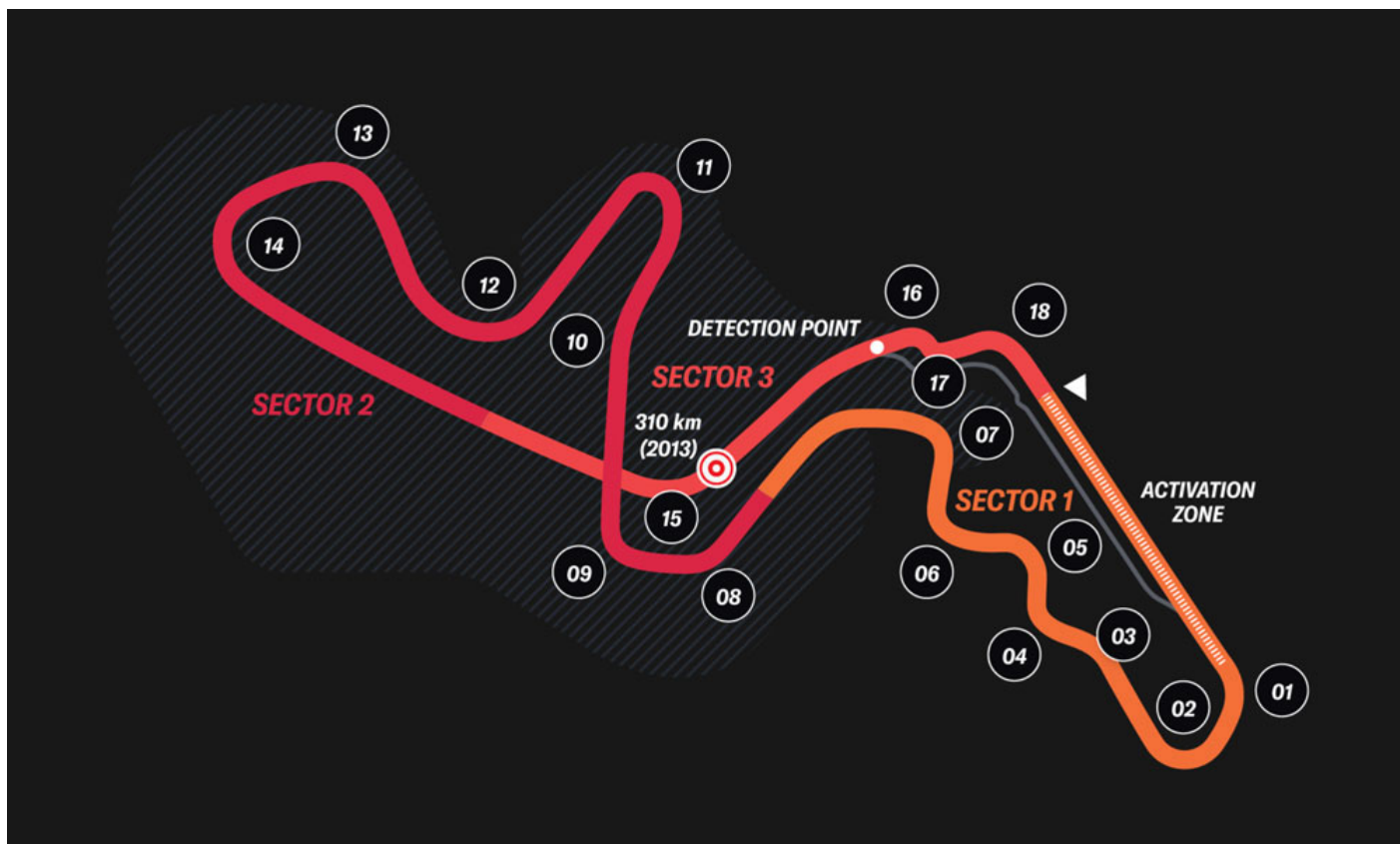




Gran Premio del Giappone

SUZUKA CIRCUIT



Ritorno a Suzuka

Maranello, 5 ottobre 2022 – La doppietta di gare che riporta la Formula 1 in Estremo Oriente dopo due anni di stop a causa del Covid-19 si completa questa fine settimana con il 33° Gran Premio del Giappone valido per il Mondiale. Si corre a Suzuka, uno dei circuiti preferiti dai piloti, con il suo celebre disegno a forma di otto.

