

Anul I, nr. 6

Vineri 15 august 2025

Preț 10 lei

GAZETA F1 ROMANIA



**PRESA INDEPENDENTĂ
LIBERĂ DE STAT**

STIMA NOASTRĂ SI MÂNDRIA,
FLORIN - F1 ÎN ROMÂNIA

CEL MAI MARE CIRC AL PĂMÂNTULUI

de Spider

În F1, față de alte sporturi, evenimentele sunt fiecare în parte într-un loc diferit și împărtăsite în toată lumea (mai puțin Africa și Antarctica). De la o cursă la alta, echipele trebuie să își mute personalul, mașinile, echipamentul (calculatoare, unelte etc.) dintr-o țară în altă, uneori fix în săptămâna care a început cu ziua de cursă (săptămâna începe duminica și oricine zice altcumva greșește). Din cauza acestei mutări continue dintr-un loc în altul F1 e cunoscută ca Marele Circ.



Mutarea între curse diferă în funcție de plasarea circuitelor. Pentru două curse europene una după alta mutarea e relativ simplă. Pui tot ce vrei să aduci într-un **camion** și îl trimiți spre circuit. În Europa, cu camionul cursele între locații nu ar trebui să dureze mai mult de două zile. Din relativa ieftinire a camioanelor față de transportul aerian, echipele chiar își aduc o casă proprie, iar cele ale unelor echipe se apropie de mărimea unei vile. Deci cursele europene reprezintă o ușurință logistică, pentru că toate

ajung la circuit și sunt asamblate până joi. Marea durere vine din cursele unde nu poți să trimiți totul prin camion. La începutul sezonului am avut curse care au avut traectoria Australia-China-Japonia. Aceste țări nu au pământ care să le conecteze între ele. Cum se transportă totul în aceste condiții? Oricine și-ar putea da seama că sunt doar două metode: **pe apă sau prin aer**. Pe care o folosesc? Pe ambele. De la începutul anului echipele trimit lucrurile grele și care nu sunt în mod special cruciale, pe vapoare (ex: aer condiționat). Transportul maritim este extrem de ieftin, dar, de asemenea, foarte lent. Echipele trimit mai multe containere pentru primele curse non-europene, pentru fiecare câte unul, care mai apoi sunt trimise din nou pe apă spre unele din următoarele curse non-europene.

Chiar de **duminică** dimineață, în ziua cursei, echipele încep împachetarea. Unele lucruri precum motoarele de rezervă nu mai pot fi folosite în duminica cursei aşa că ele sunt primele lucruri care sunt împachetate. Imediat după ce s-a terminat cursa echipele împachetează restul lucrurilor. Odată ce totul e pregătit, ele sunt trimise spre aeroport. Trei containere conțin lucrurile de prioritate și sunt trimise cu primul avion disponibil. Ele conțin necesarul pentru ca echipa să își desfășoare activitatea. F1 le oferă un **avion special** pentru marfă, dar nu gratis. Până luni dimineață devreme, totul e deja în drum spre următoarea cursă. Luni ajung și sunt aduse la circuit. Echipele nu pot să se atingă de lucrurile lor până nu a ajuns transportul fiecărei echipe. Până marți dimineață ei au containerele maritime și cele prioritare care au zburat. Termină până marți seara și peste noapte vin și celealte containere. Miercuri dimineață echipele se apucă din nou de despachetat și asamblat și în cîteva ore totul e gata pentru funcționare. Același principiu se aplică și pentru cursele europene, doar că în loc de a transporta totul pe apă sau prin aer, ei folosesc tiruri. Așa echipele reușesc ca an de an, cu ajutorul unei planificări bune, să participe la curse consecutive ținute la distanțe mari una de alta fără nicio problemă.

