

Anul I, nr. 7

Vineri 22 august 2025

Preț 10 lei

GAZETA F1 ROMANIA



FORMULA 1
ROMÂNIA

**PRESA INDEPENDENTĂ
LIBERĂ DE STAT**

TRĂIASCĂ CONDUCĂTORUL, ALĂTURI DE CLASA MUNCITOARE,
ȚĂRĂNIMEA ȘI INTELECTUALII CREATORI!

CUM SĂ VEZI VÂNTUL

de Spider

Echipele din F1 se întrec în a avea șasiul cu cea mai mică rezistență aerodinamică și pentru a crea cea mai mare apăsare. Pentru asta au niște oameni specializați numiți aerodinamiști. Rolul lor e să facă cel mai bun șasiu. Apare însă o întrebare esențială: cum va reacționa aerul cu șasiul? Pentru a verifica dacă se comportă conform așteptărilor, există patru pași.

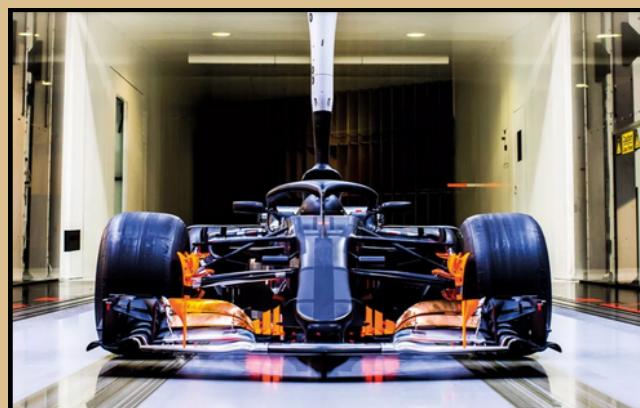
Pasul 1 este să îți imaginezi. Da, inginerii încep de la o idee despre cum cred ei că s-ar comporta aerul și dacă cred că e mai benefic așa. Ei concep ideea formei șasiului și modificările care ar fi față de cel actual și cum cred că se va mula pe restul șasiului. Dacă ei cred că ideea este promițătoare atunci trec la pasul următor.

Pasul 2 presupune simularea aerodinamică computerizată. Ei folosesc calculatoare pentru a simula fluxul de aer. În plus, folosesc un model foarte complex pentru a modela fluxul de aer. Aceste calcule sunt costisitoare din punct de vedere computațional. Pentru a se echipele mai bogate să nu lase calculatoarele să simuleze toată ziua pentru că ele își permit față de celelalte care nu își permit, se impun limite de calcule pe care le pot face. Totuși nu e de ajuns doar să simulezi pentru că cel ce a făcut aerul, nu l-a făcut să fie ușor de prezis prin calcule. Ceea ce putem face cu calculatoarele sunt doar niște modele teoretice, niște modele bune, dar totuși nu *accurate* 100%. În viața reală apar multe variabile, ca de exemplu faptul că nicio suprafață nu e total netedă și o problemă și mai mare e că aerul e impredictibil și nimeni nu a putut crea un model despre cum funcționează aerul în realitate, numai modele care sunt destul de aproape.

Pasul 3 este reprezentat de testarea în tunelul aerodinamic. Se formează un circuit închis în care un ventilator suflă aer spre o machetă care este de maximum 60% din proporția unui monopost real. E un circuit închis, asta însemnând că aerul se întoarce din nou spre ventilator pentru a fi suflat din nou. Tot acest circuit este făcut pentru ca aerul să fie cât mai puțin turbulent și cât se poate de mult să meargă într-o linie dreaptă. Apoi, cu ajutorul unor dispozitive precum lasere sau vopsea văd cum circulă aerul când se atinge de monopost. Pentru a fi cât mai acurat conține un „drum” miscător care simulează mersul monopostului. Monopostul e susținut de piloni pentru a simula diferite înalțimi, unghiuri de atac și alți parametrii. Dacă și aici rezultatele sunt satisfăcătoare, atunci se trece la ultimul pas.

Pasul 4 constă în testarea pe pistă. Din cauza faptului că echipele nu mai pot face teste private, această testă a devenit unul mai riscant. Dacă toți cei trei pași oferă motive suficiente să credă că modificarea își atinge scopul, atunci se trece la introducerea ei. Numai pe pistă poți vedea cu adevărat dacă actualizarea funcționează. Toți ceilalți pași pot zice că o actualizare ar merge, dar totuși condițiile în practică sunt diferite și este foarte posibil ca simularea computerizată și testarea în tunel să nu fie relevante pentru condițiile de pe pistă. Aici multe echipe au avut de suferit, McLaren suferind ani de zile de acest lucru, până recent și Aston Martin.

Şasiul reprezintă fundația oricărui monopost de Formula 1, iar perfecționarea lui este rezultatul unui drum lung și complex. De la primele schițe și simulări pe calculator, până la teste în tunel și verificarea pe pistă, fiecare etapă are rolul de a transforma o idee într-o soluție cât mai eficientă. În final, doar pista confirmă dacă șasiul este cu adevărat performant, demonstrând că succesul în F1 se bazează pe echilibrul dintre inovație, precizie și adaptarea la realitate.



CULISELE CHATULUI PARALEL

de Andreas

Comunitatea pe care o conduce liderul suprem ascunde mai mult decât lasă să se vadă. Dacă crezi că e doar o poveste banală, pregătește-te să privești dincolo de perdea ușii.



