

Anul I, nr. 11

Vineri 19 septembrie 2025

Preț 11 lei

GAZETA F1 ROMÂNIA



PRESA INDEPENDENTĂ LIBERĂ DE STAT

PLANUL CINCINAL ÎNDEPLINIT ÎN 3 ANI, SUB ÎNȚELEAPTA CONDUCERE A FIULUI IUBIT!

BAG-O ÎN A DOUA

de Spider

Mereu pe transmisiuni fie vedem treapta de viteză în care sunt piloții, ori auzim comentatorii menționând aceste viteze. Și pe mașinile noastre le avem (chiar dacă cele automate le abstractizează). Dar ce sunt aceste viteze? Chiar dacă și instructorii auto ne învață ceva despre ele, nu ne este prea de folos.

Instructorii ne învață în mod eronat că, într-o anumită rază de viteză, trebuie să fim în nu știu ce treaptă, ceea ce e greșit pentru că multe mașini au rapoartele cutiei de viteze diferite. Dar ce sunt aceste trepte? Pentru a afla răspunsul, trebuie să înțelegem ce face motorul roților. Motorul învârtă arborele cotit, care la rândul lui învârtă roțile. Destul de simplu: luăm forța rotativă (cuplul) creată de motor pentru a roti o „bară” pe care sunt montate roțile. Totul simplu și frumos. Dar vine o problemă mare. Motorul are limite de cât de mult se poate roti pe minut (turații). Dacă am lăsa doar forța rotativă brută a motorului, mașinile ar porni greu și, odată ce ai ajuns la limita de turații, nu prea mai poți accelera. Asta ar crea mașini care pornesc greu și au viteze mici. Dar această problemă se poate rezolva.

Ce cuplu motorul trimite către arborele cotit nu putem schimba, dar pe cel trimis către roți putem. Forța rotativă are o proprietate interesantă: ea este egală cu produsul dintre distanța față de pivot (ceea ce vrem să rotim) și forța cu care împingem. Dacă, de exemplu, vrem să deșurubăm un șurub cu o cheie, dar vedem că nu putem să-l mișcăm deloc, putem să împingem de la o distanță de două ori mai mare decât cea originală și așa am dublat cuplul pe care îl aplicăm șurubului. Nu a trebuit energie în plus pentru a crea o forță rotativă mai mare. Pe același principiu pot reuși doi mecanici să ridice de unii singuri un întreg monopost.

Cu ajutorul unor roțițe, cuplurile sunt transmise de la una la alta. Dar, cu ajutorul roțițelor acelea, poți și manipula cuplul, modificând distanța față de pivot. Asta se realizează exact cum v-ai imaginat, folosind roțițe mai mari sau mai mici pe cardan. Cardanul are mai multe roțițe, cu dimensiuni diferite, fiind în diferite rapoarte față de cea a arborelui cotit. De exemplu, cea a treptei întâi poate avea un raport de 10:1, adică multiplică cuplul de 10 ori, și cea a treptei a opta are 0,80:1, adică doar 80%.

Cu toate informațiile de acum ar trebui să vă fi dat seama deja ce se va întâmpla, dar pentru cei care nu și-au dat seama și pentru cei care nu sunt siguri, vom expune și aici. Să zicem că suntem în prima treaptă. Rotița arborelui cotit e conectată la rotița treptei 1. Arborele cotit se rotește, așa că învârtă și rotița. Dacă motorul produce de exemplu 100 Nm cuplu, atât va avea și acea rotiță. Dar pentru că rotița treptei întâi are un raport de 10:1, în loc să primească 100 Nm, la roți ajunge un cuplu de 1000 Nm. Aceasta este forța care rotește cardanul.

Acum vine o mare întrebare: de ce? Care e rostul? Rostul este unul foarte simplu. Ca să pui ceva în mișcare îți trebuie un cuplu mai mare decât să o menții. Cu toții știm asta într-un mod intuitiv. Ca să împingi ceva trebuie un impuls mai mare la început pentru a o pune în mișcare, și cu cât e la o viteză mai mare, trebuie un cuplu mai mic pentru a o menține acolo sau a o accelera.

