

Martie 2026

Interviu cu
David Cosma-Cristofor

Nr. 25

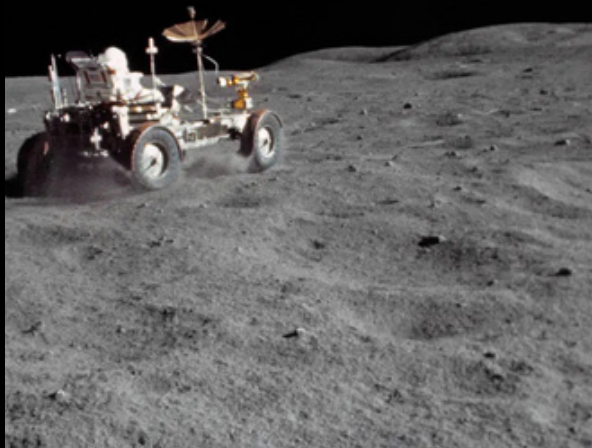
GAZETA **F1** ÎN ROMÂNIA



CAMPIONUL LUNAR

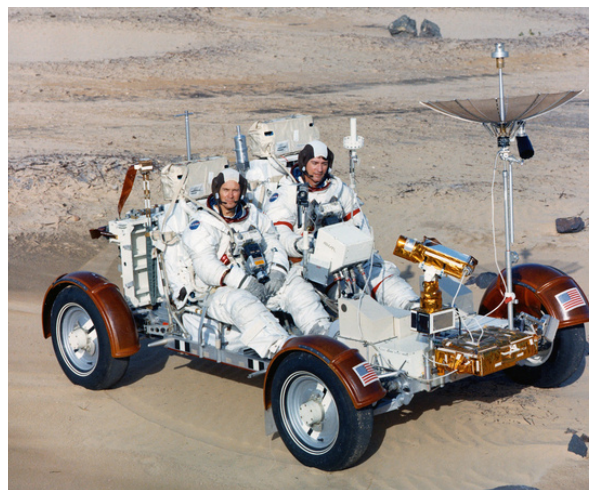
Pentru un nou an de publicare a gazetei am decis a vă povesti despre o cursă, dar nu una oarecare ci, una de pe „altă lume”. Dintre cele trei sporturi care au ajuns pe lună nu v-ați gândi probabil că motorsportul este unul din ele. În aprilie 1972, în timpul misiunii Apollo 16, comandantul John Young a oferit omenirii ceva neașteptat: prima „cursă” de pe alt corp ceresc. Nu a existat un steag în carouri și nici tribune, dar pentru câteva minute, suprafața Lunii s-a transformat într-un circuit improvizat.

Apollo 16 a aselenizat în regiunea muntoasă Descartes, o zonă mai accidentată decât câmpiile netede explorate anterior. La bord se afla roverul lunar electric, un vehicul pliabil dezvoltat sub coordonarea NASA pentru a extinde raza de explorare a astronautilor. Roverul cântărea aproximativ 210 kg pe Pământ, dar pe Lună „se simțea” doar o șesime din această greutate. Avea patru motoare electrice independente, câte unul pentru fiecare roată, și putea atinge în



DE SPIDER

jur de 18 km/h, o viteză modestă pe Pământ, dar surprinzător de dinamică în gravitație redusă. În timpul unei deplasări peste teren accidentat, Young a decis să testeze limitele vehiculului. A accelerat peste o porțiune cu denivelări, iar roverul a început să sară spectaculos, ridicând nori de praf lunar care pluteau lent înainte de a reveni la sol.



Transmisiunile TV au surprins entuziasmul momentului. Vehiculul devenea dificil de controlat, iar fiecare hop transforma deplasarea într-un exercițiu fin de echilibru. Fără atmosferă, nu exista rezistență aerodinamică, dar nici stabilitate oferită de apăsare. Roverul se baza exclusiv pe masa sa pentru aderență, iar acea masă era drastic redusă la doar o șesime din cea de pe Pământ. Episodul a fost supranumit ulterior în mod ironic, „Marele Premiu al Lunii”. Momentan, Young rămâne simbolic singurul campion al Lunii, dar într-o zi poate va fi considerat un pionier al curselor extraterestre...

100%

Formula 1 revine în 2026 cu o identitate complet nouă, reguli revizuite și un design al mașinilor total reinventat. Atracția principală a sezonului va fi evoluția monoposturilor și modul în care inginerii, alături de piloți, vor reuși să creeze mașini capabile să lupte pentru cele două titluri mondiale. În amintirea unui sezon surprinzător, privirile se îndreaptă spre analogia cu Brawn GP, echipa care a uimit universul F1 printr-un monopost extrem de competitiv, demonstrând cât de mult contează creativitatea și adaptabilitatea într-un an plin de schimbări.