VAMOS A LA PLAYA

de Cristina



*La mare pă litoral în sezonul estival
Toți pilotii au plecat și s-au pus pă la bronzat.
Io nu ștui ce să vă zic, da' mă cam oftic un pic.
Stau aicia pă la țară și nu-i ca odinioară.
Lewis nu s-a pensionat,
Max copiii și-a plimbat,
George își aranjează părul
Și eu cum îmi alin dorul???*
*Dorul de o cursă plină cu energie divină
Ferrari să prindă pole,
Astea-s vise ce nu mor.
Dar e pauză-n calendar,
Și-i pustiu în pit lane iar,
În loc de motoare tari,
Aud greieri și Tânțari.
Fanii stau pe grupuri, plâng,
Memes cu piloți tot strâng.
Dar rezist, mai număr zile,
Până când boxele-s pline,
Și dramele revin iar,
Pe asfalt, nu pe nisip rar.*



CAPSULA TIMPULUI

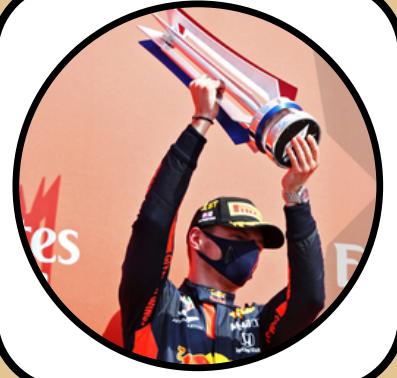
FIA WORLD CHAMPIONSHIP FORMULA ONE



de Adrian

9 august

- 1944** – Se naște Patrick Depailler, pilot francez cu 2 victorii și 19 podiumuri în F1 (1972–1980). A murit în urma unui accident de testare la Hockenheim în 1980.
- 2020** – „70th Anniversary Grand Prix” la Silverstone. Max Verstappen câștigă pentru Red Bull, oprind dominația Mercedes într-un sezon desfășurat în pandemie.



12 august

- 1952** – Se naște Charlie Whiting (d. 14 martie 2019), viitor director de cursă FIA și arhitect al regulamentelor moderne de siguranță în F1.
- 1985** – Moare Manfred Winkelhock, pilot german, în urma unui accident la o cursă de sport-prototipuri, la scurt timp după ce concurase în F1.

13 august

- 1995** – Marele Premiu al Ungariei: Damon Hill (Williams-Renault) câștigă dominând total – pole, cel mai rapid tur și victorie; podiumul a fost completat de David Coulthard și Gerhard Berger, acesta din urmă terminând la un tur în spatele învingătorului.



15 august

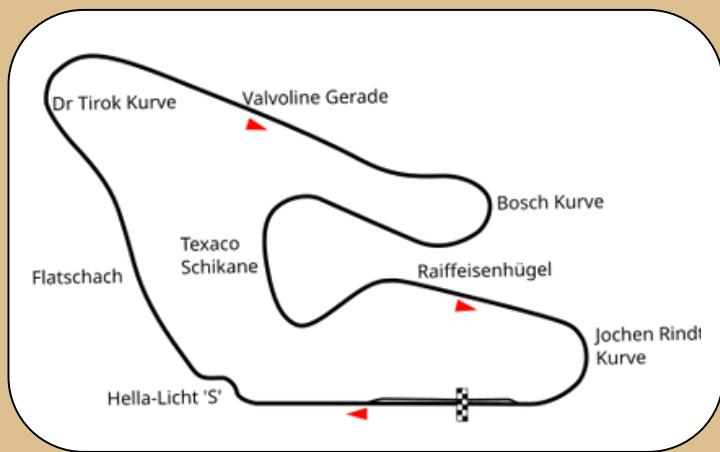
- 1982** – Marele Premiu al Austriei: Elio de Angelis (Lotus-Ford) obține prima sa victorie, în fața lui Keke Rosberg (Williams) cu doar 0.050 secunde – unul dintre cele mai mici ecarturi din istorie.
- 2004** – Marele Premiu al Ungariei: Michael Schumacher (Ferrari) domină complet și egalează recordul de 7 victorii consecutive într-un sezon, asigurând practic titlul la constructori pentru Ferrari.

MARELE PREMIU AL AUSTRIEI 1982

13, GHINION PENTRU UNII, NOROC PENTRU ALȚII

de Adrian

Pe data de 15 august 1982 s-a desfășurat Marele Premiu al Austriei, a 13-a etapa a sezonului, pe Österreichring, circuitul la acea vreme având o configurație diferita fata de zilele noastre. A fost al 20-lea Mare Premiu al Austriei (14 dintre acestea desfășurate sub regulamentul Formulei 1) și a 13-a oară când circuitul Österreichring a găzduit o cursă din Campionatul Mondial de Formula 1.



