

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

Septembrie 2025 | Nr. 12



CRASHGATE
Când pit wallul
apasă butonul roșu

INGINERIA TRANSMISIUNILOR
Cum sunt filmate
și distribuite global cursele

GAME ON/GAME OVER?
Cele mai bune
reveniri în clasament

Game on/ Game over?

Formula 1 nu este doar despre viteză și tehnologie, ci și despre rezistență psihică, strategie și capacitatea de a reveni atunci când totul pare pierdut. În istoria campionatului mondial au existat sezoane în care diferențele de puncte păreau imposibil de recuperat, dar piloți și echipe au reușit să răstoarne calculele.

Sebastian Vettel, 2012

Sezonul de Formula 1 din 2012 a fost cel mai mare test din seria celor patru titluri consecutive câștigate de Sebastian Vettel. Debutul sezonului a fost neobișnuit, cu șapte câștigători diferiți în primele șapte Mari Premii. La jumătatea sezonului, Vettel era în urmă cu 44 de puncte față de liderul Fernando Alonso. Pilotul german a revenit spectaculos cu o serie uimitoare de patru victorii consecutive (Singapore, Japonia, Coreea și India), preluând un avans consistent. Înaintea cursei finale din Brazilia, el avea un avantaj de 13 puncte. Marea finală a fost plină de dramatism. Vettel a fost lovit și s-a învârtit în primul tur, ajungând pe ultima poziție cu mașina avariată. Cu Alonso avansând rapid, șansele la titlu păreau pierdute. Totuși, printr-o revenire remarcabilă, Vettel a luptat și a ajuns până pe locul șase pe o pistă afectată de ploaie.



James Hunt, 1976

Uneori, campionatul se joacă nu doar pe pistă, ci și în mintea și inima piloților. Deficitele aparent imposibile pot fi răsturnate prin curaj, perseverență și o doză de nebunie. Sezonul 1976 a fost exact despre asta: despre reveniri spectaculoase, rivalități electrizante și momente care au transformat Formula 1 într-o poveste de legendă.



Lauda, campionul en-titre la Ferrari, era favorit și părea să se îndrepte spre un nou titlu după ce câștigase patru din primele opt curse, ajungând la jumătatea sezonului cu un avans de 52 de puncte, exact dublu față de Hunt.

Marele Premiu al Germaniei a schimbat însă totul. Lauda a suferit un accident grav și a fost ars pe suprafețe mari. Deși lui i se citise ultima împărtășanie, recuperarea sa a fost miraculoasă. Uimitor, el a concurat din nou după doar șase săptămâni, terminând al patrulea în Italia. Între timp, Hunt câștigase de două ori și a mai înregistrat victorii în ultimele două curse, ajungând la finala din Japonia la doar trei puncte în spatele lui Lauda. Vremea era îngrozitoare, iar Lauda s-a retras din cursă. Vânătoria de titlu era deschisă! Într-o cursă tensionată, plină de haos din cauza ploii, Hunt a luptat din greu și a terminat pe locul al treilea, poziția de care avea nevoie pentru a deveni campion mondial.

Kimi Raikkonen, 2007



Kimi Räikkönen, cunoscut drept "The Iceman", a realizat o performanță uluitoare în 2007, adjudecându-și titlul mondial chiar de sub nasul celor doi piloți McLaren, Lewis Hamilton și Fernando Alonso. Startul sezonului nu anunța însă o astfel de victorie. La jumătatea campionatului, finlandezul de la Ferrari se afla la o diferență considerabilă de 18 puncte în spatele liderului, Lewis Hamilton. Având în vedere că se folosea sistemul de punctaj 10-8-6-5-4-3-2-1, iar Hamilton terminase pe podium în toate cele nouă curse de până atunci. El a înregistrat două victorii și trei podiumuri în cinci curse, ajungând din nou în lupta pentru titlu. Greșelile cruciale ale rivalilor săi – Alonso în Japonia și, mai ales, ieșirea lui Hamilton în pietriș în China – au făcut ca totul să se decidă într-o finală în trei, în ultima cursă a sezonului. Räikkönen intra în această cursă cu șapte puncte în spatele lui Hamilton și trei în spatele lui Alonso, având nevoie de o victorie pentru a spera. În cursa decisivă, soarta le-a surâs. Hamilton a fost încetinit de probleme la cutia de viteze și a terminat doar pe locul șapte. Alonso a venit al treilea, dar acest lucru nu a fost suficient. Coechipierul lui Räikkönen, Felipe Massa, a dat dovadă de fair-play și i-a cedat elegant prima poziție. Räikkönen a obținut cele 10 puncte ale victoriei și, astfel, a câștigat titlul mondial cu un singur punct avans în fața ambilor piloți McLaren

