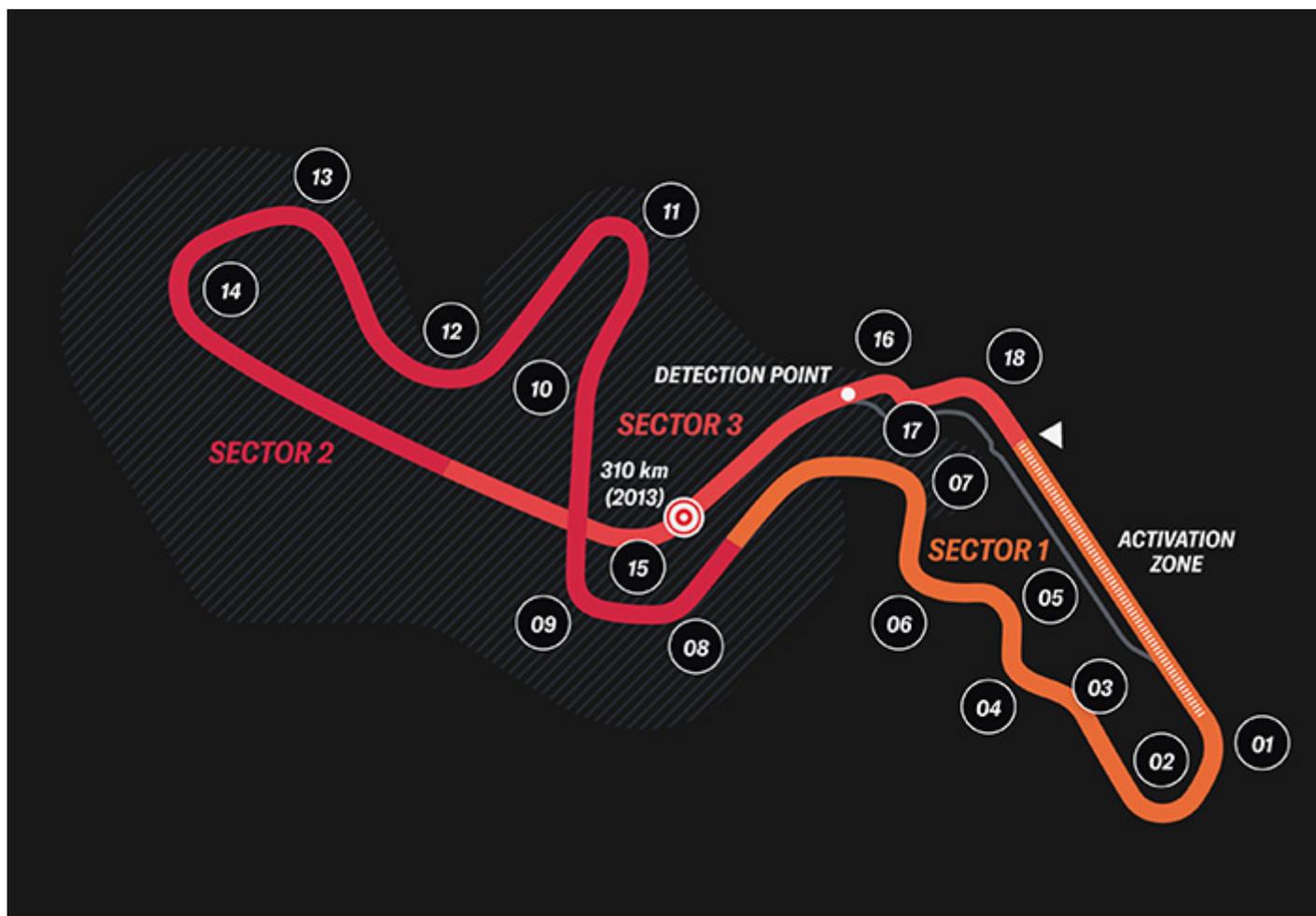




# GRAN PREMIO DEL GIAPPONE

SUZUKA INTERNATIONAL RACING COURSE - SUZUKA



## PRIMAVERA A SUZUKA

Suzuka, 3 aprile 2024 – Va in scena questa settimana il Gran Premio del Giappone, una delle gare più attese di tutto il calendario, anche dagli addetti ai lavori. Suzuka è speciale non solo per lo splendido circuito a forma di otto, ma anche per l'atmosfera elettrizzante che solo gli appassionati locali sanno creare, con adulti e bambini vestiti da pilota sugli spalti, per non parlare dei bizzarri copricapi molto diffusi sulle tribune e a volte anche nel paddock.

