

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

Octombrie 2025 | Nr. 14



OSCAR PIASTRI
Copilul minune
din Melbourne

PITLANE TWINS
O discuție cu cele
două surori faimoase pe IG

FANGIO
Moștenirea lui
El Maestro

Racing in United States

Formula 1 are o relație lungă și complexă cu Statele Unite ale Americii. Chiar dacă sportul a fost văzut timp de decenii ca fiind dominat de europeni, America a devenit în ultimii ani una dintre cele mai importante piețe pentru F1, iar interesul publicului american crește constant. În prezent, SUA găzduiesc trei Mari Premii în fiecare sezon de Formula 1: la Austin, Miami și Las Vegas. Totuși, pe lângă cursele spectaculoase, multe alte momente au marcat istoria F1 în SUA.

Scandalul Michelin – Indianapolis 2005

Marele Premiu al Statelor Unite din 2005 este considerat pe scară largă cea mai mare controversă sau "farsă" din istoria Formulei 1, izbucnită după ce pneurile Michelin au început să cedeze periculos în virajul 13 al circuitului de la Indianapolis, parte a celebrului oval. Cauza a fost combinația de viteze excesive și presiunea laterală enormă, creând un risc serios de explozie, o problemă recunoscută de Michelin, dar pentru care nu exista o soluție rapidă de înlocuire a compoziției pneurilor. Soluțiile propuse de Michelin, incluzând introducerea unei chicane de siguranță sau permiterea schimbării pneurilor fără penalizări, au fost refuzate categoric de FIA. În consecință, toate echipele care foloseau anvelope Michelin s-au retras în urma turului de formare, lăsând pe grilă doar șase mașini: Ferrari, Jordan și Minardi. Cursa, desfășurată în aceste condiții absurde, a fost câștigată de Michael Schumacher de la Ferrari, urmat pe podium de coechipierul său, Rubens Barrichello.



Dallas 1984 – „Cursa imposibilă

Nigel Mansell a trăit unul dintre cele mai dramatice și memorabile momente din cariera sa la Marele Premiu al Statelor Unite de la Dallas din 1984, o cursă marcată de o căldură sufocantă și o suprafață de circuit care se dezintegrează. Deși a obținut primul său pole position în Formula 1, Mansell (pilotând pentru Lotus) a abandonat în penultimul tur, pe când se afla pe locul al cincilea. Motivul a fost o defecțiune a cutiei de viteze, survenită după un contact ușor cu zidul. În încercarea disperată de a salva un punct, el a ieșit din mașină și a început să o împingă pe linia de start-sosire, pe o temperatură a aerului care depășea 40°C (și chiar mai mare pe pistă). Efortul supraomenesc, combinat cu căldura extremă, l-a făcut să se prăbușească (să leșine) de epuizare chiar înainte de a ajunge cu mașina la linia de sosire. A fost clasat pe locul șase, deoarece parcursese peste 90% din distanța cursei, câștigând astfel un punct.



Detroit 1982 – „Pista sabotată”

Marele Premiu al Statelor Unite desfășurat la Detroit în 1982 a intrat în istoria Formulei 1 ca o cursă sinonimă cu haosul urban și suspiciunile de sabotaj, în ciuda faptului că metropola era considerată un simbol al industriei auto americane. Circuitul urban amenajat în zona industrială a orașului s-a dovedit a fi un adevărat dezastru logistic și de siguranță. Pista era criticată pentru că trecea printr-o zonă dărăpănată, având garduri instabile care se mișcau la vânt. Cea mai mare problemă o reprezentau capacele de canalizare care, din cauza vibrațiilor intense produse de monoposturile de Formula 1, săreau pur și simplu de pe amplasamentele lor, creând pericole majore pe circuit. Contextul a devenit și mai tensionat din cauza unui conflict politic existent între echipele europene și organizatorii americani. În mijlocul acestui scandal, unii piloți și echipe au început să bănuiască un act de sabotaj. Această suspiciune a apărut deoarece avariile neobișnuite la mașini, inclusiv la cele ale echipelor europene de top precum Brabham și Williams, erau adesea provocate de acele conexiuni slabe și elemente de infrastructură prost securizate de pe circuit. Deși nu s-a putut dovedi oficial niciun act de sabotaj, suspiciunile au persistat până în prezent, lăsând o pată pe reputația cursei.



03

Gazeta F1 în România

Bătălia FISA vs FOCA – Las Vegas

Marele Premiu de la Las Vegas din 1981 și 1982 a fost punctul culminant al unui conflict politic major, cunoscut sub numele de Bătălia FISA vs FOCA, care diviza Formula 1 între federația (FISA, condusă de Jean-Marie Balestre) și asociația echipelor private (FOCA, condusă de Bernie Ecclestone).



Locul ales pentru desfășurarea cursei, în parcare hotelului Caesars Palace, a transformat evenimentul într-un simbol al controverselor. Piloții au criticat vehement locația, considerând-o o „insultă la adresa motorsportului”. Circuitul în sine era monoton, îngust și extrem de încins, făcând ca piloții să sufere fizic enorm în condițiile dure din Nevada. Legendarul Niki Lauda a ironizat situația afirmând că „Parcarea unui supermarket era mai bună decât asta”. Cu toate acestea, cursele au continuat din considerente pur financiare, deoarece piața americană era vitală pentru extinderea F1.