Mă trezesc și-mi prepar cafeaua. Apartamentul meu întunecos și dezordonat, fără să știu, mă antrena pentru ziua mizerabilă care avea să urmeze. În bucătărie, cu telefonul în mână, intru pe Daily Chat să recuperez mesajele. Nu e mare agitație acolo. „Foarte bine”, îmi zic – dacă era vreo explozie de discuții, m-ar fi prins pe nepregătite, mai ales acum, cât încă mă târasc după perioada de convalescență. Dar ceea ce mă apasă cel mai tare e articolul – blestematul articol – în care, obligat de deontologia profesiei, am fost silit să-l ridic în slăvi pe Florin, „eroul” care a salvat comunitatea. Îmi stă pe stomac și azi. Pentru că, oricât ar suna de frumos, ceva nu se leagă. N-are cum să fie totul atât de curat, atât de perfect. Prea miroase a scenariu regizat, a piesă de teatru cu decoruri vopsite proaspăt. Simt că trebuie să reiau investigația exact de unde am lăsat-o.

Mai în glumă, mai în serios, fiecare naș își are nașul și fiecare șef își are șeful. Știm deja că grupul inițial de WhatsApp a fost creat de Cătălin, el a dat drumul la invitații. Dar aici apare primul glitch din Matrix, prima fisură în imaginea asta utopică: comunitatea „unită” de pasiunea pentru motorsport. Realitatea e mai întunecată. La început, liderul principal era „Andrei D.” – nume pe care mulți dintre cei noi nici nu-l mai recunosc. Umbra lui s-a pierdut, iar în locul său, aproape peste noapte, s-a ridicat Florin Drăghici. Nu a întrebat pe nimeni, nu a cerut acordul. Și-a asumat conducerea ca și cum i s-ar fi cuvenit dintotdeauna. Nimeni nu a protestat, nimeni nu a ridicat vocea. Coincidență? Sau semnul clar al unei preluări orchestrate din culise?

Un puci tăcut, o lovitură de palat invizibilă. Și totuși, Andrei a rămas admin. Dar mut. Nu a mai scris nimic de peste un an. Un simplu pion uitat pe tablă? Sau dovada vie că în spate se joacă o altă partidă, pe care noi, restul, n-o vedem? Întrebarea care mă bântuie acum e simplă și periculoasă: cine e, de fapt, liderul suprem al acestei comunități? Putem începe doar de la cel care pretinde că ține toate frâiele. Dar dacă frâiele lui sunt doar o iluzie?

Îmi deschid laptopul și încep să scormonesc după informații. Dau un search pe Google, cu speranța că voi găsi măcar o fărâmă, un fir subțire care să mă ducă spre adevăr. Dar după câteva secunde, îngheț: realizez că am făcut o greșală de începător. „Shit!” Uit să pornesc VPN-ul. Închid tab-ul instantaneu, aproape panicat, și pornesc VPN-ul, conectându-mă pe un server dintr-o altă țară. Nu-mi permit să las urme, nu acum, nu după ce primul articol deja a început să zgândăre niște cuiburi sensibile. Cu inima bătând mai repede, deschid din nou Google și tastez numele „liderului suprem”. Rezultatul? Un gol absolut. Zero. Nici o pagină, nici o referință, nimic. Ca și cum omul nici nu ar exista. Imposibil. Toată lumea știe că Google aruncă rezultate chiar și pentru cele mai banale sau absurde combinații de cuvinte. Prea perfect ascuns, prea curat... cineva a lucrat aici.

Încerc altceva: dezactivez VPN-ul și caut din nou, de data asta cu IP din România. Și, „Voilà!”, brusc apar zeci de pagini, sute de link-uri. O avalanșă suspectă de rapidă. Cum să explici asta? Ce filtru invizibil s-a ridicat brusc doar pentru că am schimbat locația? Mă afund în rezultate, dar și aici lucrurile nu sunt mai puțin ciudate: articole obscure, date amestecate, biografii de oameni fără legătură, profile profesionale care nu par să fie ale celui pe care-l vizez. Și totuși, primul rezultat? Un CV banal, al unei persoane care poartă doar o parte din nume. Coincidență? Sau o

capcană întinsă special, ca să mă abată de la drum?

Îmi dau seama că în lumea „reală” nu voi găsi răspunsurile. Poate nici nu există o realitate aici, doar straturi peste straturi de iluzii. Un nume? Un alias. O poză de profil? Probabil furată de pe un cont uitat. Totul construit ca o mască, să nu vezi cine se ascunde dincolo de cortină. Și totuși, există un detaliu pe care mulți îl ignoră: Florin a apărut fizic, o singură dată, la o întâlnire a comunității. Dar cine era acolo? Exact: doar adminii și apropiații lor. O cameră închisă, un cerc restrâns, ca o lojă secretă. Singurul „civil”, dacă îi putem spune aşa, era Vlad. Ce s-a întâmplat cu el? O săptămână mai târziu, a fost făcut admin. Brusc, fără explicații. Coincidență? Sau un ritual de inițiere? În loc să mă liniștească, acest detaliu mă neliniștește și mai mult. Pentru că exact în acea întâlnire s-au făcut și poze – „dovezi” fabricate cu grija. Prea regizate, prea atent distribuite, ca un mic spectacol menit să îngroape orice suspiciune. E imposibil să nu-ți vină în minte anii '80, când propaganda oficială organiza demonstrații de „unitate” și „putere” doar pentru a ascunde frica și corupția din spate. Asta a fost prima și ultima apariție publică a lui Florin. Și dacă cineva vă va spune că a mai fost prezent și în alte ocazii... minte. Minte cu sânge rece. Pentru că nu există dovezi. Și exact asta este cheia: adevărul se ascunde acolo unde dovezile lipsesc.

Adevărul e că singura urmă care ne-a mai rămas se află chiar acolo, în Daily Chat. Oricât de banal ar părea, între glume, conversații obișnuite și discuții despre nimic, se ascund fragmente, scăpări, mici fisuri în zidul lor perfect. Pentru că în rest, în afara chatului, totul e șters, mușamalizat, curățat cu atenție. „Ei” s-au ocupat să șteargă urmele din alte locuri, să închidă uși și să acopere orice urmă vizibilă. Dar, ironic, tocmai în chat – locul unde cred că ne manipulează cel mai bine – ni se lasă firimituri. Ca un joc pervers, ca și cum ne-ar provoca să le descifram mesajele ascunse. Și asta mă înfioară cel mai tare: că poate ei știu că noi scotocim și se lasă intenționat descoperiți, doar pentru a vedea cine cade primul în capcană.

