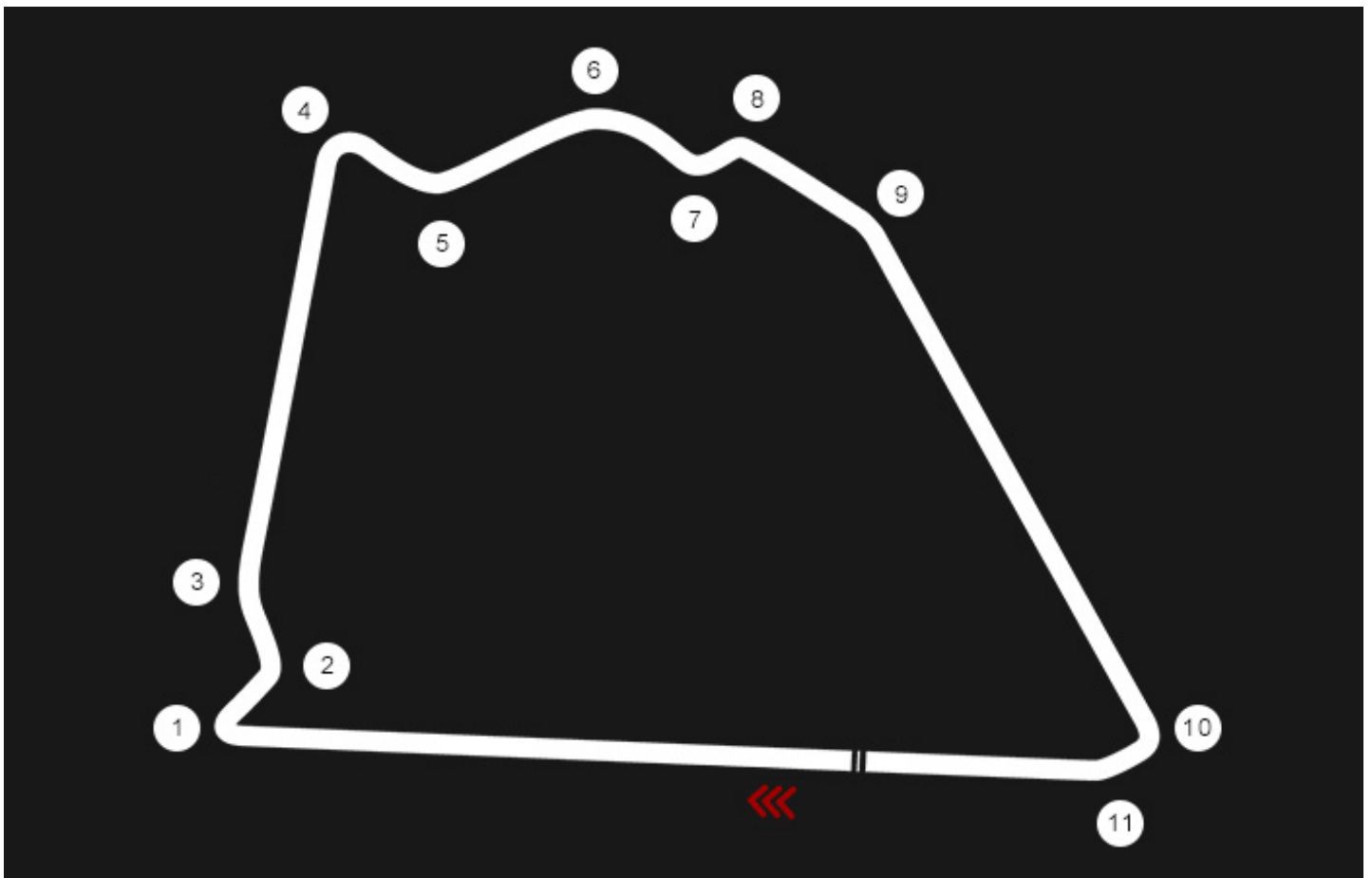




Gran Premio di Sakhir

BAHRAIN INTERNATIONAL CIRCUIT - OUTER TRACK

PREVIEW



Stesso impianto, pista diversa

Sakhir, 2 dicembre 2020 – A una sola settimana dal Gran Premio del Bahrain, il Mondiale di Formula 1 rimane nel paese mediorientale per affrontare la seconda gara di seguito nell'impianto di Sakhir. Non si tratta di una novità dal momento che in questa anomala stagione 2020 è già capitato in altre due occasioni di rimanere nella stessa località per disputare due corse nel breve volgere di otto giorni. È successo in Austria, in apertura di campionato, e lo stesso è avvenuto a Silverstone, per il quarto e il quinto appuntamento stagionale. La doppietta di Sakhir porta però con sé una particolarità che torna a proporre il Bahrain come Gran Premio pioniere per la Formula 1, è qui infatti che nel 2004 si è disputata la prima gara in notturna nella storia della categoria.

Configurazione velocissima. Il primo Gran Premio di Sakhir si svolgerà infatti sulla configurazione Outer Track del Bahrain International Circuit: il tracciato prevede un primo settore praticamente identico a quello affrontato domenica scorsa. Superata la curva 4 però le vetture si immetteranno in un tratto molto veloce costituito da cinque semicurve che porta a ricongiungersi con il circuito tradizionale nel rettilineo dopo curva 13, lasciando di fatto invariato il settore conclusivo che conduce al traguardo. Questo layout, il terzo adottato a Sakhir dalla Formula 1 dopo quello denominato Endurance, sul quale si disputò la corsa del 2010, riduce la lunghezza del giro ad appena 3.543 metri (il più corto di questa stagione dal momento che il GP di Monaco con i suoi 3.337 metri non è in calendario). I tempi sul giro sono attesi sotto al minuto come solo al circuito di Digione nel 1974 si è visto nella storia della Formula 1. Le zone DRS saranno due rispetto alle tre del weekend scorso: sul rettilineo principale e fra le curve 3 e 4. Da percorrere ci sono 87 giri: ci si aspettano medie orarie elevatissime.