Curiozități din F1

Final de cursă cu motorul oprit

La Marele Premiu al Statelor Unite ale Americii de la Sebring din 1959 viitorul campion mondial avea să termine cursa într-un mod cu adevărat inedit. Mai concret, Jack Brabham a rămas fără combustibil în ultimul tur al cursei și pentru că avea un ecart suficient de mare față de cei din spatele lui, a decis să își împingă monopostul până în vârful dealului și apoi dincolo de linia de sosire. A obținut astfel locul patru în cursă, iar asta a contribuit la primul dintre cele trei titluri mondiale pe care avea să le obțină. Nigel Mansell a încercat același lucru în 1984, la Dallas Grand Prix, când i-a cedat cutia de viteze în ultimul tur. Rezultatul lui însă nu a fost același, deoarece, din cauza căldurii excesive acesta a leșinat înainte de a trece linia de sosire.

Trei plecări din pole position, nici măcar un tur condus

Teo Fabi, pilot de origine italiană ce a luat startul în 64 de curse de Formula 1 a reușit „performanța” de a obține de trei ori plecarea din pole position, dar cu toate astea nu a fost lider de cursă niciodată. A petrecut 56 de turi din carieră pe locul doi, însă locul 1 a rămas de neatins pentru el în cursă.

Merită totuși să menționăm faptul că Teo Fabi a câștigat în 1991 World Sportscar Championship cu Jaguar, iar în Formula 1 a obținut două podiumuri și de două ori a reușit cel mai rapid tur de circuit.



Monaco Grand Prix 1996

O singură cursă, nenumărate situații demne de a fi povestite, așa ar putea fi caracterizată pe scurt cursa ce a avut loc la Monaco în 1996.

Așadar, cu liniuță (bulinuță) de la capăt putem aminti:

- o cursă în care din 23 de monoposturi (au luat startul 22, Andrea Montermini a avariat monopostul în turul de încălzire) doar **3 au terminat**;
- tot în turul de încălzire David Coulthard a constatat că i se aburea viziera, așa încât a împrumutat o cască de la Michael Schumacher, ce se pare că i-a purtat noroc, pentru că a terminat cursa pe locul 2 și a păstrat și casca, ba mai mult, a făcut o replică după ea și pentru Ron Dennis, șeful său de la McLaren;
- a fost prima și singura victorie a lui Olivier Panis în Formula 1 și a coincis și cu ultima victorie a echipei Ligier.



Juan Manuel Fangio

Când vă gândiți la un pilot dominant în F1 cu siguranță vă gândiți că el este cu siguranță antrenat pentru asta de mic copil, dar nu era mereu așa. În această ediție vom povesti despre un gigant al F1 care a devenit așa pe la 40 de ani și anume, cine altcineva decât Juan Manuel Fangio.

Fangio de mic copil era îndrăgostit de mașini încât el și-a abandonat studiile pentru a deveni mecanic. Își începe cariera de pilot în **1938**, concurând în Argentina, locul său natal, în perioada celui de Al Doilea Război Mondial. El debutează în F1 chiar din primul Mare Premiu al acestei competiții, urmând apoi o perioadă de dominație în următorul deceniu: a devenit campion de 5 ori, un record ce a stat în picioare 46 de ani, până în 2003 când Michael Schumacher câștigă al șaselea său titlu. În primul an, **1950**, a făcut parte din Alfa Romeo împreună cu Farina (în fața căruia va pierde titlul) și Fagioli. În prima rundă s-a retras din cauza unor defecțiuni mecanice și Farina a câștigat. Apoi, la Monaco, se întoarce roata și rolurile se inversează (dar Farina a avut un accident după lupta pentru poziție cu Fangio). Liderii comuni ai campionatului, Farina și Fangio, au fost din nou lideri în Marele Premiu al Elveției, dar Fangio se retrage de pe locul doi. În Belgia Giuseppe Farina a avut probleme, dar totuși a reușit să

obțină un loc 4 ca să rămână lider. Lupta la titlu a continuat în Franța și Farina arăta într-o formă impresionantă, rupându-i conducerea lui Fangio. Dar acest ritm i-a deteriorat mașina și s-a retras de pe locul întâi, dându-i lui Fangio locul întâi, atât în cursă, cât și în campionat. În Italia Fangio știa că are nevoie doar să puncteze și a mers cu grijă, dar din cauza unor probleme la cutia de viteze s-a retras, pierzând titlul.

În **1951**, Fangio a rămas cu Alfa Romeo, alături de Nino Farina pe tot parcursul sezonului, deși echipa a concurat adesea cu încă două mașini conduse de piloți invitați. A câștigat runda inaugurală în Elveția din pole, în fața coechipierului Farina pentru un 1-2 Alfa Romeo. Cu toate acestea, un pitstop de 14 minute cauzat de un nou concept de suspensie defect l-a împiedicat să valorifice cel de al doilea pole consecutiv în runda următoare din Belgia.

A urmat un alt duo, pole și victorie în Franța, împărțit cu Luigi Fagioli, a cărui mașină Fangio a condus-o din turul 20 din cauza problemelor tehnice la prima sa mașină. Fangio a împărțit cele 8 puncte pentru victorie și a luat, de asemenea, punctul în plus pentru cel mai rapid tur (da, în **1951** exista asta). În următoarele două curse a terminat pe doi în spatele Ferrariurilor lui José Froilán González în Marea Britanie și Alberto Ascari în Germania, rezultate urmate de o retragere în Italia din pole. Fangio a intrat în runda finală, Marele Premiu al Spaniei de pe Circuitul Pedrables din Barcelona, cu un avans de două puncte față de Ascari și cu șase înaintea lui Gonzalez, dar problemele cu anvelopele au afectat întreaga echipă Ferrari, în timp ce Fangio luat victoria și primul său titlu mondial.