Așa și cu monoposturile: pentru a porni de pe loc, ai nevoie de un cuplu mai mare decât pentru a menține momentumul lui. La viteze mai mari e mai avantajos să ai o rotiță mai mică, cu un cuplu mai mic, dar care se învârtă mai repede, decât una mai mare, cu un cuplu mai mare, dar care se învârtă mult mai încet. De notat, de asemenea, că puterea motorului e aceeași la toate treptele; nu se aplică 10.000 de cai putere în treapta întâi doar pentru că avem cuplul de 10 ori mai mare.



SPONSORI PE CONTRASENS

de Andreas

Când mașinile de curse poartă logo-uri imposibile: explorăm topul celor mai ciudați și neașteptați sponsori care au intrat în istoria Formulei 1.

Durex - Surtees (1976)

Intrarea brandului de prezervative Durex în Formula 1, ca sponsor al echipei Surtees în 1976, a reprezentat unul dintre primele mari scandaluri de imagine din istoria sportului. Într-o epocă în care F1 era asociată mai degrabă cu aristocrația britanică, cu băuturile fine și cu industria auto, apariția unui logo Durex pe monoposturi a fost privită ca un gest indecent. BBC a refuzat să transmită cursele echipei, de teamă să nu stârnească reacții negative din partea publicului conservator, iar subiectul a ajuns până în Parlamentul britanic, unde s-a discutat dacă este moral ca un sport de elită să fie asociat cu promovarea produselor contraceptive. Deși astăzi parteneriatul ar părea mai degrabă amuzant decât controversat, în anii '70 a fost considerat un afront la adresa tradiției. Totuși, episodul a deschis drumul pentru lărgirea spectrului de sponsori din F1, demonstrând că orice industrie cu bani și interes putea cumpăra vizibilitate pe grilă.



Rich energy - Haas (2019)

Unul dintre cele mai notorii fiascouri comerciale din istoria recentă a Formulei 1 a fost parteneriatul dintre echipa Haas și compania de băuturi energizante Rich Energy. Condușă de enigmaticul și excentricul William



Storey, firma s-a prezentat drept rivalul direct al gigantului Red Bull, promițând o revoluție în piața băuturilor energizante. În realitate, produsul era aproape inexistent pe rafturile magazinelor, iar investitorii și observatorii au început rapid să pună la îndoială credibilitatea brandului. Rich Energy a fost implicată în multiple scandaluri: acuzații de logo plagiat, lipsa transparenței financiare, contracte încălcate și o strategie de marketing care părea mai mult spectacol decât afacere. În vara lui 2019, parteneriatul cu Haas s-a prăbușit brusc, lăsând în urmă procese, datorii și o reputație ruinată. Episodul a devenit un exemplu de „așa nu” în managementul sponsorizărilor sportive și a ridicat întrebări serioase despre cât de riguros sunt verificate companiile înainte de a fi acceptate în lumea ultra-mediatizată a F1.



Penthouse & Rizla – Hesketh (anii '70)

Echipa Hesketh, fondată de excentricul Lord Hesketh, era deja o apariție atipică în Formula 1, cu un stil opulent și o atitudine nonconformistă. Dacă alte echipe mizau pe parteneriate respectabile din industria auto sau a băuturilor, Hesketh a ales o combinație care a șocat paddock-ul: revista pentru adulți Penthouse și compania Rizla, celebră pentru foițele sale de rulat țigări. Această asociere a împins imaginea echipei într-o zonă de „rock'n'roll”, departe de tradiția aristocratică a F1 britanice a anilor '70. Monoposturile păreau desprinse mai degrabă dintr-un pub sau dintr-un concert decât dintr-un sport cu reguli stricte și etichetă. Pentru mulți, sponsorizarea a simbolizat exact spiritul Hesketh: provocator, rebel și complet diferit de restul plutonului. Deși combinația părea scandaloasă la vremea respectivă, a intrat în folclorul Formulei 1 drept una dintre cele mai iconice exemple de cum o echipă mică și-a construit identitatea prin contrast total cu normele tradiționale.



