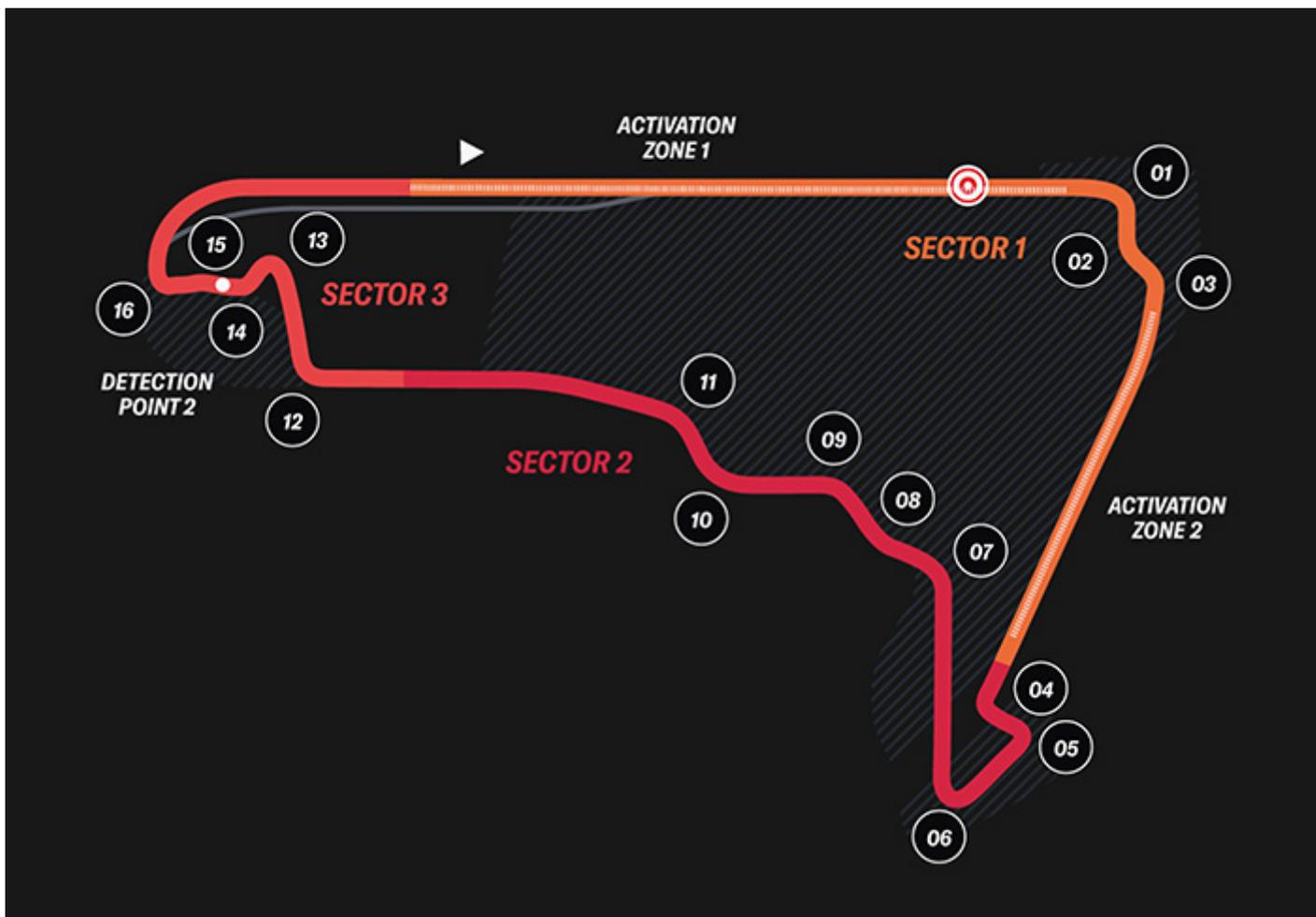




GRAN PREMIO DI CITTÀ DEL MESSICO

AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ | CIUDAD DE MÉXICO



LA TRIPLETTA AMERICANA SALE IN QUOTA

Maranello, 23 ottobre 2024 - La tripletta americana del Mondiale di Formula 1 continua: squadre e piloti si sono spostati dagli Stati Uniti al Messico dove questa settimana va in scena il quarto Gran Premio di Città del Messico all'Autódromo Hermanos Rodríguez.