Începutul Brawn GP

Brawn GP a fost un constructor de Formula 1 care a participat în Campionatul Mondial din 2009, avându-i pe Jenson Button și Rubens Barrichello ca piloți. Echipa s-a format în 2009, după ce Ross Brawn a preluat Honda Racing F1 Team, în urma retragerii Honda din sportul cu motor, anunțată în decembrie 2008 din cauza crizei financiare globale. Dezvoltarea mașinii a început încă de la începutul anului 2008, pe vremea când echipa era încă sub conducerea Honda.



Foto: motorsportmagazine.com

DE GABI

La debutul său în Marele Premiu al Australiei din 2009, prima cursă a sezonului, Brawn GP a demonstrat imediat potențialul său uriaș. Echipa a impresionat în calificări, ocupând pole position și locul doi, iar în cursă a terminat pe prima și a doua poziție, un rezultat care a trimis un semnal clar rivalilor: o nouă forță domina Formula 1. Jenson Button și Rubens Barrichello au continuat să impresioneze pe parcursul sezonului, Button câștigând șase dintre primele șapte curse, în timp ce Barrichello a completat adesea podiumul.



Foto: mirror.co.uk

Geniul din spatele BGP 001

Unul dintre elementele cheie care a făcut Brawn GP atât de dominantă în 2009 a fost celebrul „double diffuser” al monopostului BGP 001. Difuzorul este partea din spate a mașinii care gestionează fluxul de aer sub caroserie pentru a crea apăsare aerodinamică și a îmbunătăți aderența. În mod tradițional, difuzoarele erau simple, dar echipa Brawn a descoperit o modalitate de a construi un difuzor dublu, care folosea golurile din spatele mașinii pentru a dirija aerul într-un mod mult mai eficient, generând mai multă apăsare fără a crește rezistența aerodinamică.

Această inovație a oferit monopostului avantaje clare: mașina putea să treacă mai rapid prin viraje, era mai stabilă la frânare și putea să accelereze mai eficient pe linia dreaptă. În practică, diferența de performanță era vizibilă în calificări și în curse, Brawn GP reușind să fie mai rapidă decât rivalii chiar și fără un buget uriaș sau o experiență de ani de zile în dezvoltarea monoposturilor. Deși inițial a fost contestat de alte echipe, FIA a considerat designul legal, iar acest difuzor a devenit simbolul ingeniozității tehnice a Brawn GP și unul dintre principalele motive pentru succesul lor istoric în 2009.

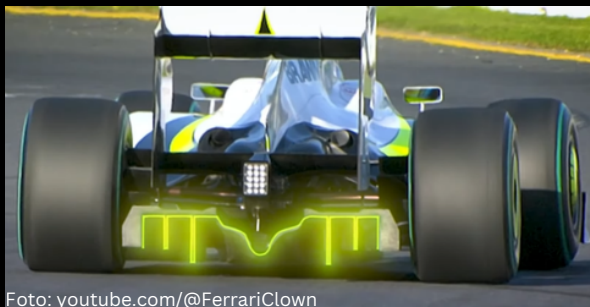


Foto: youtube.com/@FerrariClown

Jumătatea a doua a sezonului

În jumătatea a doua a sezonului 2009, Brawn GP s-a confruntat cu o presiune crescută pe măsură ce rivalii începeau să reducă diferența creată în prima parte a sezonului. La Marele Premiu al Ungariei echipa a început să întâmpine probleme de fiabilitate, Rubens Barrichello suferind o defecțiune la suspensia spate. După pauza de vară, Brawn GP și-a arătat din nou tăria. În Valencia, Barrichello a obținut o victorie impresionantă, prima după cinci ani, iar Button a avut o cursă constantă, profitând de retragerile rivalilor. Ulterior, echipa a continuat să fie competitivă în cursele rămase, în ciuda unor incidente și dificultăți tehnice: Button a avut ghinion în Belgia, fiind eliminat în primul tur, iar Barrichello a avut probleme la start.

La Monza, Brawn GP a reușit un ultim moment de glorie prin ultima clasare unu-doi a sezonului și totodată ultima victorie din istoria echipei.