Calificări

Liderul campionatului, Didier Pironi, își fracturase ambele picioare în calificările pentru cursa precedentă; prin urmare, lupta pentru titlu a rămas complet deschisă, cu John Watson, Keke Rosberg, Alain Prost și Niki Lauda printre candidați. Cum era de așteptat, pe acest circuit motoarele turbo (care funcționează mai bine la altitudini mai mari) au dominat, nefiind o surpriză să vedem mașinile Brabham-BMW ocupând prima linie a grilei, iar pe primele cinci poziții fiind toate cu motoare turbo. Nelson Piquet, pilotul Brabham, a obținut pole position-ul, urmat de coechipierul său Riccardo Patrese și Alain Prost pe poziția a treia.



Cursa

Startul a fost unul dramatic, ambii piloți Alfa Romeo, Andrea de Cesaris și Bruno Giacomelli, s-au ciocnit la start, iar Derek Daly a fost victimă colaterală; de asemenea, incidentul de la start a afectat și liderii, Patrick Tambay suferind o pană în turul al doilea, din cauza resturilor



rămase pe circuit. În față, Brabham-urile, pornite cu doar jumătate din cantitatea de combustibil a rivalilor, s-au desprins rapid, cu Riccardo Patrese trecând de Nelson Piquet încă din primele tururi. Michele Alboreto a ieșit violent în decor în turul al doilea, deși nu a fost clar dacă a fost împins spre bariere de Rupert Keegan (care a abandonat și el din cauza daunelor). Mașinile Toleman au părăsit scena în turul 7, ambele cu defectiuni tehnice.

Ordinea în frunte a rămas neschimbată până în turul 15, când René Arnoux s-a retras cu o nouă problemă mecanică – de această dată la turbocompresor – confirmând încă o dată reputația Renault pentru lipsa de fiabilitate.

Piquet a devenit primul pilot din anii '80 care a efectuat un pitstop planificat, oprind la jumătatea cursei, urmat de Patrese un tur mai târziu. Piquet a revenit pe locul patru, dar nu a reușit să se desprindă de Keke Rosberg (acum cu rezervoarele egale ca nivel de combustibil), în



temp ce Patrese era în continuare la conducere. Problemele pentru Brabham au continuat: în turul 31, motorul lui Patrese a cedat, iar Piquet a căzut în platon, abandonând în cele din urmă din cauza unei axe cu came defecte. În față, avantajul a trecut de partea Renault, cu Alain Prost lider, urmat de Elio de Angelis în Lotus 91, și Keke Rosberg apropiindu-se de italian pe locul trei. În spate, Patrick Tambay trecea rapid de monoposturile fără turbină, urcând din nou în zona punctelor, în timp ce Keke Rosberg continua să se apropie de Elio de Angelis pe măsură ce cursa intra în faza finală. Părea că cei doi vor lupta doar pentru locul secund, până când Alain Prost a abandonat cu un incendiu la motor, promovându-l pe Tânărul Italian pe prima poziție.

Ultimul tur a fost foarte tensionat și spectaculos: Rosberg s-a lipit de Lotus, a încercat să treacă pe stânga, apoi pe dreapta, dar italianul nu a greșit. În ultimul viraj, Williams-ul lui Keke a ieșit mai bine, a prins viteză și s-a pus în paralel. Linia de sosire a venit însă prea repede pentru finlandez; Elio de Angelis a câștigat cu un avans de doar 0,05 secunde – jumătate de lungime de monopost – obținând prima sa victorie în Formula 1.



A fost prima victorie a echipei Lotus de la Marele Premiu al Olandei din 1978. Podiumul a fost completat de Jacques Laffite, cu o cursă discretă, dar constantă, urmat de Tambay pe 4, Niki Lauda pe 5 și Mauro Baldi pe 6, italianul Arrows reușind doar al doilea punct din carieră.