John Surtees, 1964

Campionatul din 1964 a rămas în legendă prin faptul că John Surtees a devenit primul – și până azi singurul – om care a câștigat titluri mondiale atât pe două, cât și pe patru roți. În același timp, acel sezon de Formula 1 reprezintă, cel puțin în termeni procentuali, cea mai mare revenire din istoria competiției.



La jumătatea campionatului din 1964, Jim Clark (Lotus) era favorit cu 30 de puncte, în timp ce John Surtees se afla mult în urmă, pe locul șapte, cu doar 10 puncte (conform sistemului de punctaj 9-6-4-3-2-1). Problemele de fiabilitate l-au scos din joc pe Clark, permițându-i lui Graham Hill și lui Surtees să recupereze. Surtees a câștigat de două ori și a ajuns pe locul doi în clasamentul general, transformând runda finală din Mexic într-un duel în trei pentru titlu. În cursa decisivă, Clark a condus, dar a fost nevoit să abandoneze în ultimul tur din cauza unei defecțiuni la motor, chiar când se îndrepta spre victorie. Surtees, deși avusese un start slab, a profitat. Coechipierul său, Lorenzo Bandini, s-a dat la o parte, permițându-i lui Surtees să termine pe locul al doilea și să câștige, astfel, titlul mondial la o diferență de un singur punct.



cât de cât explicații

Piloții de Formula 1 dau mereu replici memorabile după curse. Doar că, uneori, engleza lor nu prea se înțelege. Așa că am decis să le fac o mică favoare: le-am „tradus”...



"Sometimes you've just got to lick the stamp and send it."

(Daniel Ricciardo)

-Îi place să lingă.



"Kimi, you missed the presentation by Pele. Will you get over it?"

"I was having a shit."

(Kimi Räikkönen)

-L-a ratat pe Pele ca a făcut pandișpan.



"It's not easy to overtake me. But if someone does, I usually take it as a personal insult."

(Michael Schumacher)

-E neamț și-l supără orice.



"Everybody is a Ferrari fan, even if they're not; they are a Ferrari fan. Even if you go to the Mercedes guys and they say, 'Oh yeah, Mercedes is the greatest brand in the world,' they are Ferrari fans."

(Sebastian Vettel)

-Zice ca toata lumea știe cine e cu adevărat șmecher, da' mulți nu recunosc.



"If my mom had balls, she would have been my dad."

(Max Verstappen)

-Mă-sa-i ta-su.



"If you want to win with Michael, you have to drive faster than him. And that's not easy... unless he makes a mistake."

(Mika Häkkinen)

-Daca vrei să câștigi concurând cu Michael, tre' să-l trimiți la ski.



"It's real sweat. I'm a high-performance athlete. Athletes sweat. Sweat baby. Sweat. Sweat!"
-E propus și sexy.



Reporter: "What happened?"
"I spun."
Kimi Räikkönen)
-Îi plac piruetele.



"If you no longer go for a gap that exists, you're no longer a racing driver."
(Ayrton Senna)
-Trebuie să te bagi în orice găurică (orificiu de proporții minuscule, inserat într-un ansamblu material compact, prin care se relevă delicatețea dialogului dintre plin și gol, dintre vizibil și invizibil) sau într-un parapet.



"I am an artist. The track is my canvas and my car is my brush."
(Graham Hill)
-Se vede pictor.



"I enjoy the company of women, wine, and racing... not necessarily in that order."
(James Hunt)
-L-a sunat pe Cristi Dules pentru a-i face piesa „Băutură și manele”.