Programma. Il Gran Premio di Sakhir, oltre alla configurazione del tracciato, avrà anche orari diversi dalla gara di una settimana fa, con l'intera schedule posticipata alla sera. Le prove libere al venerdì saranno alle 16.30 locali (14.30 CET) e alle 20.30 (18.30 CET). Sabato l'ultima sessione prima delle qualifiche andrà in scena al tramonto, alle 17 (15 CET), mentre i posti in griglia di partenza saranno assegnati a partire dalle 20 (18 CET). La gara prenderà il via domenica 6 dicembre alle 20.10 ora del Bahrain (18.10 CET).

Sebastian Vettel #5



“La seconda gara in Bahrain verrà disputata sull’Outer Track della pista di Sakhir, una configurazione parecchio differente da quella sulla quale abbiamo corso l’ultimo Gran Premio. Di fatto viene tagliata via l’intera sezione centrale del tracciato e da curva 4 andiamo direttamente alla 13 rimpiazzando il secondo settore con due curve veloci e una parte leggermente più lenta, una versione del circuito molto più corta che di sicuro trasmetterà a noi piloti sensazioni completamente diverse dal solito.

Sulle monoposto adoteremo un set-up aerodinamico a basso carico per cercare di andare incontro alle caratteristiche di questo nuovo tracciato anche si tratterà di un esercizio così semplice, specie considerando che avremo la stessa selezione di gomme della settimana scorsa.

Se molte delle curve ci saranno comunque familiari, con un giro così corto dovremo confrontarci con problematiche qui solitamente non comuni, come il traffico che renderà più caotiche le sessioni. La qualifica sarà vissuta sul filo dei millesimi e credo che questa corsa potrebbe regalare più di una sorpresa”.

Charles Leclerc #16



“In questa stagione così particolare non è la prima volta che ci troviamo a gareggiare per due weekend di fila nella stessa località. Questa è invece la prima in assoluto nella quale da una corsa all'altra la configurazione del circuito viene modificata. In passato ne è stata usata una più lunga; questo weekend, al contrario, ci troveremo a gareggiare invece su un layout super veloce e breve, con appena undici curve.

