune și îți descria cineva ce vedea, așa cum se întâmpla în transmisiunile de fotbal la radio. Încă de la primele curse de Formula 1, transmiterea era mai organizată. Existau oameni dedicați în fiecare zonă a circuitului, care comunicau ce se întâmplă. De exemplu, dacă, din locul în care se afla comentatorul, acesta îl vedea pe Fangio urmărindu-l pe Farina, iar depășirea avea loc trei viraje mai încolo, unde nu putea vedea, existau persoane care transmiteau informațiile mai departe prin telegrame.



Foto: motorsportmagazine.com

# DORMITOR

## DE SPIDER

Telefonau sau trimiteau prin radio de scurtă frecvență către comentatori depășirea.

Totuși, urmăritorii Formulei 1 nu erau cu totul în întuneric, față de cum s-ar fi văzut pe circuit, deoarece câteva zile mai târziu la TV apăreau rezumate de la fața locului, existând camere cu film care filmau circuitul.



Foto: vintageradio.co.uk

Prima cursă transmisă la TV a fost nu foarte târziu, ci în al patrulea sezon, în 1953. Este vorba despre Marele Premiu al Marii Britanii, dar întreaga operațiune a fost mai degrabă experimentală. Erau doar câteva camere fixe în unele zone importante, iar transmisiunea era practic cea de la radio cu două-trei camere în plus. Difuzarea nici nu era integrală, ci era între programele normale ale BBC-ului. Formula 1 încă nu era un program gata ambalat de transmis la TV. Drepturile de transmisiune erau împărțite între televiziunile naționale ale țării în care avea loc respectivul Mare Premiu. Ei se ocupau de transmisiunea și de împărțitul drepturilor, de aceea nu era niciodată vorba să vezi un întreg sezon la TV. Asta ducea la o segmentare, puteai să vezi un Mare

Premiu la BBC și altul pe Channel 4, de exemplu.

Marea revoluție pentru Formula 1 a avut loc în anii '70-'80 cu venirea lui Bernie Ecclestone. El a realizat că Formula 1 ar putea fi propriul său brand care să aducă vânzări, și avantajul lui ar sta în drepturile de difuzare. Odată cu crearea FOCA (Formula One Constructor Association), Ecclestone a început standardizarea transmisiunilor. Pentru ceva timp, tot televiziunea locală se ocupa de transmisiune, dar modul în care se făcea a devenit standard. Nu mai venea fiecare televiziune cu propriul său pachet de grafici. Ecclestone a început să vândă Campionatul Mondial ca un pachet, negociind acorduri în care televiziunile se angajau pentru sezoane întregi, în loc să transmită curse individuale, în funcție de cum reușeau să negocieze.

Din cauza limitărilor vremii, transmisiunile erau de slabă calitate, până în anii '90 nici nu se vedeau grafici permanente. Unul dintre motive era metoda complicată și execuția manuală. Textul trebuia suprapus peste transmisiune și datele erau introduse manual. Ușor de făcut pentru un sport cu o grafică destul de ușoară precum scorul la fotbal, greu pentru timpii pe circuit în timp real. Un al doilea motiv ar fi faptul că televizoarele aveau ecranul de dimensiuni mici și cu rezoluții mici, așa încât



Foto: youtube.com/@britishpathe

graficile trebuiau să fie mari, intrând astfel în competiție pentru micul ecran, cu însăși cursa.

În anii '90 Formula One Management a început să experimenteze cu transmisiunile digitale, dar în mare parte au rămas analog până în secolul XXI.



Odată cu venirea televizoarelor digitale și clarității net superioare față de tubul catodic, datele au început să fie arătate pe transmisiune, dar din cauza prevalenței televizoarelor 4:3 și a celor analog, ele erau temporare, pentru câteva momente, astfel încât cursa să fie vizibilă. Pentru vârful motorsportului, Formula 1 a fost destul de în urmă în ceea ce privește actualitatea și transmisiunile, până pe la mijlocul anilor 2000, când încă se luau în considerare ecranele 4:3. Pentru o perioadă, grafica nu era plasată pe margini, ci în mijlocul ecranului, pentru a nu fi tăiată pe ecranele cu un raport de aspect mai mic.

Un lucru mai puțin știut e că Formula 1 a fost printre primele sporturi care au încercat streaming-ul, prin F1 Digital, cu aproape 20 de ani înaintea F1 TV, și funcționa în mare parte precum F1 TV. Dar a fost prea devreme, "ahead of it's time", cum ar zice anglofilii.

În concluzie, de la un simplu comentariu radio, la transmisiuni pe întreg circuitul cu atâtea statistici încât abia le mai suportăm, evoluția transmisiei e cel puțin la fel de spectaculoasă ca a mașinilor.

# ANDREA DE

La începutul fiecărui sezon de Formula 1 atenția este îndreptată spre echipele și piloții care au reușit cel mai mare progres față de anul trecut, dar și spre cei care au cele mai dezastruoase începuturi. Un exemplu relevant la acest început de sezon este Oscar Piastru, pilot care nu a reușit să ia startul în niciunul dintre cele două Grand Prix-uri de până acum: în Australia, din cauza unei greșeli în turul de formare, iar în China, din pricina monopostului care nu a ieșit de la boxe. Totuși, de-a lungul istoriei F1, mulți piloți au avut o mulțime de abandonuri, iar despre unul dintre ei voi vorbi astăzi.