La începutul anului **1952** el nu a avut o mașină din cauză că F1 a mers în acel an pe configurația F2 și Alfa Romeo nu au avut o mașină să-i dea. Fangio acceptase să conducă pentru Maserati într-o cursă la Monza, a doua zi după cursa Dundrod, dar după ce a ratat un zbor de legătură, a decis să conducă toată noaptea de la Paris, sosind cu o jumătate de oră înainte de start. Foarte obosit, Fangio a început cursa din spatele grilei, dar a pierdut controlul în al doilea tur, s-a izbit de un banc de iarbă și a fost aruncat din mașină în timp ce s-a răsturnat. A fost dus la spital cu multiple răni, cea mai gravă fiind gâtul rupt, iar restul anului **1952** l-a petrecut recuperându-se în Argentina. Și anul **1953** a fost dezastros din cauza a 3 retrageri în primele 3 curse, dar a reușit să obțină victoria la Monza. La sfârșitul anului **1953**, Fangio a semnat să piloteze pentru Mercedes. Cu toate acestea, mașinile lor nu aveau să fie gata până în runda a patra din Franța, așa că Fangio a început sezonul cu echipa sa din sezonul trecut, Maserati. A câștigat cursa de acasă din Argentina din pole, o performanță pe care avea să o repete în Belgia, oferindu-i un avans puternic în campionat, de opt puncte, față de Maurice Trintignant. Fangio și-a asigurat campionatul cu o triplă de victorii în Germania, Elveția și Italia, începând din pole în două dintre acele ocazii. La ultima cursă a anului, Fangio a reușit să termine cursa doar al treilea, obținând al șaptelea podium din opt curse. Până la sfârșitul anului, a luat cinci pole-uri, șase victorii, șapte podiumuri, în cel mai dominant an al său în Formula 1, luând al doilea titlu. În **1955** a rămas tot la Mercedes și a avut o campanie impresionantă care i-a adus un al treilea titlu. Totuși din cauza accidentului de la Le Mans din **1955**

Mercedes s-a retras complet din motorsport lăsându-l fără loc pentru **1956**.



După retragerea celor de la Mercedes, Fangio s-a mutat la Ferrari, alături de britanicii Mike Hawthorne și Peter Collins. El a câștigat a treia cursă consecutivă acasă la deschiderea sezonului, cu o mașină împărțită cu italianul Luigi Musso, și a urmat un loc trei la comun cu Collins în Monaco. Cu o retragere în Belgia și doar locul al patrulea în Franța, Fangio avea cel mai inconsecvent sezon al său și era rămas în urmă în lupta pentru titlu. El a schimbat acest lucru și, cu o serie de victorii la Marile Premii ale Marii Britanii și Germaniei, a obținut un avans puternic față de Collins în runda finală la Monza. După ce a pornit din pole, a fost lovit de un ghinion teribil deoarece problemele mecanice ale mașinii sale l-au scos din cursă, iar colegul lui Collins era gata să-i smulgă titlul. Cu toate acestea, într-un act de sportivitate, Collins și-a predat mașina lui Fangio, care a condus-o până pe locul doi, luând al patrulea titlu. Anul **1957** îi aduce ultimul titlu care a fost câștigat în Germania după un pilotaj de legendă. Fangio trebuia să-și extindă avantajul cu șase puncte pentru a câștiga titlul cu două curse înainte de final. Din pole, Fangio a coborât pe locul trei în spatele Ferrariurilor lui Hawthorn și Collins, dar a reușit să treacă de ambele până la

sfârșitul celui de al treilea tur. Fangio a început cursa cu rezervorul pe jumătate plin, deoarece se aștepta să aibe nevoie de anvelope noi la jumătatea cursei. În acest caz, Fangio a intrat în turul 13 cu un avans de 30 de secunde, dar o oprire dezastruoasă l-a adus înapoi pe locul trei și la 50 de secunde în spatele lui Collins și Hawthorn. Fangio a avut o revenire spectaculoasă făcând record după record pe tur, rezultând un timp record în turul 20 cu unsprezece secunde mai rapid decât cel mai bun tur pe care l-au putut face Ferrariurile. În penultimul tur, Fangio a trecut de Collins și de Hawthorn și a reușit să câștige cu puțin peste trei secunde. Cu Musso terminând pe locul patru, Fangio și-a revendicat al cincilea titlu. Această performanță este adesea considerată una din cele mai grozave din istoria F1, însă urma să fie ultima victorie a lui Fangio.

În următorul an a avut un program redus urmând să se retragă din F1 după Marele Premiu al Franței. Așa de mare a fost respectul pentru Fangio, încât în timpul acelei curse finale, liderul cursei Mike Hawthorn l-a prins pe Fangio și, în timp ce Hawthorn era pe cale să treacă linia, a frânat și i-a permis lui Fangio să treacă, astfel încât să poată parcurge distanța necesară de tururi complete, având să treacă linia de finish două minute mai târziu.