Credo che su un tracciato del genere le differenze da una vettura all'altra, specie a centro gruppo, saranno minime e ogni millesimo potrà fare la differenza. Da percorrere ci sono 87 giri, un numero inusuale considerate le piste sulle quali gareggiamo di solito, e sono curioso di vedere come saranno certe fasi a livello di traffico, specie in qualifica e gara”.

Q&A con **Matteo Togninalli** Head of Track Engineering

“Una sfida praticamente nuova, con un paio di parametri noti”. Sintetizza così **Matteo Togninalli, Head of Track Engineering della Scuderia**, lo scenario del Gran Premio di Sakhir. “È vero che gareggeremo nello stesso luogo e sul medesimo tipo di asfalto ma il tracciato ha caratteristiche diverse, soprattutto perché non hai più quella parte della pista nella quale c'erano il tratto misto e le curve ad alta velocità. Le gomme hanno così più 'respiro' tra una curva e l'altra. Questo ha un impatto non soltanto sull'assetto e sul livello di carico aerodinamico ma anche sul comportamento degli pneumatici, visto che il livello di energia che devono sopportare, in particolare quelle posteriori, è fra il 20 e il 30% in meno. Pertanto, certi problemi – come il surriscaldamento – che abbiamo visto lo scorso fine settimana, dovrebbero essere mitigati. In termini di efficienza, è sicuramente maggiore rispetto al tracciato dove abbiamo appena corso, quindi mi aspetto di vedere una tendenza a 'scaricare' le vetture”.

Le novità che offre e le caratteristiche complessive del tracciato sono un ostacolo o un'opportunità per la Scuderia?

“Direi più un'opportunità, perché è un fatto che sia sabato che domenica abbiamo sofferto particolarmente nella gestione dell'energia esercitata sulle gomme, quindi su questo fronte potremmo trovarci in una situazione migliore. D'altro canto, è chiaro che la SF1000 non brilla nelle piste ad alta efficienza e questa è una configurazione sulla quale l'effetto relativo della prestazione del motore è più alto, due elementi che avranno un peso determinante. La cosa più importante sarà comunque essere in grado di tirare fuori tutto il nostro potenziale, cosa che non siamo riusciti a fare fino in fondo la settimana scorsa”.

Quanto dell'esperienza del Gran Premio precedente sarà utile in questo evento, in particolare sulla gestione delle gomme?

“Ci sono degli spunti che vogliamo approfondire per trovare delle soluzioni che ci consentano di migliorarne la prestazione, sia sull'approccio al giro che nelle regolazioni, ma saremo comunque di fronte a un evento diverso. Ad esempio, sarà differente la gestione delle qualifiche, sia perché non sarà per niente facile trovare il momento giusto per fare il tempo a causa del traffico, sia perché – proprio per quello che dicevo prima riguardo all'energia che devono gestire le gomme – sarà difficile portare le gomme nella finestra ideale di esercizio. C'è molto lavoro da fare ma sono queste le sfide che piacciono a noi ingegneri. Parametri che dovranno essere tenuti sempre sotto controllo sono i consumi di carburante e il rendimento dei freni. Se il primo dovrebbe essere piuttosto in linea con quello della scorsa settimana, visto che su una pista che richiede maggiore efficienza si tenderà a girare con meno carico aerodinamico, per i freni potrebbe essere ancora più critico soprattutto in gara, quando le frenate più importanti, come quelle della prima e dell'ultima, dovranno essere ripetute una trentina di volte in più rispetto a domenica scorsa”.



Ferrari stats

FERRARI STATS

GP disputati 1006

Stagioni in F1 71

Debutto Monaco 1950 (Alberto Ascari 2°; Raymond Sommer 4°; Luigi Villorelli rit.)