Candy – Tyrrell (anii '80)

În anii '80, echipa Tyrrell, cunoscută pentru inovațiile sale tehnice și pentru monoposturile spectaculoase din deceniile anterioare, și-a surprins fanii prin alegerea unui sponsor cu totul atipic: Candy, producător italian de electrocasnice. Logo-ul unei mărci de mașini de spălat afișat pe un monopost de Formula 1 a creat un contrast amuzant, părând mai degrabă un mesaj destinat gospodinelor decât pasionaților de motorsport. Deși la prima vedere asocierea părea comică, parteneriatul a



avut totuși sens din punct de vedere strategic: Candy încerca să își întărească prezența internațională și a văzut în F1 o platformă globală de publicitate. Cu toate acestea, imaginea de „sponsor casnic” a rămas memorabilă și a intrat în folclorul Formulei 1 ca exemplu al discrepantei dintre produsele promovate și universul high-tech al curselor. Astăzi, când branduri din tehnologie, energie sau lux domină grila, prezența unui producător de mașini de spălat pe un monopost pare aproape ireală, dar ilustrează perfect diversitatea și imprevizibilitatea sponsorilor care au trecut prin Marele Circ.

Moneytron – Onyx (1989)

În 1989, Onyx a fost sponsorizată de Moneytron, condusă de Jean-Pierre Van Rossem, care promitea câștiguri financiare spectaculoase. În realitate, era o schemă Ponzi. Când scandalul a ieșit la iveală, echipa s-a prăbușit, lăsând F1 asociată cu una dintre cele mai mari fraude financiare ale epocii și demonstrând riscurile acceptării sponsorilor dubioși.



DRAG REDUCTION SYSTEM

de Gabi

DRS - Drag Reduction System (sistem de reducere a rezistenței aerodinamice) este un mecanism care permite aripii spate a monopostului să-și modifice unghiul. Când clapeta de pe aripa spate se deschide, fluxul de aer curge mai liber → mașina are mai puțină rezistență la înaintare și câștigă viteză suplimentară (aprox. 10–15 km/h, dar depinde de circuit). Acest sistem poate fi folosit doar în zonele DRS stabilite de FIA și numai dacă un pilot se află la mai puțin de o secundă în spatele unui alt monopost la punctul de detecție. Există însă restricții: DRS nu se activează în primele două tururi după start sau după reluarea cursei în urma Safety Car-ului și este dezactivat complet în condiții de ploaie, dacă FIA consideră pista periculoasă. Scopul său principal este să faciliteze depășirile, să facă duelurile mai spectaculoase și să adauge un plus de strategie în cursă. Totuși, sistemul este și criticat, deoarece unii piloți și fani cred că face depășirile prea artificiale, iar uneori este atât de puternic încât trecerile devin prea facile.



DRS a fost introdus în Formula 1 în 2011, pentru a rezolva problema depășirilor îngreunate de „dirty air” – turbulențele lăsate de mașina din față. Sistemul permite monopostului din spate să reducă rezistența aerului pe liniile drepte și să se apropie suficient pentru a ataca. A apărut ca o soluție de compromis: să facă depășirile posibile fără a transforma cursele în treceri prea ușoare.



De la introducerea sa în 2011, DRS-ul a trecut prin mai multe etape importante de evoluție. La început, regulile erau mai relaxate: piloții puteau folosi DRS și în calificări, practic oriunde pe circuit, ceea ce ducea la viteze de top mult mai mari decât în cursă. Ulterior, FIA a limitat folosirea doar la zonele DRS prestabilite, atât în calificări, cât și în cursă, pentru a menține siguranța și a evita avantajele excesive ale unor monoposturi. Pe măsură ce mașinile au devenit mai rapide și aerodinamica mai complexă, FIA a ajustat constant lungimea zonelor DRS de la circuit la circuit, uneori scurtându-le pentru a împiedica depășirile considerate „prea ușoare”, alteori lungindu-le pentru a încuraja spectacolul și a menține interesul fanilor. În unele Mari Premii există chiar și trei zone DRS consecutive.

2021 FORMULA 1 SEASON

RACE DRS ACTIVATIONS

[SHOWS TOTAL NUMBER OF DRS ACTIVATIONS FOR EACH OF THE SEASON'S GRAND PRIX. NOTE: THE NUMBER OF DRS ZONES VARIES BETWEEN TRACKS.]