**Pista storica.** Se le 18 curve del Suzuka Circuit potessero parlare racconterebbero alcune delle più memorabili pagine di storia della Formula 1. Direbbero dei tanti titoli mondiali che questo nastro

d'asfalto ha assegnato, spesso con la Scuderia Ferrari vincitrice. Indimenticabile l'"Alba rossa" del 2000 con il successo in gara e il primo titolo in rosso di Michael Schumacher che si ripeté qui anche nel 2003. Racconterebbero però anche dei delusi, che a volte indossavano la casacca di Maranello, come fu per Alain Prost nel 1990, quando il titolo andò ad Ayrton Senna, o per lo stesso Schumacher contro Mika Häkkinen nel 1998.

**Mai banale.** Il layout tipico di Suzuka - che per questo in un sondaggio condotto nel 2022 fra i bambini di età 6-12 anni è risultato il tracciato più riconoscibile insieme a Monza - può ad un primo sguardo apparire banale, mentre si tratta di una vera e propria università del motorsport, che grazie alla sua varietà costituisce un banco di prova per vetture e concorrenti. Come si diceva, le 18 curve - c'è un'unica zona DRS, sul rettilineo principale - obbligano il pilota a rimanere concentrato per tutto il giro, unica condizione per ottenere un grande tempo in qualifica. Si viaggia a una velocità media intorno ai 230 km/h e c'è pochissimo margine di errore, specie nel primo settore che propone uno dei tratti più impegnativi di tutto il campionato: dopo l'ingresso ad alta velocità in curva 1, i piloti devono affrontare l'iconica sequenza di esse in cui perdere anche per un attimo la traiettoria migliore può costare non solo del tempo, ma anche un'uscita con conseguente urto contro le barriere, qui sempre piuttosto vicine al nastro d'asfalto. Il tornante di curva 11 è spesso battezzato dai piloti come possibile punto di sorpasso da dove provare a lanciarsi all'interno dei rivali. Se non si passa lì (o non si subisce un controsorpasso nella successiva curva in salita verso destra) si può tentare di stare vicini alla macchina che precede sul lungo rettilineo in discesa che porta alla mitica curva 130R e tentare l'attacco all'ultima chicane prima del traguardo.

**Meteo e strategia.** Suzuka non è estranea a piogge abbondanti e, di conseguenza, il meteo ha spesso inciso sull'esito della corsa, l'ultima volta nell'edizione 2022, bagnatissima e infinita (durò oltre tre ore e terminò al tramonto). Lo spostamento dall'autunno all'inizio della primavera potrebbe addirittura acuire il rischio di pioggia - e in effetti le previsioni meteo al momento danno asciutto il giovedì e pioggia dal venerdì alla domenica - anche se c'è da dire che l'asfalto giapponese garantisce di solito un buonissimo grip. Sorpassare a Suzuka non è solo difficile, ma anche piuttosto rischioso. Per questo in anni recenti si è spesso assistito a partenze con gomme Soft, che di solito consentono ai piloti di essere veloci e reattivi fin dalle prime curve. Qui di frequente si assiste a gare da due soste, tanto più che il degrado solitamente è piuttosto elevato e provare a chiudere con una sosta sola può tradursi in un gioco che non paga.

**Orari.** Il weekend del Gran Premio del Giappone inizierà venerdì 5 aprile con le prime libere alle 11.30 locali (4.30 CET) seguite dalla seconda sessione alle 15.00 (8.00 CET). Il sabato prevede orari identici, con le ultime libere alle 11.30 (4.30 CET) e le qualifiche alle 15.00 (8.00 CET). Domenica il Gran Premio – 53 giri da 5.807 metri pari a 307,471 km – andrà in scena alle 14.00 locali (7.00 CET).