Aceasta a fost a 150-a victorie din Campionatul Mondial pentru motorul Cosworth DFV. Totuși, a fost și ultima prilejuită de celebrul gest al lui Colin Chapman – aruncarea în aer a binecunoscutei sale șepci – după o victorie Lotus, deoarece Chapman avea să moară patru luni mai târziu. A fost, de asemenea, ultima victorie obținută de un Lotus construit sub îndrumarea directă a lui Chapman și ultima reușită a echipei până la Marele Premiu al Portugaliei din 1985.

F1 FANTASY: JOC SAU COMPETIȚIE?

de Andreas



Formula 1 Fantasy este o modalitate distractivă de a te implica în sezonul F1, creând și gestionând propria echipă virtuală formată din piloți și constructori reali. Scopul este să obții cât mai multe puncte pe parcursul sezonului, folosind strategii inteligente și urmărind performanțele din curse.

Alegerea echipei

Alegerea echipei implică gestionarea unui buget limitat, selectând cinci piloți și doi constructori. E important să echilibrezi vedetele scumpe, care aduc puncte multe, cu opțiuni mai ieftine, dar constante. Analizează forma actuală, calendarul curselor și circuitele care avantajează anumite echipe. Este de menționat că în funcție de rezultate, alegerile vor crește sau scădea valoric (\$) pe parcursul sezonului.

Punctele

Punctele se acordă în funcție de performanțele piloților și constructorilor în weekendul de cursă: calificări, sprint și cursă propriu-zisă. Se iau în calcul pozițiile finale, depășirile, tururile rapide și evitarea abandonurilor. Un management atent poate maximiza scorul, chiar și cu o echipă aparent modestă.



Limitless



Wildcard



Final Fix



Auto Pilot



No Negative



Extra DRS

Chips

Chips-urile din F1 Fantasy sunt bonusuri strategice ce te pot ajuta:

- *Extra DRS* triplează punctele unui pilot ales și e ideal când acesta are mari șanse la victorie.
- *Limitless* te lasă să-ți faci echipa cu buget nelimitat pentru o cursă.
- *Wildcard* permite schimbarea completă a echipei fără penalizare.
- *No Negative* anulează punctele negative ale unui pilot, protejându-te de abandonuri. Folosirea lor la momentul potrivit poate fi decisivă.
- *Auto Pilot* îți va pune retroactiv DRS Boost (puncte duble) pentru pilotul cu cele mai multe puncte în weekend.
- *Final Fix* îți va da șansa să faci o singură schimbare între calificări și cursă.

Liga comunității

Ligile private din F1 Fantasy permit prietenilor, colegilor sau comunităților să concureze direct între ei, adăugând un plus de distracție și rivalitate prietenoasă. Poți vedea clasamentele interne și urmări evoluția fiecăruia pe parcursul sezonului, transformând fiecare cursă într-o competiție personală.

Dacă vrei să-ți pui la încercare abilitățile și strategiile, te invităm să te alături Ligii Comunității F1 din România în F1 Fantasy. Intră, creează-ți echipă și hai să vedem cine este adevăratul campion dând click pe butonul de mai jos!

Hai și tu în liga noastră!

ALȚI PILOȚI, ALTE PASIUNI - O NOUĂ EDIȚIE

de Gabi

Săptămâna trecută am vorbit despre pasiunile și hobby-urile lui Lewis Hamilton, Charles Leclerc, Oscar Piastri, Lando Norris și Max Verstappen, descoperind latura lor din afara circuitului. Astăzi revin cu noi povești și pasiuni la fel de interesante și surprinzătoare.

Sir Jackie Stewart - Ținta lui - succesul

Sir Jackie Stewart, pe lângă cariera sa de succes în Formula 1, a avut o pasiune puternică pentru tirul sportiv. Încă din adolescență și-a descoperit talentul la „clay pigeon shooting”, devenind un trăgător de elită și fiind foarte aproape de a se califica pentru Jocurile Olimpice din 1960. Această pasiune îi cultiva răbdarea, disciplina și atenția la detaliu, calități care s-au reflectat direct în stilul său de pilotaj, contribuind la precizia și succesul său pe circuit. Tirul nu era doar un hobby, ci o modalitate de a-și exersa concentrarea și controlul.