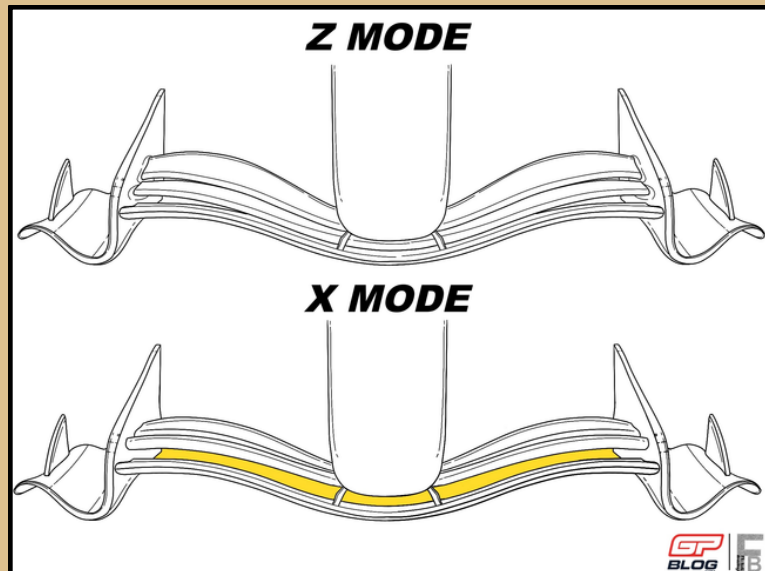
DRIVEN
BY
DATA
@DRIVENBYDATA



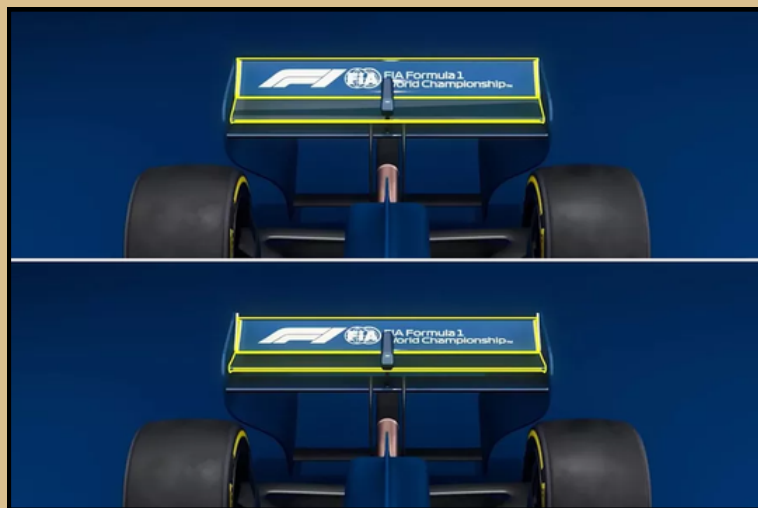
Începând cu sezonul 2026, regulamentul tehnic al Formulei 1 va marca sfârșitul utilizării DRS-ului clasic și introducerea unui concept mult mai avansat, care combină aerodinamica activă cu un nou sistem denumit „Manual Override Mode” (MOM). În locul clapetei mobile de pe aripa spate, monoposturile vor fi echipate cu aripi față și spate complet active, concepute să funcționeze în două configurații distincte: „X-mode”, destinat liniilor drepte, în care elementele aerodinamice se deschid pentru a reduce semnificativ rezistența la înaintare și a maximiza viteza de vârf, și „Z-mode”, utilizat în viraje, unde aripile revin într-o poziție de încărcare maximă pentru a asigura stabilitate și aderență.