Foto: imdb.com

În următoarele etape, echipa a trebuit să se descurce cu calificări mai slabe și curse în condiții variate, dar a continuat să acumuleze puncte importante. Pe Suzuka, Brawn avea șansa de a câștiga Campionatul Constructorilor, însă o decizie a comisarilor a păstrat rezultatele. În cele din urmă, în Brazilia, Button a obținut titlul mondial, iar Brawn GP a câștigat și Campionatul Constructorilor. Sezonul s-a încheiat în Abu Dhabi cu Button pe podium, consolidând un sezon unic în istoria Formulei 1: echipa a câștigat ambele titluri în singurul său an de participare și a obținut o rată de succes de 100% în campionat.

În data de 16 noiembrie 2009 Brawn GP a fost cumpărată de Mercedes. Astfel, echipa care a uimit lumea Formulei 1 în doar un singur sezon și-a încheiat călătoria, lăsând în urmă o legendă de succes și o amprentă de neuitat în istoria sportului.



Foto: f1oversteer.com

FANTEZIA F1

Formula 1 Fantasy a devenit în ultimii ani una dintre cele mai populare modalități prin care fanii se pot implica activ în fiecare weekend de cursă din Campionatul Mondial de Formula 1. Conceptul este simplu și familiar pentru cei care au mai jucat fantasy în alte sporturi: îți construiești propria echipă folosind un buget prestabilit, alegi piloți și echipe reale din Formula 1, iar punctele obținute de aceștia pe circuit se transformă în puncte pentru echipa ta virtuală. La finalul fiecărui Grand Prix, clasamentul din ligile în care participi reflectă cât de inspirate au fost alegerile tale.

Mecanismul de bază pornește de la un buget fix, cu care trebuie să selectezi un anumit număr de piloți și o echipă. Fiecare pilot și fiecare constructor are un preț stabilit în funcție de performanțe și de popularitate, iar valoarea lor poate crește sau scădea pe



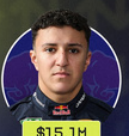
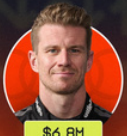
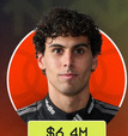
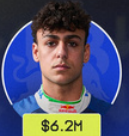
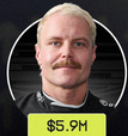
F1 Fantasy		
PRICE REVEAL		
NEW ASSETS		
 \$15.1M Red Bull HADJAR	 \$6.8M Audi HULKENBERG	 \$6.4M Audi BORTOLETO
 \$6.2M Peugeot LINDBLAD	 \$6.0M Chevrolet PEREZ	 \$5.9M Chevrolet BOTTAS

Foto: facebook.com/Formu1a

DE ANDREAS

parcursul sezonului, în funcție de rezultate și de transferurile făcute de jucători la nivel global. Strategia devine astfel esențială: alegi piloți consacrați, dar scumpi, sau mizezi pe surprize mai accesibile care îți permit să echilibrezi bugetul? În plus, înaintea fiecărui weekend de cursă ai la dispoziție un număr limitat de transferuri, ceea ce înseamnă că trebuie să gestionezi atent schimbările dintre etape. Sistemul de punctaj ține cont de pozițiile din calificări și cursă, de depășiri, de câștigarea de poziții față de grilă, dar și de incidente precum abandonurile.



Sezonul 2026 vine cu mai multe noutăți importante care simplifică experiența și îmbunătățesc anumite mecanisme. La capitolul transferuri, modul de calcul al limitelor a fost modificat. Din acest sezon, nu se mai analizează fiecare transfer în parte între două Grand Prix-uri, ci doar numărul total de schimbări făcute în echipă. Practic, contează diferența finală dintre echipa avută în cursa trecută și cea aliniată la următoarea, ceea ce oferă mai multă flexibilitate și reduce riscul de penalizări pentru ajustări intermediare. Sistemul de punctaj a suferit și el o corecție notabilă. Penalizarea pentru

DNF sau pentru piloții neclasificați în cursa Sprint a fost redusă la minus 10 puncte, o măsură care atenuează impactul unui abandon într-un format mai scurt și mai imprevizibil. Astfel, un singur incident într-un Sprint nu mai poate compromite în aceeași măsură întreg weekendul din joc.



Foto: x.com/F1

O altă schimbare importantă vizează prețurile. Pragul minim pe care îl pot atinge piloții și echipele a fost redus la 3 milioane de dolari, ceea ce creează oportunități suplimentare pentru construcția echipei și permite strategii mai variate, mai ales pentru cei care vor să investească masiv în două sau trei nume de top și să completeze restul lotului cu opțiuni foarte accesibile.

