

Anul I, nr. 9

Vineri 5 septembrie 2025

Pret 10 lei

GAZETA F1 ROMÂNIA



PRESA INDEPENDENTĂ LIBERĂ DE STAT

GLORIE COMITETULUI EXECUTIV – CONDUCEREA, VOINȚA ȘI PUTEREA DE NECLINTIT
A POPORULUI MUNCITOR PE DRUMUL PROGRESULUI ȘI VICTORIEI!

MAPAREA MOTORULUI

de Spider

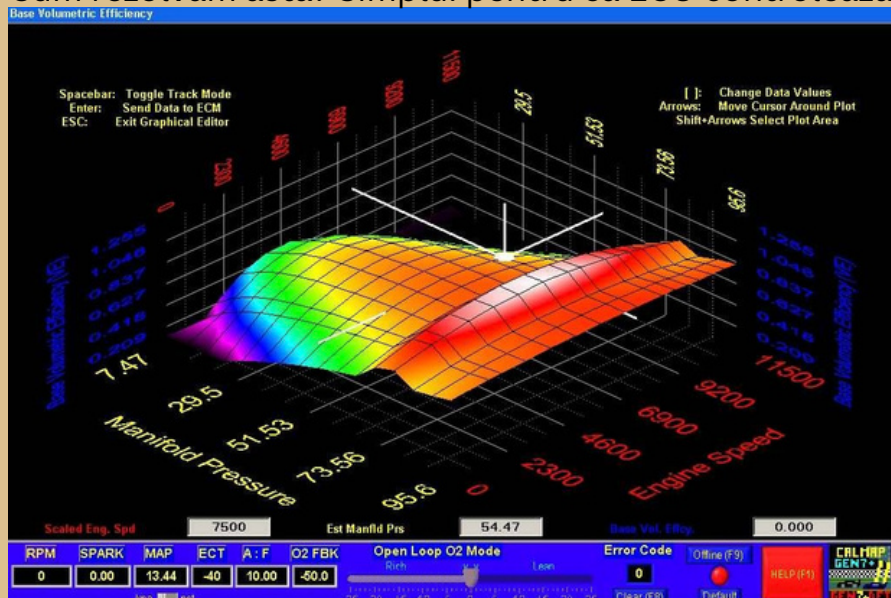
În această săptămână ne vom afla la Monza pentru Marele Premiu al Italiei. Monza este cunoscut drept „templul vitezei” pentru că aproape 80% din timpul unui tur se merge cu pedala de accelerație la podea. Aici echipele folosesc o mapare a motorului mai agresivă. Dar totuși, ce este o mapare?

Maparea se referă în principal la trei lucruri. Primul dintre ele, despre care vom vorbi acum, este cât de mult afectează apăsarea pedalei de accelerație deschiderea clapetei de accelerație, care reglează cât aer intră în motor. În trecut, pedala era legată mecanic de clapetă: apăsa pilotul pe pedală, iar clapeta se deschidea proporțional. Astăzi, deschiderea se face cu ajutorul ECU-ului (Electronic Control Unit). Când pilotul apasă pe accelerator, ECU primește date despre cât de mult este apăsată pedala și controlează corespunzător deschiderea clapetei. Avantajul acestui sistem va fi evident după ce explicăm în ce constă maparea.

Maparea propriu-zisă a motorului este (scuzați-mă, corporatiștilor, dacă vă trezesc traume) un tabel asemănător unuia din Excel, care spune ce cuplu poate produce motorul la anumite turații și la anumite niveluri de deschidere a clapetei. De exemplu, dacă motorul se află la turații joase (care, oricum, sunt mai mari decât poate duce Golf-ul dumneavoastră) și clapeta este doar puțin deschisă, cuplul produs va fi mic. Dacă motorul este aproape de turația maximă și clapeta e complet deschisă, cuplul produs va fi mare. Am oferit un exemplu foarte simplificat, pentru că în realitate maparea este mult mai complexă și mai detaliată. În practică, putem considera că, pe măsură ce apeși mai mult pedala, ECU „traduce” asta într-o creștere de cuplu, până la valoarea maximă disponibilă la turația respectivă.

Problema este că, dacă păstrăm această relație ca o linie dreaptă între 0% și 100%, apar neajunsuri. Ați putea spune: „Eu nu văd nicio problemă, nu vrem oare să avem mereu cât mai mult cuplu posibil?” Răspunsul este nu. De ce? Pentru că, în practică, atunci când ieși dintr-un viraj cu viteză mică și apeși accelerația doar parțial, dacă motorul oferă prea mult cuplu, apare fenomenul de *wheelspin*: roțile se învârt mai repede decât poate accelera monopostul. Este asemănător cu scenele din Scooby-Doo în care personajele „alergau pe loc” fără să se miște. Wheelspin-ul duce la o accelerație mai slabă și la o degradare mai rapidă a pneurilor, exact două lucruri pe care vrem să le evităm.