Z MODE

X MODE



Aceste moduri vor fi controlate electronic și activate doar în zone prestabilite de pe circuit, pentru a menține siguranța și a preveni utilizarea lor necontrolată. În paralel, FIA va înlocui avantajul artificial al DRS-ului cu MOM, un sistem de tip „push-to-pass” prin care piloții aflați la mai puțin de o secundă de adversarul din față vor putea beneficia de o cantitate suplimentară de energie electrică din MGU-K, crescând temporar puterea la roți și oferind un impuls semnificativ pe liniile drepte. Concret, în timp ce monopostul urmărit are acces la această rezervă energetică, liderul va fi dezavantajat progresiv: aportul de putere electrică al mașinii din față scade treptat după 290 km/h și dispare complet la aproximativ 355 km/h, în timp ce urmăritorul poate continua să utilizeze energia electrică până la o limită superioară de viteză.

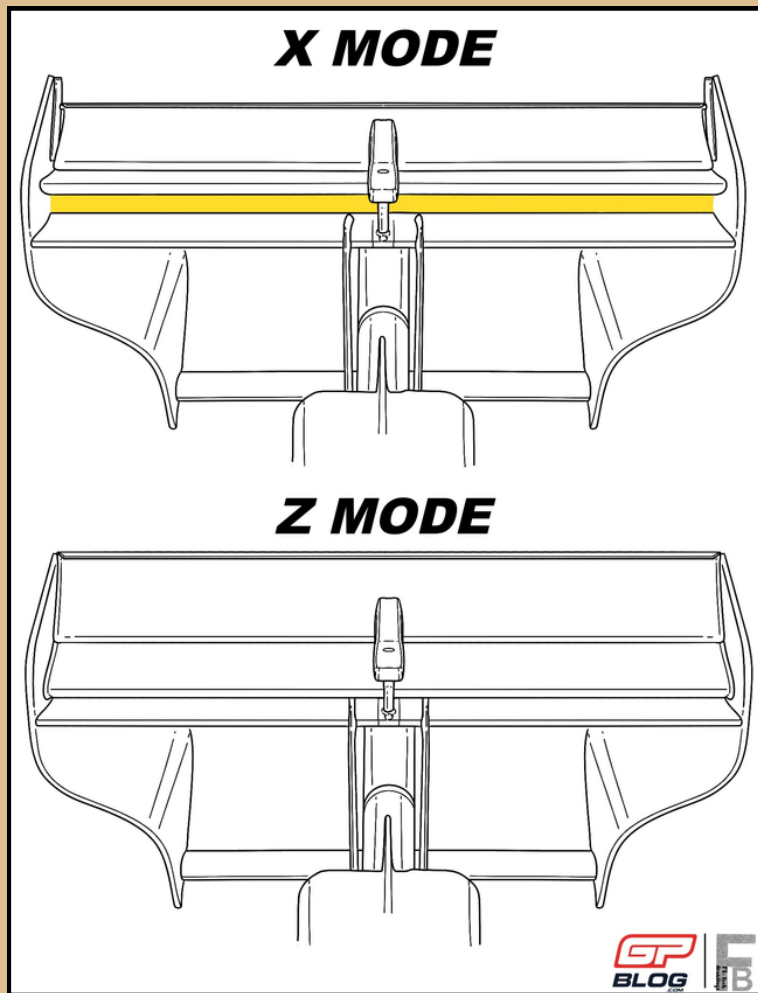


Această diferențiere este menită să prevină „trenulețele DRS” întâlnite în trecut și să asigure o fereastră reală pentru atac, dar fără ca depășirea să fie automată sau lipsită de luptă. În esență, în 2026 DRS-ul va fi înlocuit de un pachet mult mai sofisticat, care integrează aerodinamica activă și strategia de utilizare a energiei electrice, transformând atât modul în care se obțin depășirile, cât și felul în care echipele își vor gestiona cursa din punct de vedere tehnic și strategic.

Noile reguli marchează o tranziție către un concept integrat de aerodinamică activă și management energetic, fără precedent în istoria sportului.

X MODE

Z MODE



TANTI PNEURELA

de Cristina

Comentatoarea Tanti Pneurela - modista de serviciu, aka ghidul bunică-tii în tainele F1, că e greu cu englezismele cu „hamlet”, „baclava”, cu astea...

