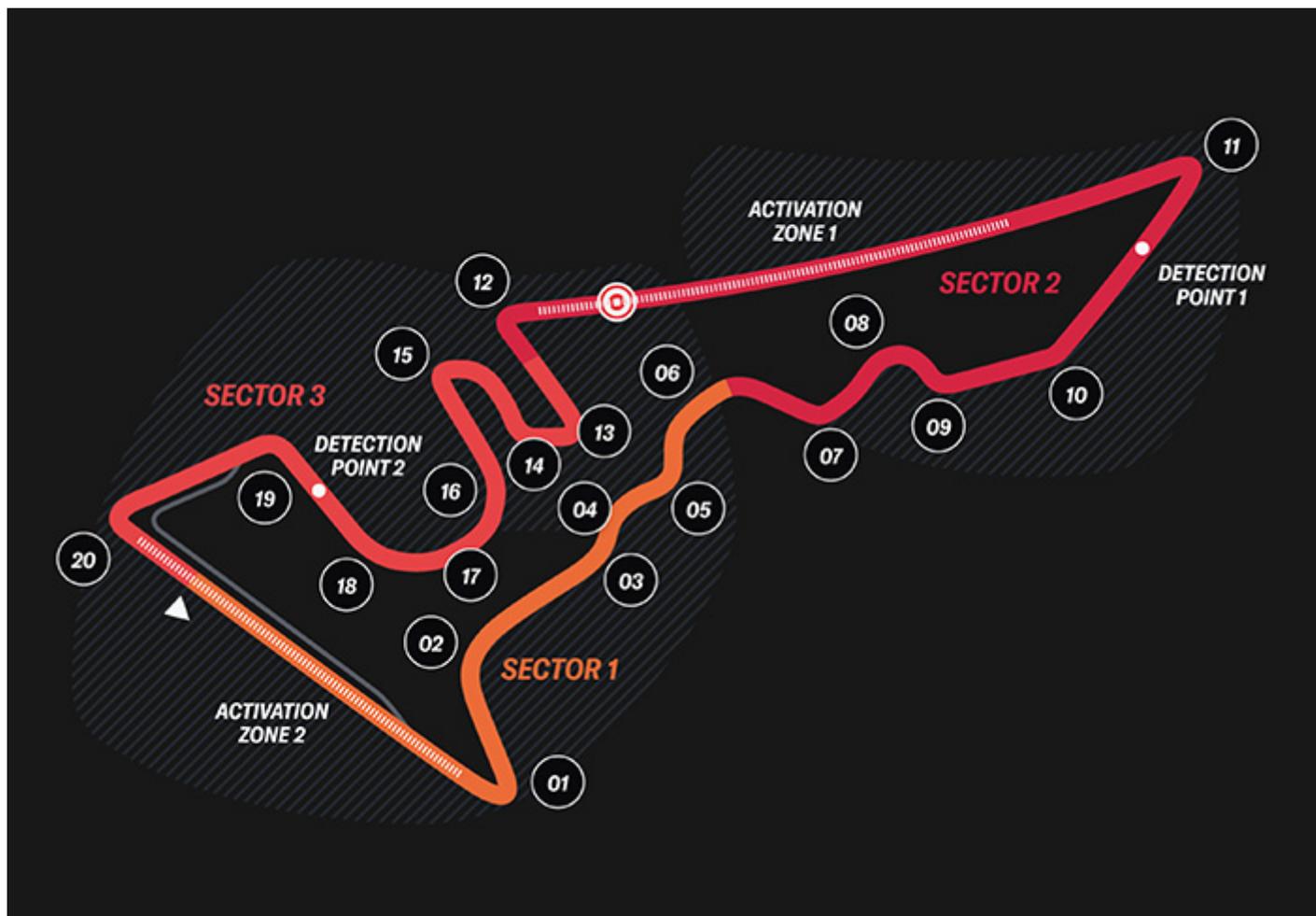




GRAN PREMIO DEGLI STATI UNITI

CIRCUIT OF THE AMERICAS | AUSTIN



LA TRIPLETTA AMERICANA PARTE DAL COTA

Maranello, 16 ottobre 2024 - Dopo l'insolita pausa autunnale, la Formula 1 e la Scuderia Ferrari HP tornano in gara attraversando l'Oceano Atlantico per la prima tappa della tripletta americana, il Gran Premio degli Stati Uniti, che va in scena sull'iconico Circuit of the Americas (COTA) di Austin, teatro del 19° appuntamento stagionale.