Fangio a demonstrat că măreția nu are vârstă și că talentul adevărat nu se măsoară în reflexe tinere (speranța lui Sir), ci în eleganță, inteligență și respect pentru mașină. Într-o epocă în care siguranța era un fleac pentru „muieri”, el a dominat prin calm, precizie și o smerenie rară. Până și astăzi numele său rămâne sinonim cu perfecțiunea pilotajului. O dovadă că uneori legendele nu se nasc din viteză, ci din măsura cu care o pot controla.

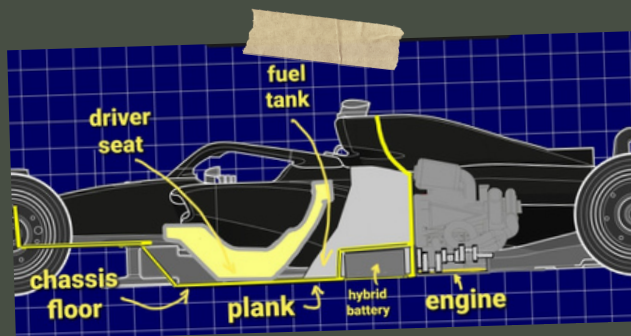


Fuel to eFuel

În Formula 1, combustibilul este mult mai mult decât un simplu element care pune mașinile în mișcare — este o componentă strategică, rafinată până la perfecțiune, care influențează performanța, fiabilitatea și chiar filozofia fiecărui constructor. Deși la prima vedere pare asemănător cu benzina folosită în mașinile de zi cu zi, combustibilul din F1 este rezultatul unei cercetări complexe, unde fiecare moleculă contează. Echipele colaborează îndeaproape cu giganți ai industriei petroliere pentru a dezvolta amestecuri unice, adaptate specific motorului lor, respectând în același timp reglementările stricte impuse de FIA. Într-o eră în care sustenabilitatea devine tot mai importantă, Formula 1 transformă combustibilul dintr-o simplă resursă energetică într-un simbol al inovației și al tranziției către un viitor mai curat.

Anii experimentelor

De-a lungul istoriei Formulei 1, combustibilul a trecut printr-o transformare spectaculoasă, reflectând evoluția tehnologică și reglementările sportului. În primele decenii, echipele foloseau benzină aproape identică cu cea comercială, iar diferențele de performanță erau determinate mai degrabă de motoare și aerodinamică. În anii '80 și '90 însă, odată cu apariția motoarelor turbo și a competiției intense între furnizori, echipele au început să experimenteze cu amestecuri chimice complexe, uneori periculoase, care conțineau toluen, benzen sau alți aditivi cu potențial exploziv. Acea perioadă a fost marcată de o libertate aproape totală, dar și de riscuri majore pentru piloți și ingineri. În anii 2000, FIA a



intervenit progresiv, impunând standarde de compoziție și limitând tipurile de hidrocarburi permise, pentru a garanta siguranța și a reduce costurile. Astfel, combustibilul de Formula 1 a devenit un produs de laborator de înaltă precizie — controlat, reglementat și optimizat până la cel mai mic detaliu.

Situația actuală: E10

Astăzi, combustibilul utilizat în Formula 1 reprezintă un echilibru fin între performanță maximă și conformitate cu standardele de sustenabilitate impuse de FIA. Începând cu sezonul 2022, toate echipele folosesc combustibil E10, un amestec format din 90% hidrocarburi fosile și 10% etanol de origine regenerabilă. Deși proporția de biocomponent poate părea modestă, tranziția la E10 a reprezentat o provocare tehnică semnificativă. Etanolul are o densitate energetică mai scăzută și proprietăți de vaporizare diferite față de benzina convențională, ceea ce a obligat producătorii de motoare — precum Mercedes, Ferrari, Honda și Renault — să recalibreze complet parametrii de ardere: raportul aer-combustibil, timpii de injecție și temperatura camerei de ardere. În paralel, partenerii petrochimici ai echipelor, precum Shell, Petronas, Aramco sau ExxonMobil, dezvoltă formule personalizate pentru

fiecare unitate de putere, ajustând structura moleculară a amestecului astfel încât să maximizeze randamentul termic și să reducă depunerile de carbon.

Partner tehnici e comerciali carburanti			
Team	Partner tehnici /PU - 2025	Partner tehnici /PU - 2026	Partner Comerciali
	 ?		
			
			
			
			
			

Aceste amestecuri respectă specificațiile FIA, care limitează numărul de compuși și impun un conținut de oxigen controlat, dar oferă suficientă libertate pentru inovație chimică. Combustibilul final trebuie să aibă o densitate între 720 și 775 kg/m³, o valoare octanică peste 95 și o compoziție similară cu benzina comercială — o cerință menită să mențină relevanța tehnologică pentru industria auto. Într-un sport unde fiecare sutime de secundă contează, optimizarea combustibilului nu este doar o chestiune de eficiență energetică, ci un instrument strategic: un motor care arde mai curat și mai eficient oferă un avantaj real pe pistă, reducând totodată consumul și uzura componentelor. Formula 1 a reușit astfel să transforme chimia aplicată într-o veritabilă știință a vitezei.

Drumul spre combustibili sustenabili

Privind spre viitor, Formula 1 se pregătește pentru una dintre cele mai importante schimbări tehnologice din istoria sa: trecerea la combustibili complet sustenabili începând cu sezonul 2026. Noua generație de unități de putere va funcționa exclusiv cu e-fuels, combustibili sintetici produși prin

captarea dioxidului de carbon din atmosferă și combinarea acestuia cu hidrogen obținut prin electroliză alimentată de energie regenerabilă. Rezultatul este un carburant care arde curat și care poate fi produs fără emisii nete de carbon. Spre deosebire de biocombustibilii tradiționali, acești e-fuels nu concurează cu producția alimentară și pot fi adaptați pentru utilizare în motoarele convenționale existente, ceea ce le conferă un potențial enorm pentru industria auto globală.