*Andiamo in Giappone sull'onda dell'entusiasmo per la doppietta conseguita in Australia. Le sensazioni uniche legate alla vittoria ci spingono a impegnarci ancora di più per cercare di riassaporarle il prima possibile. La pista di Suzuka costituisce un banco di prova particolarmente impegnativo per le vetture così come per i piloti, che infatti la amano. Noi crediamo di avere un pacchetto competitivo ma sappiamo anche che per riuscire a battere i nostri rivali bisogna essere perfetti. Come sempre in Giappone, e quest'anno anche di più dal momento che per la prima volta corriamo a Suzuka a inizio primavera, le condizioni meteo potrebbero fare la differenza, ma ci siamo preparati bene a casa e siamo determinati a giocarci le nostre carte.*

**Fred Vasseur**  
Team Principal

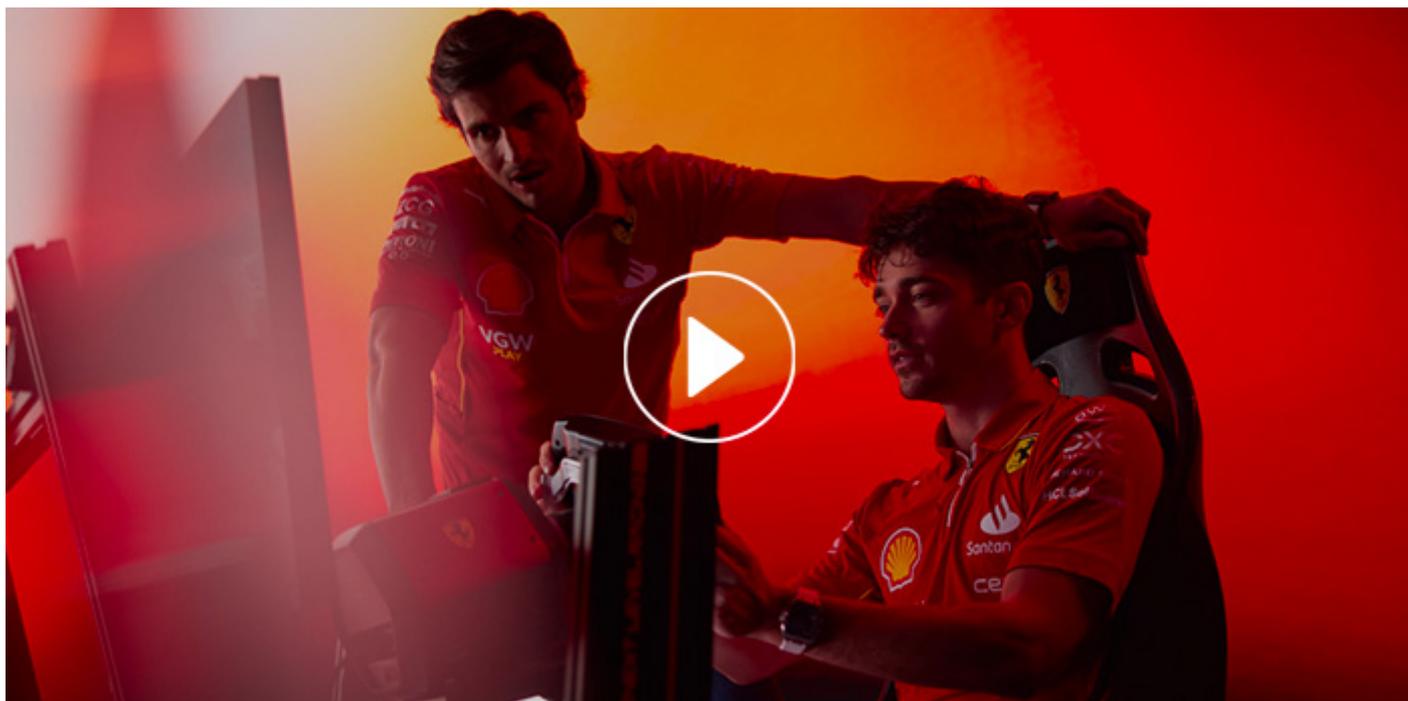
## FERRARI STATS

	GP disputati	1077
	Stagioni in F1	75
	Debutto	Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit)
	Vittorie	244 (22,65%)