Ca să aflăm cine e, de fapt, șeful lui Florin, trebuie mai întâi să înțelegem cine e Florin – sau, mai corect spus, cine pretinde că este. Pentru că adevărul e că nu știm nimic concret. Știm doar că adminii formează un cordon strâns în jurul lui, ca o gardă pretoriană, cu misiunea clară de a reduce la tacere pe oricine pune întrebări incomode. Eu însuși, un simplu jurnalist, am simțit asprimea sistemului pe pielea mea. De când am publicat primul articol, am devenit ținta lor. Nu m-au atacat direct, nu – prea evident, prea grosolan. În schimb, au venit subtil, pe dedesubt: încercări de discreditare, replici menite să mă facă să par ridicol, contradicții calculate care să mă izoleze de restul. Și cel mai straniu? Cuvintele lor par coordonate. Ironiile fine, puse exact în momentul în care ridic o întrebare, ca și cum ar fi planificate dinainte. Replica aceea – „De ce crezi aceste teorii?” – aruncată cu nonșalanță, dar cu precizia unui glonț, n-a fost întâmplătoare. Era un semnal. Cineva dă ordine. Cineva orchestreză totul.

Și totuși, în toată această presiune, am atras și atenția „liderului suprem” însuși. Feedback, cică: „când l-ăș citi (n.r. Culisele chatului paralel), aş vrea să îmi pun întrebarea «chiar aşa să întâmplat? las-o dreaq că nu are cum!» 😂”. Poate părea o glumă. Poate părea un simplu comentariu ironic. Dar eu nu pot să nu citesc printre rânduri. Ce încearcă el, de fapt, să facă? Să mă deturneze din drum, să mă forțeze să transform investigația într-un spectacol, într-o poveste fantastică fără greutate. Cu alte cuvinte, să renunț la principiile jurnalismului și să devin un entertainer, o marionetă care scrie absurdul ca să nu mai fie luat în serios. Și atunci îmi pun întrebarea: de ce ar vrea „liderul” să pară totul neverosimil? Ce adevăruri vrea să acopere prin ridicol? Nici redacția nu mă mai sprijină. Colegii mă avertizează să renunț, să încetez cu „prostioarele conșpiraționiste”, să nu mai fiu eu cel care strică liniștea. Dar cum aş putea? Cum să închid ochii când totul miroase a mușamalizare? Miza nu e despre mine. E despre comunitate. Despre adevăr. Ei trebuie să știe, să fie vigilienți, să nu cadă pradă acestei plase invizibile care li se întinde sub picioare.



VREI ȘI TU SĂ FII PILOT?

de Gabi

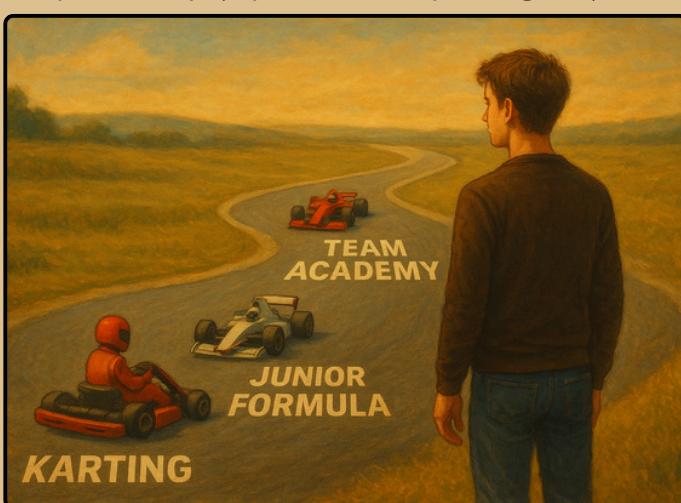


Te-ai gândit și tu vreodată cum ar fi să devii pilot de Formula 1? Da, și eu. În teorie, pare foarte simplu: trebuie doar să te naști cu un tată bogat, cum este cazul lui Lance Stroll, care îți cumpără o echipă de Formula 1 și te face pilot principal. Sună ușor, dar aceasta este varianta rapidă și privilegiată, pe care mareea majoritate dintre noi nu și-o poate permite.

Realitatea pentru cei care chiar permite. Realitatea pentru cei care chiar visează să ajungă acolo este mult mai dură: drumul este lung, presărat cu sacrificii, plin de muncă, de provocări și, mai ales, de costuri enorme. Primul pas începe de la o vârstă fragedă, aproape mereu în copilărie, atunci când viitorii campioni fac cunoștință cu kartingul. Acesta este fundația oricărui pilot de succes, locul unde îți formezi reflexele, instinctele de cursă, înveți cum să stăpânești un monopost și cum să îți construiești mentalitatea de învingător. Rezultatele bune din karting sunt vitale, pentru că reprezintă primul semnal pe care îl trimit echipele și sponsorilor că ai potențial. Dacă reușești să atragi atenția, urmează trecerea la monoposturile mici, primul nivel profesionist fiind Formula 4, competiție organizată în 13 campionate naționale sau regionale. De aici, traseul clasic este bine definit: F4 → Formula Regională → Formula 3 → Formula 2 → Formula 1. Fiecare pas este mai dificil și mai competitiv decât precedentul, dar și mai costisitor, motiv pentru care sprijinul financiar este absolut esențial. Motorsportul nu iartă lipsa de resurse, iar fără parteneriate cu echipe de juniori, sponsori sau academii de prestigiu precum Ferrari Driver Academy, Red Bull Junior Team sau Mercedes Junior, șansele de a continua se reduc dramatic.