Proiectul este coordonat de FIA și Formula 1, în colaborare cu companii precum Aramco și mai mulți furnizori de tehnologie energetică, și are scopul de a transforma competiția într-un laborator real pentru combustibili ecologici. Conform estimărilor, noul amestec va putea reduce emisiile totale cu peste 65% față de benzina actuală și va fi complet compatibil cu motoarele hibride de nouă generație, care vor genera o proporție mai mare de energie electrică din recuperarea cinetică. Astfel, Formula 1 nu doar se aliniază la obiectivele globale de neutralitate climatică, ci redefinesc însăși esența performanței: viteza pură obținută fără compromisuri asupra mediului. Această tranziție marchează o etapă istorică, în care pasiunea pentru competiție se unește cu responsabilitatea față de viitorul mobilității.



Oscar Piastri – copilul minune din Melbourne

Oscar Jack Piastri s-a născut la 6 aprilie 2001, în East Brighton, o suburbie liniștită din Melbourne, Australia. Provenit dintr-o familie cu rădăcini italiene, iugoslave, chineze, scoțiene și irlandeze, Piastri a crescut într-un mediu multicultural, care i-a oferit deschidere, disciplină și o curiozitate naturală pentru tot ce înseamnă competiție.

Familie și copilărie

Oscar este fiul lui Chris și Nicole Piastri (născută MacFadyen) și are trei surori mai mici – Hattie, Edie și Mae. Tatăl său conduce compania HP Tuners, specializată în software de diagnostic auto – un detaliu care explică fascinația timpurie a lui Oscar pentru tehnică și performanță.

La doar câțiva ani, Piastri a început să concureze în campionate de mașini telecomandate (RC), participând la curse la nivel național în Australia. Înainte de a urca într-un kart adevărat, și-a construit singur propriile modele RC, reglând suspensii și motoare, lucru care i-a format o înțelegere tehnică rară chiar și printre piloți profesioniști.

Înainte de karting, câștigă deja competiții locale de mașini RC, fiind recunoscut pentru precizia și răbdarea cu care își regla modelele — o trăsătură care se va reflecta mai târziu în stilul său meticulos de pilotaj.



Educație și mutarea în Anglia

Oscar a urmat cursurile Haileybury College din Melbourne, unde s-a remarcat la **matematică**, **fizică** și **informatică**. Însă destinul său sportiv avea să-l ducă departe de casă. La 14 ani, familia Piastri a luat decizia dificilă de a-l trimite în Marea Britanie, centrul mondial al motorsportului.

Aici a fost înscris la Haileybury and Imperial Service College din Hertfordshire, continuându-și studiile în paralel cu cariera competițională. A fost o perioadă grea, marcată de dorul de familie (tatăl său a stat cu el timp de 6 luni) și de lipsurile specifice unui adolescent mutat pe alt continent, dar Piastri a rămas concentrat pe visul său.

De la karting la primele monoposturi

În 2011, la vârsta de 10 ani, a făcut pasul în karting, evoluând rapid în competițiile australiene. În 2016, după câțiva ani de progres constant, s-a alăturat echipei britanice Ricky Flynn Motorsport și a concurat în campionatele europene de karting, acolo unde au crescut și piloți precum Lando Norris sau George Russell. Talentul său a fost remarcat de Arden Motorsport, echipa fondată de Garry Horner, tatăl lui Christian Horner (șeful Red Bull Racing).

În 2017, Piastri a fost semnat de Arden pentru a concura în Formula 4 britanică, unde a terminat pe locul al doilea la general și a obținut mai multe podiumuri. Ca o ironie a sorții, Christian Horner nu l-a considerat o prioritate pentru programul de juniori Red Bull – o decizie care de mulți este considerată astăzi una dintre cele mai mari oportunități ratate ale academiei.

Povestea numărului de concurs

Când s-a înscris pentru prima dată în cursele de karturi din Australia, numărul 81 era liber, iar el l-a ales pur și simplu pentru că îi plăcea cum suna și cum arăta grafic pe kart. A devenit, fără să-și dea seama, un talisman norocos. A fost ales și pentru Formula 1 datorită regulilor FIA. Când a ajuns în Formula 1, Piastri a explicat că ar fi vrut să păstreze „numărul 3” (preferatul său), însă acela era deja ocupat de Daniel Ricciardo — un alt pilot australian. Așa că a mers pe varianta „de rezervă” care l-a însoțit încă din copilărie: 81.

Ascensiunea

Fără sprijinul unui mare program de tineri, Piastri a trebuit să se bazeze pe talent, disciplină și susținerea familiei. În 2019, fostul pilot australian Mark Webber l-a luat sub aripa sa și i-a devenit manager, ghidându-l cu aceeași seriozitate cu care își condusesese propria carieră.

A urmat o perioadă incredibilă:

- 2019 – Campion Formula Renault Eurocup, cu R-ace GP
- 2020 – Campion FIA Formula 3, cu Prema Racing
- 2021 – Campion FIA Formula 2, tot cu Prema Racing

Trei titluri majore în trei ani consecutivi – o realizare rară, care l-a făcut imediat atractiv pentru Formula 1.