Il **circuito**. Situato a 2.250 metri sopra il livello del mare, l'Autódromo Hermanos Rodríguez ha ospitato anche tutte le 19 edizioni del Gran Premio del Messico valide per il Mondiale corse fra il 1963 e il 2019. La

pista deve il proprio nome ai celebri fratelli Rodríguez - Pedro e Ricardo - che hanno esaltato i tifosi di casa sia in Formula 1 (gareggiando anche con la Scuderia Ferrari) che nelle competizioni endurance. Il giro inizia con una volata di 1,2 km con DRS aperto fino alla curva 1, dove i piloti raggiungono velocità ben superiori a 320 km/h prima di frenare per la staccata più importante della pista. Da lì in poi ci sono due complessi di curve tortuose, la 1-2-3 e la 4-5-6. Il secondo settore è caratterizzato da una serie di curvoni in sequenza, destra-sinistra-destra dalla 7 alla 11, che ricordano quelli iniziali del Circuit of the Americas, prima di lanciarsi sul terzo rettilineo con DRS che immette le monoposto nella lentissima sezione dello stadio. Qui una serie di quattro curve tortuose, ormai celeberrima nel mondo della Formula 1, attraversa un campo da baseball con altissime gradinate piene zeppe di tifosi scatenati. Altre due curve strette a destra riportano le vetture sul traguardo in poco più di 78 secondi.

Aria rarefatta. Ottobre a Città del Messico è spesso un mese dal clima piuttosto piacevole per i piloti, con temperature medie stabili sui 24 gradi. Molto meno piacevole è la vita per le vetture: a fare la differenza è l'aria rarefatta dovuta all'altitudine della capitale messicana che impone il pedaggio maggiore alle monoposto sotto il profilo dell'affidabilità poiché tutte le componenti, dalla power unit, ai freni, alle gomme fino a tutti gli impianti installati in vettura, soffrono la carenza di ossigeno e sono a rischio surriscaldamento.

Gomme. Con i suoi lunghi rettilinei e le tante frenate, l'Autódromo Hermanos Rodríguez è considerato un circuito con basso degrado, e per questo i team spesso optano per una strategia a una sosta. Tuttavia, a causa dell'elevata altitudine, i piloti devono fare attenzione a non spingere troppo altrimenti c'è il rischio di surriscaldare le proprie coperture e di essere costretti a una seconda sosta. Lo scorso anno, la maggior parte della griglia è partita con pneumatici Medium prima di passare a gomme Hard dopo un terzo della distanza per poi andare fino in fondo.

Programma. Dopo il weekend con il formato Sprint del Circuit of the Americas, la gara del Messico vedrà il ritorno al formato standard. Si comincia venerdì con le sessioni di prove libere previste alle 12.30 (20.30 CET) e alle 16 (24 CET), quest'ultima della durata di 90 minuti invece dei consueti 60 per permettere a Pirelli di provare la miscela Soft per il 2025. Sabato mattina l'ultima sessione in preparazione della qualifica è prevista alle 11.30 (19.30 CET), mentre le posizioni sulla griglia di partenza saranno assegnate a partire dalle 15 (23 CET). I 71 giri del Gran Premio di Città del Messico prenderanno il via domenica alle 14 (21 CET).