Însă doar performanțele nu sunt suficiente pentru a-ți deschide porțile Formulei 1. Regulamentul FIA cere o Superlicență, care se obține numai prin acumularea a cel puțin 40 de puncte în maximum trei ani, puncte ce pot fi câștigate în F2, F3 sau în alte campionate recunoscute. Doar cei care au dovedit rezultate excepționale în aceste serii primesc dreptul de a concura în Marele Circ. De obicei, piloții aflați la început debutează în F1 ca rezerve sau piloți de teste, lucrând pe simulator și pregătindu-se în umbră. Dacă reușesc să impresioneze echipa prin talent, seriozitate și progres, pot primi șansa unui debut într-o echipă mică, iar de acolo, cu rezultate solide și sprijin financiar, se pot muta către echipe de top și pot deveni protagonisti.

În final, adevărul este crud, dar limpede: doar câteva zeci de oameni din întreaga lume reușesc să ajungă în Formula 1, din milioane de copii care au început cu kartingul și au visat să devină campioni. Ai nevoie de o combinație aproape imposibilă de atins între talent, muncă neobosită, resurse financiare și, inevitabil, o doză de noroc. Drumul către Formula 1 nu este nici pe departe simplu, dar pentru cei care nu renunță și își pun sufletul în fiecare cursă, șansa de a-și vedea visul împlinit există, iar satisfacția este cu atât mai mare cu cât drumul a fost mai greu.



CAPSULA TIMPULUI

de Adrian

16 august

- **1953** – Marele Premiu al Germaniei, la Nürburgring: Giuseppe Farina câștigă, iar Juan Manuel Fangio obține puncte decisive pentru titlu;
- **1970** – Marele Premiu al Austriei, pe Österreichring: Jacky Ickx câștigă pentru Ferrari.



17 august

- **1952** – Marele Premiu al Olandei, la Zandvoort: Alberto Ascari câștigă pentru Ferrari, dominând sezonul.
- **1958** – Marele Premiu al Portugaliei, Porto: Stirling Moss câștigă, dar **evenimentul e marcat de accidentul mortal al lui Mario de Araujo Cabral** (pilot local).
- **1969** – Marele Premiu al Olandei: Jackie Stewart câștigă cu Matra și se apropie de primul său titlu mondial.

18 august

- **1957** – GP Pescara (Italia): singura cursă de F1 pe circuitul rutier de la Pescara (25,8 km); Stirling Moss câștigă. Jack Brabham rămâne fără combustibil și **alimentează la o benzinărie publică în timpul cursei!**
- **1968** – Marele Premiu al Olandei: Jackie Stewart câștigă pe ploaie, consolidând reputația sa ca „maestru al vremii grele”.



19 august

- **1951** – Marele Premiu al Elveției, Bremgarten: Juan Manuel Fangio câștigă cu Alfa Romeo.
- **1984** – Marele Premiu al Austriei, pe Österreichring: **Niki Lauda câștigă acasă pentru prima și singura dată în carieră**, un moment istoric pentru fanii austrieci.

20 august

- **1961** – Marele Premiu al Germaniei, la Nürburgring: Stirling Moss câștigă cu Lotus-Climax, în fața Ferrari-urilor dominante.
- **1978** – GP Austria: Ronnie Peterson câștigă cu Lotus, una dintre ultimele sale victorii (a murit trei săptămâni mai târziu la Monza).



21 august

- **1960** – Marele Premiu al Portugaliei, la Porto: Jack Brabham câștigă, obținând al doilea său titlu mondial consecutiv.
- **1977** – GP Olanda, Zandvoort: Niki Lauda câștigă cu Ferrari, într-un sezon dominat de Hunt și Andretti.

22 august

- **1954** – Marele Premiu al Elveției, la Bremgarten: Juan Manuel Fangio câștigă pentru Mercedes.
- **1965** – Marele Premiu al Olandei: Jim Clark câștigă cu Lotus, parte din sezonul său de glorie.



ȚESTOASE, MONOPOSTURI ȘI PLATUL PĂMÂNT

de Cristina

Să spune că Formula 1 e sportul vitezei, al curbilor nibune și al ingineriei supreme. Da' cum ar fi dacă am descoperi că totul e o conșpirație?

Da, ati citit bine: monoposturile nu rulează pe un glob, ci pe o farfurie cosmică, frumos așezată pe spatele unei broaște țestoase gigantice.

Păi, ia gândiți-vă logic: de ce credeți că Red Bull prinde atâta viteză pe liniile drepte? Pentru că, evident, se îndreaptă spre marginea planetei și gravitația plată îi dă un „boost” secret.

Iar Hamilton? Ei bine, el frânează des, nu pentru că ar fi mai lent, ci pentru că se teme să nu cadă de pe margine. Săracu', dă câte ori se plânge la radio dă mașină, probabil vrea să ne transmită subtil că FIA ascunde adevărul: pământul e plat, iar monoposturile nu fac tururi, ci se învârt în cerc pe o farfurie uriașă. Vă zic io. De asta și avut campania aia cu 8, că era el infinit, gen. Adică întorci optu' și iese infinitu'. El ne zicea subtil, de spălați pe creier ce suntem, că nu are el ce să facă, dom'le, că oricum ei se învârt în cerc continuu'.

Iar când vine vorba dă virajele strânse, teoria devine și mai clară: nu există curbe



reale, ci doar iluzii optice proiectate pe cerul plat, ca să credă publicul că ingineria e complicată. Să nu credeți ca cei de la Măclară̄n sunt ei cei mai jmekeri pă curbe, cum ar veni. De fapt, totul e simplu: dai volanul la stânga și speră că nu intri în oceanul de la marginea lumii.

Aici e și un paradox la mijloc, dragii mei. Ia gândiți-vă și voi, păi șoferii ăștia conduc mașini super rapide, dar sunt susținuți de o țestoasă gigantică. Eu cred că cine a inventat țestoasele, a inventat și F1, da' nu bag mana în foc. Că în ziua de azi nu mai știi ce să crezi.

