

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

Octombrie 2025 | Nr. 13



SPYGATE

Cât e adevăr și
cât e legendă?

SILVERSTONE

Aruncă un ochi
în muzeul de la circuit

BERI, DACII ȘI AVIOANE

Logistica FE
prin ochii lui Titi

Inside Spygate Saga

Spygate este numele dat unuia dintre cele mai mari scandaluri de spionaj din istoria Formulei 1. În 2007, echipa McLaren a fost acuzată că a intrat în posesia unor informații tehnice secrete aparținând rivalilor de la Ferrari, prin intermediul inginerilor Nigel Stepney (Ferrari) și Mike Coughlan (McLaren).



După descoperirea documentelor, scandalul a luat proporții uriașe. Totul a început când Ferrari a sesizat nereguli în comportamentul lui Nigel Stepney, unul dintre oamenii-cheie din departamentul tehnic al echipei. Acesta a fost acuzat că a furnizat lui Mike Coughlan, inginer șef la McLaren, peste 700 de pagini de informații confidențiale despre monopostul Ferrari, incluzând detalii despre aerodinamică, materiale și setări de performanță. În iulie 2007, poliția italiană a deschis o anchetă, iar FIA a convocat ambele echipe pentru explicații. Pe măsură ce ancheta avansa, tensiunile dintre echipele McLaren și Ferrari au escaladat, iar publicul și presa internațională au urmărit cu atenție fiecare detaliu.

FIA a cerut explicații detaliate despre modul în care informațiile au fost obținute și dacă acestea au fost folosite pentru a câștiga un avantaj competitiv. Investigația a scos la iveală că nu doar Mike Coughlan era implicat, ci și alți membri ai echipei McLaren fuseseră conștienți de documentele confidențiale, ceea ce a agravat situația pentru echipă. În paralel, Nigel Stepney a fost concediat de Ferrari și s-a confruntat cu repercusiuni legale pentru încălcarea confidențialității, iar reputația ambilor ingineri a fost serios afectată. Publicul și fanii F1 au fost șocați de amploarea spionajului, iar termenul „Spygate” a devenit rapid sinonim cu unul dintre cele mai mari scandaluri din istoria sportului. Acest incident a forțat Formula 1 să adopte măsuri mult mai stricte privind protecția informațiilor tehnice și etica profesională. Protocoalele de securitate ale documentației tehnice au fost consolidate, inclusiv monitorizarea comunicărilor interne și controale mai riguroase asupra echipamentelor digitale.



În plus, FIA a subliniat importanța responsabilității individuale ale inginerilor și ale membrilor staffului tehnic, atrăgând atenția asupra consecințelor legale. Astfel, Spygate nu doar că a afectat direct sezonul 2007, dar a generat și o schimbare culturală profundă în Formula 1.

Curiozități din F1

Cel mai rapid tur de circuit... de pe linia boxelor

Se știe deja că Ayrton Senna a fost un pilot excepțional, cu adevărate scilipiri de geniu, iar una dintre situațiile în care a dat din nou dovadă de asta a fost la Marele Premiu al Europei din 1993, desfășurat pe Donington Park. Cunoștea deja circuitul, câștigase aici în Formula Ford și Formula 3, și stia că trecând pe linia boxelor va scurta circuitul, reușind astfel să obțină un emblematic „cel mai rapid tur de circuit” din istoria Formulei 1. Asta a fost posibil și datorită faptului că la momentul respectiv nu exista limită de viteză pe linia boxelor.

Cel mai strâns final de cursă - 0,01 secunde

De-a lungul istoriei Formula 1 a avut parte de multe curse dramatice și de finaluri pe măsură, însă niciunul atât de strâns cum a fost cel din 1971, de la Marele Premiu al Italiei, atunci când nu mai puțin de 5 piloți au trecut linia de sosire într-un interval de 0,61 secunde. Ecarturile dintre ei au fost practic insesizabile cu ochiul liber. Câștigătorului cursei a fost Peter Gethin, urmat de Ronnie Peterson la doar 0,01 secunde în spate, apoi de François Cevert la 0,09 secunde. Pe locul patru a încheiat cursa Mike Hailwood, la 0,18 secunde, iar pe cinci a fost Howden Ganley la 0,61 secunde de lider.



