



2/2024

ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



**TUTTO QUELLO CHE
DESIDERA UN VERO
FERRARISTA**

INDICE

- ***La F1-89***
- ***La voce di corridoio diventa realtà***
 - ***A scuola di Wec***
 - ***Le tre 499P***
- ***Alla presentazione della SF-24 senza invito...***
 - ***Wec 2024 di Rovera***
- ***Campionato kart SFC Como 2024 gara 1***
 - ***Luca Dal Monte e il suo romanzo***
 - ***Test ad una settimana dalla gara***
- ***Soluzioni dei giochi del mese scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

1989-2024, 35 anni di un cambio futuristico. La F1-89

Al designer britannico John Barnard fu data virtualmente carta bianca per riportare le fortune della Ferrari in Formula 1 ai massimi livelli quando accettò, nel 1987, un enorme stipendio e l'opportunità di fondare un nuovo Centro Tecnico Ferrari a Guilford, in Inghilterra. Tuttavia, la scelta di un inglese a capo dello sviluppo tecnico della Ferrari in F1 fu controversa ovunque. Tra i precedenti successi di Barnard c'erano la Chaparral 2K Indy Car progettata per Jim Hall; questa era l'auto che vinse la 500 Miglia di Indianapolis del 1980 mentre era guidata da Johnny Rutherford. Questo successo portò rapidamente Barnard al nuovo team McLaren, dove lavorò sulla McLaren MP4/1, il primo telaio in composito di fibra di carbonio della Formula Uno. Durante il mandato di Barnard, la McLaren divenne la forza dominante in Formula 1, con Niki Lauda e Alain Prost che vinsero il Campionato Piloti nel 1984, 1985 e 1986. La McLaren vinse anche il Campionato Costruttori nel 1984 e

1985, perdendo di poco il terzo campionato consecutivo, vinto dalla Williams nel 1986. Il progetto F1 della Ferrari per il 1987 e il 1988 era già stato definito quando Barnard si unì alla Ferrari, così iniziò a lavorare



su un'auto completamente nuova, la F1-89, progetto 639 e per la stagione di gare il progetto 640, che sarebbe stata la prima della Ferrari con l'ingresso alle nuove regole "Motore non turbo" dunque Motore aspirato, a partire dal 1989. La decisione di Barnard di basare il suo centro tecnico in Inghilterra non fu apprezzata dal team di F1 situato in Italia. Barnard introdusse anche i suoi metodi in Ferrari, che furono descritti come "un'analisi maniacale di ogni singolo dettaglio" della pratica precedente. Un'innovazione Ferrari portata avanti da Barnard con la nuova vettura è stata il rivoluzionario cambio se-

miautomatico a sette velocità azionato dai paddle posti sul volante. Questo progetto è stato originariamente creato alla Ferrari nel 1979 da Mauro



Forghieri, ma lo sviluppo si è bloccato perché l'elettronica avanzata necessaria per perfezionare il sistema non era ancora disponibile. La F1/89 di Barnard era dotata di una serie di innovazioni tecniche, la più significativa delle quali era il cambio che veniva descritto come un meccanismo "elettroidraulico". Le palette sono controllate elettronicamente da attuatori idraulici nel cambio semiautomatico con solenoidi. I conducenti utilizzavano il pedale della frizione solo per avviare il Motore. I rapporti nel cambio a sette marce sono stati modificati durante la gara premendo i paddle sul retro del volante, con il paddle destro per salire di marcia e quello sinistro per scendere.

Questa innovazione divenne universale in tutte le gare di Formula 1 nel giro di cinque anni e oggi è comune sulle auto stradali ad alte prestazioni e già su molte auto normali. Il motore Ferrari per la nuova formula aspirata da 3,5 litri era un leggero V-12 a 65 gradi progettato da Claudio Lombardi. Il motore utilizzava cinque valvole per cilindro (tre di aspirazione) e due alberi a canne in testa per bancata, che venivano azionati dalla parte anteriore del motore. Il carburante veniva erogato tramite iniezione elettronica digitale Weber-Marelli e l'accensione era elettronica Magneti Marelli con una candela per cilindro. La potenza massima era di 600 cavalli a 12.500 giri al minuto. Il motore e il cambio semiautomatico erano montati in una monoscocca monoblocco in fibra di carbonio e nido d'ape di Kevlar, con carrozzeria composita staccabile. La sospensione anteriore era a quadrilateri a doppia sezione ellittica e aste di spinta. Allo stesso modo, anche la sospensione posteriore era a doppi bracci trasversali e aste di spinta. Lo sterzo era a pignone e cremagliera, mentre i freni utilizzavano dischi ventilati in fibra di car-

