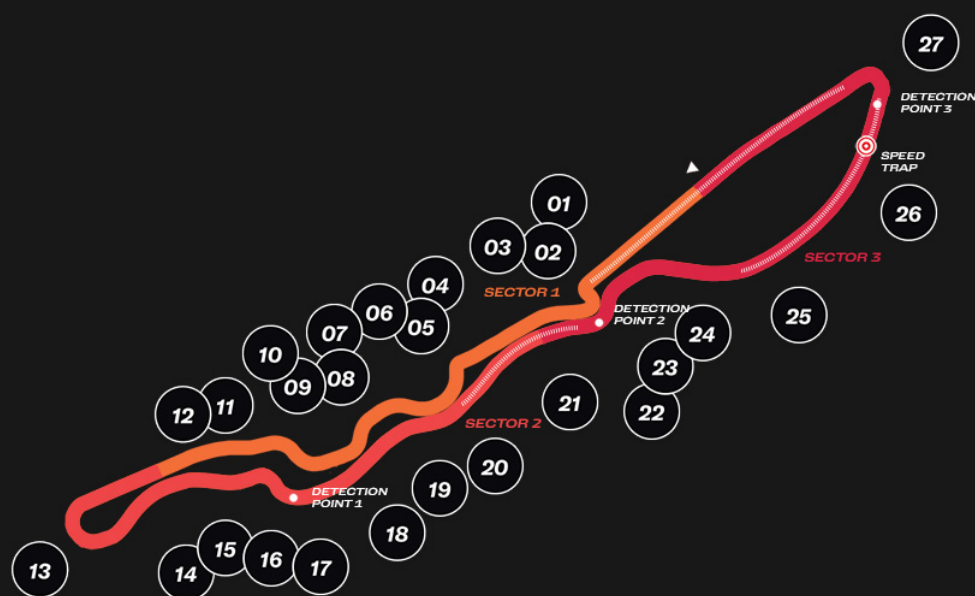




JEDDAH CORNICHE CIRCUIT

GRAN PREMIO DELL'ARABIA SAUDITA



Gedda chiude la prima tripletta di stagione

Gedda, 16 aprile 2025 – Dopo il Gran Premio del Giappone a Suzuka e quello del Bahrain a Sakhir, il Campionato Mondiale di Formula 1 resta in Medio Oriente per il quinto appuntamento dell'anno: il Gran Premio dell'Arabia Saudita sul circuito della Jeddah Corniche, un tracciato cittadino noto per la velocità e le sfide tecniche che presenta per piloti e squadre.

La pista. Il Jeddah Corniche Circuit si estende per 6.174 metri lungo la costa del Mar Rosso, rendendolo il secondo circuito più lungo del calendario di Formula 1, dopo Spa-Francorchamps. Con 27 curve, detiene però il record per il maggior numero di cambi di direzione nella categoria. Sembra un tracciato cittadino, ma in realtà si tratta di un impianto permanente che sorge in città, con curve lunghe e fluide, molti tratti ad alta velocità, con medie sul giro che superano i 250 km/h, e delimitato da muretti di cemento. Sono previste tre zone DRS, che offrono diverse opportunità di sorpasso. La prima è sul rettilineo principale, la seconda tra le curve 19 e 22, e la terza nel contro-rettilineo che porta all'ultimo tornante prima del traguardo.

Strategia. Le condizioni climatiche a Gedda prevedono temperature diurne superiori ai 30 gradi, che scendono intorno ai 23-24 dopo il tramonto. L'asfalto relativamente poco abrasivo suggerisce strategie a una sola sosta, ma la natura del circuito e la vicinanza dei muretti richiedono ai team di essere pronti ad adattare le strategie in base agli imprevisti che possono verificarsi durante la gara.

Programma. Il weekend di gara seguirà il consueto formato, con le prime due sessioni di prove libere venerdì alle 16.30 locali (15.30 CEST) e alle 20 (19 CEST). La terza sessione di libere si terrà sabato alle 16.30 (15.30 CEST), seguita dalle qualifiche alle 20 (19 CEST). Anche la gara, domenica, sulla distanza dei 50 giri (308,45 km), prenderà il via alle 20 locali (19 CEST).