Chipsurile sunt instrumente strategice în F1 Fantasy, echivalentul virtual al upgrade-urilor din Formula 1, și pot fi decisive într-un weekend bine ales. Există șase în total, fiecare utilizabil o singură dată pe sezon și doar unul pe etapă, fără posibilitatea de anulare după activare. **Autopilot** mută automat Boost-ul pe pilotul cu cel mai mare punctaj din echipa ta, **x3 Boost** oferă unui pilot un multiplicator de 3x pentru

un Grand Prix, iar **No Negative** anulează punctele negative pe fiecare categorie de scor pentru piloți și constructori. După primul weekend se deblochează **Wildcard**, care permite transferuri nelimitate în limita bugetului, **Limitless**, ce elimină atât restricția de transferuri, cât și plafonul bugetar pentru o singură etapă, și **Final Fix**, care oferă o singură modificare între calificări și cursă, fără penalizare. Folosite inspirat, aceste chipsuri pot schimba complet ierarhia într-o ligă echilibrată.



Foto: fanamp.com

Dacă un pilot din echipa ta nu ia startul la calificări, Sprint sau Grand Prix, va primi puncte de penalizare. Poți evita situația folosind Final Fix pentru a-l înlocui la timp. Jocul îți va sugera un pilot cu preț apropiat, însă transferul se scade din limita disponibilă, iar dacă nu mai ai mutări rămase, primești o penalizare de -10 puncte.

În ansamblu, Formula 1 Fantasy rămâne un joc de echilibru între intuiție, analiză statistică și asumarea unor riscuri calculate. Noile modificări pentru 2026 par orientate spre o experiență mai clară și mai flexibilă, fără a elimina însă componenta strategică care face diferența între un simplu participant și un adevărat manager de paddock virtual.

Alătură-te și tu în liga comunității
„F1 în România” folosind codul
C1VX3QMBA06

EXISTĂ VIAȚĂ DUPĂ F1?

DE ADRIAN

Unii piloți de F1 s-au retras, n-au mai prins contract ori pur și simplu au ales să-și încerce norocul și în alte competiții din motorsport. Pentru mulți, Formula 1 reprezintă apogeul carierei, însă istoria ne arată că pentru unii, F1 a fost doar un capitol, nu întreaga carte.

De la „Tripla Coroană” la Le Mans



Foto: dyler.com

John Surtees – de la două la patru roți; Surtees a făcut trecerea în sens invers, după ce a dominat motociclismul mondial cu 7 titluri la 350cc și 500cc, a urcat în monopost și a devenit Campion Mondial în F1 cu Ferrari în 1964. Este singurul om care a „îmblânzit” atât ghidonul, cât și volanul la nivel suprem.

Graham Hill – Singurul deținător al „Triplei Coroane” - **Monaco, Indy și Le Mans**;

Dacă există un zeu al versatilității, acela este Graham Hill. Britanicul a reușit imposibilul: a câștigat titlul în **F1**, s-a impus la **Indy 500** (1966) și a cucerit 24h de la **Le Mans** (1972). Până astăzi, Juan-Pablo Montoya și Fernando Alonso au fost cel mai aproape să adune aceste trei trofee în aceeași vitrină.

Fernando Alonso – Vânătorul neobosit; Alonso a transformat „retragerea” temporară într-o expediție de cucerire. A câștigat de două ori la **Le Mans** (2018 și 2019), a luat titlul mondial în **WEC** (2018-19) și a terminat **Raliul Dakar** pe locul 13 în 2020. Pentru spaniol, orice are patru roți este o oportunitate de a mai pune un trofeu pe raft.



Foto: mclaren.com



Foto: formula1.com

Nigel Mansell – „Leul” care a devorat America;

În 1993, **Mansell** a făcut ceva de neconceput: a plecat din postura de Campion Mondial en-titre din F1 direct în IndyCar. Rezultatul? A câștigat titlul din primul an și le-a demonstrat americanilor că cineva care a strunit monștrii turbo de peste 1000 de cai din F1 nu are nevoie de nicio perioadă de acomodare pentru a domina circuitele ovale.



Foto: silverstonemuseum.co.uk

Kimi Räikkönen – Scurta „evadare” în raliuri și NASCAR;

„The Iceman” a luat o pauză de la F1 în 2010-2011 doar pentru a vedea dacă se poate distra în altă parte. S-a dus în WRC, unde a reușit să puncteze constant (locul 5 în Turcia fiind cel mai bun rezultat), înfruntând specialiști ai noroiului. Mai târziu, după retragerea definitivă din F1, a bifat și curse în NASCAR, demonstrând că un campion mondial se urcă în orice are roți doar pentru plăcerea de a concura.