## Andrea de Cesaris

*Il Professore* a fost un pilot italian de Formula 1 activ în principal în anii '80 și începutul anilor '90, cunoscut atât pentru viteza sa, cât și pentru numărul foarte mare de abandonuri. A debutat în 1980 reușind să urce de câteva ori pe podium, fără însă să câștige vreo cursă. De Cesaris a devenit celebru pentru stilul său de pilotaj agresiv și riscant, iar din cauza numeroaselor accidente și retrageri din curse a fost poreclit „de Crasheris”.

Foto: grandprix257.com



# CRASHERIS

## DE GABI

Italianul a avut una dintre cele mai lungi și variate cariere din Formula 1, concurând între 1980 și 1994 pentru nu mai puțin de zece echipe diferite, printre care Alfa Romeo, McLaren, Ligier, Brabham, Rial, Scuderia Italia, Jordan și Sauber. A debutat foarte tânăr, la doar 21 de ani, cu Alfa Romeo, iar în 1981 a ajuns la McLaren. Totuși, perioada sa la echipa britanică a fost dificilă, fiind marcată de numeroase accidente și abandonuri.

Foto: motorsportmagazine.com



Revenirea la Alfa Romeo, în 1982 și 1983, a reprezentat apogeul carierei sale. În acest interval de Cesaris și-a demonstrat viteza pură reușind să obțină un pole position și mai multe podiumuri, inclusiv două locuri secunde în sezonul 1983, când a fost foarte aproape de prima sa victorie. Cu toate acestea, chiar și în acea perioadă, a continuat să aibă probleme de fiabilitate și consistență, pierzând puncte importante din cauza abandonurilor.

După plecarea de la Alfa Romeo, cariera sa a devenit una instabilă, schimbând frecvent echipele și nereușind să se impună în fruntea clasamentului. A trecut pe la Ligier, Brabham și alte echipe de mijlocul sau coada grilei, unde, deși uneori arăta un ritm competitiv, rezultatele erau adesea compromise de incidente sau probleme tehnice.

Un moment de revenire a venit în 1991, când a concurat pentru Jordan. În acel sezon de Cesaris a obținut mai multe clasări în puncte și a fost aproape de un podium memorabil în Marele Premiu al Belgiei. Ulterior, a continuat să piloteze pentru echipe precum Tyrrell și Sauber. Și-a încheiat cariera în 1994.

### Rapid, dar imprevizibil

Cariera lui Andrea de Cesaris a fost marcată de un număr impresionant de abandonuri. Din cele **214** participări în Formula 1, el a abandonat de **135** de ori, adică în aproape două treimi dintre cursele sale. Deși a avut momente în care a terminat pe poziții bune, majoritatea carierei sale a fost afectată de accidente, probleme tehnice sau fiabilitatea redusă a monoposturilor din acea perioadă.



Foto: <https://www.youtube.com/@motorracingclips>

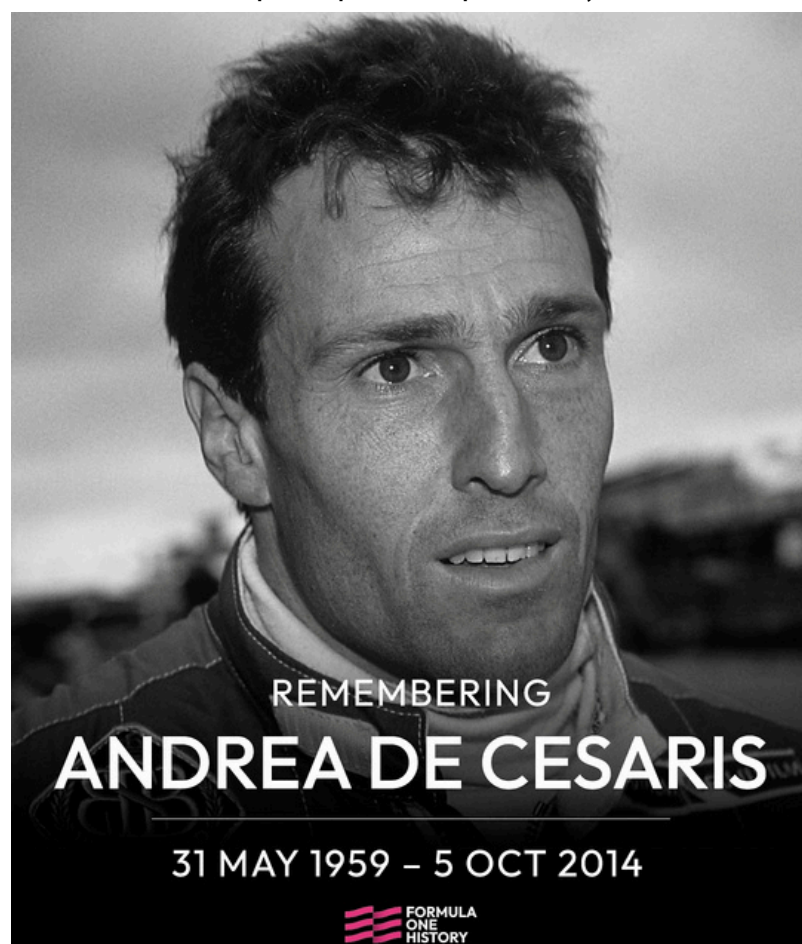
Cel mai spectaculos accident al pilotului italian a avut loc în Austria 1985 (Österreichring) când a pierdut controlul monopostului Ligier la viteză mare răsturnându-se de mai multe ori, dar scăpând aproape nevătămat. Alte incidente notabile au fost în: Marea Britanie 1981

(Silverstone) unde pierderile de control repetate l-au costat locul la McLaren, Monaco 1982, Italia 1983 (Monza) unde a pierdut controlul în fața fanilor italieni și Belgia 1991 (Spa-Francorchamps) unde motorul monopostului Jordan a cedat spectaculos provocând abandonul său.