Cum rezolvăm asta? Simplu: pentru că ECU controlează clapeta, putem programa ca la apăsări



mici ale pedalei (de exemplu 10%), clapeta să nu se deschidă 10%, ci doar 5%. Astfel, livrarea de cuplu devine mai lină și mai ușor de gestionat. Practic, modificăm cât de mult influențează pedala deschiderea clapetei. Acesta este doar un aspect al mapării. Alte elemente importante sunt cantitatea de combustibil injectată și momentul de aprindere al bujiei dar, despre acestea poate vom vorbi într-un articol viitor.

DREPT LA REPLICĂ

de Matei Alexandru

RĂSPUNS DIN INTERIOR

By cel mai neiubit dintre pământeni

Am citit „Culisele chatului paralel” și am înțeles cât de mult s-a pus suflet în acel text. Andreas are dreptate în multe dintre observații: există tensiuni, există jocuri de culise, există oameni care preferă să tacă atunci când ar trebui să vorbească, și da, de multe ori se simte că se joacă o partidă mai mare decât simpla plăcere de a scrie despre Formula 1. Nu contest asta. Dar ceea ce contest este rolul pe care mi l-a dat mie: pion infiltrat.

Adevărul e ca am fost mereu aici cu bune și cu rele. Am ridicat vocea când am simțit că ceva nu e corect, am sprijinit când am simțit că merită, și da, poate am greșit uneori prin felul prea direct de a spune lucrurile. Dar asta nu m-a făcut niciodată „omul lor”, niciodată „piesa secretă” mutată de altcineva pe tablă. Dacă aș fi pion infiltrat, n-aș fi scris cu pasiune, n-aș fi intrat în dispute aprinse, n-aș fi deranjat pe unii dintre cei pe care Andreas îi numește admini. Înțeleg suspiciunea lui Andreas. Când ești prins în atâtea conflicte, când vezi peste tot semne, e ușor să crezi că fiecare mutare a celuilalt e calculată împotriva ta. Dar eu nu sunt arma nimînui. Sunt doar un om care scrie pentru că îi place, care comentează pentru că îi pasă, și care rămâne aici nu pentru un lider, ci pentru comunitatea în care, oricât de haos ar fi, încă găsesc energie și prieteni.

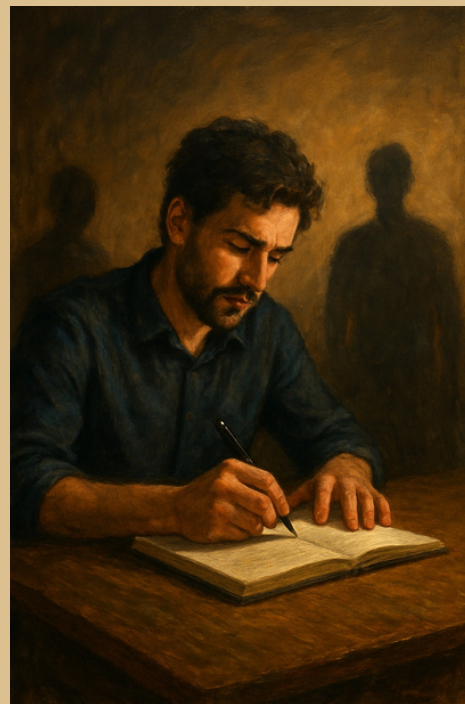
Da, sunt de acord cu multe lucruri din articolul lui: unele interviuri au fost puse ca să acopere alte texte, unele absențe sunt mai mult decât simple concedii, iar modul în care funcționează „puterea” aici nu e întotdeauna transparent. Asta e realitatea, și nu o neg. Dar asta nu înseamnă că toți cei care reapar sau susțin uneori o parte sunt spioni sau infiltrați. E o diferență între complicitate și opinie proprie.

Eu nu mă ascund în umbra nimănui. Când am avut ceva de spus, am spus. Când am avut ceva de scris, am scris. Dacă uneori asta a sunat ca o susținere pentru „tabăra adversă”, a fost pentru că acolo am găsit momentul sau fraza corectă, nu pentru că mi-a dictat cineva din spate. Nu sunt un cal troian, ci doar un autor care scrie în felul lui și își spune părerea într-un spațiu unde fiecare vede lucrurile altfel.

Asa că, Andreas, îți spun direct: apreciez focul cu care scrii, apreciez că ai curajul să ridici vocea când alții tac. Dar greșești când mă pui pe mine în rolul de pion. Nu sunt pionul nimănui. Dacă vrei să vezi în mine ceva, vezi un jucător independent. Uneori pe diagonală, alteori drept, alteori deloc. Dar niciodată controlat de altcineva.

Respect punctul tău de vedere și înțeleg de ce simți ce simți. Îți dau dreptate că sistemul are hibe lui și că „haiducia” ta are rost. Dar de dragul adevărului, trebuie să fie clar: eu nu sunt acolo să te sabotez, nu sunt acolo să te spionez. Sunt aici pentru mine, pentru scris și pentru comunitate. Și dacă e să lupt, lupt cu idei, nu cu umbre.