La prima tripletta stagionale si conclude in Arabia Saudita, sul circuito della Jeddah Corniche, che presenta caratteristiche molto diverse sia per layout che per asfalto rispetto al Bahrain dove abbiamo corso meno di una settimana fa. A Sakhir abbiamo fatto dei piccoli passi avanti in termini di competitività, sia grazie a una miglior performance della vettura che per merito di una solida prestazione di squadra in qualifica e in gara. In questi pochi giorni a Maranello abbiamo continuato a lavorare intensamente sull'analisi dei dati e vogliamo affrontare la gara di Gedda con lo stesso obiettivo. Vogliamo rimanere

concentrati su noi stessi, perché è il modo migliore di estrarre il massimo dal pacchetto a nostra disposizione e progredire costantemente per colmare il gap che ancora ci separa da chi ci precede in classifica.

Frédéric Vasseur

Team Principal

Ferrari stats

1102

GP disputati



76

Stagioni in F1



Monaco 1950

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



248 (22,52%)

Vittorie



253 (22,96%)

Pole position



263 (23,86%)

Giri più veloci



829 (25,07%)

Podi



Ferrari stats GP dell'Arabia Saudita

4

GP disputati



2021

(C. Leclerc 7°; C. Sainz 8°)



0

Vittorie



0

Pole position



2 (50%)

Giri più veloci



3 (25%)

Podi



Tre domande a...

Sergio Bondi

HEAD OF LOGISTICS, SCUDERIA FERRARI HP

1.

La prima tripla della stagione volge al termine. Quali sono le criticità dal punto di vista logistico che una trasferta così impegnativa, sia in termini di durata che di distanze percorse, porta con sé?

All'inizio della stagione la fase più impattante del nostro lavoro è la preparazione dei *kit sea freight*, cioè la spedizione via mare delle strutture che utilizziamo nei Gran Premi. Si tratta di un'attività delicata che richiede grande pianificazione e rispetto dei tempi.

Parlando invece del triple header, poi, la difficoltà maggiore è stata gestire il ciclo delle componenti che da Maranello arrivano in pista come aggiornamenti o sostituzioni di pezzi, e che dalla pista rientrano in fabbrica.

2.

Il campionato è molto lungo e tocca quattro continenti. Ci racconti qualche numero legato al vostro lavoro e a come spostate strutture, materiali e... anche persone?

La Formula 1 in un anno percorre circa 340.000 km: significa gestire gli spostamenti di più di 100 persone, strutture e materiali. Per quanto riguarda le persone, significa coordinare migliaia di operazioni di check-in e check-out in hotel, noleggio mezzi e pratiche aeroportuali. Per quanto concerne invece materiali e strutture, abbiamo sei kit identici che ci servono per coprire tutte le gare della stagione, i cui spostamenti sono pianificati minuziosamente. Quello impiegato in Bahrain è già in viaggio per essere usato a Monaco, mentre quello di Cina sta viaggiando verso Miami, da dove verrà poi spostato su treni organizzati in collaborazione con il nostro partner Ceva Logistics per coprire le altre gare americane. Gli spostamenti più brevi sono gestiti via camion, mentre cerchiamo di limitare al

massimo gli spostamenti di strutture via aereo per ragioni di sostenibilità. Si tratta, come dicevo, di un'attività che richiede un altissimo livello di programmazione, per questo cerchiamo di gestire e pianificare il più possibile in anticipo, così che a campionato in corso dobbiamo gestire "soltanto" gli imprevisti: incidenti o rotture di componenti in pista, modifiche repentine nel contesto internazionale, o anche imprevisti veri e propri, come quella volta che un container è caduto danneggiando l'allestimento trasportato al suo interno!

3.

Hai parlato di garantire efficienza e sostenibilità degli spostamenti, che è sempre più importante. Quali misure avete implementato negli anni?

La sostenibilità economica è fondamentale sia perché efficientare alcuni processi significa poter investire su quelli che creano più valore, sia perché una parte dei nostri costi rientrano all'interno del budget cap. La logistica è un ente di servizio, e il nostro compito è riuscire a fare tutto nella maniera più efficiente possibile. Prediligiamo, ove possibile, gli spostamenti via mare rispetto a quelli via aerea perché, seppure più lenti e lunghi, consentono un consistente risparmio economico. In generale, la nostra leva di efficienza è la concentrazione di materiale. Grazie alla collaborazione con il nostro PMO (il dipartimento che si occupa di pianificazione e organizzazione), riusciamo a pianificare le spedizioni per ogni gara per creare lotti di partenza in cui combiniamo e concentriamo materiali per abbattere l'effetto del volume di ciò che trasportiamo e trovare il compromesso ideale tra peso e volume.