Arriviamo in Messico carichi dopo la doppietta di Austin che è stata un moltiplicatore di motivazione per tutta la squadra. Al circuito Hermanos Rodriguez ci attende una sfida completamente diversa nella quale sarà la gestione della vettura in condizioni ambientali uniche a fare la differenza. L'aria rarefatta che si trova ai 2200 metri di Città del Messico mette particolarmente sotto stress le componenti vettura che necessitano di disperdere calore e quindi impiantistica, freni, power unit e ovviamente anche le gomme. Trovare il giusto bilanciamento tra queste esigenze e la ricerca della miglior prestazione è un esercizio non facile da compiere ma ci siamo preparati bene a casa e siamo pronti a fare del nostro meglio. Dal punto di vista dell'approccio tratteremo questa gara come le precedenti, quindi con la massima concentrazione e cura dei dettagli, focalizzandoci soprattutto su noi stessi. Mi aspetto come al solito livelli molto ravvicinati tra i top team, a fine weekend tireremo le somme e potremo valutare il livello della prestazione offerta come squadra.

Fred Vasseur

Team Principal Scuderia Ferrari HP

FERRARI STATS

	GP disputati	1093
	Stagioni in F1	75
	Debutto	Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit)
	Vittorie	247 (22,59%)
	Pole position	252 (23,06%)
	Giri più veloci	262 (23,97%)
	Podi totali	823 (25,09%)

FERRARI STATS GRAN PREMI CORSI IN MESSICO

	GP disputati	23
	Debutto	GP del Messico 1963 (J. Surtees rit.; L. Bandini rit.)
	Vittorie	2 (8,69%)
	Pole position	4 (17,39%)
	Giri più veloci	5 (21,73%)
	Podi totali	12 (18,18%)

TRE DOMANDE A... EDOARDO BROSCO

SCUDERIA FERRARI HP, HEAD OF CHASSIS RELIABILITY AND DEVELOPMENT

1. Quali sono le caratteristiche della pista di Città del Messico?

Il tracciato dell'Autódromo Hermanos Rodríguez non è particolarmente lungo ma molto tecnico e impegnativo. In qualifica la prima difficoltà è riuscire a scaldare le gomme anteriori preservando il più possibile le posteriori nel giro di lancio. L'alternanza di lunghi rettilinei e curve lente e serrate fa sì che l'attenzione alle gomme sia fondamentale: se non si controlla accuratamente lo slittamento delle gomme in accelerazione, si rischia di surriscaldarle irrimediabilmente e perdere trazione e quindi molto tempo non solo nel giro ma anche nei successivi.

2. Il circuito Hermanos Rodríguez è impegnativo soprattutto per le vetture. Perché e quali sono gli aspetti più critici anche considerato che siamo giunti a gara 20 della stagione?

Il Gran Premio di Città del Messico fa rima con altitudine. Ci troviamo a quasi 2.300 m di quota, dove la densità dell'aria è inferiore di circa il 30% rispetto al livello del mare.

Questo ha due effetti sulle monoposto: il primo è che, a pari geometria, la portata di aria che entra nella macchina attraverso le pance, le prese

aria dei freni e lo snorkel è inferiore. Questo comporta la necessità di adottare strategie specifiche per garantire il raffreddamento delle componenti della monoposto, nonché uno stress maggiore per il turbo, che deve lavorare al limite superiore della sua specifica di funzionamento per riuscire a fornire l'aria necessaria al motore. La seconda conseguenza della bassa densità dell'aria è anche che il carico aerodinamico verticale e la resistenza all'avanzamento opposta dall'aria si riducono del 30%. Per avere un'idea di cosa questo significhi, la differenza di carico tra un assetto aerodinamico per Monaco (Max) e per Monza (Min) è circa il 20% oppure che, se il GP di Città del Messico si svolgesse a livello del mare, la velocità a fine rettilineo delle vetture sarebbe circa 25 km/h inferiore!

3. Raccontaci un po' di te. Come si è evoluto il tuo percorso nella Scuderia Ferrari HP e come ti senti a rappresentare questo brand nel mondo?