	<b>Pole position</b>	248 (23,03%)
	<b>Giri più veloci</b>	261 (24,23%)
	<b>Podi totali</b>	811 (25,10%)

## FERRARI STATS GP DEL GIAPPONE

	<b>GP disputati</b>	37
	<b>Debutto</b>	1976 (C. Regazzoni 5°; N. Lauda rit.)
	<b>Vittorie</b>	7 (18,92%)
	<b>Pole position</b>	10 (27,03%)
	<b>Giri più veloci</b>	7 (18,92%)
	<b>Podi totali</b>	24 (21,62%)



## TRE DOMANDE A...

CALLUM FRITH, TYRE PERFORMANCE ENGINEER

- 1.** Quello di Suzuka è un circuito severo per tutta la monoposto e gli pneumatici non fanno eccezione. Quali saranno le vostre sfide

## **questo weekend?**

A Suzuka abbiamo molte curve veloci, quindi i livelli di energia nelle gomme sono tra i più alti dell'intera stagione. Per questo motivo Pirelli porta le tre mescole più dure (C1, C2, C3), che vengono utilizzate solo nelle piste più impegnative per gli pneumatici. Inoltre, l'insolita forma a otto del tracciato comporta un alto grado di stress su tutte e quattro le gomme, con il setup della vettura e il meteo - qui sempre imprevedibile - che giocano un ruolo importante. Se aggiungiamo anche un asfalto molto abrasivo, è facile intuire che possiamo aspettarci una gara con alto degrado delle gomme e strategie a più soste. Insomma, questo weekend sarà una prova impegnativa per le gomme da tutti i punti di vista!

## **2. Dopo le prime tre gare possiamo dire che la SF-24 gestisce meglio le gomme rispetto alla SF-23. Da cosa deriva questo miglioramento?**

Uno dei nostri principali obiettivi era migliorare la performance in gara e abbiamo cercato di affrontare il tema della gestione gomme da più fronti. Nella fase di sviluppo della vettura abbiamo lavorato soprattutto per mettere a disposizione dei piloti una piattaforma consistente. Quest'anno la vettura è più prevedibile e per Charles e Carlos è dunque più facile non stressare eccessivamente le gomme al variare delle condizioni di gara, ad esempio quando si trovano nel traffico, o quando cambia il vento, o semplicemente quando nel corso degli stint le gomme degradano e diminuisce l'aderenza. Per quanto riguarda la gestione in pista, insieme ai piloti abbiamo elaborato un piano che individua i momenti dove è necessario prestare maggiore attenzione alle gomme per ottenere il miglior tempo possibile, tenendo naturalmente presente la strategia e le caratteristiche specifiche di ogni circuito. È uno strumento che utilizziamo real-time durante la gara per dare eventualmente feedback ai piloti via radio.

## **3. Parliamo di te: come sei arrivato in Ferrari? Da dove nasce la tua passione per il motorsport?**

Sono appassionato di motorsport fin da bambino, quando guardavo la Formula 1 in televisione e non mi perdevo una gara al circuito di Donington Park, vicino a casa mia. Al liceo ho avuto la bellissima opportunità di fare una piccola esperienza di lavoro nel team Williams, e grazie a questo ho iniziato a credere che una carriera nel motorsport fosse possibile. Appena finita l'università, durante un evento di Formula Student, ho scoperto il programma Ferrari F1 Engineering Academy,

dedicato ai neolaureati. Ho passato le selezioni e sono arrivato a Maranello. Ho fatto esperienza all'interno del team gomme, inizialmente seguendo le gare dal remote garage e poi in pista durante i test, prima di spostarmi nella squadra corsa, in cui sono impegnato ancora oggi.