Un gram de love îți dau, Andreas, pentru că reușești să scrii cu pasiune și pentru că stârnești discuții. Dar restul gramajului îl țin pentru mine: pentru libertatea de a nu fi etichetat ca pion, pentru dreptul de a fi văzut așa cum sunt, un om liber, nu o piesă de joc.



F1 PE MICILE ECRANE: CUM A PRELUAT LIBERTY MEDIA DREPTURILE TV

de Andreas

De la un sport considerat elitist și greu accesibil, Formula 1 a devenit în câțiva ani un spectacol global urmărit de milioane de persoane. Totul a început în 2017, când Liberty Media a pus mâna pe drepturile TV și a schimbat regulile jocului.

Contextul achiziției

În 2017, Formula 1 a trecut printr-o schimbare istorică de proprietar. După mai bine de patru decenii în care Bernie Ecclestone a condus sportul cu o mână de fier, Liberty Media, un gigant american în domeniul media și divertismentului, a achiziționat drepturile comerciale ale competiției.

Tranzacția a fost anunțată în septembrie 2016 și finalizată oficial în ianuarie 2017, când Liberty Media a cumpărat Formula One Group pentru aproximativ 4,4 miliarde de dolari. Această sumă a inclus atât preluarea directă a acțiunilor, cât și asumarea unor datorii existente. În urma acordului, Liberty Media a dobândit controlul asupra drepturilor comerciale globale ale campionatului și a preluat compania de la CVC Capital Partners, fostul acționar majoritar.

În acel moment, Formula 1 era considerată un sport cu un public fidel, dar relativ îmbătrânit, cu acces limitat la conținut digital și cu o strategie media învechită. Liberty Media a văzut în această achiziție nu doar o oportunitate de a moderniza imaginea competiției, ci și de a valorifica unul dintre cele mai puternice branduri sportive din lume printr-o strategie axată pe drepturile de difuzare, conținut digital și extindere globală. De îndată ce au preluat controlul s-au pus la muncă și au început să pună bazele a brandului Formula 1 așa cum îl știm noi azi.

Un suflu nou

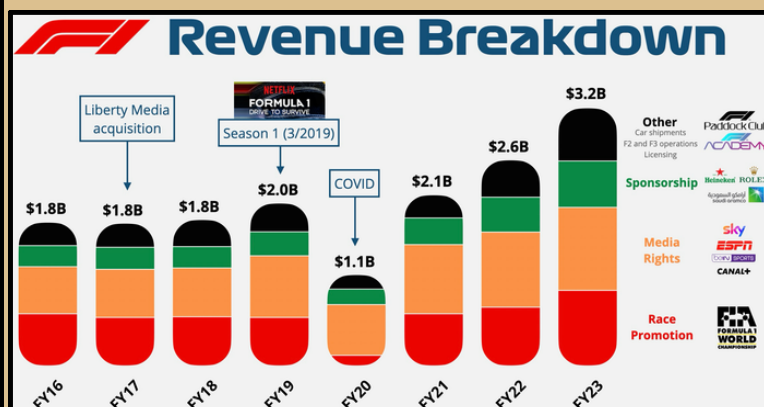
După preluarea din 2017, Liberty Media a schimbat radical modul în care Formula 1 era distribuită și consumată. Au consolidat parteneriatele cu televiziuni majore precum Sky, ESPN sau Canal+ și, în paralel, au lansat propriul serviciu de streaming F1 TV, care oferea fanilor acces direct la curse, camere on-board și conținut exclusiv – o premieră pentru sport.

În același timp, Liberty a înțeles importanța poveștilor din spatele competiției. În 2019, parteneriatul cu Netflix a dus la apariția documentarului „Drive to Survive”, care a transformat Formula 1 într-un fenomen cultural global și a atras un val masiv de fani tineri. Astfel, drepturile media au devenit nu doar o sursă de venit, ci și principalul instrument prin care sportul s-a reinventat.

Impactul

Efectele strategiei Liberty Media s-au văzut rapid în cifre. Dacă la momentul achiziției Formula 1 genera aproximativ 1,8 miliarde de dolari anual, pandemia din 2020 a adus un declin puternic la doar 1,1 miliarde. Relansarea din anii următori a fost însă spectaculoasă: 2,1 miliarde în 2021, 2,6 miliarde în 2022 și un record de 3,2 miliarde în 2023, aproape dublu față de perioada anterioară.

Acum este clar că drepturile media au devenit coloana vertebrală a veniturilor, susținute de creșterea sponsorizărilor și de extinderea geografică a curselor. În doar câțiva ani, Liberty Media a reușit să transforme Formula 1 dintr-un produs sportiv tradițional într-un brand media global, cu un trend financiar aflat pe o curbă ascendentă.