Ho iniziato a lavorare in Scuderia Ferrari nel 2012 come giovane ingegnere in Dinamica veicolo, prima di spostarmi nel gruppo di ingegneria di pista, nel ruolo di Performance Engineer, che ho mantenuto fino al 2019 dopo anni bellissimi passati in pista in cui ho lavorato con piloti e ingegneri da cui ho imparato moltissimo. Oggi sono responsabile del gruppo Affidabilità e Sviluppo Autotelaio.

Da quando lavoro in Scuderia Ferrari sono cambiate molte cose: la struttura, gli uffici, i banchi prova, ovviamente sono cambiate anche molte facce, ma c'è qualcosa che non cambia mai, ed è la qualità tecnica e la passione sportiva di tutte le persone che ci lavorano. Quando si vince la gara, torni in ufficio il lunedì e vedi la luce negli occhi dei tuoi colleghi, tutti si sentono parte di un progetto più grande. Credo sia questo che mi rende orgoglioso di lavorare qui dentro: sentirmi parte di un progetto e lavorare fianco a fianco a persone che danno tutto per migliorarsi sempre e cercare di fare meglio dei nostri avversari.

Profilo

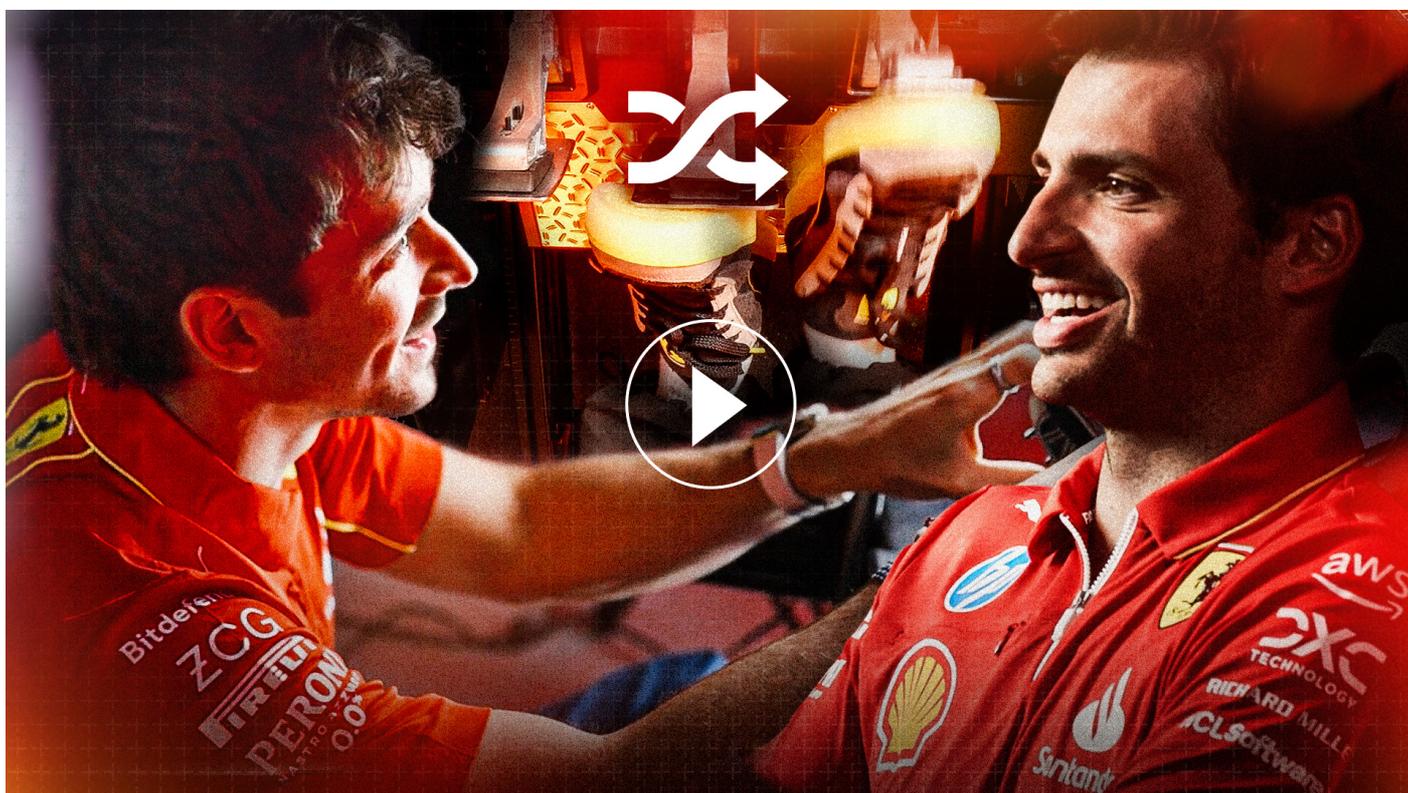
Edoardo Brosco

Nazionalità: Italiano

Nato il 30/12/1987

A Roma

Da questo link è possibile scaricare immagini in alta risoluzione di Edoardo Brosco <https://we.tl/t-jMH6c3dKIE>



GRAN PREMIO DI CITTÀ DEL MESSICO: NUMERI E CURIOSITÀ

9. I weekend di gara all'attivo di Oliver Bearman in Formula 1. Il pilota inglese della Scuderia Ferrari Driver Academy questo fine settimana tornerà infatti al volante della SF-24 per la prima volta dal Gran Premio dell'Arabia Saudita, nel rispetto della regola che prevede che ogni squadra nell'arco della stagione metta ciascuna delle due vetture a disposizione di un pilota giovane, con al massimo due Gran Premi disputati. Oliver oltre alla gara saudita ha corso quest'anno in Azerbaigian con l'Haas F1 Team. Bearman ha poi anche disputato sei FP1 al venerdì con la squadra statunitense, esordendo proprio in Messico nel 2023, stagione in cui ha girato anche ad Abu Dhabi, e poi quest'anno a Imola, Barcelona-Catalunya, Silverstone e all'Hungaroring.