Foto: [instagram.com/f1history1950](https://www.instagram.com/f1history1950)

Viața lui Andrea de Cesaris s-a încheiat tragic pe 5 octombrie 2014, când a murit într-un accident de motocicletă la Roma, după ce a pierdut controlul și s-a izbit violent de un parapet de protecție.



# DIN COCKPIT FĂRĂ FILTRU

DE ANDREAS

În Formula 1, nu doar motoarele spun povestea unei curse. Dincolo de zgomotul asurzitor și strategiile calculate la milimetru, există un fir invizibil care leagă pilotul de echipă: team radio-ul. Acolo, în câteva secunde de transmisie, apar emoții brute, frustrări, ironii și uneori replici care intră direct în istoria sportului. Fie că vorbim despre calmul aproape nepăsător al lui Kimi Räikkönen, izbucnirile tensionate din dueluri interne sau reacțiile incredibile din momentele decisive, aceste mesaje au devenit mai mult decât simple comunicări tehnice. Sunt instantanee autentice din mintea unui pilot aflat la 300 km/h și, de multe ori, cele mai memorabile momente nu se văd, ci se aud.

## **Kimi Räikkönen: „Leave me alone, I know what I'm doing” (Abu Dhabi 2012)**

Kimi Räikkönen a oferit unul dintre cele mai memorabile team radio-uri din istorie în Abu Dhabi 2012, când, în timp ce conducea cursa, i-a răspuns inginerului său cu celebra replică „*Leave me alone, I know what I'm doing*”. În stilul său caracteristic, direct și lipsit de emoții, finlandezul a transmis exact ce gândea, iar momentul a devenit instant iconic, mai ales că avea să câștige cursa. Replica a depășit rapid granițele Formulei 1 și a devenit un meme global, definind perfect personalitatea lui Kimi. Într-un sport unde comunicarea este vitală, „Iceman” a demonstrat că, uneori, cel mai bun mesaj este... lipsa lui.

## **Fernando Alonso: „All the time you have to leave the space” (Germania 2012)**

Un moment devenit rapid viral a fost produs de Fernando Alonso în Germania 2012, când, după un duel tensionat cu Kimi Räikkönen, a transmis celebrul „All the time you have to leave the space”. Tonul frustrat și accentul său au făcut ca replica să depășească imediat contextul cursei, transformându-se într-un meme folosit ani la rând de fani pentru orice situație în care cineva nu respectă „spațiul”.

## **Sebastian Vettel: „Multi 21, Seb... Multi 21!” (Malaysia 2013)**

Unul dintre cele mai tensionate momente din istoria Red Bull a venit în Malaysia 2013, când echipa i-a transmis clar lui Sebastian Vettel să păstreze poziția în spatele lui Mark Webber prin codul „Multi 21”. Vettel a ignorat însă complet ordinul și l-a depășit pe coechipierul său, declanșând un conflict intern major. Replica a rămas în istorie ca simbol al momentelor în care piloții aleg să nu asculte echipa, iar „Multi 21” a devenit sinonim cu tensiunea și rivalitatea din interiorul aceleiași echipe.



**Valtteri Bottas: „To whom it may concern... f\*\*\* you” (Australia 2019)**

Momentele post-cursă pot să rămână și ele în memoria fanilor, precum mesajul radio lui Valtteri Bottas în Australia 2019, când, după o victorie dominantă, a transmis celebrul „To whom it may concern... f\*\*\* you”. Replica a fost un răspuns direct către critici, după un sezon 2018 dificil, și a surprins prin sinceritatea și energia neașteptată a finlandezului, de obicei rezervat. Momentul a devenit instant iconic, arătând o latură rar văzută a lui Bottas.

**Carlos Sainz: „Stop inventing! Stop inventing!” (Silverstone 2022)**

Carlos Sainz a devenit vocea frustrării fanilor Ferrari în Silverstone 2022, când a izbucnit cu „*Stop inventing! Stop inventing!*” în timpul unei discuții despre strategie. Replica a venit într-un moment tensionat, când deciziile echipei păreau din nou greu de înțeles, iar tonul spaniolului a spus totul. Mesajul a devenit rapid viral și a rămas simbolul relației complicate dintre piloți și strategia Ferrari.



**Yuki Tsunoda — „\*\*\*\*\*”**

Yuki Tsunoda a devenit rapid cunoscut pentru stilul său exploziv pe team radio, presărat frecvent cu înjurături și reacții spontane. Indiferent că era vorba despre trafic, strategie sau propriile greșeli, japonezul nu filtra aproape nimic, oferind unele dintre cele mai autentice și amuzante momente radio din F1 modernă. Pentru fani,

Tsunoda a devenit simbolul „fără filtru” al noii generații, unde emoția brută se aude clar, tur după tur.

**Kimi Räikkönen: „No, no, no, you will not have the drink!” (Abu Dhabi 2015)**

Kimi Räikkönen a mai oferit un moment devenit instant clasic în Abu Dhabi 2015, când, în timpul cursei, i s-a propus să ia apă, iar răspunsul lui a fost sec și categoric: „*No, no, no, you will not have the drink!*”. Replica, livrată în stilul său calm, dar ferm, a devenit rapid virală și a întărit imaginea „Iceman”-ului care nu are timp pentru nimic în plus atunci când este concentrat pe cursă.