## Profilo

Callum Frith

Nazionalità: Britannica

Nato il 29/11/1992

Città di provenienza: Shropshire (UK)

*Fai click qui sotto per scaricare immagini in alta risoluzione di Callum Frith*

<https://we.tl/t-PTU1WZ20EG>

## GRAN PREMIO DEL GIAPPONE: NUMERI E CURIOSITÀ

---

**0.** I Gran Premi del Giappone disputati in aprile nella storia della Formula 1. Le **37** gare corse fin qui sono andate in scena principalmente in ottobre (31 volte), anche se in tre occasioni si è gareggiato in settembre e in altre tre in novembre. Eppure il Mondiale ha fatto tappa nel Paese del Sol Levante in aprile: accadde nel **1994** quando sul piccolo e remoto tracciato di Aida, ora noto come Okayama, si disputò il **Gran Premio del Pacifico**, vinto da **Michael Schumacher** con la Benetton.

**3.** Le configurazioni disponibili del Suzuka Circuit. Oltre alla versione sulla quale si gareggia, lunga 5.807 metri, sono disponibili il **West Circuit**, lungo 3.466 metri e l'**East Circuit**, da 2.243 metri. Le due configurazioni vengono di solito impiegate da categorie nazionali o Gran Turismo.

**6.** I differenti tipi di sushi – uno dei cibi più rinomati del Giappone – secondo la tradizione. Partiamo dal **sashimi**, per creare il quale il pesce crudo viene tagliato a fette lunghe e rettangolari e servito così com'è. Ogni fetta è detta *hira-zukuri*. Si mangia

accompagnato da wasabi, salsa di soia e zenzero marinato. C'è poi il *nigiri*, che prevede l'impiego di riso condito con aceto modellato in blocchetti sui quali vengono poi adagiati fette di pesci o piccoli pesci e crostacei interi. Il *chirashi*, parola che significa "sparso", prevede un piatto di riso con pezzi di pesce crudo e una varietà di altri elementi tra cui talvolta c'è anche la frutta. Molto noto, il *maki* è un sushi che viene arrotolato in un'alga *nori* e poi tagliato a pezzetti. Si ottiene così un rotolo di riso con nel cuore l'ingrediente principale che non necessariamente è pesce: non sono rari i *maki* di frutta e verdura. L'*uramaki* è abbastanza simile al *maki*, con l'eccezione che il riso viene posto all'esterno dell'alga *nori* invece che all'interno. Infine ci sono i *temaki* che sono sempre a base di riso e pesce ma più grandi, a forma di cono e accompagnati da verdure.

**226.** Le varietà di ciliegio (in giapponese *sakura*) che si possono trovare in Giappone, la stragrande maggioranza dei quali fiorisce proprio nel mese di aprile, rendendo certe zone del Paese dei paesaggi da favola. La varietà più popolare è lo *Somei Yoshino*, con i suoi fiori di colore bianco quasi puro e tratti di rosa pallido soprattutto in prossimità del gambo: fioriscono e sfioriscono solitamente in una settimana, prima che spuntino le foglie, così che per quel breve periodo gli alberi appaiono quasi totalmente bianchi da cima a fondo. La varietà prende il nome dal villaggio di Somei (ora parte del quartiere di Toshima a Tokyo). Il *sakura invernale* o *fuyuzakura* comincia invece a fiorire in autunno per poi continuare, seppur sporadicamente, per tutto l'inverno. Altre varietà comprendono la *yaezakura* e la *shidarezakura*. La *yaezakura* presenta grandi fiori, di spessore e con ricchi petali rosa, mentre la *shidarezakura* si caratterizza per i rami, che cadono come quelli di un salice piangente, andando a creare splendide cascate di fiori rosa.

**197.000.** Gli abitanti di Suzuka, la terza città per grandezza della prefettura di Mie, all'interno della regione del Kansai, sull'isola di Honshu. La città è prettamente industriale e si posiziona per popolazione solamente dietro a Yokkaichi, il centro più importante dal punto vista commerciale (306.000 abitanti), e a Tsu, il capoluogo dove hanno sede gli organismi governativi di zona (279.000 abitanti).



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](mailto:ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com) • telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2024 - Tutti i diritti sono riservati