Toată cursa a fost spectaculoasă, având nu mai puțin de 25 de schimbări de lider, iar cele 0,01 secunde în plus i-au asigurat lui Gethin singura sa victorie din F1.

O carieră de doar 800 m

Sunt nenumărate recorduri în istoria celui mai iubit sport cu motor, dar nu toate au o conotație pozitivă. Amintim aici cea mai scurtă carieră a unui pilot din istoria F1, respectiv Marco Apicella ce a luat startul în Marele Premiu al Italiei din 1993. Apicella fusese remarcat de Eddie Jordan care i-a oferit acestuia șansa de a concura acasă, pe Monza. Din păcate pentru el, visul său în Formula 1 a durat doar câteva secunde și s-a întins pe doar 800 m, când a fost prins în coliziunea mai multor monoposturi, în rimul viraj al primului tur. Mașina sa a fost avariata iremediabil, fiind astfel nevoit să abandoneze cursa și odată cu ea și cariera de pilot de F1, pentru că nu a mai primit o a doua șansă. A intrat totuși în istorie cu cea mai scurtă carieră în F1, atât ca timp, cât și ca distanță.



Silverstone Museum

Pe urmele campionilor

Există locuri care nu au nevoie de introducere. **Silverstone** este unul dintre ele – un nume care răsună pentru orice pasionat de motorsport. Dar dincolo de curse și campioni, circuitul ascunde o poveste spusă spectaculos prin Silverstone Museum.

Am ajuns acolo într-o zi senină, cu emoția unui fan care știe că urmează să pătrundă în inima legendelor. Încă de la intrare, senzația a fost clară: nu e un muzeu oarecare, ci o experiență.



Chiar de la intrare m-au prins sunetele motoarelor și imaginile uriașe cu piloți legendari. Nu e genul de muzeu clasic, liniștit – aici ai impresia că te afli direct pe grilă, gata de start. Totul e gândit să te capteze din prima secundă, indiferent dacă vii ca fan F1 sau ca simplu vizitator curios.



Aici am aflat că, înainte de a găzdui primul Grand Prix Britanic din 1948, circuitul a servit drept o bază aeriană vitală a RAF (Royal Air Force) în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. Muzeul nu trece cu vederea această istorie crucială.

Am văzut uniforme autentice, am aflat povești despre curajul piloților de bombardiere Wellington și chiar am încercat simulatorul antic Link Trainer—o experiență stângace, dar distractivă! Cine ar fi crezut că poți exersa tragerea la țintă antiaeriană la un muzeu de Formula 1?



Mai departe am intrat în secțiunile interactive: am atins piese de mașină, am descoperit cum funcționează aerodinamica și am aflat povești pe care nu le întâlnești niciodată la televizor. Colecția de mașini și motociclete este absolut fantastică.



Să mă aflu la doar câțiva centimetri de monoposturi iconice de Formula 1, care au concurat pe această pistă, a fost o senzație unică. Nu doar că le-am admirat, dar am putut să studiez și costumele de curse și căștile purtate de eroi de-a lungul decadelor.



Nu le admiram doar ca pe niște exponate, ci ca pe niște relicve sacre care au purtat spiritul de competiție. Am studiat în detaliu curbele aerodinamice, uzura anvelopelor și semnele lăsate de luptele duse pe circuit. Fiecare mașină spune o poveste despre viteză, curaj și, mai ales, inginerie de vârf. Am simțit că merită, cu siguranță, fiecare minut petrecut acolo, absorbind tăcerea impunătoare a acestor legende.



Fm încheiat turul cu spectacolul imersiv „The Ultimate Lap of Silverstone” în cinematograful de 360 de grade. Proiecția m-a aruncat direct în centrul acțiunii, simțind vibrațiile, auzind răcnetul motoarelor și retrăind victoriile istorice. A fost un final perfect, care a transformat toate cunoștințele acumulate într-o singură, intensă, izbucnire de adrenalină.