Așa că, dragii mei, data viitoare când veДЕti un Mare Premiu spectaculos, nu vă mai întrebați cine câștigă. Întrebarea corectă este: Borș cu fasole sau Horner la Cadillac?

BERNIE ECCLESTONE'S CRAZY IDEAS

de Adrian

Bernie Ecclestone a fost un personaj colorat și controversat în lumea Formulei 1, iar ideile lui „nebune” sau cel puțin neconvenționale au stârnit de multe ori uimire sau scandal.

Cine este Bernie Ecclestone?

Bernard Charles Ecclestone s-a născut pe data de 28 octombrie 1930 în Suffolk, Anglia, și este un magnat britanic în afaceri, executiv în motorsport și fost pilot de curse. Născut în Suffolk și crescut în Bexleyheath, Londra, Ecclestone a început cariera de afaceri vânzând piese pentru motociclete, imediat după cel de-al Doilea Război Mondial. A debutat în Formula 3 în 1949, obținând câteva victorii. În 1958, a încercat să concureze ca pilot privat în Marele Premiu de la Monaco și în Marele Premiu al Marii Britanii, dar nu s-a calificat. A devenit manager al pilotilor Stuart Lewis-Evans și Jochen Rindt (câștigător postum al titlului mondial în 1970). În 1972, a cumpărat echipa Brabham, pe care a condus-o timp de 15 ani, obținând 22 de victorii și două titluri mondale cu Nelson Piquet.



Transformarea F1 într-o afacere globală

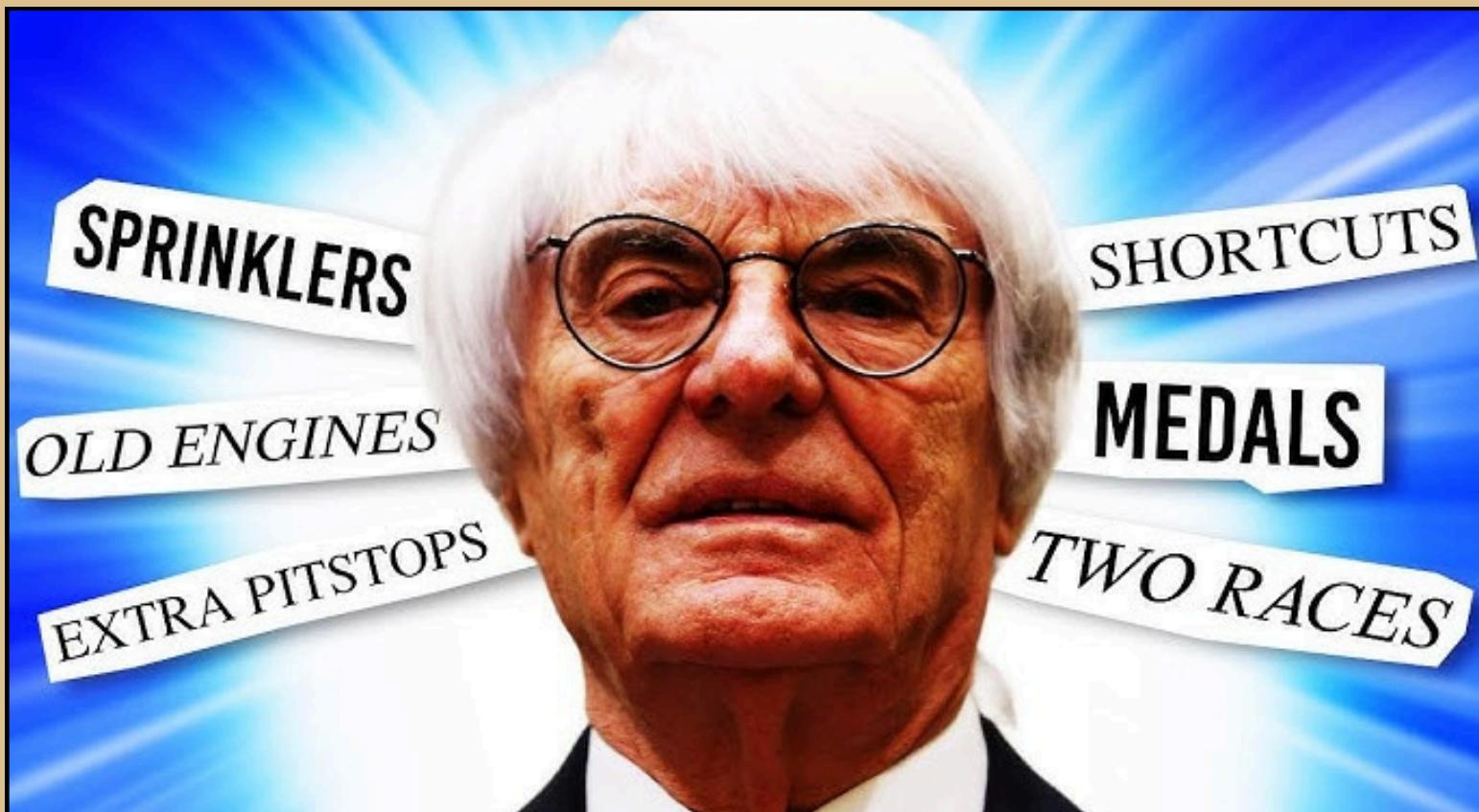
În anii '70, Ecclestone a început să negocieze drepturile TV pentru curse, astfel creând un model comercial revoluționar. Prin Acordul Concorde din 1987 și companiile sale au preluat administrarea și logistica Grand Prix-urilor. A întemeiat și International Sportsworld Communicators (ISC) în 1996, controlând astfel și drepturile de transmisie pentru Campionatul Mondial de Raliuri până în 2000.