„Apoi, măi mamă, m-am uitat oleacă la televizor la ăștia cu mașânile celea, Formula una cum le zîce, și numa' ce m-am crucit! Toți flăcăii îmbrăcați în niște țeale strâmte de parcă-s trași prin pâlnie. Da' nu cre' să fie haină de mers la birt în sat, nuuu, asta-i haina lor de muncă, sa-i mănânce mama pe ei.

Au niște combinezoane lucioase, pline cu scrisuri și desene, parcă-i cergă de la târg, numai că mai arătoasă. Fiecare are culorile lui, roșu, portocaliu, verde, albăstriu, să știi cine-i care, că de n-ar fi așa, i-ai încurca numaidecât, că toți au căștile alea mari pe cap, de nu le mai vezi fața și pe sub ele mai au și cagula (o știti, maică, pe aia cu cagula? 😊).

Și casca, Doamni, casca! Mare cât un șistar, da' frumoasă, cu luciu, să-ți vină a te uita ca la icoană. O fi grea? Cine știe... da' ei umblă cu dânsa ca și cum ar fi nimic.

Ș-apoi mai au și mănuși, cizmulițe dintr-alea care nu par a fi pentru noroi, da' mai degrabă îs pentru foc, că poate îi ferește de vreo nepățită. Toată haina lor îi cusută să nu ia foc, că doar umblă cu mașânile ce fumegă și trosnesc.

Io, una, zic așa: frumos arată, da' parcă-s niște cosmonauți coborâți din cer, nu flăcăi la volan. Da' ce să faci, dacă așa-i moda la Formula una... Țoale scumpe, dar de viața lor depind, săracii...

Pe final, vă las, maică, cu o vorbă:

Nu haina face omu', omu' face haina... iar Ferrari o face de sangue, rosso sangue.

Na, câ știu a grăi și italienească. Ciao!”

Hamlet sau
cum se zice

Baclava fără
fistic

O mână

Îțari cu
fund bombat

Un crac



CAPSULA TIMPULUI

de Adrian

13 septembrie

- **1986** – Se naște Kamui Kobayashi.
- **1998** - MP Italia: dublă Ferrari pe teren propriu - Schumacher secondat de Irvine și ultima victorie pentru Goodyear ca furnizor de anvelope.
- **2009** - MP Italia - ultima victorie a carierei pentru Rubens Barrichello.



14 septembrie

- **1980** - MP Italia: de data asta la Imola, Piquet câștigă cursa, dar Williams își adjudecă pentru prima oară titlul la constructori.
- **2008** - MP Italia: prima victorie din cariera pentru Sebastian Vettel, devenind la acea vreme cel mai tânăr câștigător (21 de ani).



15 septembrie

- **1985** – MP Belgia: Ayrton Senna obține a doua victorie din carieră.
- **2002** - MP Italia: Barrichello câștigă în fața lui Schumacher și Irvine.
- **2024** - MP Azerbaijan: Oscar Piastri se impune lejer în fața lui Leclerc.



16 septembrie

- **1951** – MP Italia: primul 1-2 pentru Ferrari din istorie, Ascari secondat de Jose Gonzalez.
- **2001** - MP Italia: JP Montoya câștigă prima sa cursa din carieră.
- **2007** - MP Belgia: Kimi Räikkönen câștigă, urmat de Massa, iar Ferrari devine campioană la constructori.



17 septembrie

- **1929** – Se naște Stirling Moss, cel care a câștigat cu cea mai mare diferență față de următorul clasat - 5 minute și 12 secunde, MP Portugalia (d. 2020).
- **1960** - Se naște Damon Hill, campion mondial în 1996, fiul altui campion, Graham Hill.
- **1996** - Se naște Esteban Ocon, în prezent pilotul celor de la Haas.



18 septembrie

- **1947** - S-a născut Giancarlo Minardi, fostul proprietar al echipei Minardi F1 Team (în prezent Racing Bulls).
- **2016** - MP Singapore: Nico Rosberg, aflat la cel de-al 200-lea start, câștigă și preia conducerea în clasamentul piloților.



19 septembrie

- **1971** – MP Canada: Jackie Stewart se impune pe Mosport Park, secondat de Ronnie Peterson și Mark Donohue, acesta din urmă aflat la primul și singurul său podium din carieră, chiar în cursa de debut.
- **1973** - S-a născut Cristiano da Matta, fost pilot al celor de la Toyota.