Deși a fost campion în Formula 2, sezonul 2022 l-a petrecut pe margine, ca pilot de rezervă pentru Alpine, exersând multe ore în simulator – o perioadă care i-a consolidat calmul și pregătirea pentru debutul din Formula 1.

De la Alpine la McLaren

După un conflict contractual între Alpine și McLaren, rezolvat public în 2022, McLaren l-a semnat oficial pentru sezonul 2023, oferindu-i primul contact real cu Formula 1.

În primul său an complet a fost desemnat Debutantul Anului 2023, obținând:

- 6 podiumuri,
- victorie în cursa de sprint din Qatar,
- un loc sigur în topul celor mai promițători tineri piloți ai deceniului.

La McLaren, Piastri s-a integrat rapid alături de Lando Norris, fiind lăudat pentru feedback-ul său tehnic și pentru modul matur în care gestionează presiunea.

În 2024, Piastri a continuat ascensiunea, reușind prima victorie într-un Mare Premiu (Ungaria) și contribuind decisiv la titlul constructorilor câștigat de McLaren, primul după 26 de ani.

Alte pasiuni și modele

Deși Formula 1 i-a ocupat toată viața adultă, Piastri a rămas un fan dedicat al fotbalului australian (AFL). În copilărie, a jucat și cricket la școală – un sport pe care, pentru scurt timp, l-a văzut ca pe o posibilă carieră alternativă înainte ca motorsportul să-i acapareze complet atenția.

Este un admirator declarat al lui **LeBron James**, pe care îl consideră un exemplu de muncă și profesionalism. De asemenea, îi admiră atât pe **Michael Jordan**, cât și pe fostul căpitan al naționalei australiene de cricket, **Ricky Ponting**.

Sim racing, tehnologie și umor sec

Timpul petrecut în simulatoare de curse i-a dezvoltat precizia și capacitatea de analiză, calități apreciate de inginerii McLaren. În afara circuitului, Oscar este recunoscut pentru umorul său sec, ironia subtilă și atitudinea calmă, asemănătoare cu cea a lui Kimi Räikkönen.



O carieră abia începută

De la copilul care își regla singur mașinuțele RC în garajul tatălui său din Melbourne la pilotul care aduce din nou speranță fanilor australieni, Oscar Piastri a parcurs un drum extraordinar. Cu rădăcini puternice, educație solidă și o maturitate rară pentru vârsta sa, el pare pregătit nu doar să rămână în Formula 1, ci să o modeleze în propriul stil: disciplinat, tăcut și extrem de rapid. Oscar Piastri nu este doar viitorul Australiei în Formula 1 — este dovada că inteligența, disciplina și modestia pot fi, în era zgomotului, cele mai mari arme ale unui campion.



Cronobox



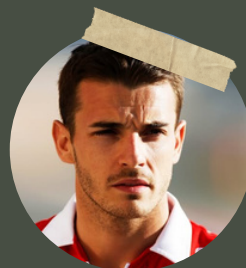
4 octombrie

1992 - Campionul mondial din 1967, Danny Hulme (n. 18 iunie 1936) moare în urmă unui atac de cord în timp ce concursa în cursa Bathurst 1000.

5 octombrie

1992 - se naște Kevin Magnussen;

2014 - MP Japonia: Jules Bianchi suferă un accident cumplit și avea să se stingă anul următor pe 17 iulie 2015 coincidența face că și numărul său de concurs era tot 17.



6 octombrie

1944 - s-a născut Carlos Pace (d. 1977) pilot brazilian și cel al cărui circuit de la Interlagos îi poartă numele;

2013 - MP Coreea de Sud: ultima ediție al acestui MP este câștigată de Sebastian Vettel.

7 octombrie

2007 - MP China: Räikkönen câștigă și intră în lupta pentru titlu, Ferrari fiind deja campioană la constructori;

2012 - MP Japonia: Vettel realizează al doilea său Grand Slam, fiind urmat de Massa și Kobayashi.



8 octombrie

2007 - Alexander Wurz își anunță retragerea;

2023 - MP Qatar: Max Verstappen câștigă cursa și al treilea său titlu mondial consecutiv.



9 octombrie

2005 - MP Japonia: Räikkönen câștigă și Ralf Schumacher realizează ultimul pole-position al carierei;

2011 - MP Japonia: Lewis Hamilton se impune, dar Sebastian Vettel câștigă al doilea său titlu consecutiv.

10 octombrie

2004 - MP Japonia: Michael Schumacher se impune în fața fratelui său, Ralf și Button pe locul 3; ultima cursă a carierei pentru Olivier Panis;

2021 - MP Turcia: Valtteri Bottas câștigă realizând un hat-trick în fața piloților de la Red Bull, Verstappen și Perez.



11 octombrie

2020 - Eiffel GP: victoria cu numărul 91 pentru Hamilton, care îl egalează pe Michael Schumacher.

12 octombrie

1986 - MP Mexic: Gerhard Berger cu un Benetton câștigă pentru prima dată în carieră;

2008 - MP Japonia, pe Fuji Speedway: Alonso se impune în fața lui Kubica și Räikkönen.