Detalii practice

- Biletul de intrare costă mai puțin dacă îl cumperi online în avans (aprox. £23.50 pentru adulți).
- Sim Suite se plătește separat (în jur de £20), dar e experiența-vedetă.
- Vizita completă durează lejer 3-4 ore, iar biletul îți oferă acces timp de un an la reveniri gratuite.
- Programul obișnuit este 10:00 – 16:00, cu parcare gratuită.

Recomand cu căldură Silverstone Museum. Este o experiență fantastică, nu doar pentru fanaticii F1, ci pentru oricine este curios să vadă cum pasiunea, istoria și ingineria se unesc pentru a crea legende.

Editorialul lui Spider

Când auziți cuvântul blat prima competiție la care va gândiți este probabil Liga 2/3, însă nici Formula 1 nu a fost lipsită de controverse ce ar fi fost considerate blaturi, chiar dacă motivele sunt cu totul altele. În această editorial vom analiza câteva astfel de cazuri.

Nu putem începe cu altceva decât cel mai cunoscut caz de acest fel, Singapore 2008. Acel an a fost primul pt Alonso înapoi la Renault după un stint, considerat un eșec, la McLaren. Dar revenirea lui la Renault a fost doar un salt din lac în puț. Echipa nu părea să aibă nici o șansă să câștige însă Briatore sau Piquet Jr., depinde pe cine crezi, a venit cu o idee pentru a asigura o victorie. În anul 2008 încă se realimenta în timpul cursei și linia boxelor avea o regulă stranie: nu era deschisă în timpul unui Safety Car pe circuit. Aceste două lucruri ar fi creat un avantaj imens pentru cineva dacă intra la boxe primul ca să realimenteze și când toți ceilalți ar fi trebuit să înceapă să intre la boxe, un Safety Car să iasă pe circuit blocându-i din a intra până ce toți se compactează într-un pluton. Un asemenea lucru ar fi fost extrem de improbabil să se întâmple, dar echipa Renault s-a gândit că norocul ți-l mai faci și singur. Așa că ei au decis să îl bage pe Alonso primul la boxe foarte devreme ca mai apoi să îl pună pe Piquet Jr. să facă un accident ca să aducă Safety Car-ul pe circuit.

În 2012 F1 a venit în America la COTA. Partea dreaptă era mult mai avantajoasă ca parte de start pe grilă. Alonso era în lupta pentru titlu și pornea de pe locul 8

pe partea stângă și colegul lui, Massa, de pe locul 7 situat pe partea dreaptă. Massa în mod suspect și-a schimbat ambreiajul înainte de cursă, fapt care a dus la o retrogradare și apoi la urcarea lui Alonso pe partea favorabilă a grilei. Chiar dacă în mod oficial nu a fost confirmat nimic, acest fapt nu i-a oprit pe mulți din a suspecta că Ferrari a premeditat penalizarea pentru a-l ajuta pe Alonso.

Ferrari din nou ajunge în centrul atenției cu un blat. În 2002 Ferrari domina (greu de crezut) și Schumacher avea un avantaj major. Barrichello a obținut pole-ul în Austria și a condus aproape toată cursa, Schumacher neputând să-l depășească pe pistă. Cu câteva tururi înainte de final Ross a dat un ordin: „Lasă-l pe Michael să treacă”. Și Barrichello s-a conformat. Acest lucru a atras critici imense din partea publicului, presei și chiar a unor tifosi din cauză că rocada nu era necesară întrucât Schumacher oricum avea un avantaj mare și nu avea rivali serioși în acel an. Dar nu aveau ce să facă deoarece nu era încă împotriva regulamentului.