Vittorie 238 (23,66%)

Pole position 228 (22,66%)

Giri più veloci 254 (25,25%)

Podi totali 773 (76,84%)

FERRARI STATS CIRCUITO DI SAKHIR

GP disputati 16

Debutto 2004 (Michael Schumacher 1°; Rubens Barrichello 2°)

Vittorie 6 (37,5%)

Pole position 5 (31,75%)

Giri più veloci 5 (31,75%)

Podi totali 14 (87,5%)

Gran Premio di Sakhir: numeri e curiosità

2. Le occasioni nelle quali una **gara ha preso il via alle 20.10 locali** nella storia della Formula 1. Il Gran Premio di Sakhir andrà dunque a raggiungere quelli di Singapore del 2018 e del 2019 in cima alla speciale classifica delle corse incominciate più tardi nella giornata.

7. Il **Sakhir Outer Track** è il **settimo tracciato più corto nella storia della Formula 1**. Il giro più ridotto rimane quello di **Monte Carlo**, che dal 1955 al 1972 misurò appena **3145 metri**. Poi c'è **Zeltweg**, un circuito **da 3200 metri** ricavato all'interno dell'Aerodromo Hinterstoisser che ospitò solo una gara, il **Gran Premio d'Austria del 1964**, vinto da **Lorenzo Bandini con la Ferrari 156 F1**. Il circuito di **Dijon-Prenois**, in Francia, **nel 1974** misurava solo **3289 metri**, mentre nel 1981 si gareggiò in Spagna, a **Jarama**, appena **3312 metri**, e a trionfare, tenendo il gruppo in fila indiana fino alla bandiera a scacchi, fu **Gilles Villeneuve** con la Ferrari **126 CK**. **Nel 1972** il Mondiale è tornato a **Buenos Aires**, in Argentina, per affrontare ben 95 tornate del circuito Oscar Galvez lungo **3345 metri**. Più corto del Sakhir Outer Track si ricorda infine il tracciato cittadino di **Long Beach**, negli Stati Uniti, con **3428 metri**.

47. Gli anni trascorsi **dall'ultima volta** che in una gara di campionato **ci sono stati da percorrere più di 87 giri** in un Gran Premio. L'ultima volta che se ne erano fatti di più è stato in **Argentina nel 1973**. Il **maggior numero di giri** per una gara del Mondiale di Formula 1 spetta invece ex-aequo alle **dieci edizioni della 500 Miglia di Indianapolis** andate in scena dal **1951 al 1960**. Come ancora oggi, **i giri da portare a termine erano 200**.

58"79. È il tempo che valse la **pole position nel Gran Premio di Francia del 1974 a Dijon-Prenois a Niki Lauda con la Ferrari 312 B3**: si tratta del giro più rapido della storia della Formula 1 in una sessione ufficiale, l'unico sotto il minuto. Nel **1960** lo statunitense **Jim Hurtubise**, con la Christensen a motore Offenhauser, nelle qualifiche della **500 Miglia di Indianapolis** percorse le quattro tornate necessarie per trovare un posto in griglia di partenza in 4'01"52, con un tempo medio sul giro di **60"38**. Paradossalmente, in base al complesso meccanismo delle qualifiche questo riscontro gli valse solo il 23° posto sullo schieramento. Il

terzo giro più rapido di sempre in Formula 1, valido per la seconda pole position più veloce della storia, è di **questa stagione** ed è stato ottenuto al **Gran Premio d'Austria**: a centrarlo **Valtteri Bottas** con la Mercedes in **62"939**.

118. Le gare corse in Asia dalla Formula 1 fino ad oggi. Il Paese che ne ha ospitate di più è il **Giappone** con **37** (35 GP del Giappone più due del Pacifico, nel 1994 e 1995), poi c'è la **Malesia** con **19**, quindi **Bahrain** e **Cina** con **16**. Seguono Singapore con 12, Abu Dhabi con 11, la Corea del Sud con quattro e l'India con tre. Per quanto riguarda i continenti guida nettamente l'**Europa** con **648 Gran Premi ospitati**. Seguono l'**America** con **207** e, dopo l'Asia, l'**Oceania** con **35** e l'**Africa** con **24**.