THE FUTURE OF F1, AI & ML

de Gabi

Formula 1 a fost mereu un laborator al inovației, unde tehnologia și viteza se îmbină spectaculos. Astăzi, dincolo de motoare și aerodinamică, o nouă revoluție domină sportul: Inteligența Artificială (AI) și Învățarea Automată (ML). Acestea nu mai sunt simple concepte de viitor, ci instrumente esențiale care definesc strategiile de cursă, sporesc siguranța și schimbă experiența fanilor. AI reproduce procesele cognitive umane, iar ML permite sistemelor să învețe singure din date și să devină tot mai eficiente.

AI și ML în strategia de cursă: o nouă eră a luării deciziilor 📊🔍

Cel mai important impact pe care Inteligența Artificială (AI) și Învățarea Automată (ML) l-au avut în Formula 1 este capacitatea de a analiza volume uriașe de date și de a genera decizii în timp real. Echipele colectează, la fiecare cursă, informații detaliate despre tot ce ține de monopost – de la presiunea pneurilor până la performanța motorului. Algoritmii de AI procesează aceste date și oferă recomandări care permit ajustarea strategiei chiar în mijlocul cursei, oferind astfel un avantaj competitiv. De pildă, dacă se constată o uzură a pneurilor mai mare decât cea anticipată, sistemul poate sugera o oprire la boxe mai devreme, pentru a evita degradarea suplimentară. În același mod, dacă vremea se schimbă brusc, AI poate prezice efectele asupra pistei și indica cea mai bună strategie pentru condițiile respective.



Siguranță sporită: AI sare în ajutor 🏁🛡️

Siguranța este o prioritate absolută în Formula 1, iar AI joacă un rol esențial, analizând în timp real riscuri precum pierderea controlului mașinii sau accidente iminente. Modelele de ML evaluează comportamentul pilotului, telemetria mașinii și condițiile cursei pentru a prezice incidente și a activa măsuri preventive, iar sistemele de siguranță bazate pe AI, precum detectarea inteligentă a accidentelor și transmiterea datelor în timp real, permit intervenții medicale mai rapide și eficiente, sporind siguranța piloților și a tuturor celor implicați.

Drumul continuă: Ce urmează pentru AI în Formula 1? 🚀

Pe măsură ce tehnologia evoluează, rolul AI și ML în Formula 1 va deveni tot mai important, cu mașini mai inteligente care își ajustează performanța automat, opriri la boxe mai rapide prin optimizare AI și roboți, și analize mai profunde ale comportamentului piloților și condițiilor de cursă.

Concluzie: Un viitor mai inteligent și mai rapid pentru Formula 1 🏁🔧

Integrarea AI și ML în Formula 1 este doar începutul. Pe măsură ce aceste tehnologii evoluează, sportul va deveni tot mai bazat pe date, mai eficient și mai captivant pentru fani. De la strategii de cursă mai rapide, la experiențe îmbunătățite pentru spectatori, viitorul F1 se anunță extrem de promițător. Cu AI și ML pe pistă, Formula 1 va împinge limitele motorsportului, făcând cursa către linia de sosire mai inteligentă, mai rapidă și mai spectaculoasă ca niciodată.



CAPSULA TIMPULUI

de Adrian

30 august

- **1992** – GP Belgia: **Michael Schumacher** câștigă prima sa cursă din carieră, la volanul monopostului Benetton.
- **1998** – MP al Belgiei: cursă cu multe incidente la start, cu 13 piloți ce au fost implicați, cursa a fost câștigată de Damon Hill.
- **2009** – GP Belgia: Kimi Räikkönen câștigă pentru Ferrari.



31 august

- **2019** **Anthoine Hubert** moare în cursa de F2 din cadrul etapei de la Spa, după un accident îngrozitor în care au fost implicați mai mulți piloți.



1 septembrie

- **1994** – Se naște Carlos Sainz.
- **2019** – Marele Premiu al Belgiei: **Charles Leclerc** câștigă pentru prima dată în carieră.
- **2024** – GP Italia: Ferrari câștigă acasă cu Charles Leclerc



2 septembrie

- **1956** – Marele Premiu al Italiei: Fangio pleacă din pole, dar cursa este câștigată de Stirling Moss, pilotând un Maserati.
- **2001** – Marele Premiu al Belgiei: Michael Schumacher câștigă la Spa într-o cursa în care au avut loc mai multe incidente.

3 septembrie

- **1950** – Marele Premiu al Italiei: **Giuseppe Farina** câștigă cursa și devine primul campion mondial la piloți.
- **2017** – Marele Premiu al Italiei: **Hamilton** câștigă cursa într-o manieră dominantă.



4 septembrie

- **1921** - Prima cursă de automobilism desfășurată în Italia, la Brescia.
- **2016** – MP al Italiei: **Nico Rosberg** câștigă și bifează cea de a 50-a clasare pe podium.



5 septembrie

- **1970** – Marele Premiu al Italiei: **Jochen Rindt** moare în calificări și devine ulterior singurul campion mondial postum din istoria F1.
- **1971** – GP Italia: celebra cursă foto-finish – Peter Gethin câștigă cu BRM, 5 mașini în mai puțin de o secundă la sosire.
- **2021** – MP al Olandei: **Max Verstappen** câștigă „acasă”, urmat de Lewis Hamilton și Valtteri Bottas.