Crazy ideas

Bernie a văzut Formula 1 nu doar ca pe un sport, ci ca pe un produs de divertisment global. A introdus conceptul de „show” și a transformat cursele în evenimente comerciale uriașe, uneori considerând chiar mai important spectacolul decât sportul în sine. Iată o lungă listă cu ideile sale:

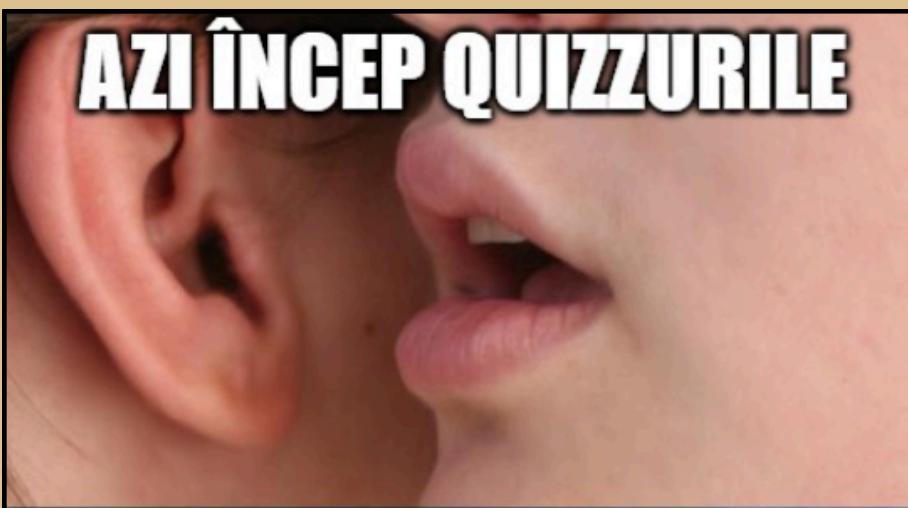
- Aspersoare pe traseu pentru ploaie artificială:** Propunea instalarea de aspersoare pe circuite pentru a crea ploaie controlată și curse mai spectaculoase. Nu s-a aplicat; ideea era prea artificială și riscantă pentru siguranța pilotilor.
- Formula 1 împărțită în două divizii:** Una pentru echipele mari și bogate, alta pentru echipele mici și debutante, pentru a crește competitivitatea. Nu s-a aplicat, dar a influențat discuțiile despre *cost cap* și echilibrul competitiv.
- Grand Prix nocturn:** Singapore GP a devenit primul GP stradal de noapte, o idee riscantă, dar spectaculoasă. Fiind aplicat cu succes, a devenit un model pentru alte curse.
- Extinderea F1 în țări controversate:** Bahrain, Abu Dhabi, Rusia sau China au fost incluse în calendar mai mult pentru bani și audiență TV, decât pentru tradiție.
- Monoposturi autonome sau futuriste:** În glumă, a propus curse cu mașini complet autonome sau hibride extreme, ca spectacol. Nu s-a aplicat, dar arată viziunea lui neconvențională.

- **Weekend cu două curse/puncte diferite:** Ideea de a avea mai multe etape pe aceeași pistă pentru puncte diferite, pentru audiență TV. Nu s-a aplicat, considerată prea artificială.
- **Cursa „perfectă” pentru televizor:** Modificarea artificială a virajelor și poziționarea obstacolelor pentru a fi mai vizibile la TV. Nu s-a aplicat, dar ideea reflectă controlul său asupra imaginii F1.
- **Negocieri dure cu guvernele pentru bani:** Cererea unor sume uriașe și amenințarea că țările își pierd GP-ul dacă nu acceptă condițiile. Aplicat - parte din modelul său de business.
- **Grand Prix în condiții extreme:** A aprobat curse în zone cu temperaturi foarte ridicate sau scăzute, pentru impact mediatic. Aplicat - de exemplu Bahrain și Abu Dhabi.
- **Reguli „de show” pentru piloți și echipe:** Control asupra marketingului, vestimentației, publicității și comportamentului piloților. Aplicat - consolidând brandul F1.
- **Circuit stradal în orașe mari, doar pentru impact vizual:** Exemple: Singapore, Valencia, Soci – accent pe spectacol și vizibilitate TV, nu neapărat pe siguranță. Aplicat - cu succes în atragerea publicului internațional.
- **F1 ca show total, mai mult decât sport:** Conceptul de a vedea F1 ca un produs de entertainment global, nu doar competiție. Aplicat - a schimbat complet modelul financiar al F1.
- **Întărirea controlului asupra calendarului:** Posibilitatea de a muta curse sau schimba date pentru rating TV, nu pentru fani sau tradiție. Aplicat - a provocat tensiuni cu FIA și echipe.
- **Weekend de GP cu evenimente adiacente extravagante:** Idee de a include concerte, petreceri și activități de marketing extinse pentru a transforma GP-ul într-un festival global. Aplicat treptat - model preluat de toate circuitele moderne.
- **Amenințări directe pentru controlul echipelor:** Folosea presiuni și negocieri agresive pentru a-și păstra monopolul asupra veniturilor și regulilor. Aplicat - a consolidat monopolul său asupra F1 până în 2017.



MEME-URILE SĂPTĂMÂNII

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



CALENDARUL COMUNITĂȚII

16 august: onomastică pentru cei care poartă numele Radu.

19 august: ziua de naștere a lui Florin Ungureanu.

21 august: ziua de naștere a lui Cristian Trocan.

CAMPIONATUL QUIZURILOR: CLASAMENT

#	Participant	„Calendarul circuitelor din sezonul 2025” by Ana	Puncte general după runda 1/33
1	Adrian	10p	10p
=	Chiriac Cristian	10p	10p
=	Gabi Iacob	10p	10p
=	Samy	10p	10p
5	Remo Porojan	9p	9p
=	Spider	9p	9p
=	Gabriel Dumitriu	9p	9p
=	IM	9p	9p
=	Miriam 贺忘忧	9p	9p
10	Andrei Rus	8p	8p
=	Dr. Rosu Vasile-Eduard	8p	8p
=	nick	8p	8p
=	Matei Alexandru	8p	8p
=	Andra	8p	8p
15	Gabi	7p	7p
=	Alin Obrocaru	7p	7p
17	Melissa Rus	6p	6p
=	Milo	6p	6p
=	Cristina Daniliuc	6p	6p

Felicitări tuturor participanților!