CURIOZITĂȚI DIN LUMEA FORMULEI 1

de Ana-Mirela

Button was the first to press the button

Jenson Button a fost primul pilot din F1 care a apăsător butonul DRS (Drag Reduction System). Asta s-a întâmplat la Marele Premiu al Australiei, în 2011. Cu toate acestea, se pare că Fernando Alonso a fost cel care a folosit primul cu succes DRS-ul, însă pentru că depășirea sa nu a fost difuzată pe TV, prima depășire cu DRS și transmisă live îi este atribuită tot lui Button, care a reușit astfel să treacă în fața lui Nico Rosberg.



Kimi Räikkönen – cel mai bine plătit „șomer” din F1

Un cumul de factori a dus la o situație inedită în anul 2010 în Formula 1, al cărui protagonist a fost Kimi Räikkönen. Mai precis, echipa Ferrari a decis rezilierea contractului cu acesta cu 1 an mai devreme, fiind astfel nevoiți să îi plătească lui Kimi 16 mil. de euro. Interesant este că deși nu a concurat în Formula 1 în anul acela, a câștigat mai bine decât mulți piloți de pe grilă. După doi ani în care a concurat în Campionatul Mondial de Raliuri a revenit în F1 la Lotus, unde a creat ceva probleme financiare echipei în cei doi ani de contract, deoarece conform unei clauze el primea bonus de 50.000 € pentru fiecare punct câștigat. Și cum în 2012 și 2013 a obținut 390 de puncte... faceți voi calculele. Am glumit, le-am făcut eu pentru voi, a câștigat doar din bonusuri 19,5 mil. de euro.

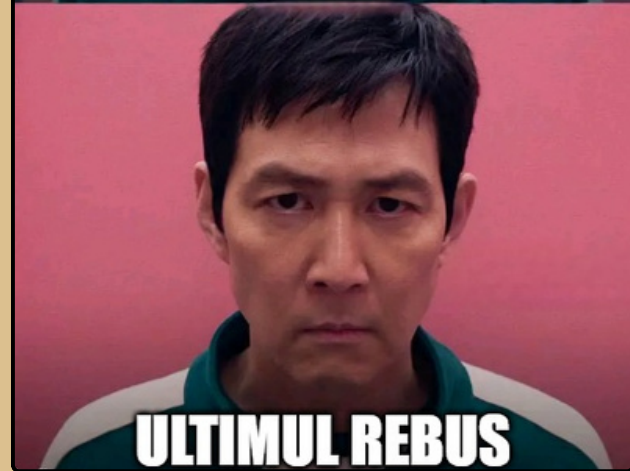
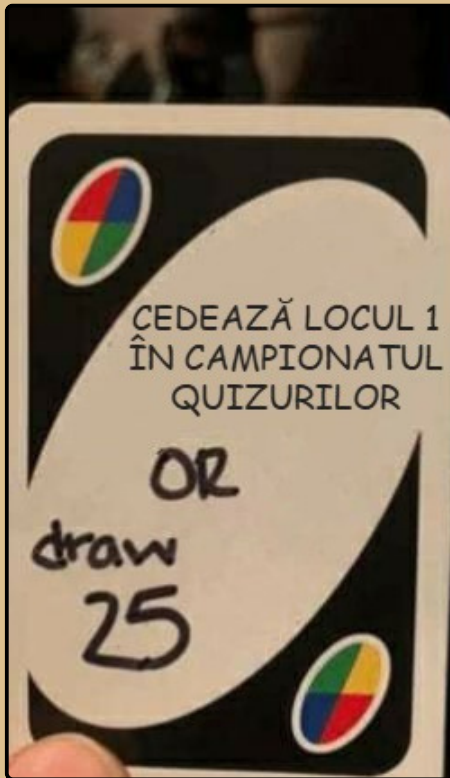
McLaren doboară un nou record – 105 poziții penalizare pe grilă

S-a întâmplat în 2015 la Marele Premiu al Belgiei când cei doi piloți ai echipei au acumulat împreună 105 poziții de penalizare pe grila de start, Fernando Alonso 55 de poziții, iar Jenson Button 50. Cele două penalizări s-au datorat multiplelor schimbări la motoarele Honda ale celor doi piloți. Totuși, conform regulamentului ce a fost schimbat în sezonul respectiv înainte de Marele Premiu al Ungariei, cei doi piloți au plecat de pe linia boxelor doar în cursa respectivă, fără ca diferența de poziții să fie reportată pentru cursele viitoare.