bonio e pinze Brembo monopezzo su tutte e quattro le ruote. La Ferrari F1/89 ottenne ottime valutazioni all'inizio della stagione di F1 del 1989. La Ferrari aveva ampiamente testato due vetture V-12 non turbo per tutta la seconda metà del 1988 e sperava di poter lottare contro McLaren e Honda fin dalla prima gara del 1989. Gerhard Berger della Ferrari era stato l'unico pilota a vincere una gara della McLaren-Honda nella straordinaria stagione 1988 (al GP di Monza), che vide la McLaren vincere 15 delle 16 gare di F1 con i piloti Ayrton Senna (8) e Alain Prost (7). Il compagno di squadra di Berger alla Ferrari nel 1989 fu il futuro campione del mondo Nigel



Mansell. Sia Berger che Mansell usavano per la nuova stagione immediatamente la F1/89. Incredibilmente, Mansell vinse alla sua prima gara con la Ferrari e nella prima gara della stagione in Brasile, conquistandosi la simpatia dei fan della Ferrari. La Scuderia, tuttavia, scoprì altrettanto rapidamente che i 600

cavalli non erano sufficienti per sfidare la nuova McLaren-Honda V-10, e si ritrovò a inseguire la potenza per tutto l'anno. Anche la complessità della nuova F1/89, e in partico-



lare del cambio semiautomatico, portò ad una deludente serie di ritiri nel corso della stagione. Mansell è riuscito a segnare un 2° posto in Francia e Gran Bretagna e un 3° posto in Germania e Belgio, con Berger che ha ottenuto una vittoria tanto attesa in Portogallo, insieme a un 2° posto in Italia e Spagna. La McLaren vinse 10 delle 16 gare nel 1989, compresi i campionati piloti e costruttori. La Ferrari è stata comunque la migliore tra tutte con un'innovazione che oggi usano tutti.

La voce di corridoio diventa realtà!

La notizia bomba arriva così, in un primo febbraio, all'apparenza normale, le indiscrezioni prendono piede e ti ritrovi il titolone: "Lewis Hamilton nel 2025 sarà UN PILOTA FERRARI!". E che succede? I media impazziscono, i tifosi si dividono, la casa di Maranello sa benissimo che ha sferrato un colpo di risonanza mondiale! Non c'è radio, TV o altro mezzo che non ne parli. È inevitabile, che piaccia o meno, è un pluricampione del mondo (7), è



legato a Mercedes e a Toto Wolff da tempo immemore e, a dirla tutta, aveva esteso il contratto con la casa tedesca.

Il tifoso ferrarista in tutto questo "rumore" cosa può pensare? Beh, può porsi delle domande e può "intraprendere" due vie: quella di accettare la scelta dei capi del Cavallino e vedere cosa saprà fare, oppure, può non gradire questo annuncio (cosa non da poco, c'è un anno per "smaltire").

Le domande e i ragionamenti che nascono sono molti, infatti, il pilota britannico ha già 39 anni, dalla sua parte sulla bilancia dei "pro-Lewis" abbiamo: l'esperienza, un fisico ancora in perfetta forma, non è di certo l'ultimo arrivato, perché non avrebbe vinto tutti quei mondiali (aveva anche la macchina e il

team all'epoca più forti). Inoltre, è metodico, la sua testa è ben focalizzata sui suoi obiettivi ed era un suo sogno quello di venire a Maranello. Ma chi non sogna di guidare per la Ferrari? Solo un folle non lo farebbe. In più è una grandissima operazione di marketing e qui nulla da aggiungere. Sappiamo bene, tutti noi tifosi, che se vincessimo l'ottavo titolo con la Rossa, supererebbe il nostro Michael. Questo "tarlo", che ha in testa, credo che sarà una spinta ulteriore nella sua mente da campione. Mi permetto di pensare e dire che la sua presenza si può considerare come un valore aggiunto.