Unii fani susțin că la Jerez în 1997 a avut loc un blat. Era o luptă crâncenă pentru cine va deveni campion mondial. Cel care termina în față dintre Schumacher și Villeneuve devenea campionul. Dar în calificări a avut loc o întâmplare stranie și neobișnuită. Trei oameni, nu doar doi, au avut timp egal de pole-position inclusiv Schumacher și Villeneuve. Unii susțin că timpul a fost manipulat pentru a crea un final mai cinematic al sezonului dar nu există dovezi clare în acest sens.

Paddock pets

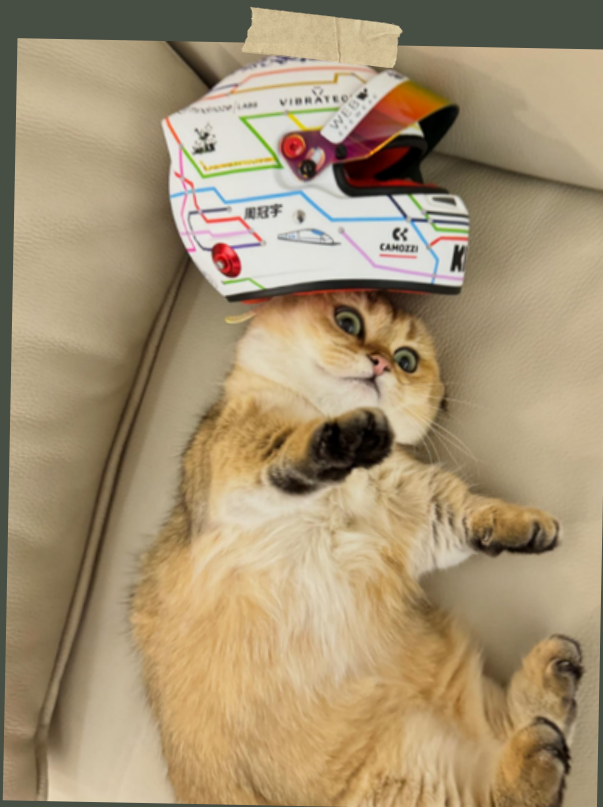
Leo Leclerc

Leo, simpaticul cățel al lui Charles Leclerc, a devenit rapid o mică vedetă în Formula 1. Apariția lui în paddock la Grand Prix-uri precum Miami sau Imola a atras atenția fanilor, mai ales că are chiar și propriul „paddock pass”. Charles îl prezintă adesea pe rețelele sociale, iar Leo a ajuns să fie considerat un adevărat talisman de noroc pentru pilotul Ferrari.



Sweetcorn Zhou

Sweetcorn, adorabila pisicuță a lui Zhou Guanyu, este una dintre cele mai neobișnuite apariții din paddock-ul Formulei 1. Adoptată în 2023, Sweetcorn a cucerit rapid fanii prin aparițiile pe rețelele sociale ale pilotului chinez și chiar pe designurile unora dintre căștile sale de cursă. Cu ochii mari și blana pufoasă, a devenit un simbol al laturii jucăușe a lui Zhou și un companion nelipsit în viața acestuia, aducând un strop de căldură și relaxare într-un mediu extrem de competitiv.



Zeus Hulkenberg

Zeus, adorabilul Pomeranian al lui Nico Hülkenberg, a devenit rapid o mică vedetă în jurul paddock-ului. Cu blana sa pufoasă și atitudinea carismatică, câinele apare frecvent pe rețelele sociale ale pilotului, dar și în imagini surprinse la circuit. Zeus are chiar și propriul cont de Instagram, iar popularitatea lui oferă o perspectivă mai caldă și personală asupra vieții lui Hülkenberg, contrastând plăcut cu intensitatea lumii Formulei 1.



Simba Gasly

Simba, câțelul lui Pierre Gasly, este unul dintre companiile patrupezi care au cucerit rapid inimile fanilor Formulei 1. Prezent în postările pilotului francez și în imagini din paddock, Simba a devenit parte din universul său public, fiind adesea văzut alături de Gasly și partenera sa. Cu energia lui jucăușă și aspectul adorabil, câinele aduce un strop de căldură și naturalețe într-un mediu extrem de competitiv, subliniind latura mai personală și relaxată a vieții lui Gasly dincolo de monopost.