Gerhard Berger - Pilotul farselor

Gerhard Berger, pilot austriac de Formula 1 în anii '80 și '90, este la fel de renumit pentru farsele sale legendare ca pentru performanțele de pe pistă. Carismatic și plin de energie, Berger aducea mereu zâmbete în paddock, fie că umplea patul colegilor cu broaște, fie că arunca geanta lui Ayrton Senna din elicopter doar pentru amuzament. Relația lui cu Senna era o combinație de respect sportiv și umor constant.

Senna în afara pistelor: karting, jocuri și concentrare mentală

Ayrton Senna avea o viață plină de pasiuni și interese în afara pistelor. Era fascinat de karting și de mecanica mașinilor, petrecând ore în sir meșterind la karts și studiind fiecare detaliu tehnic pentru a-și îmbunătăți performanța. Îi plăcea jocurile video și simulatoarele de curse, pe care le folosea pentru a-și exersa reflexele și strategiile, pregătindu-se mental pentru competițiile din realitate. În plus, meditația și reflecția personală erau pentru el esențiale, ajutându-l să-și mențină concentrarea, calmul și echilibrul.

Niki Lauda - La înălțimea cerului

Pasiunea principală a lui Niki Lauda a fost întotdeauna aviația. După ce s-a retras din Formula 1, și-a canalizat energia și s-a dedicat lumii zborului, implicându-se activ în conducerea și dezvoltarea companiilor Air Austria și Lauda Air.