13 octombrie

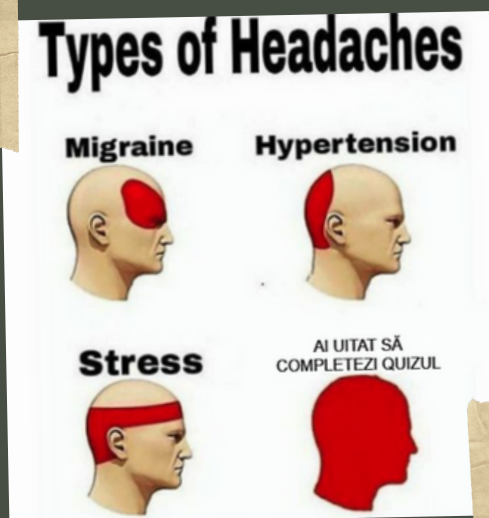
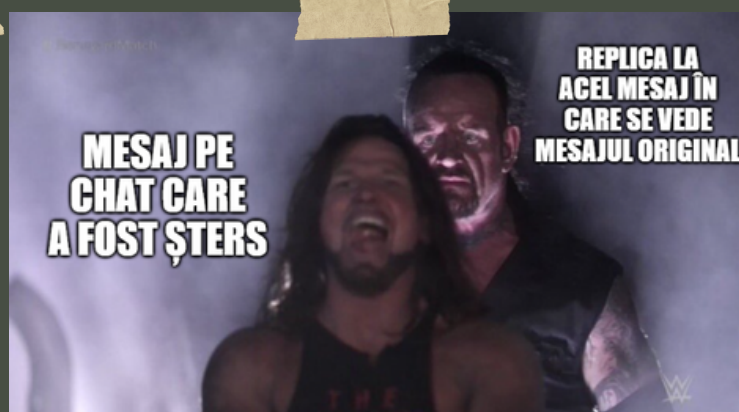
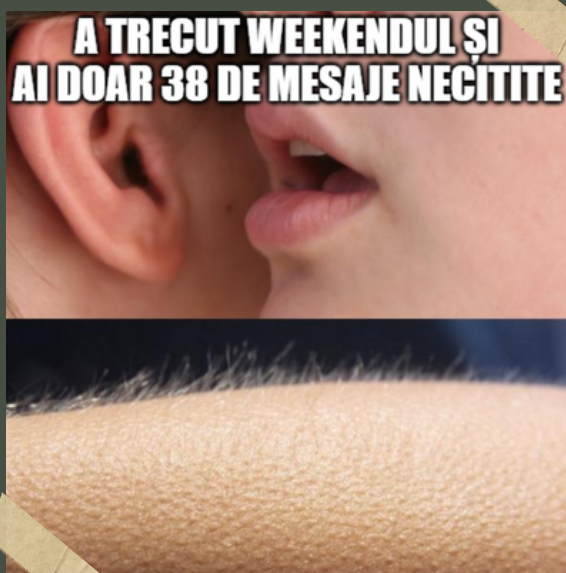
1943 - se naște Peter Sauber, proprietarul echipei Sauber F1

1996 - MP Japonia: Damon Hill devine primul fiu al unui fost campion mondial care câștigă titlul mondial

2002 - MP Japonia: Michael Schumacher se impune și termină un sezon impecabil, în care a terminat toate cursele pe podium

Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

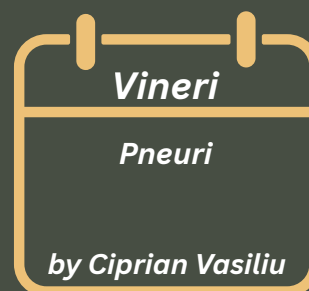
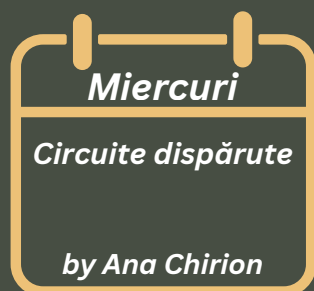


Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Anii 2000” by Alexia Vasile	„Williams” by Vlad Vlăsceanu	Puncte general după runda 16/33
1	Dr. Rosu Vasile-Eduard	10	9	145.5
2	Gabi Iacob	10	9	141.8
3	Matei Alexandru	10	8	127.75
4	Nick	10		122.2
5	Remo Porojan	9	8	121.5
6	Gabriel Dumitriu	9	8	121.41
7	IM	7	8	111.55
8	Adrian	9	5	102.55
9	Melissa Rus	7	7	98.91
10	Andra	8	6	94.5
11	Chiriac Cristian	8		86.05
12	Marius Ionut Livadaru		7	71.71
13	Gabriela T	10		68.85
14	Spider			67
15	Rus Andrei	6		60.18
16	Alin Obrocaru			49
17	Samy		4	48.66
18	Caramaliu Miriam Hernereta			36.75
19	Buliga Darius			27.25
20	Gabi			26.75
21	Anonym	10		26
22	Adi			15.5
23	Vladimir Brb			14
24	marius tugurel			11
25	Seb	4		9.33

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

Quizurile săptămânii



Double puzzle

Găsește numele piloților americani care au gustat succesul în Formula 1, iar la final descoperă un nume surpriză. Cei care acceptă provocarea sunt rugați să trimită rezolvarea pe adresa de email a redacției: gazetaf1romania@yahoo.com. Participanții vor fi menționați în ediția următoare.

YUGNRE

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

9 8

HLIL

--	--	--	--

1

EONVSR

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

6 2

NTEIHGR

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

3 12

WRAD

--	--	--	--

4

NTRMAHA

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

11 5

RAETNITD

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

7 10 13

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

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

Cititorii care au trimis soluția pentru jocul din ediția nr. 13 sunt: Florin Ungureanu, Marius Livadaru, Remo Porojan.