15. I gradi di temperatura media a dicembre a Città del Messico. Nonostante questi valori elevati, ogni anno nel mese di Natale sulla piazza principale, Zócalo, viene allestita la pista di pattinaggio più grande di tutte le Americhe, chiamata "Ice World", che utilizza un sistema in alluminio per raffreddare il ghiaccio, consentendo alle persone di pattinare all'aperto anche con temperature fino a 30 gradi.

20. La velocità media in chilometri orari delle auto a Città del Messico. Con cinque milioni di vetture circolanti, il traffico – che non si ferma letteralmente mai – è da sempre uno dei problemi principali della Capitale al pari dell'inquinamento. Nelle ore di punta accade che si proceda più spediti semplicemente muovendosi a piedi.

22. La percentuale di prodotto interno lordo sul totale nazionale (che ammonta a 3.500 trilioni di dollari) realizzata a Città del Messico. Se la Capitale fosse un paese indipendente, sarebbe la quinta economia più grande dell'America Latina.

60. Il diametro in centimetri che può raggiungere un sombrero, il tipico copricapo messicano. Introdotto dagli allevatori messicani, si è poi diffuso anche negli Stati Uniti, dove è diventato il celeberrimo cappello da cowboy reso estremamente popolare dai film western degli anni Sessanta e Settanta.

2018. L'anno in cui la *lucha libre*, lo stile di wrestling nato in Messico negli anni trenta e diffusissimo in tutto il Paese, è stato inserito nel patrimonio dell'umanità Unesco. La caratteristica principale della *lucha libre* è il fatto di essere molto più veloce del wrestling tradizionale. Si preferisce di gran lunga l'uso di manovre aeree a discapito della forza fisica. Un praticante di *lucha libre* viene chiamato *luchador* al maschile e *luchadora* al femminile.



versione online

Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.
Se non vuoi più ricevere queste comunicazioni, clicca qui.

SCUDERIA FERRARI
FERRARI STYLE

Scuderia Ferrari Press Office
email: ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com • telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2024 - Tutti i diritti sono riservati