"You see! It's so damn boring, it's better to get drunk. Maybe they invited me especially to provide the entertainment!"
(Kimi Räikkönen)
-Îi place pufoaica.



"Still I Rise!"
(Lewis Hamilton)
-Vine pensia.

Curiozități din F1

Victorie în șase pit stop-uri

Șase pare a fi un număr norocos pentru Jenson Button și Max Verstappen, care au reușit performanța ca la distanță de 12 (6 x 2) ani să câștige o cursă cu nici mai mult, nici mai puțin de 6!!! opriri la boxe, în condițiile în care media pit stop-urilor per cursă este de două.

Victoria lui Button a fost în 2011, la Marele Premiu al Canadei, într-una dintre cele mai dramatice curse din istoria recentă a F1, în care am avut start în spatele safety car, ploaie, suspendarea cursei și reluarea ei după două ore, coliziunea lui Button cu Hamilton, coechipierul lui, dar și cu Alonso pe care l-a scos din cursă și depășirea lui Vettel de Button în ultimul tur.

Ploaia a fost unul dintre ingredientele principale și în Marelui Premiu al Țărilor de Jos din 2023, atunci când Max Verstappen a egalat recordul lui Button, obținând victoria cu șase opriri la boxe.



Veni, vidi, vici?

După cum bine știm, unora nu le trebuie mai mult de o cursă pentru a se face remarcați și a rămâne în analele acestui sport. Este și cazul lui Markus Winkelhock, pilot german ce a concurat, în cursa de casă, pentru echipa Spyker în Marele Premiu al Europei de la Nürburgring în 2007.

Winkelhock a beneficiat de o decizie inspirată a echipei care a decis în ultimul moment să îi pună pneuri de ploaie, în timp ce majoritatea piloților erau „încălțați” pentru uscat. Astfel, deși a plecat de pe linia boxelor, a profitat de o aversă de ploaie și a ajuns pe primul loc în mai puțin de un tur de circuit. Fericirea lui de a fi primul pilot Spyker ce a condus o cursă de F1 nu a durat prea mult, pentru că după doar șase tururi a fost nevoit să retragă monopostul din cauza unei probleme mecanice.

Hamilton și Abu Dhabi...

Vouă ce vă vine în minte când vă gândiți la Hamilton și Abu Dhabi? Hai, fiți sinceri... Eu de azi înainte mă voi gândi și la cum a scris istorie în 2014, atunci când a obținut 50 de puncte, stabilind astfel recordul la capitolul ăsta. Lucrul ăsta a fost posibil datorită unei reguli implementate pentru a spori suspansul ultimei curse, așa numita finală a campionatului mondial, în care au fost dublate punctele acordate piloților. Pe lângă Hamilton merită în egală măsură să menționăm și echipa Williams care a stabilit recordul de 66 de puncte obținute într-o cursă.

Cronobox

20 septembrie



1975 - se naște Juan Pablo Montoya, fost pilot Williams și McLaren, cu 7 victorii în palmares;

1987 - MP Portugalia: primul pole pentru Gerhard Berger, dar cursa este câștigată de Alain Prost; Adrian Campos setează un record negativ - 11 curse consecutive încheiate cu abandon.

21 septembrie

1986 - MP Portugalia: Nigel Mansell câștigă cursa, iar Williams devine campioană la constructori;

2014 - MP Singapore: Lewis Hamilton câștigă cu plecare din pole.



22 septembrie

1996 - MP Portugalia: ultimul MP al Portugaliei (pană în 2020) a fost câștigat de Jacques Villeneuve;

1996 - S-a născut Anthoine Hubert, fost pilot în F2, decedat într-un accident la Spa în 2019.



23 septembrie

1973 - MP Canada: cursa cu multe incidente, desfășurată pe ploaie este câștigată de americanul Peter Revson pentru McLaren; tot aici apare pentru prima dată Safety-Car.



24 septembrie

2000 - MP SUA: la Indianapolis, F1 revine în SUA după o pauză de nouă ani; cursa este câștigată de Michael Schumacher.