Cuvintele din jocul din ediția nr. 13 sunt: Aerodynamics, aquaplaning, degradation, singapore, downforce, penalty, cockpit, chassis, finish, podium, lane, race, pits, wing, pole, dust, tire, car, sir, win, lap, oil, zak, gap, kmh, gps, sc.

Pasiune în dublu exemplar



Desiree și Virginia sunt „Pitlane Twins” pe Instagram. 🌟

Gemene din Hamburg, Germania, ele și-au transformat pasiunea pentru motorsport într-o profesie. Ele creează conținut în timp ce călătoresc alături de Formula 1 și Formula E. Le-am cunoscut în 2024, în Berlin, am avut o scurtă conversație pe Instagram și acum am îndrăznit să le iau la întrebări pe Instagram - și ele au fost amabile să ne răspundă la ele. 😊

Bună! 😊 Ați vrea să răspundeți câtorva întrebări despre voi și Formula 1? Am câțiva prieteni care vă cunosc și s-ar bucura mult să citească această mică încercare de interviu. 😊

Hi Cristina!! Sigur că da. 😊 E o idee foarte drăguță!

De când sunteți fani și urmăriți Formula 1?

Primul nostru contact cu Formula 1 a fost prin 2008, când tatăl nostru se uita la curse în sufragerie. De fapt, noi nici nu eram interesate și voiam doar să schimbăm canalul. 😊 Până să apară dragostea adevărată pentru acest sport a mai durat câțiva ani. Pentru noi totul a început cam prin 2016.

Ce părere aveți despre Abu Dhabi 2021?

Suntem încă „frustrate” din cauza acelui moment. Este un subiect despre care nu ne place să discutăm cu nimeni, pentru că încă provoacă multă durere. Suntem fani uriași ai lui Lewis și ceea ce s-a întâmplat atunci pur și simplu nu a fost corect. Nici nu vrem să ne imaginăm cum s-a simțit el după acea cursă, dacă și nouă ne-a fost atât de greu.

Cine este pilotul vostru preferat?

LEWIS :)

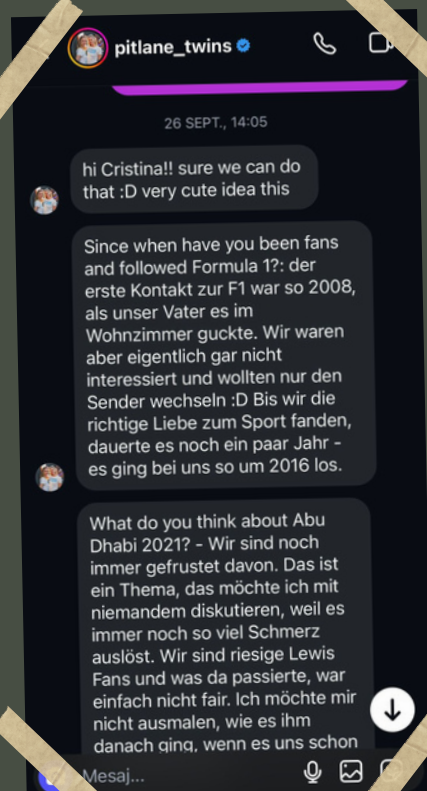


În ce țări europene ați prefera să aibă loc cursele?

Eu cred că ar trebui să existe din nou o cursă și în Germania, pentru că avem un sector auto foarte important aici. Mi-ar plăcea să văd o analiză care să arate în ce țări europene există cei mai mulți fani de Formula 1, apoi cursele ar putea fi organizate acolo.

Cât cheltuiți aproximativ pe an pentru cursele de Formula 1?

Bună întrebare. Deoarece avem un parteneriat cu un magazin de bilete pentru Formula 1, nu trebuie să plătim totul din buzunarul nostru. Anul trecut am fost la 11 curse și cred că, dacă ar fi trebuit să plătim tot, ar fi fost cam 40.000€ de persoană doar pentru costurile de călătorie.



Cine a venit cu ideea de a crea conținut online despre Formula 1?

Hmm, ideea ne-a venit când eram la coadă unei sesiuni de autografe la Hockenheim. Atunci am creat contul, dar la început era doar un album foto privat. Abia câțiva ani mai târziu, când am mers la Spielberg, am început să postăm mai mult. Nu mai știu exact cum am decis să începem să publicăm conținut, dar îmi pot imagina că eu (Virginia) am venit cu ideea, pentru că deja postam sfaturi despre nutriție pe contul meu personal și aveam puțină experiență.

Și în final, ce sfat puteți oferi fanilor de F1, în contextul în care unii fani pot fi mai agresivi (de exemplu, fanii lui Max împotriva fanilor lui Lewis). Care este viziunea voastră despre ce înseamnă un „adevărat fan” și cum ar trebui să se comporte față de ceilalți?

Mi-aș dori să existe pur și simplu mai mult respect. Lumea online poate fi dură, dar și la circuit am fost deseori luate peste picior din cauza hainelor noastre (purtăm merch Mercedes și îți poți imagina de la cine veneau comentariile). De asemenea, nu mai vreau să aud huiduieli îndreptate împotriva piloților. Este o prostie absolută și ne strică experiența de la fața locului.

Vă mulțumesc pentru timpul și răspunsurile acordate. Sunteți preferatele mele! Prietenii mei vor fi foarte încântați. Kiss love ♥