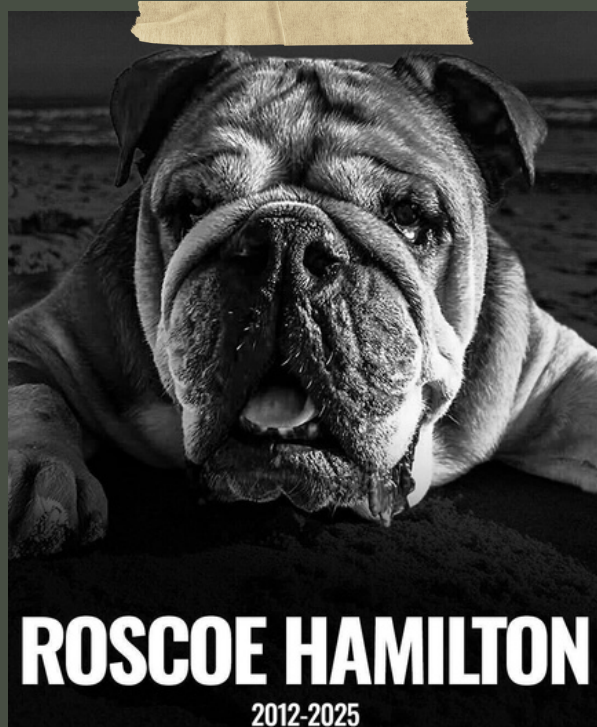


Roscoe Hamilton

Roscoe a fost mult mai mult decât câinele lui Lewis Hamilton — a devenit un simbol al ceea ce înseamnă „pet-uri în paddock”. Adoptat în 2013, Roscoe, bulldogul englez, a însoțit aproape fiecare weekend de curse al lui Hamilton, având propriul paddock pass, călătorind cu echipa, dar și cu elicopterul privat sau avionul, și fiind prezent la evenimente oficiale ale F1.

Influența lui a ridicat standardul pentru animalele de companie ale piloților: Roscoe a demonstrat că un animal de companie poate fi parte integrantă din imaginea publică a unui pilot, un companion vizibil și apreciat de fani, nu doar acasă. Popularitatea sa pe rețelele sociale — cu aproximativ 1,4 milioane de urmăritori pe Instagram — reflectă cât de mult s-a conectat comunitatea F1 cu viața „off track”.

Din păcate, Roscoe a murit recent, pe 28 septembrie 2025, la vârsta de 12 ani, din cauza unei pneumonii severe, după ce câteva zile a fost în comă și pe aparate de susținere a vieții. Hamilton a declarat că a fost „cea mai grea decizie” să-l oprească din suferință, spunând că Roscoe a „luptat până în ultima clipă”.



Cronobox

27 septembrie



1992 - MP Portugalia - Nigel Mansell ajunge la a 9-a victorie în sezon;
1998 - MP Luxemburg, la Nürburgring - Mika Häkkinen se impune în fața lui Michael Schumacher;
2009 - MP Singapore - Hamilton câștigă, urmat de surpriza Timo Glock și Alonso.

28 septembrie

1968 - se naște Mika Häkkinen, dublu campion mondial în F1, cu McLaren, în 1998 și 1999;
2004 - se naște Isack Hadjar, pilotul celor de la Racing Bulls;
2008 - MP Singapore: Fernando Alonso câștigă prima ediție a acestui GP, marcat de scandalul 'Crashgate'.



29 septembrie



1991 - MP Spania: primul GP disputat la Barcelona este adjudecat de Mansell;
2002 - MP SUA: Schumacher îi cedează victoria lui Barrichello, diferența fiind doar de 0.011 secunde.

30 septembrie

1979 - MP Canada: Gilles Villeneuve este învins 'acasă' de australianul Alan Jones, Regazzoni terminând pe 3;
1997 - se naște Max Verstappen, de 4 ori campion mondial, între anii 2021-2024.