2023 - MP Japonia: Max Verstappen se impune în fața celor doi piloți de la McLaren, Lando Norris și Oscar Piastri, acesta din urmă fiind la primul său podium.



25 septembrie

1982 - Caesars Palace GP: în Las Vegas, ultima etapă a sezonului aduce al 11-lea învingător diferit, în persoana lui Michele Alboreto;

2005 - MP Brazilia: ultima victorie din carieră pentru Montoya, iar Alonso devine cel mai tânăr campion mondial la acea dată (24 de ani).



26 septembrie

2004 - MP China: primul MP al Chinei din istorie este câștigat de Rubens Barrichello;

2021 - MP Rusia: Lewis Hamilton câștigă cursa cu numărul 100 din carieră.



Crashgate

Singapore 2008

Noaptea de 28 septembrie 2008 trebuia să fie o sărbătoare. Singapore găzduia prima cursă de Formula 1 desfășurată sub reflectoare, pe un traseu stradal spectaculos. Dar ceea ce părea începutul unei tradiții a devenit rapid una dintre cele mai întunecate pagini din istoria Marelui Circ.

Suspiciuni dinaintea cursei

În zilele premergătoare Grand Prix-ului, Renault se afla într-o situație complicată. Fernando Alonso, dublu campion mondial, pleca din spatele grilei, cu puține șanse de a obține un rezultat mare. Nelson Piquet Jr., colegul său, era presat să își justifice locul în echipă. Într-o declarație ulterioară către FIA, brazilianul avea să dezvăluie cum șeful de echipă Flavio Briatore și directorul tehnic Pat Symonds i-au prezentat o idee șocantă: un accident provocat intenționat, într-un punct cheie al circuitului, putea schimba întreaga strategie a cursei. Pat Symonds i-a indicat pe hartă virajul 17: o zonă îngustă, fără macarale sau acces rapid pentru echipele de intervenție. „Un accident acolo va aduce sigur Safety Car-ul”, i-ar fi spus inginerul. Piquet a povestit mai târziu că, în antrenamentele libere, a încercat în mod discret să testeze acea zonă, simulând pierderi de control, pentru a vedea cum se comportă mașina și pentru a verifica reacțiile.



Cursa și momentul cheie

Totul a fost executat conform planului. În turul 14, Piquet a pierdut „controlul” și s-a izbit violent de zid exact în locul convenit. Safety Car-ul a fost trimis imediat pe pistă.

Fernando Alonso, care tocmai făcuse un pit-stop devreme, s-a trezit brusc avantajat. Strategiile rivalilor s-au prăbușit, iar spaniolul a urcat spectaculos până în frunte. „A fost o cursă incredibilă, totul s-a potrivit perfect”, spunea Alonso la final, fără să bănuiască furtuna care avea să izbucnească un an mai târziu.



Dezvăluirea și ancheta

În 2009, după ce a fost concediat de Renault, Nelson Piquet Jr. și tatăl său au decis să vorbească. „Am făcut ceea ce mi s-a cerut. Eram tânăr și am cedat presiunii. Îmi regret amarnic faptele”, declara brazilianul.

FIA a deschis o anchetă oficială și, pe baza probelor, a confirmat planul. Briatore și Symonds au fost găsiți vinovați de orchestrarea unui accident deliberat. Briatore a primit o interdicție pe viață (ridicată ulterior în instanță), iar Symonds a fost suspendat cinci ani. Renault a primit o pedeapsă cu suspendare, evitând excluderea definitivă.

Ecouri și urmări

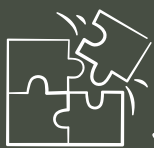
Pentru Felipe Massa, pilotul Ferrari care pierduse titlul mondial din 2008 la un singur punct în fața lui Lewis Hamilton, episodul a fost devastator: „Am fost furat. Singapore a schimbat totul. Ar fi trebuit să fiu campion”, a spus el peste ani. Nelson Piquet Jr., deși implicat direct, nu a primit sancțiuni, fiind considerat martor-cheie. Dar cariera lui în Formula 1 s-a terminat și nu a mai revenit niciodată. „M-au izolat, m-au împins la limită. Eram la mâna lui Briatore, care era și șeful meu, și managerul meu. Nu aveam de ales”, povestea mai târziu brazilianul, evocând presiunea psihologică uriașă.