Foto: goodwood.com

De la asfalt la noroi și înapoi la glorie

Robert Kubica – un pilot polivalent

După o experiență onorabilă în Marele Circ, polonezul a ales să-și încerce norocul și în Campionatul Mondial de Raliuri - WRC, unde a reușit să devină campion la categoria WRC2. Însă adevărata sa „a doua tinerețe” a venit odată cu trecerea în anduranță (WEC). Aici, Robert a reușit să îmbine controlul brutal învățat în raliuri cu precizia chirurgicală deprinsă în anii de F1. După drama din 2021, când mașina i s-a oprit în ultimul tur la Le Mans, polonezul s-a întors și a cucerit definitiv circuitul de la Sarthe. Victoria din **2025** la 24h de la Le Mans și titlul de campion mondial de anduranță au închis cerul: de la pilotul de F1 rănit, la „durul” din raliuri și, în final, la campionul incontestabil în anduranță.



Foto: wikipedia.org

Așadar, există viață după F1? Răspunsul scurt: **Da**, și adesea este mai spectaculoasă decât „Marele Circ”.

Pentru piloții pe care i-am analizat, ieșirea din cockpit-ul de Formula 1 nu a fost o pensionare, ci o eliberare. Departe de politica din paddock și de mașinile reglate steril de algoritmi, acești oameni și-au regăsit plăcerea pură de a pilota.

Întrebarea rămâne pentru noi, fanii: pe cine am mai vrea să vedem „evadând” din F1 pentru a cuceri lumea?

RELATIILE PARASOCIALE

DE CRISTINA

Trăim într-o eră în care nu mai suntem **doar spectatori**. Avem acces direct la piloți, la gândurile lor filtrate prin story-uri, la emoțiile lor surprinse în cadre atent alese. În **Formula 1**, **distanța** dintre **fan** și **pilot** pare mai mică ca niciodată, dar e, de fapt, la fel de mare ca întotdeauna. În spațiul acesta dintre **iluzia apropierii** și realitatea anonimatului nostru se nasc **relațiile parasociale**: atașamente unilaterale, intense, uneori amuzante, alteori copleșitoare. Iar când viteza de pe circuit se mută în emoțiile noastre, e ușor să uităm că urmărim un sport, nu o poveste personală în care suntem personaje principale. Pentru că, fără să ne dăm seama, ajungem să investim timp, energie și identitate într-o **conexiune care există doar într-un singur sens**. Și tocmai aici începe partea interesantă: cât e pasiune sănătoasă și unde începe atașamentul care ne conduce pe noi, nu invers?



Foto: Pinterest

Formula 1 a încetat de mult să fie doar despre „mașini care merg în cerc” și a devenit un fel de telenovelă de mare viteză, unde noi, fanii, avem impresia că, dacă am sta la o bere cu **Charles Leclerc**, ne-ar povesti sigur de ce a ales pneurile alea hard, în loc să ne întrebe ce căutăm la masa lui.

Relația parasocială în F1 începe inocent:

„Îmi place cum pilotează.”

Apoi devine: „Îmi place cum vorbește.”

Apoi: „Îmi place cum respiră.”

Și, fără să-ți dai seama, ești la 2 noaptea analizând un story în care **Lewis Hamilton** postează o poză și tu te întrebi: *Oare era obosit? Oare e bine? Cine i-a făcut poza?* (Și, dacă e să mă întrebi, asta deja duce spre limerență.)



Foto: Pinterest

Se dezvoltă aceste tipuri de **relații unilaterale** în care tu știi ce marcă de cereale mănâncă **Lando Norris** dimineața, ce nume are pisica lui **Ocon** și câte kilograme a avut copilul lui **Max Verstappen** la naștere, în timp ce ei... ei bine, probabil nu știu nici măcar că țara ta e pe hartă.

Problema nu e că ții cu un pilot. Problema apare când iei fiecare critică la adresa lui ca pe un **atac personal**, transformi fiecare DNF într-o **criză existențială** și începi să crezi că tu și pilotul vostru aveți o **conexiune „specială”** pentru că ai dat like la 47 de poze consecutive. Spoiler: el nu știe că exiști. Și e ok.

Relațiile parasociale nu sunt diabolice. Ele sunt normale. **Creierul nostru este construit să creeze atașamente.** Problema apare atunci când granița dintre „îmi place pilotul X” și „identitatea mea depinde de pilotul X” devine mai subțire decât diferența dintre P1 și P2 în Q3.