1 octombrie



1989 - MP Spania: la Jerez Senna câștigă după ce a obținut al 40-lea pole-position;
2017 - MP Malaezia: ultimul GP disputat în Malaezia este câștigat de Max Verstappen.

2 octombrie

1977 - GP SUA, la Watkins Glen: James Hunt se impune, iar Niki Lauda câștigă al doilea său titlu de campion;
2016 - MP Malaezia: Daniel Ricciardo câștigă o cursă după doi ani, secondat de Max Verstappen - prima dublă RB după trei ani.



3 octombrie



1971 - MP SUA: singura victorie a carierei pentru François Cevert;
1976 - MP Canada: James Hunt câștigă la al 50-lea său start într-un GP.

Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



DOCTORUL ZICÂND CÂT DE DIFICIL A FOST QUIZUL DUPĂ CE A LUAT TOP

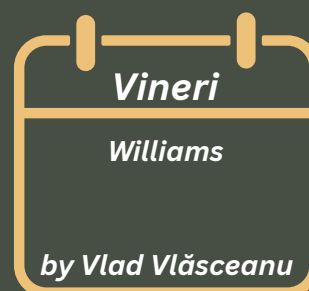


Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Mika Häkkinen” by Vlad Vlăsceanu	„Controverse F1” by Alexia Vasile	Puncte general după runda 13/33
1	Dr. Rosu Vasile-Eduard	9 	9 	118.5
2	Gabi Iacob	10 	10 	113.8
3	Gabriel Dumitriu	8 	9 	104.41
4	Nick	10 	10 	102.2
5	Matei Alexandru	10 	10 	101.75
6	Remo Porojan	6	9 	99.5
7	IM	6	8 	89.55
8	Melissa Rus	6	7	84.91
9	Adrian	8 	8 	79.55
10	Chiriac Cristian		10 	79.05
11	Andra	3	7	73
12	Marius Ionut Livadaru		9 	59.71
13	Spider	4		57
14	Rus Andrei		10 	54.18
15	Gabriela T	8 	10 	52.85
16	Alin Obrocaru	4		49
17	Samy		7	37.66
18	Caramaliu Miriam Hernereta			36.75
19	Buliga Darius			27.25
20	Gabi			26.75
21	Anonym	6		16
22	Adi			15.5
23	Vladimir Brb			14
24	marius tugurel		7	11
25	Emilian			9

Clasamentul include doar primii 25 de concurenți. Pentru întregul clasament dă click aici

Campionatul quizurilor: ce urmează?



Find F1 keywords

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

F	A	M	C	G	V	L	I	P	G	E	N	J	P	T
I	Q	E	D	H	E	S	H	U	O	R	F	Q	I	I
N	Z	G	R	L	A	C	U	X	A	O	M	U	T	P
I	P	K	O	O	Y	S	C	C	Z	P	E	B	S	K
S	M	P	E	T	D	G	S	R	H	A	G	R	U	C
H	Y	U	R	M	Q	Y	E	I	D	G	K	N	D	O
K	Q	Y	I	L	Q	D	N	O	S	N	K	K	I	C
U	B	P	T	D	L	K	W	A	R	I	F	L	L	W
Y	J	Y	J	Y	O	N	L	V	M	S	R	T	V	T
F	L	C	W	D	F	P	M	B	A	I	V	X	J	Z
X	H	I	E	O	H	A	I	C	V	M	C	A	Z	T
K	N	J	R	Y	T	L	A	N	E	P	Z	S	D	H
N	A	C	A	Q	U	A	P	L	A	N	I	N	G	J
P	E	N	O	I	T	A	D	A	R	G	E	D	B	H
R	A	C	E	Z	O	V	V	I	R	O	N	E	I	S

Cititorii care au trimis soluția pentru jocul din ediția nr. 12 sunt: Gabriela T., Valentin Blanariu și Florin Ungureanu.

Persoanele tehnice din jocul din ediția nr. 12 sunt: Wache, Allison, Gualtieri, Marshall, Newey, Key, Sanchez - **iar puzzle-ul final are ca soluție:** Charlie Whiting.