Profilo

Sergio Bondi

Nato il: 18/07/1976

A: Buenos Aires (Argentina)

Scarica qui ritratti ad alta risoluzione di Sergio Bondi:

[download](#)

Gran Premio dell'Arabia Saudita: numeri e curiosità

O.

I chiodi necessari per la realizzazione delle Rowshan, le tipiche strutture in legno che decorano e coprono le finestre delle abitazioni tradizionali in molte aree del mondo arabo, **in particolare nella regione dell'Hegiaz, che comprende la città di Gedda**. Sono un elemento architettonico di grande valore culturale e funzionale, realizzate con una tecnica tradizionale di falegnameria chiamata "a incastro" o "a tenone e mortasa", in cui i pezzi di legno vengono tagliati in modo da incastrarsi perfettamente tra loro. Questo sistema garantisce solidità e durata, anche senza l'uso di colla o metalli; consente una minore dilatazione e deformazione del legno con il caldo; permette una manutenzione più facile, visto che ogni pezzo può essere smontato e sostituito singolarmente. Evitare i chiodi aveva particolarmente senso a Gedda poiché l'umidità e la salsedine del Mar Rosso avrebbero corrosi il metallo, rendendoli inutilizzabili nel tempo.

1.

I metri di visibilità nelle giornate più nebbiose a Tanomah. Si tratta di una **antichissima città in pietra** che si trova a 120 km a nord di Abha ed è considerata una delle località turistiche più importanti del paese. Sulle cime delle pendici montuose si trovano numerose cascate – qualcosa di assolutamente inusuale per l'Arabia Saudita, che uno dei pochi Paesi al mondo senza un sistema fluviale – non permanenti che si attivano dopo le frequenti piogge e allo sciogliersi delle nevi sui rilievi montuosi circostanti che superano i anche 2500 metri di

altitudine. Il clima è mite o freddo per la maggior parte dell'anno, con temperature molto rigide durante l'inverno. **Tanomah** è caratterizzata da una notevole concentrazione di foreste naturali ed è famosa per l'abbondanza di alberi di ginepro.

8.

I metri di altezza dei prototassiti, i funghi giganti che appartengono al periodo Ordoviciano. Nel deserto dell'Arabia Saudita ne sono stati trovati parecchi sotto forma di fossile, a conferma di come anche quell'angolo del pianeta fosse un tempo umido e rigoglioso. I primi ritrovamenti risalgono ai primi anni Duemila, ma solo nel 2007 uno studio basato sull'impiego di isotopi di carbonio ha permesso di capire che si trattava di giganteschi funghi.

650.

Gli edifici storici di Al Balad, il centro storico di Gedda. Il labirinto di vicoli, in un'area di poco più di 2,5 chilometri quadrati, ospita anche un souq e diverse moschee. I palazzi tradizionali sono finemente decorati, con porte intagliate e grandi finestre in legno a grata, alcune delle quali dipinte in un vivido blu zaffiro e verde smeraldo. Al Balad è un sito patrimonio dell'UNESCO. Da non perdere queste cinque dimore: Beit Baeshen, Beit Salloum, Beit Nassif, Beit Matbouli e Beit Al Sharbatly.

1947.

L'anno della demolizione delle mura storiche di Gedda, che ormai soffocavano troppo l'espansione della città. La città era circondata da mura costruite come parte come protezione contro le navi da guerra portoghesi. C'erano

otto porte (in arabo dette babs): **Bab Makkah**, che si apre verso la città santa della Mecca; **Bab al-Madinah**, ovviamente aperta in direzione di Medina, l'altra città santa dell'Islam, **Bab Shareef**; **Bab al-Sabbah**; **Bab al-Maghariba**; **Bab Suraif** e **Bab al-Nafe'a**; oltre alla nuova porta costruita dal re fondatore Abdulaziz Al Saud. Oggi solo un paio delle porte storiche della città sono ancora esistenti.



NEWS

SPORTS CARS

FORMULA 1

COLLEZIONI



Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.
Se non vuoi più ricevere queste comunicazioni, clicca qui

Scuderia Ferrari HP Press Office
email: ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com
telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2025 - Tutti i diritti sono riservati