Foto: Pinterest

Gravitatea apare atunci când îți afectează **dispoziția zilnică**, îți afectează **relațiile reale** sau când începi să te cerți cu prietenii pentru că „**al lor**” a depășit „**al tău**”. Sau te cerți pe Twitter (X) cu un fan **Verstappen** pentru că tu ești fan **Hamilton**. Este ca și cum te-ai bate cu cineva în parcare pentru că lui îi place vanilia și ție ciocolata. La sfârșitul zilei, toți suntem niște oameni care se uită la alți oameni foarte bogați cum conduc mașini foarte rapide. Pentru că, ghici ce? Toți sunt milionari. Tu ești cel care suferă gratis.

Gestionarea corectă arată cam așa: **bucură-te de curse, admiră talentul, fă glume.** Fii dezamăgit 24 de ore, nu 24 de zile. Ține minte că e entertainment, nu custodie comună. Și, poate cel mai important lucru: **atitudinea față de alți fani.**

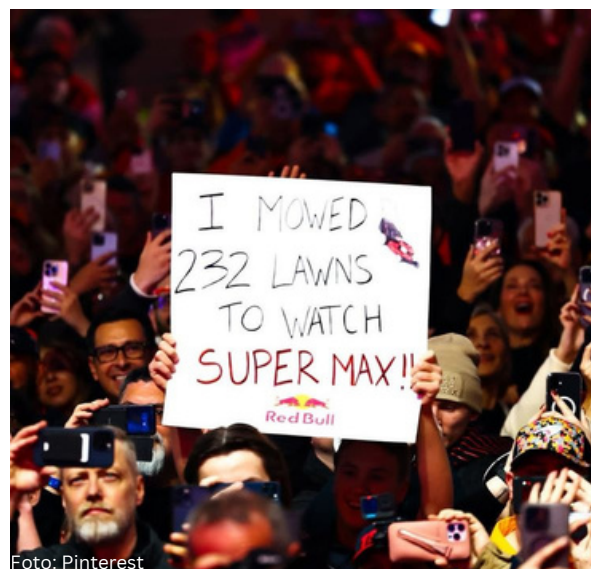


Foto: Pinterest

Dacă cineva are o relație parasocială cu alt pilot, nu e nevoie să-l tratezi ca pe un inamic geopolitic. Nu e ONU. E motorsport. **Empatia în fandom** e mai rară decât un pit stop perfect în ploaie, dar **ar trebui să fie standard.**

Așa că da, **iubește-ți favoritul.** Fă meme-uri. Strigă la televizor. Dar **lasă spațiu și pentru realitate.** Și, dacă ajungi să plânga mai mult pentru un podium ratat decât pentru fostul tău... poate e momentul să iei un „cool down lap” emoțional. 🏁



Foto: Pinterest

ARVID LINDBLAD

DE ANA-MIRELA



Pilot al echipei Racing Bulls în sezonul 2026, Arvid Anand Olof Lindblad este cetățean britanic, cu origini și nume suedeze (de la tatăl său), dar și cu gene indiene (de la mama sa).

Arvid în date și cifre sună cam așa:

- ➔ câștigător al WSK Euro Series (2021);
- ➔ cel mai tânăr câștigător de Grand Prix din Formula 3;
- ➔ cel mai tânăr câștigător al unei curse în Formula 2, la 17 ani și 254 de zile;
- ➔ singurul debutant al sezonului 2026 și cel mai tânăr pilot de pe grilă.



Printre persoanele cheie din cariera lui Arvid se numără tatăl său, care i-a fost și mecanic în perioada de debut la karting, dar și Oliver Rowland. Campionul mondial din Formula E l-a întâlnit pe Arvid când puștiul concursa la karting și l-a luat sub aripa sa protectoare. Rowland îi este manager și mentor, tot el fiind cel care l-a dus pentru prima dată într-un paddock de Formula 1, la Hungaroring în 2017. În plus, Oliver merge cât de des poate la cursele lui Arvid și îl ajută să înțeleagă mai bine noile monoposturi hibride. Arvid și-a declarat public recunoștința față de Oliver și spune că îl consideră parte din familie.

Să fie Oliver asul din mâneca lui Arvid?



ÎN ROMANIA

De la idee la faptă a fost nevoie doar de un chat, Daily Chat. Acum 2 ani Cătălin Ghigea și-a dorit crearea unei comunități a pasionaților de Formula 1, așa a apărut pe 4 martie 2024 primul chat al comunității. În timp au urmat și celelalte: News, Tickets & Experiences, Grand Prix - emisiunea, Pit Stop Cafe, fiecare cu specificul lui.