**Charles Leclerc: „I am stupid... I am stupid” (Azerbaijan 2019)**

Charles Leclerc a avut un moment de sinceritate brutală în Baku 2019, după ce a lovit zidul în calificări, spunând „*I am stupid... I am stupid*”. Deși nu este funny în sens clasic, team radio-ul a devenit iconic prin autenticitatea lui și a arătat presiunea enormă din spatele unui pilot Ferrari. Replica a rezonat puternic cu fanii, fiind unul dintre cele mai umane momente din F1 modernă.



Foto:facebook.com/f1fanzonesk

# A(AAAU)PEX!

## **Apexul: punctul în care Formula 1 întâlnește medicina dentară**

Există două tipuri de profesioniști care nu își permit luxul erorii de milimetru: piloții din Formula 1 și medicii stomatologi. Primii pierd timp. Cei din urmă pierd... liniștea pacientului, de obicei începând cu ora 22:30, când apare primul mesaj: „Cred că încă mai simt ceva.”

La prima vedere, diferențele sunt evidente. Unii manageriază viraje la peste 250 km/h, ceilalți explorează canale radiculare de câțiva milimetri. Și totuși, ambele lumi gravitează în jurul aceluiași concept critic: apexul. Acel punct aparent insignifiant unde se decide dacă totul a fost făcut impecabil sau doar „aproape bine”, o expresie care nu liniștește pe nimeni, în niciun domeniu.

## **Apexul pe circuit: locul unde fizica nu negociază**

Pentru un pilot, apexul nu este o simplă bornă imaginară, ci rezultatul unei ecuații extrem de precise. Viteza de intrare, transferul de masă, nivelul de aderență și unghiul de direcție trebuie să converge într-un singur moment perfect sincronizat. Atins corect, apexul permite transformarea optimă a energiei laterale în accelerație de ieșire. Cu alte cuvinte, intri controlat, atingi elegant și ieși ca și cum mașina ar fi ghidată direct de legile fizicii, nu de ambiție. Când lucrurile nu ies la fel de bine, scenariile sunt previzibile: fie intrarea este prea devreme și compromise ieșirea, fie prea târzie și

## **DE MV3P**

lărgeste traiectoria. Iar când ratarea este evidentă, intervin explicațiile, de regulă tehnice, uneori creative, dar întotdeauna convingătoare... pentru cine vrea să creadă. În Formula 1, apexul nu este o sugestie. Este un verdict.



## **Apexul în cabinet: locul unde biologia are ultimul cuvânt**

În tratamentele de canal, apexul radicular marchează limita finală a instrumentării și obturării. Nu este vizibil direct, dar poate fi determinat printr-un echilibru fin între anatomie, experiență clinică, radiologie și tehnologie. Apex locatorul, unul dintre cele mai elegante instrumente moderne, utilizează diferențele de impedanță electrică pentru a indica poziția exactă în canal. În esență, este acel partener discret care îți confirmă dacă ești unde trebuie... sau dacă, teoretic, erai foarte aproape. Regulile sunt la fel de stricte ca pe circuit. O lungime insuficientă lasă infecția activă (și cu inițiativă), o depășire a apexului irită

țesuturile periapicale (și implicit pacientul), iar precizia absolută duce la acel rezultat ideal în care pacientul nu mai are nimic de spus. Ceea ce, în stomatologie, este echivalentul unui *standing ovation*. Silențios.



### Lungimea de lucru versus traectoria ideală

Paralela devine și mai clară atunci când comparăm conceptele de bază. În motorsport, traectoria ideală maximizează viteza și eficiența. În stomatologie, lungimea de lucru corectă maximizează șansele de vindecare și minimizează conversațiile ulterioare.

Orice abatere contează. Prea puțin înseamnă incomplet. Prea mult înseamnă exces. Iar „aproape corect” rămâne, în ambele domenii, doar o formă elegantă de eroare... dar una mult mai greu de explicat în cabinet. Diferența esențială este însă una de context: pe circuit mai ai un tur pentru corecție. În cabinet ai... un pacient care ține minte și are, uneori, și un număr de telefon foarte bine salvat.

### Tehnologia de vârf: telemetrie versus apex locator

Pilotul modern nu este niciodată singur. Telemetria în timp real, echipele de ingineri și simulările sofisticate îi oferă o imagine

completă asupra performanței. Endodontul, în schimb, lucrează într-un spațiu mult mai restrâns, dar la fel de complex. Apex locatorul, radiografiile și experiența clinică formează un sistem de navigație la scară microscopică. Există, totuși, o formă de feedback comună ambelor lumi: presiunea constantă. În stomatologie, aceasta capătă uneori o formă foarte clară și repetitivă: „Mai durează mult?”. O întrebare aparent simplă, dar cu o capacitate remarcabilă de a apărea exact în momentul în care ai nevoie de maximă concentrare.

### Instrumentație și control: finețea absolută

Diferențele de instrumentar sunt evidente, dar principiul rămâne același: controlul total. Pilotul operează volanul, accelerația și frâna cu o precizie extremă. Medicul dentist, la rândul său, lucrează cu ace rotative, motoare controlate electronic și protocoale stricte de irigare. În ambele cazuri, fiecare mișcare contează. Există însă o nuanță subtilă. În motorsport, pierderea controlului se traduce printr-un derapaj. În medicina dentară, pierderea controlului poate însemna că instrumentul decide, cu o loialitate neașteptată, să rămână acolo pentru totdeauna. Din acel moment, tratamentul intră într-o fază nouă, cunoscută în termeni științifici drept „hai să vedem cum gestionăm situația”.