La pista. Il circuito misura 5.513 metri di lunghezza e propone un mix di curve da alta, media e bassa velocità; due zone DRS e oltre 40 metri di

dislivello in un frequente saliscendi che rende questa pista una delle sfide più impegnative e al contempo divertenti che i piloti affrontano in tutto il campionato. Ci sono molte opportunità di sorpasso nel giro, la prima durante la salita a 320 km/h verso la curva 1. Il resto del primo settore, tuttavia, è ricco di curve tecniche da alta velocità, simili a quelle che si trovano a Suzuka e a Silverstone. Il tratto, particolarmente impegnativo, termina con il tornante a sinistra da bassa velocità che precede il rettilineo più lungo del circuito, altro punto adatto ai sorpassi. Lì i piloti, con il DRS aperto, cercheranno di lanciarsi all'attacco nelle curve 12 e 13. La parte finale del giro prevede un tornante esteso che include le curve 14 e 15 che immette su una lunga curva a destra, e poi due rapide curve a sinistra che riportano le auto sul rettilineo del traguardo.

Meteo e gomme. Non è un segreto che le gare al COTA possano essere climaticamente molto calde. Nel corso del weekend, le temperature in pista possono raggiungere i 41 gradi Celsius, complicando non poco la vita ai piloti così come alle monoposto, con il rischio di surriscaldamento di motori, impiantistica, nonché delle gomme, con conseguente diminuzione dell'aderenza. La pioggia cade raramente in Texas, ma c'è sempre la possibilità che uno o due acquazzoni possano colpire l'impianto nel corso del weekend. Il COTA è risaputo essere un circuito a degrado elevato, il che significa che i piloti devono spesso scendere a compromessi con il loro stile di guida. Se si sceglie di spingere al limite, si avrà più ritmo all'inizio ma si potrebbe essere costretti a fare una sosta extra verso fine corsa. Al contrario, chi opta per prendersi cura dei propri pneumatici potrebbe inizialmente faticare e perdere posizioni, ma nel finale potrebbero beneficiare della sosta in meno per finire davanti ai rivali con strategia a tre stop. Nel 2023, la maggior parte dei team ha optato per una gara a tre soste: partenza con gomme Medium, sosta ai box intorno al 20° giro per montare un set di pneumatici Hard e passaggio di nuovo alle Medium per spingere fino alla bandiera a scacchi.

Programma. Il pochissimo tempo a disposizione nelle libere derivante dal ritorno del formato Sprint questo fine settimana farà sì che probabilmente, proprio come avvenne l'anno scorso, la gara Sprint del sabato venga usata come un test per verificare come si comporteranno le gomme. L'unica sessione di libere è in programma venerdì alle 12.30 locali (19.30 CET), seguita dalle qualifiche della gara Sprint alle 16.30 (23.30 CET). Sabato la gara Sprint prenderà il via alle 13 (20 CET), seguita dalle qualifiche del Gran Premio alle 17 (mezzanotte CET). Domenica i cinque semafori rossi che daranno il via ai 56 giri (308,405 km) del Gran Premio degli Stati Uniti si spegneranno alle 14 (21 CET).



Con la gara di Austin inizia l'intenso finale di stagione fatto di sei gare organizzate su due triplete in sole otto settimane. Per quanto ci riguarda vogliamo verificare sui curvoni da alta velocità di questa pista la bontà di quanto abbiamo portato già nelle gare precedenti. In questo weekend sarà inoltre particolarmente importante la preparazione fatta a casa prima di arrivare in circuito: torna infatti il formato Sprint e questo significa che avremo un'unica sessione di prove libere prima di andare in qualifica per la corsa da cento chilometri del sabato. Charles e Carlos si sono preparati bene e la squadra è carica e come sempre ci concentreremo su noi stessi per portare a casa il meglio dal pacchetto a nostra disposizione. Dobbiamo mettercela tutta, perché i valori in campo sono molto ravvicinati e nelle classifiche è ancora tutto aperto.

Fred Vasseur

Team Principal Scuderia Ferrari HP

FERRARI STATS

	GP disputati	1092
	Stagioni in F1	75
	Debutto	Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit)
	Vittorie	246 (22,53%)
	Pole position	252 (23,08%)
	Giri più veloci	262 (23,99%)
	Podi totali	821 (25,06%)

FERRARI STATS GRAN PREMI CORSI NEGLI STATI UNITI

	GP disputati	64
	Debutto	Indianapolis 500 Miles 1952 (A. Ascari ret.)
	Vittorie	13 (20,31%)
	Pole position	18 (28,12%)
	Giri più veloci	16 (25%)
	Podi totali	44 (22,92%)

TRE DOMANDE A... CARLOS GALBALLY

SCUDERIA FERRARI HP, HEAD OF VEHICLE DYNAMICS

1. Che tipo di pista è il COTA e quali aspetti della vettura mette maggiormente sotto pressione?

Il COTA è una delle piste con maggiore energia di tutta la stagione, con curve equamente distribuite fra sinistra e destra e sulle quali sia l'anteriore che il posteriore della vettura viene messo sotto pressione. C'è anche un buon equilibrio tra curve da alta e da bassa velocità. Proprio perché entrambi gli assi sono fortemente sollecitati qui è fondamentale avere una vettura ben bilanciata, specialmente per quanto riguarda la progressione dalle curve da bassa a quelle da alta velocità.