Questa settimana nella nostra storia

2/12. Nel 1930 nasce a Edgware il pilota David Piper. Il britannico, due Gran Premi di Formula 1 all'attivo con una Lotus, è stato tra i più fedeli **clienti della Casa di Maranello** nelle competizioni a ruote coperte. Le sue Ferrari, tradizionalmente colorate di verde, hanno dominato diverse gare negli anni Sessanta. Al suo attivo con le vetture del Cavallino Rampante **cinque vittorie nella 9 Ore di Kyalami**, due con una **250 GTO** (1962 e 1963) una con una **250 LM** (1964) e due con una **365 P2** (1965 e 1966), **due di classe nella 12 Ore di Sebring** (nel 1964 con la 250 GTO e nel 1965 con la 250 LM), **una nella 1000 Km di Parigi**, nel 1966 su una **250 LM** insieme a Mike Parkes, una a Silverstone e una a Brands Hatch entrambe nel **1967**.

3/12. Nel 1932 nasce a Palermo il Principe Gaetano Starrabba di Giardinelli. Il nobiluomo siciliano (un GP di Formula 1 all'attivo a Monza nel 1961) è stato un fedele **cliente della Ferrari** che ha gareggiato con diverse vetture della Casa di Maranello personalmente iscritte ottenendo tre vittorie di classe: nel **1958** trionfò in una gara a **Modena** ripetendosi nella **Targa Florio** di quell'anno insieme a **Franco Cortese** sulla **500 Testa Rossa**. La terza vittoria sarebbe arrivata sette anni più tardi, nella **Targa Florio del 1965**, quando Starrabba di Giardinelli faceva coppia con **Clemente Ravetto**.

4/12. Nel 2016 le Finali Mondiali Ferrari vanno in scena su un circuito iconico: il **Daytona International Speedway**. A impreziosire l'evento, oltre alle spettacolari gare conclusive del **Ferrari Challenge**, alla più numerosa parata di Ferrari stradali mai vista in America e alle vetture di **F1 Clienti** ci sono anche **Sebastian Vettel** e **Kimi Räikkönen** che danno spettacolo in pista e fuori con esibizioni da brivido sull'ovale dalle altissime paraboliche, uno dei luoghi iconici del motorsport statunitense.

5/12. Nel 2006, a pochi giorni dall'ultima gara da pilota della Scuderia Ferrari, **Michael Schumacher** riceve la **cittadinanza onoraria del Comune di Maranello** poiché, come recita la motivazione dell'onorificenza "con la sua splendida storia sportiva in Ferrari, è stato per la città

un compagno di viaggio in un tratto di strada importante della sua storia". L'auditorium Enzo Ferrari non basta per contenere la folla accorsa per stringersi attorno Michael, e per questo viene allestito anche un **maxi-schermo** di fronte all'ingresso del teatro.

6/12. Nel 2014 si chiude con una giornata di corse entusiasmanti e l'esibizione del meglio del mondo Ferrari, l'edizione delle **Finali Mondiali di Abu Dhabi**, la prima fuori dai confini europei. La giornata di domenica si apre con le gare conclusive del Ferrari Challenge, continua con una parata di vetture del Cavallino Rampante di ogni epoca e si chiude con **Kimi Räikkönen** che, insieme al collaudatore **Marc Gené**, regala spettacolo su una **F60**, simulando partenze, duelli e pit stop e chiudendo con il fumo dei donuts tanto amati dal pubblico.



Le immagini da scaricare sono gratuite per tutti gli scopi editoriali. Qualsiasi uso commerciale dovrebbe essere approvato dalla Scuderia Ferrari. Per scaricare immagini libere da diritti visitare media.ferrari.com

#essereFerrari

SF1000



kaspersky



HUBLOT

MAHLE



eightcap

infor

SKF



NGK

VISTAJET

brembo

Expertis

RIEDEL

IVECO

Palantir



Alfa Romeo

Garrett



Sabelt

Motor Sport Press Office - press.office@ferrari.com - phone +39 0536.949450 - fax +39 0536.949049

Ferrari.com

Formula1.ferrari.com

ferrariSF1000.com

Se non desideri più ricevere questa comunicazione [clicca qui](#)