Și totuși, un grup de chat-uri nu este tocmai o comunitate, însă un grup de oameni faini și fani F1 da.

La aniversarea de 1 an a comunității am avut și primul concurs câștigat de Cristian Chiriac. Un tricou cu echipa favorită (Ferrari), personalizat și semnat de Antal și Cătălin. Premiul i-a fost înmănat personal de cei doi comentatori la prima întâlnire a comunității. Prima noastră ieșire din online.

Ai ceva să ne spui?

Scrie-ne pe mailul redacției:

 gazetaf1romania@yahoo.com

DE ANA-MIRELA

A fost doar scânteia ce a aprins un lung șir de întâlniri ale membrilor comunității: pentru vizionarea curselor, a *F1 the Movie* și participarea la diverse evenimente... motorizate.

S-au legat prietenii știute și neștiute, online și offline.

Suntem o comunitate de oameni creativi și pasionați de F1 și avem deja „produsele” noastre. Vi le las mai jos ilustrate, o imagine face cât 1000 de cuvinte, nu? 😊



PERFORMANȚA VITEZEI



David Cosma Cristofor

Despre tinerii talentați se spune de multe ori că sunt copii-minune și așa este. Un copil-minune este și David, dar mai corect ar fi să spunem că este un copil care face minuni, pentru că performanțele pe care le-a reușit se datorează muncii și determinării de care dă dovadă. Talentul este important, dar nu suficient, vorba lui Edison, 1% inspirație, 99% transpirație.

Q Salut, David!
Suntem impresionați de succesul pe care l-ai avut deja în sportul cu motor și suntem convinși că nu ți-a fost ușor, tocmai de aceea am vrea să știm cum se clădește o astfel de performanță.

Drumul spre succes implică și eșecuri, pe tine cine și ce te ajută să nu te lași doborât de astfel de momente?

În motorsport înveți foarte repede că nu toate cursele se termină așa cum îți dorești. Momentele dificile fac parte din acest drum. Ceea ce mă ajută să merg mai departe este pasiunea pentru ceea ce fac și susținerea familiei mele. Fiecare eșec îl privesc ca pe o lecție. Încerc să învăț din el, să înțeleg ce pot îmbunătăți și să revin mai puternic la următoarea cursă.

Q Ce sacrificii a trebuit să faci până acum pentru a avea o carieră în motorsport?

Sincer, nu am simțit niciodată că fac sacrificii. Tot ceea ce am făcut a fost din pasiune pură. Motorsportul este parte din mine și nu îl percep ca pe o renunțare, ci ca pe un drum ales cu inima. Dacă există sacrificii, ele sunt mai degrabă ale familiei mele, care face eforturi uriașe pentru a mă susține. Pentru mine, atunci când faci ceea ce iubești, nimic nu este prea greu.

Q Cum este viața pe drumuri, departe de casă? Ce îți lipsește cel mai mult?

Fac asta de la 6 ani și, uneori, simt că nu știu cum ar fi fost viața mea altfel decât pe circuit. Viața departe de casă și de cei dragi este uneori grea, există

dor și momente de oboseală. Dar toate acestea sunt compensate de faptul că trăiesc visul meu, că descopăr lumea, că am prieteni din diferite țări care împărtășesc aceeași pasiune. Motorsportul este imprevizibil, iar această intensitate face fiecare experiență unică.

Q Cum reușești să menții echilibrul între școală și cariera sportivă?

Este din ce în ce mai dificil să le îmbin. În perioadele de cursă sunt complet concentrat pe competiție, iar școala rămâne în plan secund. Când revin acasă, încerc să recuperez cât de mult pot. Nu este ușor, dar învăț disciplină, organizare și responsabilitate – lucruri care mă ajută și pe pistă, și în viață.

Q Știm că ai o relație destul de apropiată cu Antonelli (Kimi), se pot lega prietenii adevărate între piloți sau rivalitatea este atât de mare încât nu lasă loc pentru așa ceva?

Am o relație foarte bună cu Andrea Kimi Antonelli. Este un om modest și cald, iar asta contează foarte mult. Rivalitatea există, dar doar pe pistă. În afara ei suntem tineri care trăim aceleași emoții și presiuni. Cred că tocmai această separare între competiție și viața personală face ca prietenii să fie reale și sincere.

Q Cât de greu este să te susții financiar într-un astfel de sport? Cât de greu se găsesc sponsori?