2. Sappiamo che anche le gomme sono particolarmente stressate qui. Come si fa a gestirle senza perdere troppa prestazione?

A causa dell'elevata energia e della selezione delle mescole (a Austin avremo a disposizione la seconda mescola più morbida come Soft), nel giro lanciato è indispensabile trovare l'equilibrio tra mettere subito in temperatura la gomma per affrontare bene il primo settore e avere uno pneumatico ancora performante alla fine del giro. In gara, invece, la parte più sfidante per la gestione delle gomme è costituita dalle "esse" del primo settore, dove bisogna sacrificare un po' di prestazione per ridurre al minimo il tempo totale di gara evitando una sosta in più.



5. Questo weekend segna il ritorno del formato Sprint. Come inciderà questo fattore sulla gestione del lavoro in pista?

Il formato Sprint presenta alcune sfide uniche agli ingegneri a causa della distribuzione delle sessioni. Non essendoci il solito venerdì, in cui ci si cerca di provare sia in configurazione da qualifica che con carburante a bordo, l'unica sessione di libere sarà prevalentemente incentrata sulla preparazione della qualifica Sprint che è già in programma poche ore dopo. A causa del ridotto tempo pista è ancora più importante avere strumenti di simulazione correttamente correlati per avere una base di partenza ottimale senza dover apportare troppe modifiche all'assetto.