MARELE PREMIU AL ITALIEI 2008

- NAȘTEREA UNEI LEGENDE -

de Adrian

Monza, 14 septembrie 2008

O zi ploioasă și mohorâtă, perfectă pentru a scrie istorie, lucru care probabil ar fi fost un pic cam dificil în zilele noastre, având în vedere „**aquafobia**” celor de la FIA. Dar să începem cu începutul.

Un tânăr pilot german, pe numele său Sebastian Vettel, de doar 21 de ani, stătea pe grila de start a Marelui Premiu al Italiei. În spatele lui, piloți consacrați, campioni mondiali și figuri legendare. Dar în fața sa, doar pistă udă și un vis îndrăzneț. Aceasta nu a fost doar prima sa victorie, ci și un moment definitoriu care a anunțat venirea unei noi ere în Formula 1.

O calificare magistrală

Povestea a început cu o zi înainte, în calificări. Pe o ploaie torențială, care a pus la încercare chiar și pe cei mai experimentați dintre piloți, Vettel a demonstrat o abilitate extraordinară de a controla monopostul Toro Rosso, o mașină considerată mult sub nivelul giganților. Într-o performanță electrizantă, el a reușit să obțină pole position, devenind cel mai tânăr pilot din istorie care reușește această performanță. A fost primul indiciu că acel weekend avea să fie unul cu adevărat special.

Cursa: Ritm, calm și viteză

Duminică, ploaia nu a stat de vorbă. Startul a fost dat în condiții de pistă udă, iar Vettel a pornit din prima poziție. Spre surprinderea multora, el nu a cedat sub presiune. Din contră, și-a construit rapid un avans confortabil față de rivalii săi, pilotând cu o maturitate rar întâlnită la un pilot atât de tânăr. A gestionat cu inteligență fiecare tur, a evitat greșelile și a menținut un ritm constant, lăsându-și în urmă adversarii. În timp ce nume mari precum Hamilton sau Räikkönen se chinuiau în pluton, germanul a zburat pe asfaltul ud, construindu-și un avans liniștit.



Strategia simplă și impecabil executată de Toro Rosso a contat, dar adevărata diferență a făcut-o stăpânirea pilotului în condiții de maxim risc.

Tur după tur, Vettel a arătat calmul unui veteran și îndrăzneala unui debutant fără complexe. Niciun pas greșit, nicio emoție în fața presiunii. Când a trecut linia de sosire, lumea Formulei 1 a avut revelația: se năștea un campion, dar mai important, acesta nu se năștea oriunde, ci în Templul Vitezei, cum este denumit legendarul circuit de la Monza.

O victorie cu impact uriaș

Când a trecut linia de sosire, el a devenit cel mai tânăr pilot din istorie care câștigă un Mare Premiu de Formula 1, la doar 21 de ani. Dar victoria a însemnat mult mai mult. A fost prima victorie pentru echipa Toro Rosso, o echipă mică, modestă, care a funcționat sub numele Minardi din 1985, înainte ca CEO Red Bull, Dietrich Mateschitz și Gerhard Berger, s-o cumpere. echipă care de obicei se lupta în a doua jumătate a grilei. Acea cursă a fost o dovadă incontestabilă a talentului său, un semnal că viitorul motorsportului avea un nou protagonist. A fost momentul în care Red Bull Racing, echipa-mamă a Toro Rosso, a decis că **Sebastian Vettel** este pilotul pe care se pot baza pentru a construi o echipă de top.

O moștenire a excelenței

Victoria de la Monza nu a fost o întâmplare norocoasă. A fost rezultatul unei combinații de talent pur, inteligență tactică și o stăpânire de sine remarcabilă. A fost momentul

în care Sebastian Vettel a ieșit din anonim și a pășit pe scena mondială. Acea zi ploioasă de septembrie a pregătit terenul pentru cele patru titluri mondiale consecutive pe care le-a câștigat ulterior și a cimentat locul său în galeria marilor campioni ai Formulei 1.

Podiumul cursei a fost completat de Heikki Kovalainen de la McLaren și Robert Kubica, polonezul fiind pilotul celor de la BMW Sauber.

ALĂTURĂ-TE COMUNITĂȚII DE FORMULA 1 DIN ROMÂNIA!