## Presiunea momentului

Pilotul este urmărit de milioane de (tele)spectatori și de cronometru. Medicul dentist este urmărit de un singur pacient, dar cu o atenție care poate depăși orice analiză tehnică mai ales când tăcerea devine suspect de lungă. Există, în ambele cazuri, un moment critic: clipa în care știi că te apropii de apex. Fie că este vorba despre intrarea într-un viraj sau despre atingerea lungimii de lucru, concentrarea devine absolută. Orice ezitare, oricât de mică, se simte. Într-un caz se vede pe tabelul de timpi. În celălalt... se discută ulterior.

## Managementul erorilor

În Formula 1 erorile sunt analizate riguros: date, grafice, comparații. Totul este cuantificat și optimizat. În stomatologie, erorile sunt gestionate cu o combinație de rigoare și diplomație. Termeni precum „anatomie particulară” sau „canal dificil” sunt perfect corecți și, în același timp, surprinzător de versatili în conversațiile post-operatorii. Pentru că, dincolo de tehnică, medicina rămâne o profesie în care încrederea trebuie menținută... uneori cu aceeași grijă cu care este menținută „atingerea apexului”.



## Momentul de perfecțiune

Există acel moment în care totul se aliniază perfect. Pe circuit, mașina iese din viraj fără nicio corecție. În cabinet, instrumentul ajunge exact la lungimea dorită, fără rezistență sau surprize. Sunt momente tăcute, fără aplauze, dar profund satisfăcătoare. Momente în care știi că ai făcut exact ceea ce trebuia. Și, mai ales,



momente în care știi că telefonul va rămâne liniștit. Ceea ce, pentru un medic dentist, este echivalentul unui weekend liber, iar pentru pilot o petrecere de după victorie.

## Două lumi, aceeași disciplină

În Formula 1 apexul separă performanța de excelență. În endodonție el separă tratamentele reușite de cele care necesită explicații suplimentare... uneori detaliate. Diferența fundamentală este una de filozofie. Pilotul caută limita pentru a o depăși. Endodontul caută limita pentru a o respecta. Și totuși, amândoi respectă aceeași regulă esențială: Apexul nu este un detaliu. Este un test. Un test al preciziei, al controlului și al capacității de a face lucrurile perfect într-un punct pe care aproape nimeni nu îl vede... dar pe care unii îl pot simți foarte clar, a doua zi

# GENIILE DIN ZONA GRI

## CUM SE RESCRIE ISTORIA F1 PRINTRE RANDURILE REGULAMENTULUI

În Formula 1 victoria nu se obține doar pe pistă, ci și în birourile de proiectare, acolo unde inginerii citesc regulamentul, nu ca pe o listă de interdicții, ci ca pe o hartă a comorilor. Iată cronologia celor mai faimoase „magii” tehnice care au lăsat comisarii și rivalii fără replică.



Foto: hagerty.co.uk

### 1976 | Tyrrell P34: Logica celor șase roți

În timp ce restul grilei căuta putere în motor, **Derek Gardner** a căutat-o în geometrie. Regulamentul de atunci specifica dimensiunile maxime ale mașinii, dar uita să precizeze numărul de roți.

- Geniul tehnic: Patru roți mici (10 inchi) în față, ascunse complet în spatele eleronului, reduceau masiv rezistența la înaintare (drag) și ofereau o suprafață de frânare dublă.

## DE ADRIAN

Verdict: 100% legală. A obținut o dublă istorică în Suedia '76, prin victoria lui Jody Scheckter, secondat de Patrick Depailler. A dispărut după doar un an pentru că producătorul de pneuri - Goodyear - a refuzat să mai dezvolte anvelope de nișă pentru o singură echipă, iar FIA a profitat pentru a limita, ulterior, numărul de roți la patru.



Foto: wikipedia.org

### 1978 | Brabham BT46B: Mașina cu ventilator

Cea mai îndrăzneță interpretare a regulamentului îi aparține lui **Gordon Murray**. Când FIA a interzis eleroanele mobile, Murray a montat un ventilator uriaș pe spatele monopostului.

- Portița: „E pentru răcirea motorului, domnilor!”, au pretins ei. În realitate, ventilatorul crea un vacuum atât de puternic sub mașină, încât aceasta stătea lipită de asfalt chiar și în cele mai strânse viraje.
- Verdict: Niki Lauda a câștigat în Suedia cu o mână pe volan. Deși declarată legală, presiunea politică a fost atât de mare încât echipa a retras-o „voluntar” pentru a calma spiritele în campionat.

## 1981 | Lotus 88: Magia șasiului dublu

Colin Chapman a încercat să fenteze interzicerea fustelor aerodinamice printr-o iluzie structurală: o mașină formată din două șasiuri suprapuse.

- Geniul: A construit o mașină cu două șasiuri. Cel de la interior proteja pilotul și avea suspensii moi. Cel de la exterior era caroseria care, sub presiunea aerului la viteze mari, cobora și se bloca, devenind un eleron uriaș care genera apăsare masivă.
- Realitatea: Tehnic, mașina nu avea elemente aerodinamice mobile separate; întreaga caroserie era „mobilă”.
- Verdictul: Deși Chapman a argumentat că e o soluție de siguranță, restul echipelor s-au coalizat și au forțat interzicerea ei înainte de start. A rămas „regele neîncoronat” al zonelor gri.



Foto: wikipedia.org

## 1997 | McLaren MP4/12: Secretul celei de-a treia pedale

Un fotograf a surprins imaginea deceniului: în cockpit-ul lui Mika Häkkinen apăruse o pedală suplimentară, deși mașina avea cutie semiautomată.