Rispetto e fascino. Fin dalla sua introduzione nel Mondiale, nel 1987, Suzuka si è affermata come una delle piste più temibili e allo stesso tempo esaltanti del calendario. Tanti i punti leggendari, che possono raccontare alcune delle pagine più memorabili del nostro sport. Progettato nel 1962 da un olandese, John “Hans” Hugenholtz, è sicuramente uno dei tracciati che, a livello tecnico, sa esaltare maggiormente l’efficienza aerodinamica delle vetture: presenta dislivelli altimetrici significativi e zone ad alta velocità alternati a settori molto tecnici, come la chicane che immette sul rettilineo finale. Gli altri punti di maggiore interesse sono il tratto iniziale, caratterizzato da una serie di esse in rapida successione, e la Spoon Curve, un tornante a semicerchio con raggio costante in contropendenza. L’ultima parte è molto veloce e si caratterizza per la 130R, una piega velocissima che porta alla chicane conclusiva citata prima, dove è

possibile tentare un rischioso sorpasso, a patto di eseguire tutto alla perfezione.

Setup. Nella messa a punto delle vetture è necessario trovare un compromesso per ottenere il giusto mix di velocità, stabilità e maneggevolezza. Questo tracciato richiede un carico aerodinamico medio e una particolare cura nel bilanciamento per la percorrenza delle curve più veloci in modo da far lavorare le gomme al meglio senza usarle troppo. L'utilizzo dell'ala mobile (DRS) è relativamente efficace visto che è possibile aprirla solo sul rettilineo principale, che non è particolarmente lungo. Le frenate impegnative sono quattro, la più esigente delle quali è senz'altro quella dell'ultima chicane.

Motore e consumi. Per quanto riguarda la power unit, il tracciato giapponese è piuttosto impegnativo per il propulsore endotermico, che viene sfruttato al massimo per oltre il 70% del giro, ma anche la parte ibrida ha un ruolo molto importante. Nonostante la configurazione da medio carico, i consumi saranno piuttosto critici.

Programma con aggiunta. Le vetture scenderanno in pista venerdì alle 12 locali (5 CET) per la prima ora di prove e alle 15 (8 CET) per la seconda, che durerà 30 minuti in più per dare modo a Pirelli di provare delle gomme in chiave 2023. Sabato alle 12 (5 CET) è previsto l'ultimo turno di libere in preparazione alla qualifica delle ore 15 (8 CET). La gara prenderà il via domenica alle 14 (7 CET).

Tre domande a...

CARLOS GALBALLY, HEAD OF TYRE SCIENCE

1. Come è cominciata la tua avventura in Ferrari e da dove viene la tua passione per il motorsport?

"La mia avventura in Ferrari è iniziata nel 2016. Sono sempre stato appassionato di ingegneria e automobili, per cui dopo aver terminato la mia laurea in Ingegneria Meccanica in Spagna mi sono trasferito in Germania, dove c'è una grande tradizione automobilistica e quindi migliori opportunità per un ingegnere. Dopo alcuni anni trascorsi nell'industria dell'auto di serie ho avuto l'opportunità di fare il passo verso la Formula 1 cominciando a lavorare per la Sauber. In Svizzera ho trascorso alcune stagioni quindi si è presentata l'opportunità di trasferirmi in Italia per collaborare con il più grande marchio nel mondo del motorsport e non me lo sono fatto ripetere due volte..."

2. Come si presenta la pista di Suzuka dal punto di vista delle gomme?

"La pista è caratterizzata da tratti da alta velocità con frequenti cambi di direzione, e quindi si genera molta energia negli pneumatici. Si tratta di un circuito anomalo per quanto riguarda la distribuzione dello sforzo: è il più equilibrato e simmetrico di tutto il calendario, quindi l'energia prodotta dalle curve a destra è identica a quella che si crea nelle curve verso sinistra. Proprio per le dinamiche che si verificano qui a Suzuka, la Pirelli porta in Giappone le tre mescole più dure di cui dispone (C1, C2 e C3), di gran lunga la combinazione meno frequente che si possa trovare nell'intera stagione: si tratta infatti della quinta e ultima volta. L'usura gomme è elevata a causa della combinazione dei curvoni da alta velocità e delle caratteristiche dell'asfalto, il cui livello di abrasività è medio alto. Tutti questi fattori messi insieme, uniti all'imprevedibilità del meteo, rendono Suzuka un banco di prova particolarmente impegnativo per tutto

quello che riguarda la gestione gomme".

3. Come si approccia dunque il weekend di Suzuka dal punto di vista della gestione gomme?

"Al pari di quanto accade su piste come Montmeló, Silverstone e Zandvoort, anche a Suzuka è fondamentale trovare il miglior bilanciamento possibile tra la configurazione da qualifica e quella necessaria in gara: è infatti vitale avere pneumatici perfettamente in temperatura per il giro secco, ma è anche basilare evitare di surriscaldare le gomme nei long run. Per svolgere questo esercizio nel migliore dei modi abbiamo particolarmente bisogno dell'aiuto dei piloti: sulla base delle loro indicazioni vengono infatti concordate le strategie e gli obiettivi legati agli pneumatici per qualifiche e gara. In questo senso, da quando il tempo a disposizione nelle prove libere è stato ridotto, il lavoro di valutazione è diventato ancora più complicato, facendo aumentare ancora di più l'importanza della fase di preparazione fatta al simulatore".