Memes • Reels • Glume din paddock

 @f1.in.romania

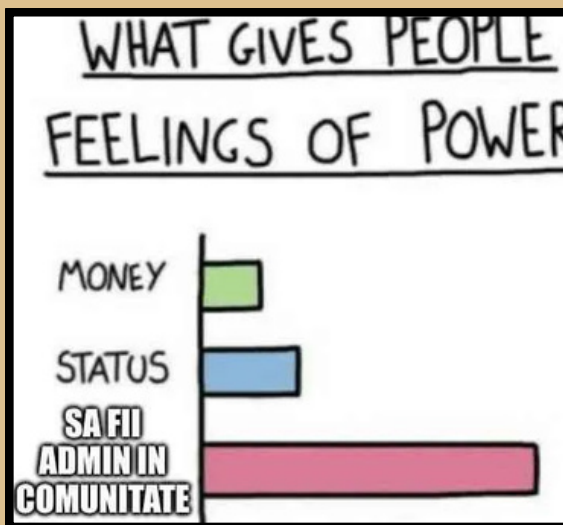
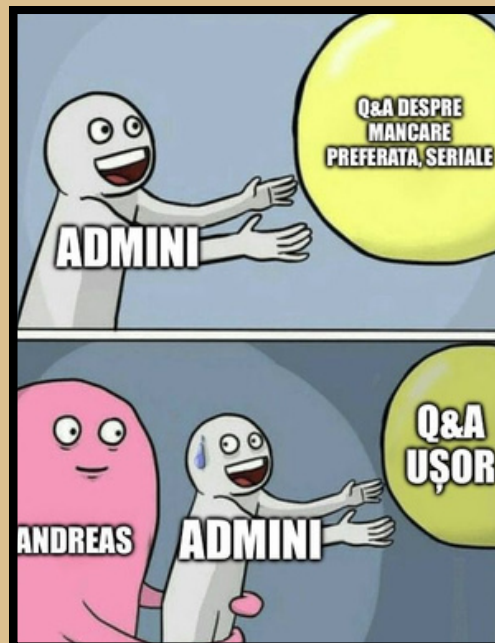
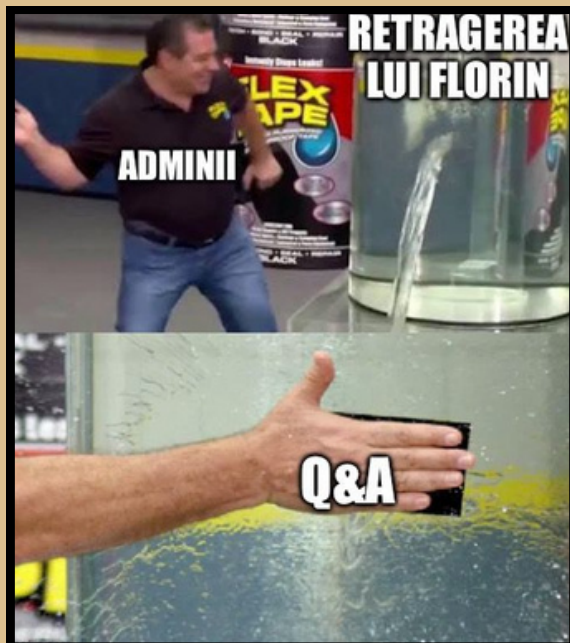
 Follow

(P)



MEME-URILE SĂPTĂMÂNII

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



MESSAGE MATCHING

CREEAZĂ CONEXIUNI ÎNTRE MESAJE SI AUTORII LOR

Sunt intangibil.

Am vocabular aiurea,
jignesc prin remarcile mele,
beau bere si sparg seminte
in fata la tv-ului si imi dau
cu parerea despre vruum
vruum si lista poate
continua. 🚗🏆

Hungarogate: momentul
in care Bottas a stiut ca el
si echipa sa au mai putit
de pierdut decat rbr si
verstappen. Si a actionat
in consecinta

Faptul ca toti stiu de
fricile lui e un mare
minus. E ca la câini,
dacă te simte ca ție
frică te ai dus

ca să înțelegeți ce
rău am ajuns, nici
băutură nu mai am



zi pe aia dreaptă,
ai vrut să vezi cum
suntem pe
facebook 💡🧠

v-am zis ca am fost
bolnav cand am
fost copil? :)))) Am
avut chiulita!

Nu mi amintesc când a fost ultima
oară când Max a făcut vreo porcărie
și a scăpat nepedepsit. Că face
prostii și e pedepsit, asta e treaba
lui, el pierde punctele, dacă ar scăpa
basma curată, atunci ar merita
oprobiul public. Așa că, chapeau pt
FIA! Și a făcut treaba bine azi!

Gabi Iacob

Adrian

Spider

Florin Drăghici

Catalin Ghigea

Andreas

Ciprian Vasiliu

Matei Alexandru

Anonym

Cititorii sunt rugați să trimită rezolvarea pe adresa de email a redacției: **gazetaf1romania@yahoo.com**. Aceștia vor fi menționați în ediția viitoare.

Cititorii care au trimis soluția pentru criptograma din ediția nr. 8 sunt: Gabriel Dumitriu (corect), Valentin Blanariu (corect), Florin Ungureanu (corect). Ne cerem scuze pentru omisiune și îi mulțumim lui Miriam, care a găsit 14 cuvinte în Ediția a 7-a a Gazetei.