- Geniul: McLaren a instalat un sistem de *brake steer*. A treia pedală frâna doar roata spate din interiorul virajului, eliminând subvirarea și ajutând mașina să „vireze” din frâne.
- Paddy Lowe, inginerul șef a declarat: „**Un tanc nu are roți directoare, dar virează perfect prin frânarea diferențiată a șenilelor. Noi de ce n-am avea voie?**”
- Verdict: A fost legală un sezon întreg (1997), fiind interzisă abia în 1998 după protestele masive ale celor de la Ferrari, care au demonstrat că sistemul este un ajutor la direcție interzis.



Foto: autoevolution.com

## 2024-2025 | McLaren MCL38/39: „Mini-DRS-ul” elastic

Recent, am asistat la revenirea aerodinamicii flexibile. McLaren a găsit o metodă de a reduce rezistența la înaintare fără a activa sistemul DRS oficial.

- Inovația: O aripă spate care, sub sarcină mare la viteze de peste 250 km/h, se curba la colțuri, deschizând o fantă care lăsa aerul să treacă mai ușor.
- Verdict: Legală. Mașina a trecut toate testele statice ale FIA. Totuși, sub presiunea rivalilor, FIA a introdus noi metode de monitorizare video, forțând echipa să modifice designul pentru „spiritul regulamentului”.

# GRILA DE START... LA ROAST

Băi Max, hai să fim serioși, ai ajuns exact caricatura pilotului pe care îl luai tu peste picior. Diferența e că atunci râdeai de el, acum ești tu ăla.

Ani de zile ai mers cu mașina aia de parcă era pe pilot automat. Intrai pe pistă, plecai în față și restul erau decor. Nici nu mai era competiție, era demonstrație. Și între timp ai început să te porți ca și cum totul ți se cuvine: victoriile, titlurile, curse ușoare, tot.

Acum, de când nu mai e totul perfect, s-a rupt filmul complet. Nu mai ești calmul ăla rece care executa totul la milimetru, ești un tip care se plânge la fiecare două tururi că nu merge nimic. Nu mai e „îi bat pe toți”, e „nu funcționează mașina, regulile sunt proaste, cursa e o glumă”. Practic, dacă nu ești pe locul 1, tot sportul e greșit.

Australia te-a expus rău de tot. P20, de parcă ai intrat pe pistă din greșeală. Da, ai recuperat, dar nu poți să te bați în piept cu asta când tu ești obișnuit să-i umilești pe toți, nu să reparați ce ai stricat singur. A fost genul de weekend în care nu doar mașina a fost praf, ci și tu.

În China a fost și mai trist. Nici măcar nu ai dus-o la capăt. DNF și iar aceeași placă: „joke”, „terrible”. Deja nu mai sună a analiză, sună a copil enervat care pierde și dă vina pe controller.

Și cel mai rău e contrastul. În loc să taci și să tragi de mașina aia cât poți, tu ești primul care o îngroapă. Ești campion mondial de mai multe ori, dar te porți ca și cum ești la primul sezon și nu-ți convine jocul. Alții trag de fiecare punct, tu tragi de nervi.

## DE MATEI ALEXANDRU

Între timp, băieții mai tineri vin, se adaptează, învață, își văd de treabă. Nu au mașina perfectă, nu câștigă mereu, dar nici nu transformă fiecare cursă într-o sesiune de plâns. Tu, în schimb, pari blocat în ideea că dacă nu domini, ceva e fundamental greșit.

Realitatea e simplă și nu sună bine: când totul era perfect, părea că ești de neoprit; acum, când trebuie să muncești pentru rezultate, pari mai degrabă un pilot frustrat decât unul dominant.

Și chiar dacă sună dur, adevărul e că, dincolo de toată faza asta, rămâi unul dintre cei mai buni piloți din istorie.

Foto: Kym Illman



# „DOCTORUL” DE LA DIGI SPORT



## Florin Ion

În această ediție avem onoarea de a discuta cu Florin Ion, jurnalist și comentator la Digi Sport, cunoscut pentru pasiunea sa pentru viteza pe două și patru roți și pentru modul său inconfundabil de a ține telespectatorii în fața ecranelor. Cu o carieră ce acoperă MotoGP, Formula 1 și multe alte competiții, „doctorul” de la Digi Sport ne împărtășește experiențele din cabina de comentariu, provocările transmisiunilor live și momentele memorabile din cursele pe care le-a trăit. Aflăm totodată cum se pregătește înaintea fiecărei curse, povestea pasiunii sale pentru sporturile cu motor și începuturile carierei sale de comentator.

**Q** Știm că primul contact cu sporturile cu motor l-ați avut încă de la vârsta de 3 ani când tatăl dumneavoastră v-a dus la competițiile de dirt track, pe stadionul Metalu din București. Atunci s-a aprins scânteia pasiunii pentru sporturile cu motor?

Aproape sigur atunci, la dirt track, s-a întâmplat ceva. După o primă experiență la cursele de dirt track, în tribună, prezența la aceste evenimente a devenit ceva obișnuit, iar senzațiile trăite atunci au rămas pentru totdeauna – sunet, mirosuri, emoții.

**Q** Aveți o prezență longevivă în cabina de comentariu. Ce v-a motivat să vă implicați în acest univers? Ne puteți povesti cum a început această călătorie și cum a evoluat cariera dumneavoastră până în prezent?