MEME-URILE SĂPTĂMÂNII

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



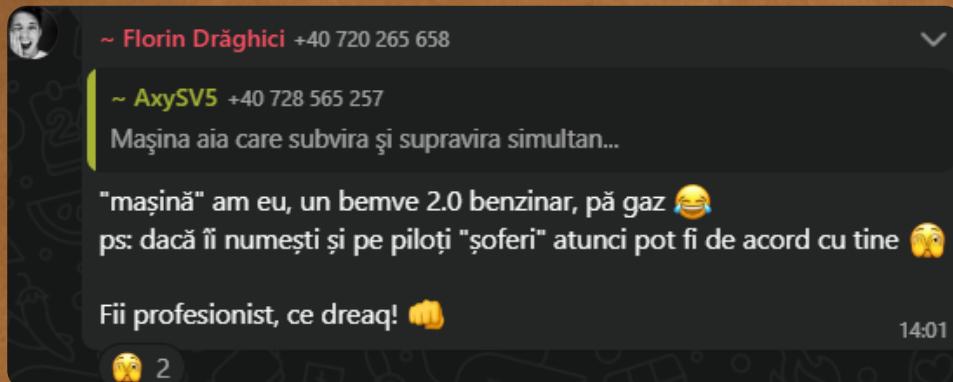


~ AxySV5 +40 728 565 257

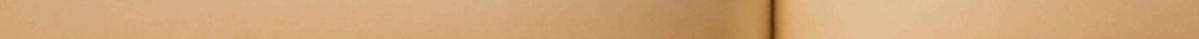
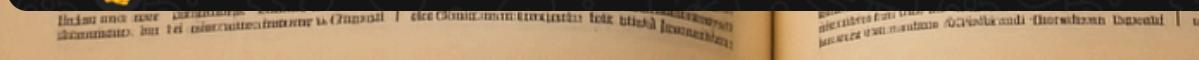
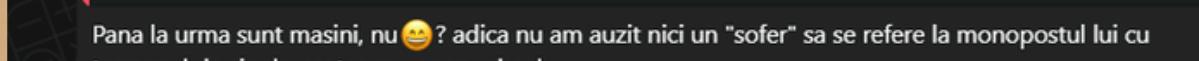
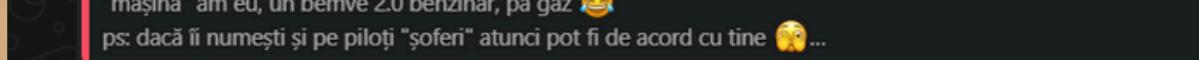
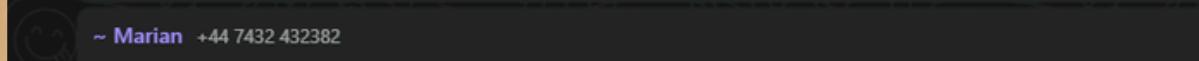
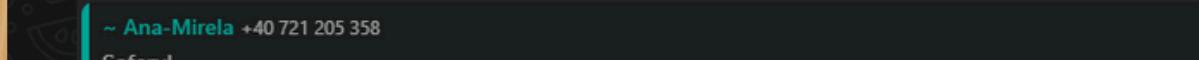
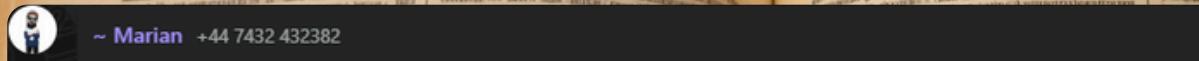
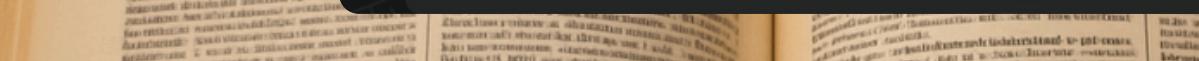
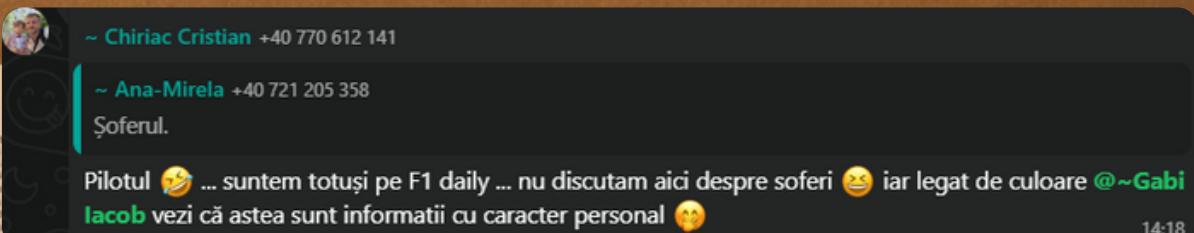
~ Ovidiu +40 728 512 231

În 2014 acolo a fost ceva rău

Mașina aia care subvira și supravira simultan... 13:06



DEX DUEL



CALENDARUL COMUNITĂȚII

10 august: ziua de naștere a hei, Iuliei 🎂

11 august: organizarea olimpiadei quizurilor despre F1.

15 august: ziua onomastică a Mariilor și Mari(a)nilor

REBUS

de Ioana

Termenii din rebus sunt în limba engleză, iar cei care l-au completat sunt rugați să trimită rezolvarea acestuia pe adresa de email a redacției: gazetaf1romania@yahoo.com.

Primii trei vor fi menționați în ediția viitoare.



ORIZONTALĂ

1. Compartimentul pilotului
6. Apa de pe pistă formează un strat între envelope și asfalt, provocând pierderea aderenței.
8. Templul vitezei din Italia
10. Material principal şasiu
11. Thru penalizare prin trecere pe la boxe fără oprire
13. Depozitele ascunse pentru combustibil și lichide.
14. Primul GP din 1950



VERTICALĂ

2. Tipul de amestec al pneului
3. McLaren
4. Circuitul pe care va avea loc cursa din Olanda
5. „___ Arrows” - poreclă Mercedes
7. Pilot mai lent care este depășit de lideri
9. Se incinge înainte de șicană
12. Cine a reușit să fie pe podium după 239 de curse

OLIMPIADA QUIZURILOR



Urmărește mesajele de pe Daily Chat pentru mai multe informații.
Până duminică te poți înscrie și tu în excelul de pe Daily chat dacă dorești să organizezi unul.



RADU VINTILĂ

PRODUCĂTORUL TV CARE NU A AJUNS ASTRONAUT

Sau altfel spus, atunci când viața are alte planuri cu tine și e mai bine.

Q **Bună, Radu! Spune-ne câteva cuvinte despre tine, ne-am bucura să te cunoaștem mai bine.**

Salut. Sunt Radu Vintilă, am 40 de ani și mi-am petrecut ultimii 22 de ani mai mult prin care de transmisiuni TV, regii de emisie și locații de broadcast. În prezent sunt "General Broadcast Producer" la Antena 1.