Un episod negru în istoria F1

Astăzi, la mai bine de un deceniu de la „Crashgate”, episodul rămâne un exemplu clasic de manipulare cinică într-un sport care își revendică prestigiul din corectitudine și tehnologie.

Cursa de la Singapore 2008 nu a rămas în istorie pentru spectaculoasa sa nocturnă, ci pentru un accident care n-a fost un accident — și care a schimbat pentru totdeauna percepția asupra ceea ce se poate întâmpla în spatele cortinei Formulei 1.



Detaliul cu telemetria

După izbucnirea scandalului, experții FIA au analizat datele de telemetrie de pe mașina lui Piquet. Datele arătau clar că a accelerat puternic în viraj, deși traseul cerea ridicarea piciorului de pe accelerație. Era dovada tehnică a intenției.



Atmosfera din paddock

Mulți piloți și mecanici au recunoscut ulterior că „au simțit că ceva nu e în regulă”. „Accidentul a fost ciudat, modul în care a pierdut controlul nu semăna cu o greșeală normală”, a spus un inginer anonim dintr-o altă echipă.

Ironia destinului

Fernando Alonso, beneficiarul direct al accidentului, a negat mereu că ar fi știut ceva. FIA nu a găsit dovezi împotriva lui. Dar pentru mulți fani, victoria sa din Singapore a rămas „cu asterisc *” – un succes care nu poate fi separat complet de scandal.



Editorialul lui Spider

Liberty Media, față de fostul deținător, Bernie Ecclestone, are niște concepții diferite față de ce trebuie F1 să fie. Dar oare care dintre ei are dreptate?

Bernie, față de Liberty, vedea F1 ca fiind în primul rând un sport, dar ei îl văd ca o formă de divertisment și de aici și niște abordări diferite față de cum gestionează acest sport. Pe cei de la Liberty îi interesează doar ca lumea să se uite, dar nu și dacă ceea ce văd pe ecran este bun. Aici eu trebuie să îi dau dreptate lui Bernie. Încercând să-l facă pentru toată lumea, nu fac decât să apeleze la cel mai mic numitor comun, care, să fim sinceri, nu este la un nivel prea mare.

Liberty, modelând competiția după ce este popular, vrea să creeze dramă, deoarece asta vinde. Dar oare ceea ce vinde este și ceea ce e bun? Cu siguranță că nu. Nimeni nu ar pretinde că emisiunile fără de număr care se folosesc de scandal pentru a atrage audiențe sunt bune, chiar dacă ele fac audiențe imense (preponderent dintr-un demografic pe care Liberty încearcă și chiar a reușit să-l atragă). Atunci de ce ar fi diferit pentru F1 când drama a devenit lucrul care rulează spectacolul?



Marele Circ a devenit chiar un mare circ, unde, în loc de clovni și lei ca atracții, avem piloții și membrii echipelor. Ce este mai de plâns decât că acest sport a devenit de nedeosebit față de o bancă din fața blocului, unde, în loc să se bârfească despre vecini, este despre piloți. În loc de a ne bucura de un spectacol pe pistă, ne bucurăm de o dramă între piloți. Și dacă sportul trăiește din dramă, nu ne putem mira nici că toate fiicele ei vin cu ea la pachet, adică ura, judecata, tribalismul și obsesia.



Ele trăiesc gratis în mintea noastră și noi ajungem să ne implicăm emoțional în dramele unor milionari care se învârt în cerc și chiar să le purtăm ură celor ce sunt împotriva „a lor noștri”. Ce este mai de plâns decât asta? Cu toate că sub Bernie sportul ar fi fost mult mai puțin popular, totuși, dacă ne pasă puțin de el, nu văd cum am putea spune că a devenit mai bun și aș îndrăzni a zice chiar că ar fi rămas la același nivel, devenit de la un sport la un reality show.