La liceu am oscilat între facultatea de geografie și cea de jurnalism. Până la urmă am ales jurnalismul și am avut norocul să mă pot angaja într-o redacție de sport în anul 2 de facultate. La fel, cu mult noroc, la doar 5 luni după angajare, fără dram de experiență, am fost rugat să comentez pentru Telesport, la vremea aceea, cursele din MotoGP. Competiția fusese cumpărată pentru două sezoane, însă nu avea un „lăutar” care să se ocupe de acest sport înfiorător de greu. Și așa am început, cu multe șuturi și mesaje de critică, dar treaba asta m-a ajutat.

La scurt timp după acel moment s-a lansat canalul de sport al domnului Silviu Prigoană, TV Sport, iar acolo am fost în elementul meu – s-au luat drepturi pentru DTM, NASCAR, CART, Supermoto, C.N. Raliuri și am devenit comentator principal pe nișa aceasta.

Totuși, visul meu era să ajung la Eurosport, canal care în urmă cu 20 de ani avea redacția cu cei mai buni comentatori din România (la Eurosport am început să văd multe curse în perioada 1997–1998, pe la 15–16 ani). Și am ajuns în redacție, foarte mândru, în 2005. Vârful, însă, a fost la Digi Sport, cu întregul pachet auto-moto – F1, MotoGP, NASCAR, IndyCar, DTM și, mai nou, cu mondialul de Superbike.

**Q Sezonul de Formula 1 din 2021 a fost deosebit, plin de tensiune și spectacol. Cum l-ați perceput și ce a însemnat pentru dumneavoastră să trăiți acele momente din cabina de comentariu?**

Acela a fost unul dintre cele mai spectaculoase, chiar dacă de multe ori impresia a fost că este artificial. Este sezonul de pe urma căruia F1 și Liberty Media se hrănesc chiar și în 2026. A fost o experiență unică, alături de colegul meu, Antal Putinică, iar asta și pentru că, la un moment dat, într-un sondaj, am apărut ca cel mai bun cuplu de comentatori din România. Antal e un tip de la care am învățat enorm și sper ca în viața asta să refacem cuplul din perioada 2011–2023.



**Q Dintre toate cursele pe care le-ați comentat, care v-a impresionat cel mai mult și ce anume a făcut-o atât de memorabilă pentru dumneavoastră?**

Au fost multe – în F1 o să rămână ca etalon finala din 2021 de la Abu Dhabi, la MotoGP este Sepang 2015, dar și finala din 2021 care a coincis cu retragerea lui Rossi și la care am fost prezent ca jurnalist acreditat. Însă am avut curse DTM comentate chiar de la fața locului (o experiență minunată!).

**Q Cum a apărut oportunitatea de a comenta cele mai populare sporturi cu motor, Formula 1 și MotoGP?**

A fost și noroc. Am ajuns la Digi Sport în 2009, unde am fost chemat pentru a comenta MotoGP și pentru a face producție de știri. În două sezoane, 2009 și 2010, am mers în paralel și la Eurosport România. Însă, din 2011, Digi Sport a cumpărat drepturile pentru F1, iar programul a devenit superîncărcat. Am avut norocul să fiu în locul potrivit, la momentul potrivit.

**Q Care este momentul dumneavoastră favorit din cele trăite la circuit, în calitate de comentator sau de simplu spectator, și care este pilotul care v-a surprins cel mai plăcut în interacțiunile directe?**

Favorit rămâne Valencia 2021, la MotoGP, când am stat toată ziua de duminică deasupra garajului echipei VR46 Yamaha Petronas și am asistat de dimineață și până după ora 16:00 la tot ceea ce a însemnat ultima zi a lui Valentino Rossi în paddockul MotoGP ca pilot profesionist. De neuitat este și momentul Valencia 2011, când am fost prezent la testele colective de F1. Acea a fost prima mea prezență la poarta unui traseu de Grand Prix.

**Q Cum decurge pregătirea pentru comentarea unui Mare Premiu, fie că vorbim despre MotoGP sau Formula 1? E vreo diferență între ele din punct de vedere al comentariului?**

Pregătirea o fac în fiecare zi, practic oră de oră, atunci când timpul îmi permite. Am o arhivă bogată pe PC, o arhivă pe care o țin

din 2007 și care are legătură cu tot motorsportul care contează pentru mine. Pregătirea mi-o fac la fel, fie că e F1, MotoGP, WSBK sau Campionatul Mondial de Karting. O fac cu mare plăcere și cu pasiune.

**Q V-ar fi plăcut să concurați într-un dintre sporturile pe care le comentați și dacă da, în care?**

Nu știu dacă pot să vă răspund la această întrebare. Mă întreb de multe ori dacă aș vrea să îl văd pe fiul meu implicat în sportul cu motor, iar răspunsul e 50-50. E interesant ca experiență de viață, din punct de vedere al educației, dar foarte greu și nu îmi dau seama dacă merită (chiar și cu niște avantaje financiare solide).

**Q Care este sportivul pe care îl admirați cel mai mult, din orice sport, nu doar din cele cu motor?**

Am mai multe sporturi pe care le urmăresc cu interes, atunci când pot – ciclism (am comentat pentru Digi Sport, cu Radu Naum, două ediții ale Turului Sibiului), fotbal american și fotbal australian (și din acestea am comentat ani de zile pe Eurosport), sărituri cu schiurile, dar și sporturi de contact premium.