Q **Cât de mult seamănă jobul tău din prezent cu cel la care visai când erai copil?**

Deloc. Visam să fiu astronaut, după care pilot. M-a pus însă viața pe drumul acesta și nu regret deloc. Aproape am nimerit-o cu pilotajul, dar nu pilotez eu, iar piloții pe care îi știu nu pilotează avioane. 😊

Q **Cum ai ajuns să faci această meserie?**

O conjunctură favorabilă. Eram în primul an de facultate, iar o cunoștință m-a întrebat dacă vreau să fiu reporter la Sport. Idolul meu era Hagi, iar ca probă de angajare a trebuit să fac un interviu de 10 minute cu el. Tocmai terminasem de citit biografia lui, scrisă de Ioan Chirilă, aşa că l-am bombardat vreo 45 de minute cu întrebări, până când m-au oprit cei din redacție – trebuia să intre într-o emisiune live. Am fost angajat, iar două săptămâni au fost pe post numai știri cu Hagi. După, am lucrat ca editor și apoi ca producător.

Q **În ce a constat adaptarea ta în momentul în care ai devenit producător F1?**

A fost o aventură. Știam că sunt discuții pentru drepturile de achiziție, dar acestea s-au concretizat cu doar câteva zile înainte de debutul sezonului 2024. Pentru mine F1 se terminase odată cu Schumacher, iar colegii mei nu cred că urmăriseră vreodată. Am stat câteva zile și am facut probe non-stop, ședinte cu cei de la F1 și am reușit să o ducem la capăt. Ne-am dat seama repede de potențialul F1, am știut că am făcut și greșeli și am început să punem la punct fiecare aspect al transmisiunilor. Am ajuns cât mai aproape de varianta pe care ne-o dorim. Știm că mai este mult de muncă, știm că putem să îmbunătățim constant calitatea programelor F1 și cu siguranță asta vom face. Iar cu ajutorul vostru sunt convins că o să ne iasă.

Q **Care dintre sporturile pe care le acoperi este cel mai solicitant pentru tine ca producător?**

În momentul de față probabil meciurile Echipei Naționale de Fotbal. Sunt mai multe feed-uri care vin simultan de la stadion, unde stăpân pe situație este un coleg. Producem însă atât pentru broadcasteri internaționali, cât și pentru noi, aşa că trebuie să ținem cont de destul de multe aspecte.

Care a fost cea mai mare provocare a ta de când faci meseria asta?

Au fost foarte multe de-a lungul timpului, dar uite ca să mă leg de două evenimente relativ recente – au fost Marele Premiu al Braziliei din 2024, calificările amânate și cursa de anul acesta de la Spa. Fiind transmisii pe post generalist, aşa cum este Antena 1, trebuie să ne încadrăm în niște timpi, ca să nu dăm peste cap tot programul postului. Iar vremea nu ține cu noi întotdeauna. Spre exemplu, la cursa de la Spa, vorbeam constant cu cei de la programe, cu colegul din regie, cu cei de la F1 și cu un prieten care lucrează la Williams. Cei din Belgia nu știau să ne spună nimic - noi aici intrăm puțin în criză, știind că vin alte programe live, iar dacă se întârzie prea mult se va suprapune totul. A fost o provocare destul de mare să ținem totul în frâu și, recunosc, am avut și noroc că s-a îmbunătățit vremea destul de repede, iar cei de la FIA și-au dat ok-ul pentru a începe cursa.

Care este prima cursă pe care ai urmărit-o?

Prima cursă urmarită, dacă îmi amintesc bine, a fost o înregistrare de la Estoril din '85, cursă câștigată de Senna. A fost ceva spectaculos cu 15 piloți cred, care nu au terminat cursa și un Senna care a terminat cu 1 minut în fața lui Alboreto. O calitate vai mama ei a înregistrării, dar ce s-a întamplat pe circuit atunci m-a facut să urmaresc cu un interes ieșit din comun tot ce ține de F1. Noroc cu Youtube-ul. 😊

Cum privești interesului românilor pentru acest sport și care este diferența de la an la an în România, constați o evoluție?