Carlos Galbally

Nato il 21/9/1984

a Santander (Spagna)

Ferrari Stats

GP disputati: 1047

Stagioni in F1 73

Debutto Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit.)

Vittorie 242 (23,11%)

Pole position 241 (23,02%)

Giri più veloci 259 (24,73%)

Podi totali 794 (25,28%)

Ferrari Stats GP del Giappone

GP disputati 32

Debutto 1976 (C. Regazzoni 5°; N. Lauda rit.)

Vittorie 7 (21,87%)

Pole position 10 (31,25%)

Giri più veloci 7 (21,87%)

Podi totali 23 (23,96%)

JAPANESE GP

SUZUKA
OCTOBER 7 ——— 9

Gran Premio del Giappone: numeri e curiosità

17. La posizione più arretrata sulla griglia di partenza dalla quale si è vinto il Gran Premio del Giappone: a riuscirci è stato **nel 2005 Kimi Räikkönen** su McLaren a Suzuka. La gara del finlandese è anche la migliore rimonta che sia mai valsa un posto sul podio.

23. Le persone in media per ogni distributore automatico di alimenti (prevalentemente bevande). Sul territorio nazionale **ce ne sono oltre 5 milioni**. Sono attivi 24 ore su 24, sempre illuminati e con prezzi competitivi.

24. Il numero medio di sorpassi nel Gran Premio del Giappone. La gara è stata spesso spettacolare con tantissimi cambi di posizione, come i **65 del 1988**. Ben 14 li mise a segno **Ayrton Senna**, che scattò malissimo dalla pole position ma vinse la gara con una straordinaria rimonta. Ci sono anche state edizioni più monotone, come quelle vinte dalla **Ferrari di Michael Schumacher nel 2001** (con un solo sorpasso) e **nel 2000** (con tre), quando il tedesco vinse il suo primo titolo mondiale piloti con la Scuderia.

2500. Le persone che con approssimazione attraversano contemporaneamente l'incrocio più famoso al mondo, quello di Shibuya a Tokyo, nell'ora di punta. Il tempo di attraversamento concesso ai pedoni è di 55 secondi.

6582. Il numero di isole che formano in Giappone, circa 260 delle quali disabitate, il che rende il Paese asiatico il più grande tra quelli composti da isole nell'Estremo Oriente e il quarto più grande al mondo. **Le isole più grandi sono Hokkaido, Honshu, Shikoku, and Kyushu.**

Così in Ferrari 75 anni fa

La Ferrari è ancora scossa dal brutto incidente di Modena: nella gara di casa della squadra di Maranello una manovra pericolosa di Franco Cortese con la 159 S ha portato la Delage di Giovanni Bracco a travolgere il pubblico a bordo strada causando diverse vittime. Per questo solo all'ultimo momento si decide di partecipare al Gran Premio di Torino dove viene schierata una 159 S affidata a Raymond Sommer, già pilota della Scuderia prima dello scoppio della guerra. Gli avversari della Ferrari sono molti, in primis i costruttori francesi come Delage, Delahaye e Talbot, con motori che vanno dai 3.600cc ai 4.500cc. La Ferrari dispone di un propulsore due litri Tipo 159 S Competizione e si presenta alle prove staccando solo il settimo tempo. La vettura però viene messa a punto a dovere e i risultati non tardano ad arrivare. Il giorno della gara le Maserati finiscono fuori combattimento dopo appena dieci giri e dopo 30 Sommer ha doppiato tutti gli avversari, avviandosi verso una vittoria certa. La gara dura quattro ore e mezzo e il francese fa emozionare Enzo Ferrari tagliando per primo il traguardo davanti alla Delahaye di Eugene Chaboud e alla Talbot di Charles Pozzi, in seguito importatore ufficiale Ferrari in Francia. Sommer, detto "il Cinghiale delle Ardenne" per la grinta al volante e il carattere spigoloso, è talmente entusiasta delle qualità tecniche della sua Ferrari che dopo la vittoria di Torino viene a Maranello e acquista una vettura stradale tutta per sé.

FOLLOW US



versione [online](#)

Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.

Motor Sport Press Office

email: press.office@ferrari.com

telefono: +39 0536.949450

fax: +39 0536.949049

formula1.ferrari.com