**Q Ce șanse credeți că au sportivii români să ajungă în MotoGP sau Formula 1?**

Spre zero! Spuneam zero dacă nu cunoșteam povestea lui Robert Vișoiu. Robert a fost aproape de Formula 1 în deceniul trecut, în perioada în care se discuta despre o echipă românească, client Ferrari, Forza Rossa. Robert câștigase curse în seria GP3, a mers bine în F2, dar după aceea s-a blocat. În momentul acesta, ca și în trecut, e foarte greu pentru un pilot din România, dar nu mai cred că este imposibil, pentru că avem exemple aproape. Mi-a plăcut bulgarul Nikola Tsolov din perioada în care concura în Formula 4 spaniolă, în 2022.

Acum este junior Red Bull și este foarte bine cotate.

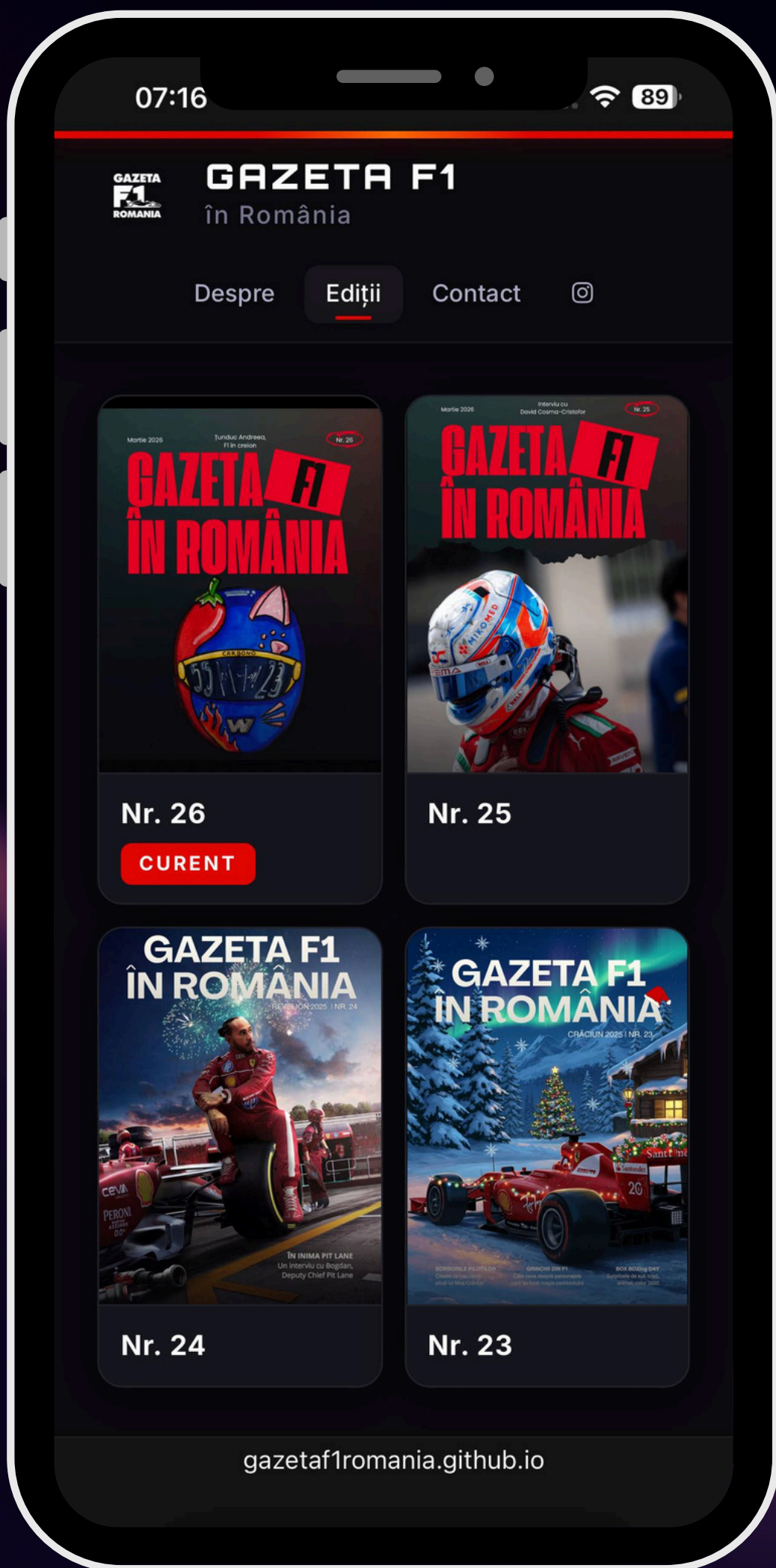
**Q Privind Formula 1 în prezent, ce echipe sau piloți vă atrag cel mai mult?**

Sincer, aș vrea ca Lewis Hamilton, la 41 de ani, să devină campion mondial cu Ferrari și să se retragă. Nu am o echipă preferată, dar îi admir, în general, pe cei tineri – Gabriel Bortoleto, Arvid Lindblad, Kimi Antonelli.

**Q Care este pronosticul dumneavoastră pentru sezonul 2026, atât în ceea ce privește campionul la piloți, cât și la constructori?**

E greu de făcut o proiecție pentru următoarele 9 luni! Mercedes are clar un avantaj, iar începutul de sezon va fi decisiv. În mod normal, Toto Wolff are suficientă experiență pentru a susține un pilot principal anul acesta, iar George Russell este acest pilot. Pentru Ferrari (mașina cu cel mai bun șasiu și cea mai bună apăsare la sol) vor fi circuite bune și mai puțin bune! Cred, însă, că anul acesta campion mondial va fi Russell.





Gazeta F1 în România

# ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile  
acum și pe  
site-ul nostru.

Mergi pe  
[gazetaf1romania.github.io](https://gazetaf1romania.github.io)

## Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian