# Gran Premio di Città del Messico

AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ

Maranello, 25 ottobre 2023 – Seconda gara della tripla americana per il Mondiale di Formula 1, che dal Texas si sposta a sud per il Gran Premio di Città del Messico, al quale la Scuderia Ferrari arriva con il podio conquistato ad Austin da Carlos Sainz, risultato che ha permesso di recuperare ancora qualche punto a Mercedes nella classifica Costruttori. Il circuito messicano prende il nome dai fratelli Rodríguez – Pedro e Ricardo, idoli locali entrambi piloti della Scuderia Ferrari negli anni Sessanta –, vanta una lunga tradizione di Formula 1 (22 i Gran Premi finora disputati qui) e rappresenta una sfida sui generis per piloti e squadre.

**Altura.** La caratteristica peculiare di questa pista è la rarefazione dell'aria, un fenomeno dovuto all'altitudine che rende necessaria una configurazione aerodinamica a massimo carico, simile a quella richiesta nel ben più lento e tortuoso circuito di Monte Carlo. La bassa densità dell'aria, tuttavia, riduce il drag e consente di raggiungere velocità particolarmente elevate in rettilineo: non è un caso che proprio

qui siano stati toccati i 372,5 km/h, un record per una vettura di Formula 1. Il settore più critico per le gomme è quello centrale – dalla curva 4 alla 11 – che è anche il tratto più guidato e denso di curve a media velocità. Il primo tratto è prettamente di motore, con due lunghi rettilinei, incluso quello lunghissimo del traguardo, mentre il terzo è caratterizzato dalla suggestiva sezione dello stadio, con quattro pieghe lentissime che conducono i piloti dentro a un ex campo da baseball contornato da altissime e rumorosissime tribune. Altre due curve strette a destra riportano le monoposto sul rettilineo di partenza. Ci sono tre zone DRS.

**Raffreddamento.** Fa parte della sfida anche il raffreddamento delle componenti che, sempre a causa dell'altitudine, è un tema all'ordine del giorno sia per il motore che per i freni. Ultimo ma non ultimo il meteo, previsto abbastanza incerto a Città del Messico in questa settimana, sia per temperature che per condizioni, potenzialmente a rischio pioggia quasi ogni giorno.

## Video: Charles ci parla della speciale atmosfera di Città del Messico

*Abbiamo lasciato Austin con una classifica rivista dopo l'esclusione di Lewis Hamilton e di Charles, che ha permesso a Carlos di salire sul podio. È un risultato che si merita per come ha gestito la gara e che ci ha consentito di tornare a rosicchiare punti nella rincorsa al secondo posto nella classifica Costruttori.*
*In Messico però voglio vedere maggiore concentrazione da parte della squadra perché non possiamo più permetterci alcuni degli errori di valutazione che abbiamo visto negli Stati Uniti. Quella che ci attende è*

*una gara molto particolare, nella quale condizioni ambientali uniche influiscono sul rendimento delle vetture, sia sotto l'aspetto della prestazione pura che sotto quello della gestione gomme.*
*Avendo il formato di gara tradizionale, avremo modo di fare tutte le necessarie valutazioni nelle tre sessioni di prove libere e sono convinto che metteremo a punto strategie mirate che ci permettano di trarre il massimo da un Gran Premio che sulla carta si prospetta non poco complicata. Noi tutti, a cominciare da Carlos e Charles, dobbiamo essere in grado di cogliere al volo ogni opportunità che si presenterà.*

**Frédéric Vasseur**
Team Principal

# Ferrari Stats

**GP disputati** 1070
**Stagioni in F1** 74
**Debutto** Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit.)
**Vittorie** 243 (22,71%)
**Pole position** 247 (23,08%)
**Giri più veloci** 259 (24,20%)
**Podi totali** 804 (25,05%)

# Ferrari Stats Gran Premi disputati in Messico

**GP disputati** 21
**Debutto** GP del Messico 1963 (J. Surtees rit.; L. Bandini rit.)
**Vittorie** 2 (9,52%)
**Pole position** 3 (14,28%)
**Giri più veloci** 5 (23,81%)
**Podi totali** 11 (17,46%)

# Tre domande a...

***CARLO SANTI, RACE PERFORMANCE MANAGER***

**1. A Città del Messico si gareggia in altura, con aria rarefatta. Su quanti e quali aspetti della vettura e della prestazione incide questo fattore?**
Principalmente sulla scelta del livello di downforce. Nonostante la configurazione della macchina sia quella di massimo carico, il risultato finale è paragonabile al livello di downforce di Monza – e dunque una configurazione macchina a minimo carico in condizioni di pressione atmosferica "normale" –. La pressione

atmosferica bassa ha anche un impatto rilevante sul cooling generale della monoposto, poiché l'aria rarefatta fa sì che l'efficienza del raffreddamento sia molto più bassa del normale e quindi occorre viaggiare sui livelli massimi di raffreddamento della stagione.

**2. Quali sono le sfide che il circuito di Città del Messico presenta?**

Il già citato basso livello di downforce, oltre al fatto che la pista sia poco usata durante l'anno, fa sì che il grip sia ai minimi di tutta la stagione. Questo rappresenta una sfida per i piloti che, pur cercando di andare il più veloce possibile, devono guidare in modo molto pulito evitando i bloccaggi in frenata. Serve anche fare molta attenzione al pattinamento in trazione e allo scivolamento in curva per evitare di surriscaldare le gomme e perdere ulteriormente a livello di aderenza. Per quanto riguarda la messa a punto si cerca di agevolare i piloti nel controllo della vettura, optando per soluzioni che massimizzino la prevedibilità e la confidenza di guida a discapito, a volte, anche della prestazione teorica pura. Per aiutare Carlos e Charles è dunque probabile che gli si conceda, almeno inizialmente, una vettura un po' più "permissiva" dal punto di vista del bilanciamento.

**3. Ci racconti un po' di te? Quale percorso ti ha portato fino alla Scuderia e quale trovi sia l'aspetto più stimolante del far parte di questo gruppo?**

Lavorare in Ferrari è sempre stato il mio sogno, fin da bambino, anche se la strada per arrivarci è stata un po' contorta. Dopo la laurea sono andato a lavorare a Torino presso il Centro Ricerche FIAT dove mi occupavo di dinamica veicolo per vetture di serie. Dopo cinque anni sono riuscito finalmente a entrare nel mondo del motorsport, accettando la proposta di una Casa tedesca che mi offriva di fare il performance engineer per il prototipo che stavano progettando per il World Endurance Championship (WEC) e l'American Le Mans Series (ALMS). Dopo quattro anni in Germania, al termine del progetto che avevo seguito, ho ricevuto la proposta di Ferrari per mettere a punto il simulatore di guida che stava nascendo in quegli anni all'interno del gruppo di dinamica veicolo. Da allora – e sono ormai passati 15 anni – sono qui che mi diverto ancora moltissimo. L'aspetto più stimolante? Il fatto che, nel bene o nel male, abbiamo la fortuna di essere condannati a vincere… Si tratta di un tormentone continuo, che però costituisce continuamente uno stimolo molto forte, che ci spinge a migliorarci tutti i giorni.

**Profilo**
**Carlo Santi**
**Nazionalità: italiana**
**Nato il: 15/2/74**
**A: Verona**

# Gran Premio di Città del Messico: numeri e curiosità

**2. I miliardi di farfalle che approssimativamente migrano ogni anno dal Canada al Messico e viceversa**. Usualmente questi affascinanti insetti multicolori trascorrono sul grande altipiano centro-americano i mesi **da novembre a marzo**.

**4,5. I milioni di metri cubi di volume della piramide di Cholula**, la più grande del mondo, ben più di quelle egiziane. In Messico le piramidi sono più diffuse che nella nazione africana: se ne possono trovare una trentina, tra cui quelle imponenti di **La Venta** e **Kukulkan** e quelle meglio conservate di **Teotihuacan**, **Monte Alban**, **Tepozteco** e **Calakmul**, nello Yucatan.

**5+1. I Gran Premi che in questa stagione sono intitolati a una città anziché allo stato del quale fanno parte**: si tratta di **Miami** (Stati Uniti)**, Città del Messico** (Messico)**, San Paolo** (Brasile)**, Las Vegas** (Stati Uniti) **e Abu Dhabi** (Emirati Arabi Uniti), questi ultimi quattro inseriti in sequenza nel calendario del campionato. Bivalente la posizione di **Singapore**, che è una città stato e la sua gara è dunque riconducibile sia alla città che alla nazione.

**8. La posizione di Città del Messico nella classifica delle capitali più alte del mondo. Con i suoi 2.240 metri di altitudine,** la metropoli centro-americana **è battuta solo dalla boliviana La Paz**, la più alta in assoluto con i suoi 3.640 metri, e poi da **Quito** (Ecuador, 2.850), **Bogotá** (Colombia, 2.625), **Addis Abeba** (Etiopia, 2.355), **Thimphu** (Bhutan, 2.334), **Asmara** (Eritrea, 2.325) e **Sana'a** (Yemen, 2.250). La città era al settimo posto ma sta lentamente affondando per ragioni naturali e negli ultimi trent'anni ha perso circa 12 metri finendo per essere scavalcata dalla capitale dello Yemen.

**59. Il numero di varietà di mais autoctono che si trovano in Messico**: i colori dei semi vanno ben oltre il comune giallo: ci sono tipi di mais che sono di un acceso colore rosso, altri tendenti al blu, al verde e alcuni persino bianchi. **Tutti provengono dalla stessa specie selvatica, chiamata teosinte.** Si può dire che non esista un paese al mondo – socialmente, economicamente e culturalmente – più legato al mais del Messico, della cui cucina da migliaia di anni è uno degli alimenti base.

Santander VGW PLAY
Ray-Ban aws RICHARD MILLE DXC TECHNOLOGY ceva LOGISTICS GENESYS Bitdefender
Estrella Galicia HCL Software HARMAN AUTOMOTIVE Palantir OMR AUTOMOTIVE ZCG
VISTAJET ECOPOL CELSIUS GIORGIO ARMANI MAHLE PIRELLI SKF NGK SPARK PLUGS brembo BELL
Riva FRECCIAROSSA ManpowerGroup TECHNOGYM IVECO Garrett ADVANCING MOTION RIEDEL OHLINS Sabelt

FOLLOW US

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

Copyright 2023 - Tutti i diritti sono riservati