I "contro", e qui sono dolori... Partiamo dal più enorme: come la mettiamo con Charles? Due galli in un



pollaiolo, scene già viste in F1. Maranello saprà gestire questa pressione, saprà decidere con fermezza dopo le prime gare, oppure, ancora meglio, partire con la stagione 2025 e dichiarare (a loro... non certo a noi tifosi) tu sei il nostro diamante, il nr. uno, mentre tu sarai la sua spalla d'oro? Il nostro Principe di Monaco sogna il titolo con la Rossa, l'altro sogna il suo ottavo. La frittata, direi, è ben servita. Se ci sono accordi già presi nessuno lo sa, forse, lo scopriremo più in là.

Altro punto dolente, c'è chi lo "stima" o tollera e c'è chi non lo può vedere, alcune vicende passate non giocano a suo favore e questo può essere una lama a doppio taglio per la Scuderia. Certo, si acquisiranno "nuovi" tifosi, ma qualche "deluso" o qualche persona che non proprio digerisce questa scelta sarà inevitabile. Altra cosa, che spero non influisca, è questa, come farà Lewis ad andare a Maranello, bloccheranno il paese ogni volta? Ci saranno cordoni da star hollywoodiana?... Spero e mi auguro proprio di no! Spezzo una lancia a favore di Sainz, era così urgente fare questo annuncio? Sai benissimo che partirai con la stagione 2024 in cui hai un pilota che sa di avere il ben servito, senza mezzi termini... Quindi, lo spagnolo può "decidere" di fare il minimo indispensabile, di non "aiutare" il team che lo ha scaricato o di non sottostare al ruolo di secondo, o, può dare tutto e far vedere il suo valore (spero scelga questa opzione). Mi limito a questo ultimo grande dilemma che metto nei "contro". Ferrari viene prima dei piloti, deve essere un onore per chi viene ingaggiato a guidare per questa scuderia, il suo status "Vip", il suo essere sotto i riflettori, le "sue" appariscenti sfilate nel paddock ecc. faranno passare in secondo piano la casa del Cavallino? La sentenza è rimandata alla stagione 2025.

Laura Guffanti

A scuola di Wec

La passione Ferrari non è solo Formula



Uno; chi se ne intende ha cuore anche per le gare di durata, quelle a ruote coperte, quelle che, se dici 24 Ore di Le Mans, ormai tutti capiscono... Sì, perché Ferrari è tornata, alla grande per giunta, a correre nel WEC; lo ha fatto in grande stile andando a vincere la centesima 24 Ore di Le Mans esattamente 50 anni dopo l'ultimo podio ottenuto su Ferrari 312 PB da Merzario e Pace. Sarà che ci piacciono i numeri tondi...ma sarà anche che adoriamo le "voci" delle Corse Endurance, quei timbri inconfondibili e



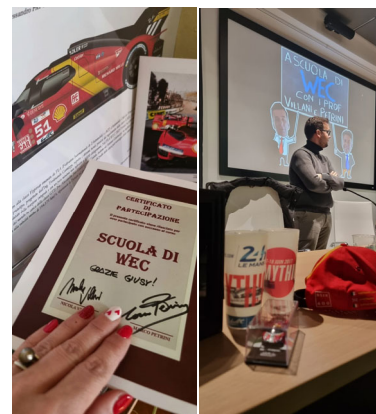
particolari di Nicola Villani e Marco Petri-

ni. È stato fantastico averli tutti per noi, sabato 3 febbraio, presso la nostra bella sede, a intratternerci, con un ritmo incalzante, in racconti tra presente e passato, ricchi di aneddoti e curiosità. Nicola e Marco, amici oltre che colleghi, si passano la palla con continui scambi di battute; parole rapide che vanno dalla competenza di Marco quale ex pilota GT alla genuina sensibilità di Nicola che si emoziona e ci fa emozionare ricordando Alex Zanardi, campione di sport ma soprattutto, con la sua forza di volontà, campione di insegnamenti di vita.