Motorsportul este unul dintre cele mai costisitoare sporturi din lume, iar pentru o familie este aproape imposibil să susțină singură acest drum. De aceea fiecare rezultat bun înseamnă mai mult decât un trofeu – înseamnă o șansă în plus. În România, deschiderea către

acest sport este încă limitată și sunt puțini cei care înțeleg cu adevărat fenomenul. Eu cred însă că performanța poate schimba mentalități.

Q Care a fost cea mai mare provocare tehnică într-o cursă?

Un moment foarte dificil a fost atunci când mașina s-a oprit complet în timpul unei curse din cauza unei probleme electrice. Este frustrant să știi că ești pregătit, dar lucrurile scapă de sub control dintr-un motiv tehnic. Astfel de momente te învață însă răbdarea și puterea de a merge mai departe.



Q Cum te simți când ești pe cea mai înaltă treaptă a podiumului și cântă imnul României pentru tine?

Este un sentiment greu de descris. Simt mândrie, emoție și o recunoștință enormă. Mă gândesc la familia mea și la toate eforturile lor. Să știu că pot aduce un zâmbet pe fețele celor care mă susțin și că pot reprezenta România la acest nivel este o onoare imensă și o responsabilitate pe care o port cu mândrie.

Q Cum te pregătești mental și fizic pentru nivelul tot mai ridicat al competiției?

La acest nivel, pregătirea devine tot mai complexă. În spatele fiecărui pilot există, de obicei, o echipă dedicată. Din păcate, eu nu am încă o echipă completă în acest sens, din motive financiare. Încerc să învăț de la prietenii mei piloți și de la antrenorii lor și să aplic acele exerciții și în pregătirea mea.

Mental, mă simt echilibrat și lucrez constant la controlul emoțiilor. Cred că un mental coach ar fi un pas important în evoluția mea.

Q Știm că alimentația este foarte importantă pentru un sportiv, dar cu siguranță ai și plăceri „vinovate” sau amintiri legate de mâncarea preferată. Care este gustul copilăriei pentru tine?

Alimentația este foarte importantă și încerc să mănânc cât mai corect și să mă hidratez bine, pentru că efortul fizic este mare.

Dar gustul copilăriei mele rămâne simplu: un pahar de lapte cu banane, cereale și biscuiți. Este gustul dimineților liniștite, înainte ca adrenalina să înceapă.

Q Ce alte pasiuni ai în afara sportului cu motor, ce îți place să faci în timpul liber?

Îmi place să joc padel și să fac scuba diving. Sunt îndrăgostit de viața marină, în special de rechini, încă de la 3 ani. Mă fascinează lumea subacvatică și mă ajută să mă relaxez. Îmi place să călătoresc, să descopăr locuri noi și sunt pasionat și de artă, în special pictură.

Q Cum ai primit vestea că vei concura pentru Prema Racing, cea mai puternică echipă din F4?

Să concurez pentru Prema Racing este un vis pe care îl aveam încă de la 12 ani. Când am primit vestea, am simțit că unul dintre cele mai mari obiective ale mele începe să prindă contur. Am preluat o mașină care aparținuse unui pilot ce nu reușise să obțină rezultate mai bune de locul 20. Pentru mine a fost o provocare. Am reușit constant clasări în top 5 și chiar câteva podiumuri cu aceeași mașină. Acest lucru mi-a demonstrat că diferența o face munca, mentalitatea și dorința de a evolua. Faptul că am putut transforma o situație dificilă într-un rezultat solid îmi dă și mai multă putere să lupt pentru visul meu.



Q Ce i-ai spune unui tânăr din România aflat la început de carieră în motorsport?

Dar familiei acestuia?

Drumul nu este ușor și mulți îl consideră imposibil. Dar eu cred că fiecare copil are dreptul să viseze. Dacă există susținere din partea familiei, atunci merită să încerce. Tinerilor le-aș spune să se bucure de fiecare cursă, să învețe din fiecare experiență și să devină, în fiecare zi, mai buni decât ieri.



Îți mulțumim pentru bucuria pe care ne-o aduci reprezentând cu succes România în competițiile la care participi și îți mulțumim pentru că ți-ai făcut timp să răspunzi întrebărilor noastre. **Comunitatea F1 în România** este alături de tine și îți dorim succes în tot ceea ce îți propui. Hai, David! Hai, România!

Vă mulțumesc din suflet pentru susținere. Este foarte important să știi că există o comunitate care crede în tine și te susține. Reprezintă România cu mândrie și voi continua să muncesc pentru a fi la înălțimea încrederii voastre. 🇷🇴