Ingineria transmisiunilor F1

Introducere în spectacolul vizual

Formula 1 nu mai este de mult doar o competiție între cei mai rapizi piloți ai lumii, ci un spectacol vizual cu o audiență globală. Fiecare cursă adună milioane de telespectatori, iar experiența nu se rezumă la simple imagini cu monoposturi pe pistă. În spatele fiecărui cadru există o regie complexă, echipe de producție și o infrastructură tehnică ce transformă evenimentul sportiv într-un show cinematografic, cu o narațiune vizuală atent construită. Această dimensiune spectaculoasă a F1 este posibilă datorită unei combinații unice de tehnologie, inovație și creativitate. Publicul primește nu doar cursele în timp real, ci și acces la detalii tehnice, grafice dinamice, unghiuri exclusive și povești complementare. Astfel, fiecare Grand Prix devine o experiență imersivă, transmisă live pe toate continentele, care transformă motorsportul într-un produs media cu impact cultural și economic major.

Echipamentele de filmare

Pentru a reda dinamica și viteza extremă a monoposturilor, Formula 1 folosește un arsenal impresionant de echipamente de filmare. Printre cele mai spectaculoase sunt camerele on-board, montate direct pe mașini, care oferă privitorului senzația de a fi chiar în cockpit. Acestea trebuie să fie compacte, rezistente la vibrații și temperaturi extreme, dar în același timp capabile să transmită imagini de înaltă calitate în timp real. Pe lângă acestea, camerele de la boxe, cele mobile din paddock sau cele de pe brațe telescopice surprind detalii esențiale despre echipe și momentele de strategie.



Spectacolul vizual este completat de cadre aeriene, realizate fie cu elicoptere echipate cu sisteme giroscopice, fie cu drone de ultimă generație, care adaugă dramatism și perspectivă. Pe marginea circuitului sunt montate zeci de camere de mare viteză și unghiuri fixe, capabile să surprindă fiecare depășire sau incident. Toată această infrastructură mobilă este concepută pentru a acoperi fiecare metru al traseului și pentru a oferi publicului o imagine cât mai completă, transformând cursele într-o experiență vizuală unică.

Centrul de producție și regia TV

În spatele fiecărei transmisii de Formula 1 există un adevărat „creier” central: regia TV coordonată de Formula One Management (FOM). Aceasta funcționează ca un centru mobil de producție, mutat dintr-un circuit în altul, unde sute de specialiști lucrează pentru a transforma fluxurile brute de imagini în povestea vizuală pe care o văd telespectatorii. În câteva secunde, regizorii aleg între zeci de unghiuri de filmare, decid ce cadre să intre live și sincronizează comentariul grafic și datele de telemetrie cu imaginile.



Procesul este extrem de precis și sincronizat, pentru că în Formula 1 totul se desfășoară la viteze impresionante. Regia nu doar selectează cele mai spectaculoase momente, ci construiește o narațiune a cursei: dueluri între piloți, intrări la boxe, incidente sau reacții din garaj. Fiecare detaliu vizual este parte dintr-un plan editorial menit să ofere o experiență unitară și captivantă publicului, indiferent de țară sau canal de difuzare. Astfel, regia TV este elementul cheie care transformă competiția sportivă într-un show global.

Distribuția globală

Odată ce imaginile și fluxurile audio sunt procesate de regia centrală, ele trebuie să ajungă rapid și fără pierderi către milioane de telespectatori din întreaga lume. Distribuția globală a transmisiunilor F1 se face printr-o rețea complexă de sateliți, fibre optice și platforme digitale, care asigură simultan atât calitatea înaltă a imaginii, cât și latența minimă. În același timp, broadcasterii locali adaptează feed-ul FOM pentru a include comentarii proprii, grafice regionale sau analize suplimentare.

Pe lângă televiziunea clasică, Formula 1 se bucură de o prezență tot mai puternică pe streaming și platformele online, permițând fanilor să urmărească cursele de oriunde, chiar pe dispozitive mobile. Această distribuție globală nu doar că extinde audiența, dar creează și o experiență unitară pentru fani: aceștia pot vedea aceleași momente spectaculoase simultan, indiferent că sunt în Europa, Asia sau America. Astfel, F1 devine un fenomen mediatic global, în care tehnologia și logistica joacă roluri la fel de importante ca viteza de pe circuit.