Soluția criptogramei: "We win and lose together." - Lewis Hamilton

"Just leave me alone, I know what to do." - Kimi Raikkonen

"If you no longer go for a gap that exists, you're no longer a racing driver." - Ayrton Senna

"I am an artist. The track is my canvas and my car is my brush." - Graham Hill

"The race is won by the driver who makes the fewest mistakes." - Michael Schumacher

"No, I don't driver her to win. I just drive her as fast as she will go." - Juan Fangio

CALENDARUL COMUNITĂȚII

1 septembrie: Ziua de naștere a lui Seby

2 septembrie: Ziua de naștere a Mirelei

CAMPIONATUL QUIZURILOR: CLASAMENT

#	Participant	„Începutul deceniului 2010 și finalul V8” by Axy	„Sebastian Vettel” by Alexia Vasile	Puncte general după runda 5/33
1	Dr. Rosu Vasile-Eduard	10 	10 	44.5
2	Matei Alexandru	9 	10 	43
3	Gabriel Dumitriu	9 	9 	41.75
4	Gabi Iacob	8 	9 	41
5	Remo Porojan	8 	7	38
6	Caramaliu Miriam	8 	8 	36.75
7	IM	7	8 	36
8	Spider	4	7	34.5
9	Chiriac Cristian	9 	9 	33
10	Melissa Rus	7	8 	31.75
11	Nick	-	8 	31
12	Andra	5	7	30
13	Adrian Costescu	6	4	29
14	Gabi	5	8 	26.75
15	Rus Andrei	-	6	19.5
16	Marius Ionut Livadaru	4	3	15.75
17	Titieni Samuel	-	5	15
18	Alin Obocar	3	-	14.75
19	Vladimir Brb	-	-	14
20	Adi	-	7	7
21	Cristina Daniliuc	-	-	6
22	Emilian	-	5	5
23	Ioana Hug	4	-	4
24	Timi	-	3	3
25	Seb	-	2	2

CAMPIONATUL QUIZURILOR: CE URMEAZĂ?



Urmărește mesajele de pe Daily Chat pentru mai multe informații.



CĂTĂLIN GHIGEA: POLIVALENT ȘI PROVIDENȚIAL



Dacă ar fi să îi facem o prezentare lui Cătălin, nu ne-ar ajunge o întreagă gazetă să cuprindem tot parcursul său profesional și nu numai. Așa încât am încercat să surprindem câteva lucruri mai puțin cunoscute ale omului Cătălin-Cedric Ghigea. În ce măsură ne-a ieșit, voi decideți.

Bine te-am găsit, Cătălin! Este o onoare pentru noi, fără nicio exagerare, faptul că avem oportunitatea de „a te lua la întrebări” și ne-am dori să aflăm lucruri pe care nu le putem găsi la un click distanță. Ești cunoscut de public drept pilotul de raliuri, „doctorul de mașini cu istorie”, comentatorul de F1, chiar și avocatul, însă pentru noi ești și fondatorul comunității F1 în România.

Bine v-am găsit și eu! Mă bucură foarte mult că această comunitate creată de mine funcționează atât de frumos și crește întruna. Într-adevăr, am fost pilot timp de 15 ani consecutivi, la coastă, la raliuri, viteză pe circuit și anduranță. De când comentez Formula 1 a trebuit să iau pauza de la a merge la curse, întrucât se suprapun.

De 8 ani organizez Romanian Retro Racing, singurul campionat național dedicat în întregime automobilelor istorice.

Q

Știm deja despre pasiunea ta pentru mașini și Formula 1, dar ce alte sporturi urmărești? Ce echipe susții sau ce sportivi admiri?

Când eram copil am jucat fotbal la Steaua București la juniori. A trebuit să fac o alegere între sport și școală și am ales școala. Nu regret această alegere deși, aparent, eram chiar bun la fotbal. Am alergat destul de multe semi-maratone și maratoane, îmi place să înot, să schiez. Urmăresc toate formele de motorsport, inclusiv Indycar, NASCAR, DTM, WRC, WEC.

Q

Pasiunea pentru mașini a început de când ai condus prima dată fără permis sau de dinainte?

Pasiunea pentru mașini a început, ca pentru orice băiat, de foarte, foarte tânăr. Pe vremea când primeam mașinuțe de Crăciun. Când mergeam undeva cu mașina, cu tata, urmăream tot ce face, de ce face, cum face. M-au fascinat întotdeauna mașinile și avioanele, să înțeleg cum funcționează și pilotajul; fără a înțelege modul în care funcționează o mașină și dinamica ei, nu este niciodată unul rapid.

Q

Ai dezvoltat asta în două direcții distincte, dar totuși convergente, pilot și restaurator de mașini. Au fost lucruri pe care le-ai plănit, obiective pe care ți-ai propus să le atingi, sau hazardul a jucat și el un rol?

Totdeauna este o îmbinare a deciziilor și providenței. Prefer să îi spun providență și nu hazard. 😊



Q

Ce mașină dintre cele restaurate de tine îți este cea mai dragă?