Profilo

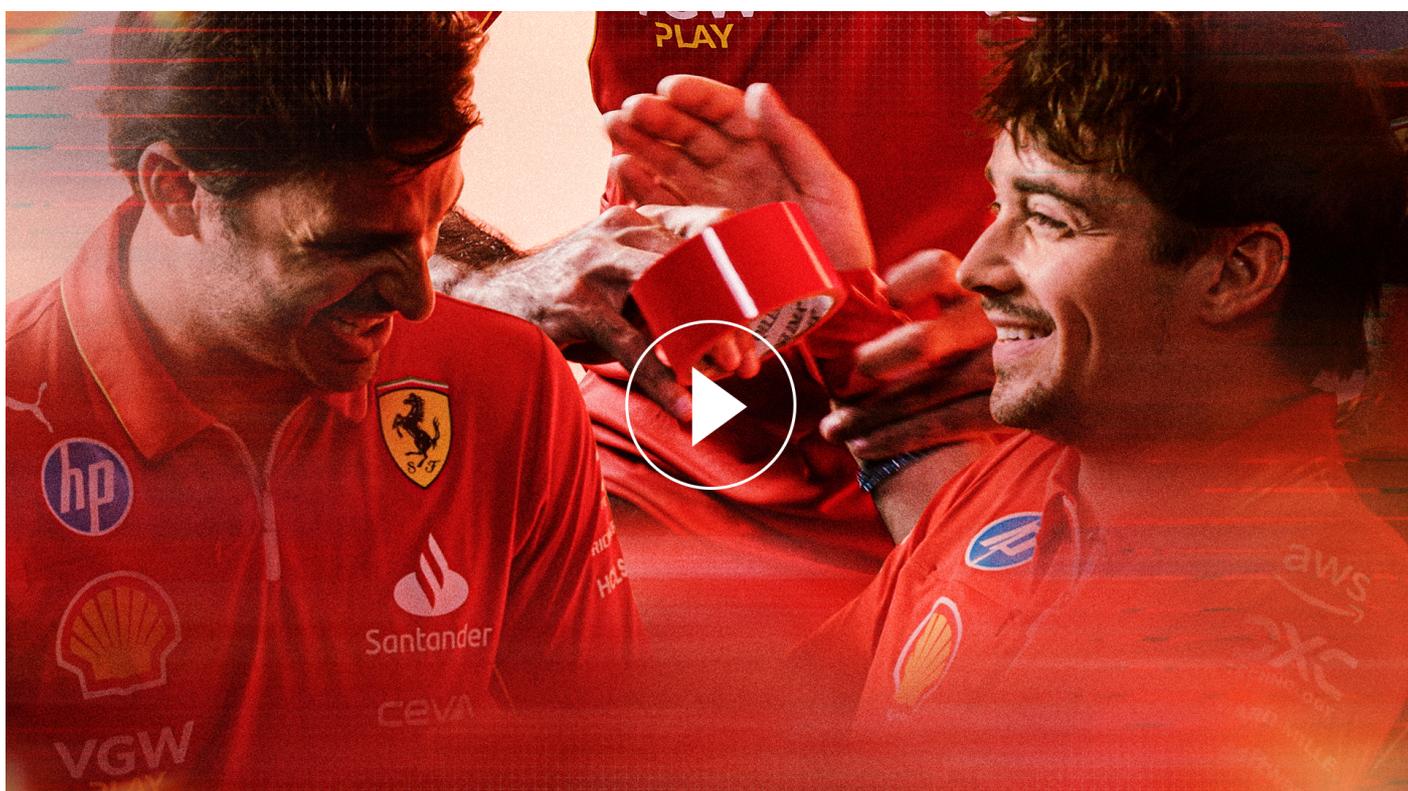
Carlos Galbally Herrero

Nazionalità: Spagnolo

Nato il 21/09/1984

A Santander (Spagna)

Da questo link è possibile scaricare immagini in alta risoluzione di Carlos Galbally <https://we.tl/t-w3M3EcNC6A>



**GRAN PREMIO DEGLI STATI UNITI:
NUMERI E CURIOSITÀ**

5. Le miglia di lunghezza del tradizionale Thanksgiving Turkey Trot, corsa podistica il cui ricavato va in beneficenza, che quest'anno è in programma il 28 novembre alle 9.30. La manifestazione è nata nel **1991** con solo una manciata di volontari e **600 partecipanti**. Oggigiorno è la più celebre corsa di beneficenza del Texas, con oltre 700 volontari e più di 20.000 partecipanti da tutti gli Stati Uniti, molti dei quali indossano costumi da tacchino. Si tratta di un ottimo modo per le famiglie di godersi il giorno del Ringraziamento. Ad oggi, l'Austin Turkey Trot ha raccolto oltre 5 milioni di dollari.

60. Le tonnellate di cianfrusaglie della Cathedral of Junk di Austin. Incominciata nel 1988 da Vince Hannemann, la "Cathedral of Junk" è un'installazione artistica in continua evoluzione. La scultura è una collezione pazzesca di oggetti, dalle biciclette ai televisori, dalle macchinine giocattolo ai cerchi automobilistici - c'è persino una cabina telefonica! L'opera è in continua evoluzione, poiché Hannemann e i visitatori aggiungono e rimuovono continuamente oggetti, rendendola un'installazione artistica dinamica che cambia nel tempo. Oltre a essere un'opera d'arte, la "Cathedral of Junk" riflette anche la passione di Hannemann per il riciclo e l'ambiente, un monito a ricordare che ciò che è considerato spazzatura può trasformarsi in qualcosa di bello e significativo. L'installazione è aperta al pubblico e i visitatori sono incoraggiati a esplorarla e ad aggiungervi i propri oggetti. Hannemann offre anche tour guidati, in cui spiega ai visitatori i segreti dell'opera.

27. Gli anni che festeggia oggi Charles Leclerc, nato il **16 ottobre 1997**. Il monegasco gareggia con il numero 16 proprio per questa ragione, oltre che per il fatto che $1+6$ fa 7, che sarebbe stato il numero con il quale Charles avrebbe voluto gareggiare se non fosse già stato assegnato a Kimi Raikkonen.

1835. L'anno di fondazione della città di Austin, il cui nome originario era Waterloo. La storia racconta che la città sia stata fondata da Hunter Jacob Harrell, il quale piantò una tenda nel sito del Congress Avenue Bridge sul lato nord del fiume Colorado e in seguito vi costruì una palizzata di tronchi spaccati. Nel giro di pochi anni, il soldato e statista Ed Burleson delineò i piani per quella che sarebbe

diventata Waterloo. Questo nome non durò tuttavia molto a lungo, visto che la città fu rinominata in onore di Stephen Austin già nel 1839.

1951. L'anno in cui ad Austin è stato costruito il monumento in miniatura della Statua della Libertà. È stata installata sul terreno del Campidoglio ad opera dei Boy Scouts of America. È in bronzo ed è stata fusa dalla Friedley-Voshardt Company. Ovviamente non si tratta certo dell'unico caso di replica della celebre statua che si trova a New York: se ne contano almeno altre 200 in giro per il Paese.



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