Cred că F1 prinde din ce în ce mai bine la anumite segmente de public. S-a schimbat total față competiției odată cu Liberty Media, iar acum este mult mai ușor să fii prezent în paddock, chiar dacă ești la 10.000 km distanță. Nu mai este doar motorsport, este dramă, este strategie, este un amalgam de trăiri – și este doar începutul, sunt convins de asta. În România, bazându-ne strict pe cifre, există o evoluție față de anul precedent și suntem convinși că acest momentum va continua. A crescut totul cu o viteză uimitoare și s-au și întamplat foarte multe în F1 – de la Drive to Survive la reglementările din 2026 – e un moment bun să deții drepturile de televizare în F1.

Ar fi posibile și la noi evenimente de tipul meet and greet cu piloți sau persoane importante din Formula 1?

Mi-ar plăcea mult să dau un răspuns pozitiv la întrebarea asta. Este un lucru pe care l-am discutat și pe care sperăm să îl putem pune în aplicare la un moment dat. Deocamdată însă este destul de greu. Dar nu ne dăm bătuți.

Cât de dificil este să obții acces media și interviuri în exclusivitate cu piloții și/sau echipele din F1?

Este și nu este greu. Este un proces prin care trebuie să treci. Luăm legătura cu echipele, ele sunt cele care își dau acordul final – se lucrează foarte mult cu sesiuni comune de media, unde filmează o cameră, dar sunt prezenți toți reporterii și pun întrebări alternativ. Așa că devine din ce în ce mai greu să fie aprobată sesiuni 1 to 1. Nu este însă imposibil, iar noi cerem la fiecare cursă la care mergem câtorva echipe sesiuni de genul acesta.



Pe când o cursă comentată de Antal și Cătălin de la circuit?

Și ăsta este un lucru pe care îl tot dezbatem. Ne-ar face mare placere să se întâpte. Logistica este însă una care nu își are sensul în acest moment. În actualul format ar fi destul de greu ca Antal și Cătă să intre live de acolo și să comenteze toate sesiunile unui Mare Premiu din diverse motive tehnice. Sunt convins însă că pe viitor, dacă va apărea oportunitatea aceasta, vom încerca să profităm de ea.

Reușiți mereu să vă țineți de plan la emisiunea Grand Prix sau uneori discuția scapă de sub control? Sau altfel spus, este dificil să-i faci pe cei doi să se încadreze în spațiul de emisie?

😊 😊 😊 😊 În general discuția scapă de sub control, mai ales cand Antal și Cătălin au păreri diferite despre un subiect. La început făceam ședințe de sumar cu 1-2 zile înainte, discutam toate aspectele, însă am decis de comun acord să renunțăm la varianta asta și să fie o discuție cât mai liberă și cât mai spontană. De multe ori, din câte știu, nici ei nu discută pe anumite subiecte înaintea emisiunii tocmai pentru a o face în timp ce înregistrăm. Este destul de greu să îi opresc pentru a ne încadra în acea oră pe care ne-o propunem.

Amândoi sunt enciclopedii vii ale motorsportului, profesioniști adevărați (și nu îi perii aici, nu e stilul meu) și ar putea vorbi despre motorsport ore întregi. Nu au fost puține momentele când mi-a părut rău că a trebuit să ne oprim și să renunțăm la discuție, tocmai pentru că nu mai aveam timp.



În încheiere vrem să îți mulțumim pentru ceea ce faci pentru promovarea Formulei 1 în România și am vrea să știm care este părerea ta despre comunitatea noastră?

Este o comunitate extraordinară, cum puține am văzut în anii de presă pe care îi am la activ. Am fost primit cu mare căldură și mă bucură fiecare discuție în parte, chiar dacă uneori timpul mă împiedică să particip activ. Încerc, însă, să țin pasul și să citesc fiecare comentariu și fiecare topic. Voi încerca cu siguranță să mă implic mai mult și să fiu cât mai activ și mi-ar face mare plăcere să vedem și o cursă împreună. Sper să se întâpte asta cât mai curand. Eu vă multumesc pentru tot ceea ce faceți, pentru implicarea voastră atât la emisiune, cât și la curse și pentru feedbackurile voastre. Le-am considerat întotdeauna extrem de constructive și am încercat să ținem cont de ele cât s-a putut de mult. Sper să putem ajuta și noi la creșterea acestei comunități. Un salut călduros și respectuos tuturor membrilor acestei minunate comunități – sunteți extraordinari!



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