MEME-URILE SĂPTĂMÂNII

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



**ALĂTURĂ-TE
COMUNITĂȚII DE
FORMULA 1
DIN ROMÂNIA!**

Memes • Reels • Glume din paddock

 [@f1.in.romania](https://www.instagram.com/f1.in.romania)



CAMPIONATUL QUIZURILOR: CLASAMENT

#	Participant	„Carlos Sainz” by Ana Chirion	„Michael Schumacher” by Cristian Chiriac	Puncte general după runda 9/33
1	Dr. Rosu Vasile-Eduard	9 	10 	81.5
2	Gabi Iacob	9 	9 	76.8
3	Matei Alexandru	7.5	10 	76.75
4	Remo Porojan	7.5	8 	72.5
5	Gabriel Dumitriu	7.66	7.5	70.41
6	Nick	8.5 	10 	66.2
7	IM	8	7.5	63.55
8	Adrian Costescu	7.5	4.5	56.55
9	Melissa Rus	5.66	6	57.91
10	Andra	5	4.5	55
11	Chiriac Cristian	9 	10	60.05
12	Caramaliu Miriam Hernereta			36.75
13	Spider		4.5	41
14	Marius Ionut Livadaru	7.66	4	39.71
15	Rus Andrei	6.33	4.5	38.18
16	Alin Obrocaru	8.5 	6	35
17	Buliga Darius	8.5 		27.25
18	Gabi			26.75
19	Samy	5.66	5	30.66
20	Adi	8.5 		15.5
21	Vladimir Brb			14
22	Gabriela T	7.5	8 	21.85
23	Anonym	10 		10
24	Emilian			9
25	Timi			8.6
26	Sebastian			8.5
27	Miha	7.5		7.5
28	Adela	6.66		6.66
29	Gabriela Lazar	6.66		6.66
30	Cristina Daniliuc			6
31	Costin			5.75
32	Seb	3.33		5.33
33	Ioana Hug			4

CAMPIONATUL QUIZURILOR: CE URMEAZĂ?



Urmărește mesajele de pe Daily Chat pentru mai multe informații.

MYSTERY QUOTE

de Ana-Mirela

Urmează Baku! Curse nebune, incidente unice și citate legendare. Provocarea noastră pentru tine: refă citatul și identifică autorul care l-a spus! Trimite răspunsul tău pe: **gazetaf1romania@yahoo.com** și poți apărea în ediția viitoare a gazetei, alături de ceilalți cititori isteți. Cine știe... poate vei fi tu cel care descifrează citatul iconic!

,

-----.

?

-----,

,

-----,

,

-----.

BUT	RED	AT	VSC	EVERYONE
IF	IS	VSC	DON'T	IT'S
IT'S	HE'S	AN	IS	KNOW
WON'T	ISN'T	MAX	IT	BE
PIT	IF	LEGAL	HE	NOT
OR	IT	ALL	TYRE	BY
STILL	AT	MATTERS	OVERTAKING	FLAG
VSC	MAN	FOR	STILL	RIGHT
DON'T	OR	SLIPSTREAM	BUT	STILL
OK	CAN	CAN'T	DOWNFORCE	HIM

Cititorul care a trimis soluția pentru rebusul din ediția nr. 10 este: Gabriela T. (parțial).



Soluția rebusului este: 1. DeAngelis, 2. Bandini, 3. Brambilla, 4. DeCesaris, 5. Scarfiotti, 6. Ascari, 7. Villoresi, 8. Farina, 9. Musso, 10. Fisichella, 11. Pantano, 12. Capelli, 13. Taruffi, 14. Modena, 15. Alboreto, 16. Martini, 17. Fagioli, 18. Nannini, 19. Trulli.



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