Fără îndoială, cea mai dragă de până acum este Baba Dochia, Alfa Romeo GTV Turbodelta. Dar mai am și altele în lucru și am speranțe să descopăr o nouă iubire. 😊



Q

Ar fi pentru tine un vis împlinit să găsești prima ta mașină, acea Dacia 1410, și să o restaurezi?

Oh, da! O caut de foarte mult timp. Îmi e teamă, însă că este pierdută...

Q

În privința alegerii carierei lucrurile pare că au fost destul de pragmatice, deși ți-ai fi dorit să urmezi Politehnica, ai ales Dreptul pentru că în economia anilor '90 părea o profesie mai căutată decât cea de inginer. Ai regretat vreodată alegerea făcută atunci?

Nu am regretat niciodată această decizie, Facultatea de Drept mi s-a potrivit. Există o oarecare echivalență între matematică și logica sistemului de drept. Inevitabil, viața m-a readus împreună mașinilor și e ca și cum am făcut a doua facultate la Oldtimer Studio.

Q

Dar cum l-ai caracteriza pe avocatul Cătălin-Cedric Ghighea?

Nu mi-a plăcut niciodată să fiu avocat de instanță. Mi-am petrecut întreaga cariera de avocat în negocierea de tranzacții. M-aș caracteriza ca fiind un avocat pe care să îl ai lângă tine când ai ceva de negociat.

Q

Ce persoană te-a influențat cel mai mult în dezvoltarea ta?

Cel mai mult m-au influențat copiii mei. Atunci când deja aveam o imagine asupra lumii, copiii mei mi-au adus întotdeauna perspectiva lor, proaspătă, fragedă, inocentă.

Q

Care a fost momentul din viață în care te-ai simțit cel mai nepregătit pentru provocarea ce te aștepta?

Totdeauna am avut emoții înaintea unui nou început sau unei noi provocări. Am ales întotdeauna lucruri dificile sau drumul mai greu, dar am ales pe baza valorilor pe care le respect și de la care nu vreau să mă abat vreodată.

Q

Dacă te-ai putea întoarce în timp, ce alegere din viața ta ai schimba și de ce?

Suntem suma a ceea ce ni s-a întâmplat și, dacă aș merge în trecut să schimb ceva, nu aș fi omul ce sunt acum, cu bune și rele. Dacă aș schimba ceva din trecut, cine știe ce alte rele „mai rele” ar apărea. 😊

Q

Ne bucurăm că am aflat atâtea lucruri noi despre tine, dar din interviul nostru nu puteau lipsi și întrebările legate de Formula 1, iar în sensul astă ne-ar plăcea să știm care a fost cea mai spectaculoasă cursă pe care ai urmărit-o de la circuit?

Valencia 2010 și o victorie improbabilă, dar foarte frumoasă a lui Alonso.

Q

Dacă ai avea posibilitatea să comentezi orice cursă din istoria acestui sport, care ai fi aceea și de ce?

Am comentat F1 Abu Dhabi 2021. Nu știu ce cursă ar putea-o depăși pe aceasta? 😊

Dacă, totuși, ar trebui să aleg una, ar fi Monza 1975, cursa de revenire a lui Lauda.

Q

Din documentarea făcută am aflat că petreci aproximativ 1,5 ore pe zi citind despre Formula 1. Curiozitatea noastră este: cât timp petreci citind mesajele de pe grupurile din comunitatea noastră? 😊

Ha, ha, ha! O întrebare foarte bună! Răspunsul sincer este că nu atât cât mi-aș dori. Mai ajung la zi cu mesajele, seara, înainte să merg la somn. Din păcate, deși citesc multe dintre ele, nu reușesc să fiu așa de prezent pe cât mi-aș dori.



Q

Ce te-a determinat să înființezi această comunitate? Ce ți-ai propus atunci și cum și se pare că suntem acum față de așteptările tale inițiale?

Am fost foarte deranjat de nivelul de *hate* din diverse zone din online. Am dorit să apară o comunitate în care oamenii să respecte faptul că, în primul rând, au aceeași pasiune, indiferent de preferințe, **o comunitate în care tipul limbajului să fie unul adecvat și să se nască prietenii**. Mi se pare ca aceste scopuri au fost îndeplinite, în mare măsură. Mi-ar plăcea să mai crească această comunitate, respectând cele de mai sus.

Q

În încheiere vrem să îți mulțumim pentru tot ceea ce faci pentru Formula 1, în cabina de comentariu, pe platformele online și nu în ultimul rând în comunitatea noastră. Având în vedere și recente schimbări din comunitate, ce mesaj ai vrea să le transmiți membrilor ei?

Eu vă mulțumesc de faptul că aveți grijă de aceasta comunitate în fiecare zi, alocându-vă foarte mult timp și energie. Apreciez tot ce faceți. Formula 1 este cel mai frumos sport cu motor. **Haideți să ne bucurăm împreună de el. Pasiunea să fie una pozitivă și să nu nască animozități! Să ne încercăm cu frumos și să negăm urâtul din jurul nostru!**



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