Printre beri, Dacii și avioane



Un român norocos din regiunea Moldovei. Iubitor de Dacii, bere și ce a mai rămas pe lângă. El e Titi (Constantin Cojocaru), și aproape l-am obligat să ne răspundă. După ce l-am amenințat cu câteva beri din partea redacției, a cooperat fantastic. E funny, e burlac, flutură tricolorul pe fiecare circuit la care ajunge și are noroc în viață. Ce-o fi mâncat când era mic de a prins așa job? Nu știm, dar cu siguranță verișoara lui (prezentă în această comunitate) n-a prins nici măcar o firimitură.

Q

Cum ai ajuns să lucrezi în lumea Formula E? Ai început direct acolo sau prin Formula 1?

În FE am început în anul 2018 ca urmare a unui an foarte bun făcut în F1 - anul 2016. Drept care șefa de atunci, Manuela Gianni, m-a contactat și a insistat să încerc FE, știind că reprezint foarte bine echipa și sunt dedicat muncii.

Q

Care e rolul tău exact la curse? Ce faci într-o zi obișnuită de cursă?

Rolul meu începe cu 10 zile înainte de cursă și se termină la 4 sau 5 zile după. Apoi din nou și de la capăt cu următoarea cursă: transport, pregătirea tuturor echipamentelor pentru descărcare, poziționare în circuit, televiziune, echipe, garaje și lista continuă. E un munte de lucruri, și poate să difere în funcție de circuit. După cursă: încărcarea în camioane, descărcarea echipamentului în aeroport, pregătirea lor pentru zbor, construirea paleților de marfă aeriană etc. Într-o zi obișnuită de cursă caut să dorm cât mai mult, mă prezint în circuit în timpul cursei și apoi “badabam” începe munca. Rolul, pe scurt, ar fi de coordonator logistic.

Q

Cum diferă munca în Formula E față de alte serii?

Nu prea diferă având un rol ca al meu. Desigur, există și excepții. F1 era cam la fel, doar că existând deja de multă vreme, erau mai multe lucruri de acoperit. Dar și FE ajunge acolo încet-încet. Se dezvoltă, iar munca va deveni mai multă, mai provocatoare. F1 Academy e mai simplă.

Q

Ce faci între curse, când nu e sezon activ?

Offf, aici e partea care nu îmi place. Eu sunt subcontractat, asta înseamnă că odată terminat sezonul, vin și lucrez în aeroportul Malpensa unde sunt angajat. Deci nu, nu am 3 sau 4 luni libere. 🤔

Q

Care a fost cea mai grea situație de gestionat la o cursă?

Ohoo, au fost mai multe. Au fost și chestii haioase, dar aiurea rău din punct de vedere al muncii în circuit, și altele foarte serioase. Cea mai grea a fost Londra, în anul covid, când echipa principală FE LOGISTICS a fost carantinată, iar noi, DHL, a trebuit să acoperim toate fronturile. Aia chiar a fost dificilă rău, ni s-a triplat munca, eram dărâmați după fiecare zi de lucru. Nu mai zic în aeroporturi unde nu pot să construiesc eu paleții de marfă, locații unde oamenii nu înțeleg engleza și ai translator – zici stânga și face dreapta, ceva asemănător telefonului fără fir.

Q

Care a fost cel mai memorabil pilot pe care l-ai întâlnit?

Funny! Memorabil a fost Hamilton și nici măcar nu știam cum arată. În timp ce avea un interviu, eu am început să claxonez de pe motostivuitoare să se dea la o parte că am treabă. Au râs colegii de mine și mi-au spus: „știi pe cine ai deranjat?”, cică Hamilton, la care eu: „Cine-i ăla?”. Mda... aia e prima mea întâlnire cu un pilot, apoi au fost destui încă activi sau retrași.

Q

Care a fost cea mai bună mâncare pe care ai descoperit-o în călătoriile tale? Și care a fost cea mai „ciudată”?