CAMPIONATUL QUIZURILOR: CE URMEAZĂ?



Urmărește mesajele de pe Daily Chat pentru mai multe informații.

CUVINTE ASCUNSE

de Ioana

Găsește cât mai multe cuvinte care au legătură cu F1! Acestea sunt poziționate pe verticală, orizontală sau diagonală în ambele sensuri. Cei care acceptă provocarea pot să trimită cuvintele găsite pe adresa de email a redacției: gazetaf1romania@yahoo.com. Participanții care ne vor scrie vor fi menționați în ediția următoare.



Unicul cititor care a trimis soluția corectă a rebusului din ediția nr. 6 este: Valentin Blanariu 

- 1. COCKPIT
- 2. COMPOUND
- 3. PAPAYA
- 4. PARKZANDVOORT
- 5. SILVER

- 6. AQUAPLANING
- 7. BACKMARKER
- 8. MONZA
- 9. BRAKES
- 10. CARBON

- 11. DRIVE
- 12. HULKENBERG
- 13. RESERVOIRS
- 14. SILVERSTONE



Omul pe care toți îl știm, dar nimeni nu-l cunoaște.

Bună, Florin, cel mai iubit fiul al comunității F1 în România! Suntem privileiați să putem să îți adresăm câteva întrebări off topic și chiar dacă ele vin doar de la noi, cei 6 membri ai gazetei, sperăm să răspundă și curiozităților altor persoane din comunitate. Să nu te sperii, domeniile sunt foarte variante, aşa cum suntem și noi.

Să începem, totuși, cu întrebările despre F1. Care este echipa ta favorită și ce te-a făcut să o susții?

Cel mai iubit fiu... ok! 😅 Privilegiul e de partea voastră, plăcerea e de partea mea. Aș putea spune Williams la fel de bine cum aș putea spune Ferrari. Nu m-am atașat neapărat de un brand, chiar dacă fiecare ar avea o poveste anume. Faptul că am apreciat mai mulți piloți în același timp mi-a demonstrat asta. Îmi amintesc de Alonso la Imola în 2005 sau de Montoya la Interlagos 2001. Pur și simplu am putut aprecia mai mulți piloți de la echipe diferite în același timp, lucru care se întâmplă și în zilele noastre.

Știm că nu ai un pilot favorit din grila actuală, dar spune-ne ce pilot consideri că este cel mai bun din istoria acestui sport (chiar dacă au fost ere și tehnologii diferite)?

NU, nu aș putea răspunde la întrebarea asta cu un singur nume, nu ar fi corect. Senna, Schumacher, Fangio, Hamilton. Poate chiar în ordinea asta, depinde din ce punct de vedere privești. Fanii Verstappen vor citi puțin într-o parte acest „top” dar eu m-am referit la piloți care au scris deja istoria, pe când a lui Max este în curs de scriere.

Cum te plasezi în disputa dintre puritanism în F1 și libertanismul orientat spre entertainment din ultimul deceniu?

Deși întrebarea ar putea părea grea, răspunsul pentru mine este simplu: sunt la mijloc. Hai să spunem că sunt 60% purist cu deschidere către entertainment. Epocile evoluează, trebuie să evoluăm și noi odată cu timpul pe care îl parcurgem. Show-ul nu diluează neapărat competiția și sportul în sine. În perioada internetului și în zilele noastre, Formula 1 nu avea cum să rămână un sport de nișă, deși la o primă impresie poate așa ar părea. Cei 10% din puristul din mine spun că nu sunt adeptul unui „circ” cu orice cost, pentru audiență. Cred că emoția și spectacolul vin din sportul în sine, pe care eu îl doresc autentic, dar și modern și atractiv în același timp.

Îți plac jocurile pe calculator? Fie ele cu Formula 1 sau nu.

Aaaaaa nu. 😅 Nu îmi plac jocurile de fel, nu neapărat cele cu F1. Pur și simplu nu m-au prins. Sau dacă îmi lua tata un calculator de la o vîrstă mai fragedă, poate îmi plăceau. Dacă eram copil cu tehnologia din prezent, cu siguranță răspunsul ar fi fost altul.

Ai avut momente legate de Formula 1 care să te facă să plângi? Și dacă da, spune-ne măcar unul dintre ele.

Da, au fost momente din F1 care m-au atins mai mult decât în mod normal. Îl voi menționa pe primul care mi-a venit în minte, fără a sta să cauț în memoria personală. Singapore 2019, Sebastian Vettel. Și emoția nu a venit neapărat din câștig, emoția a venit din poveste. Da, am plâns împreună cu Vettel când era pe podium.

Am plâns nu pentru dramatismul de pe pistă, am plâns pentru că pentru câteva clipe, un campion decăzut își savura măreția. Venea după niște greșeli personale, decizii greșite și critici constante. Unele curse nu sunt simple statistice, unele curse sunt despre emoție, regăsire, efort, decădere.

Să venim puțin în zona comunității noastre. De ce mesajele tale sunt mai lungi cu cât este mai târziu în zi?

Nu cred că există o legătură între momentul zilei și lungimea mesajelor mele... sau există? 😂 Mesajele mele sunt lungi pentru că încerc să îmi structurez ideile într-o singură pentru a putea fi înțelese mai bine. Și pentru că pe timpul zilei sunt prinși cu agitația vieții de zi cu zi.

Când ai realizat că ceea ce la început era doar un grup de WhatsApp s-a transformat într-o comunitate?