Formula 1 nu este doar o cursă de viteză, ci și un spectacol global de inginerie media. Camerele de pe monoposturi, dronele, regia centralizată și rețelele de distribuție fac ca fiecare Grand Prix să fie o experiență captivantă pentru milioane de telespectatori, combinând sportul cu tehnologia și producția audiovizuală de top.



Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

OSCAR DNF
ÎN PRIMUL TUR

NORRIS RECUPEREAZĂ
ÎN WDC MAI
PUȚINE PUNCTE DECÂT
ÎNTR-UN 1-2 MCLAREN

CIPRIAN,
IULIA & CO

QUIZ NIGHT

BUT NO MATEI ALEXANDRU?

Gândește
o descriere
pentru
fiecare grup

Actualizează
descrierea
fiecărui grup

Membrii
tot nu
vor respecta
topicul
grupului

Membrii
tot nu
vor respecta
topicul
grupului

ȚIN CU CEL MAI RAPID PILOT

ADICĂ LECLERC

Sunt de gardă
în 3 octombrie

Așa și?

DOCTORUL

COMUNITATEA

ALĂTURĂ-TE
COMUNITĂȚII DE
FORMULA 1
DIN ROMÂNIA!

Memes • Reels • Glume din paddock

@f1.in.romania

Follow

(P)

Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Power Units” by Ciprian Vasiliu	„Monaco GP” by Alexia Vasile	Puncte general după runda 11/33
1	Dr. Rosu Vasile-Eduard	9	10	100.5
2	Gabi Iacob	8	9	93.8
3	Gabriel Dumitriu	8	9	87.41
4	Remo Porojan	5	7	84.5
5	Nick	7	9	82.2
6	Matei Alexandru	5		81.75
7	IM	5	7	75.55
8	Melissa Rus	7	7	71.91
9	Chiriac Cristian		8	68.05
10	Adrian Costescu	7		63.55
11	Andra		8	63
12	Spider	6	6	53
13	Marius Ionut Livadaru	5	6	50.71
14	Alin Obrocaru	6	4	45
15	Rus Andrei		6	44.18
16	Caramaliu Miriam Hernereta			36.75
17	Gabriela T	4	9	34.85
18	Samy			30.66
19	Buliga Darius			27.25
20	Gabi			26.75
21	Adi			15.5
22	Vladimir Brb			14
23	Anonym			10
24	Emilian			9
25	Cosmin Dragomir	5	4	9
26	Timi			8.6
27	Sebastian			8.5
28	Stefan		8	8
29	Miha			7.5
30	Cristina Petca	7		7

Clasamentul include doar primii 30 de concurenți. Pentru întregul clasament dă click aici

Campionatul quizurilor: ce urmează?



Double puzzle

Formula 1 nu înseamnă doar piloți, ci și mințile tehnice care dau viață spectacolelor de pe pistă! Provocarea noastră: rezolvă double puzzle-ul, descoperă numele oamenilor cheie din culisele echipelor și folosește literele obținute pentru a afla soluția finală – o personalitate legendară și iubită a F1. Trimite răspunsul complet pe gazetaf1romania@yahoo.com și poți apărea în ediția viitoare a gazetei, alături de ceilalți cititori pasionați și isteți!

CAEHW

--	--	--	--	--

2

SLOAILN

--	--	--	--	--	--	--

5 6

IATULEIRG

--	--	--	--	--	--	--	--	--

14 3 11 10 12

AAHSLRLM

--	--	--	--	--	--	--	--

4 9

EWENY

--	--	--	--	--

7 8

EYK

--	--	--

NESZAHC

--	--	--	--	--	--	--

13 1

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Cititorii care au trimis soluția pentru jocul din ediția nr. 11 sunt: Remo Porojan (corect), Florin Ungureanu (aproape corect).

Citatul și autorul din ediția nr. 11 este: „Max is overtaking everyone. It's still a VSC, right? I don't know if it still matters or not, but it's still a VSC.” - Lando Norris, Baku 2024.