Mama, aici sincer am uitat. Am mâncat bine peste tot: Mexic, Maroc, Azerbaidjan, Rusia (my favorite) etc., apoi ciudată în China și Japonia, nu mai știu să le dau numele, dar așa poate am restrâns lista.



Q

De unde pasiunea pentru Dacii și în special pentru Logan?

Prima mea mașină a fost nouă și a fost Dacia Logan. Încă nu știam nimic legat de mașini și toată lumea mă lua în râs că e o mașină nasoală, că nu e bună, nu e rezistentă etc. Știm cu toții ce se spune. Apoi am avut un accident foarte grav, din care, dacă era așa, nu mai ieșeam pe picioarele mele. După acea mașină, am cumpărat tot Dacia Logan, și în 14 ani, de acum 15, această mașină nu mi-a făcut niciodată probleme, nu am stat cu ea la mecanici, am făcut foarte multe drumuri cu ea și nu m-a lăsat niciodată. Sunt foarte mulțumit de Dacia, și de aici și respectul meu. Nu e fancy, dar își face rolul de mașină. Esențele tari stau în sticlute mici. DACIA FAN FOR LIFE ❤️



Q

Ce nu știe publicul despre culisele Formula E și ar fi interesant să aflăm?

Munca grea și timpul în care trebuie făcută. Totul e ca un puzzle. O ierarhie a lucrurilor, iar dacă se decalează ceva – va fi un coșmar să poți termina în timp.

Q

Există rivalități evidente între echipe, așa cum vedem la TV sau „în spate” e mai multă camaraderie?

Nu, aici nu am văzut rivalități. Ori pentru că e prea „tânără” Formula E, ori nu știu. Se respectă regulile, iar în paddock toți se salută și stau de vorbă în cercuri, deci camaraderie.

Q

Ai avut ocazia să mergi efectiv într-un monopost de Formula E sau F1 pe circuit? Dacă da, cum a fost?

Nu, cu un monopost nu am mers niciodată, nici din F1 și nici FE. Am stat în ele, da, dar să le conduc, nu. În schimb, Safety Car, Medical Car, da, le-am condus în F1 și FE. Bestiale, mai ales Porsche în FE - incredibil de puternice. Și am făcut un hot lap cu Bruno Correia, el este șoferul Safety Car în FE, și Medical Car în F1. A fost WOW-WOW!

Q

Cum se îmbină viața profesională cu cea personală, fiind atât de mult timp plecat de acasă?

Nu se împacă foarte bine. Doar dacă aveam deja familia mea și aveam copiii mari. Dar în cazul meu, nu cred că aș putea să fac o familie și să continui acest fel de muncă.

Q

Cât de diferit este locul de muncă actual față de ceea ce visai să faci când erai copil?

Nu știu dacă am visat ceva concret. Parcursul meu a fost destul de diversificat. Liceu chimie-biologie, colegiu agenți vamali, universitatea de mecatronică și robotică și acum lucrez în aeroportul Malpensa 4 luni pe an și 8 luni în lumea motorsportului. Deci cam atât de diferit față de când eram copil.

Q

Care este cea mai frumoasă amintire pe care o ai din activitatea ta profesională?

A trebuit să acopăr rolul șefei mele în China, și am fost reprezentant DHL. Am întâlnit șeful aeroportului din Zhengzhou și șeful vămilor chineze, am participat la interviuri, vizitat locuri de sport etc. Am fost tratat o zi ca o vedetă, poate și mai și. 😊

Q

Cum se obține un astfel de job? Care sunt pașii de urmat?

Eu am avut norocul să mă aflu la locul potrivit, în momentul potrivit. Nici nu știam că se caută oameni în domeniul ăsta. Un coleg m-a întrebat dacă știu engleza, am zis că da. În 3 zile am avut interviu cu Manuela, șefa mea. După câteva întrebări s-a uitat la mine și mi-a zis: ia-ți pașaportul, în 8 zile pleci la Melbourne. M-a avantajat și faptul că ea căuta pe cineva care să știe să construiască marfa pentru avion, adică jobul meu de aici din Malpensa.