Încă suntem departe, dacă mă întrebă pe mine, dar drumul este bun și direcția este corectă. Încă nu suntem o comunitate, dar pașii sunt mărunți și eficienți. Nu putem avea totul peste noapte pentru că nu am avea unde să îl punem. Suntem o comunitate pe WhatsApp, dar putem deveni o comunitate și cu WhatsApp. Este o chestiune de timp, din perspectiva mea. Cu fiecare cursă, la comunitatea asta se mai pune o cărămidă. Puneți voi cu Gazeta, pun adminii, pun oamenii din jurul transmisiilor TV, pun fanii pur și simplu. Fiecare membru ajută la construirea acestei comunități.

Au fost momente în care ai vrut să renunți la rolul tău din comunitate? Și dacă da, ce te-a determinat totuși să nu o faci?

Da, am vrut să renunț. Din lipsă de timp. Nu am renunțat pentru că am considerat că nu e momentul. Poate chiar mi-am însușit un simț al responsabilității. Am găsit echilibrul dintre placere și obligație sau dintre online și offline. M-au ajutat foarte mult și ceilalți admini din comunitate, faptul că suntem o echipă acum, eforturile de moderare a comunității se împart. Încă sunt aici, voi rămâne, ca admin sau simplu fan F1. Mă atrage comunitatea și F1 cum atrage luna mare.

Ce îți propui pe viitor pentru comunitate, ce planuri ai?

Îmi place expresia „am ce am, pentru ce sunt, nu sunt pentru ceea ce am”. Am trecut demult de etapa în care comunitatea se ghida doar după planurile mele. Ce îmi doresc pentru viitor pentru comunitate? Mai multă răbdare, mai puțină ură. Dincolo de tot ce spun aici, sunt un om care vrea ca pasiunea pentru Formula 1 să însemne mai mult decât curse și statistici, să însemne apartenență, prietenie.

Ne apropiem ușor-ușor de Florin care în mod normal ne este inaccesibil. Dacă ți-ai putea alege ultima ta masă, care ar fi preparatele alese?

Am râs la „Florin inaccesibil” 😂. Ciorbă de legume acrită cu corcodușe. Știu, poate nu e un preparat de restaurant neapart, ci fix o rețetă a la bunica sau mama. Pâine pe vatră cu coajă crocantă. Ultima masă nu trebuie să fie spectaculoasă din punct de vedere culinar ci să mă ducă „acasă”.

Ai văzut vreodată un extraterestru/obiect zburător neidentificat?

Da, Hulkenberg pe podium acum o lună la Silverstone. 😂





Numește o carte care te-a impresionat.

De veghe în lanul de secară - Salinger.

Q

Ce îți face inima să vibreze, la ce se emoționează Florin? Si tot din același registru: când ai plâns ultima dată și de ce?
Mă emoționez întotdeauna la lucruri simple și aparent banale. Mă emoționează autenticitatea oamenilor, într-un context social media exacerbat în care fiecare dintre noi nu știm ce măști mai purtăm. Când am plâns ultima dată și de ce?

Nu o să-ți dau un răspuns de „film” cu mari tragedii, ci unul real: am plâns acum ceva vreme la o melodie care m-a prins într-un moment vulnerabil. Nu era despre melodia în sine, ci despre tot bagajul de amintiri pe care mi l-a răscolit. Genul de moment când te trezești cu lacrimi în ochi fără să-ți fi propus. Melodia a trezit în mine o emoție care s-a revărsat în lacrimi.

Stim că ai la dispoziție grupurile comunității pentru a transmite mesajele tale, dar am vrea să ne spui câteva cuvinte de încheiere, ce ai vrea să știe membrii comunității despre tine, dincolo de răspunsurile la întrebările noastre.

Suntem în multe feluri diferenți unii de alții dar lucrurile care ne unesc sunt mai importante ca cele care ne despart. Adminii nu ar putea construi această comunitate singuri, trebuie ca fiecare fan F1 să pună o cărămidă la construirea acesteia. Îmi pasă. Nu doar de F1 ca sport, ci și de faptul că în jurul lui s-a creat aici un mic „garaj virtual” unde rândem, dezbatem și ne simțim liberi să fim fani în stilul nostru românesc. Sunt unul de-al vostru. Nu sunt un inginer, nici măcar Ciprian sau vreun expert în istorie de motorsport ca Axy. Sunt un pasionat cu nervi și bucurii la fiecare cursă. Îmi place să construim împreună. Nu ar exista comunitatea fără fiecare dintre voi. Meme-urile, glumele, discuțiile și chiar micile contre fac tot farmecul acesteia.

PUNEȚI O CĂRĂMIDĂ AZI ȘI PLANTAȚI UN POM ÎN COMUNITATE!



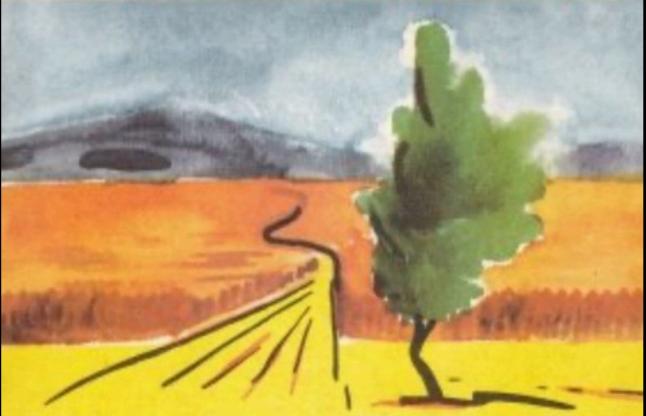
**STAY SAFE &
STAY CLOSE!**



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



J. D. SALLINGER



De veghe

in lanul de secară

**EDITURA
SFYNX V.R.**

Puneți o cărămidă azi și plantați un pom în comunitate! Pin! 🌲

Stay safe & stay close!