Marco e Nicola sono abituati a stare dietro un microfono, anche per ore ed ore durante le dirette su Eurosport delle gare di durata, per cui non si fanno intimorire dalle domande

di noi pubblico attento ed interessato; rispondono non solo con competenza ma con tanta simpatia e soprattutto con quel fare che trasuda vera passione. Al termine del brillante pomeriggio entrambi i nostri "professori" autografano con gioia il "Certificato di Partecipazione"



alla Scuola di WEC che portiamo con noi a casa a ricordo del bel momento vissuto. Non ci resta che seguire la nuova stagione; siamo certi che le Ferrari GT e la Hypercar 499P ci faranno ancora sognare.

Giusy Costantino

Le tre 499P

Nel 2024 nel Wec la Ferrari scenderà in campo con un tridente d'attacco nella categoria hypercar per cercare l'assalto al trono della Toyota. Nel giorno in cui ricorre il compleanno di Enzo Ferrari, che nacque a Modena il 18 febbraio 1898, la Casa di Maranello svela la livrea della Ferrari 499P che sarà impegnata nel FIA WEC 2024 nella classe Hypercar. Si accendono così i riflettori sulla seconda stagione iridata, che scatterà con la prima gara il 2 marzo, in Qatar, che avrà protagonista la squadra Ferrari – AF Corse con le vetture numero 50 e 51. Tradizione e innovazione dialogano nella nuova livrea della Hypercar della Casa di Maranello, un



“abito” che, mentre richiama da vicino la storia recente di una stagione 2023 che ha visto la squadra italiana conquistare la 24 Ore di Le Mans del Centenario e concludere al secondo posto in classifica Costruttori, guarda al futuro introducendo elementi innovativi. Lo schema cromatico continua a celebrare il passato remoto incarnato dalla Ferrari 312 PB, l'ultimo prototipo a gareggiare nel Campionato del mondo nel 1973, prima di un intermezzo durato mezzo secolo e interrotto nel 2023, quando il Cavallino Rampante è tornato nella top class dell'endurance. Sul corpo della vettura prevale un rosso racing studiato ad hoc per la nuova stagione, dal tono intenso e profondo, abbinato al Giallo Modena, quest'ultimo già ammirato sulla livrea del 2023. Il rosso della Ferrari 499P per l'imminente stagione agonistica rielabora quello già apprezzato sulla monoposto F2007 con quale la Scuderia Ferrari affrontò l'impegno in Formula 1 nel 2007, ma rispetto all'originale introduce elementi di novità: il risultato per la Hypercar è una versione lucida che meglio si adatta alle esigenze di visibilità della vettura in gare che, spesso, si svolgono anche in condizioni di scarsa visibilità e in notturna. Alla vigilia del Prologo, la due giorni di test collettivi che darà ufficialmente il via alla stagione 2024 del FIA World Endurance Championship, Inoltre, AF Corse toglie i veli alla Ferrari 499P numero 83 che schiererà nella classe Hypercar. Al volante si alterneranno Robert Kubica, Robert Shwartzman e Yifei Ye (questi ultimi due, piloti ufficiali Ferrari). La livrea della Ferrari 499P numero 83 riprende i tratti iconici della 499P che ha trionfato alla 24 ore di Le Mans nel 2023 ma con colori invertiti. L'Hypercar di AF Corse sarà quindi facilmente distinguibile grazie alla predominanza del giallo, arricchito da dettagli rossi.



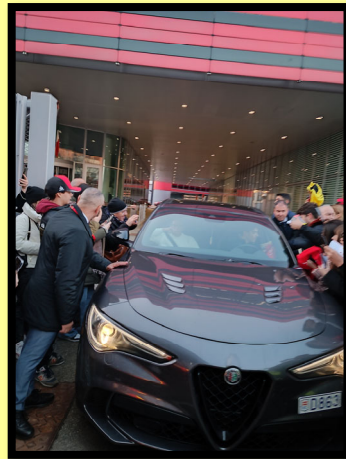
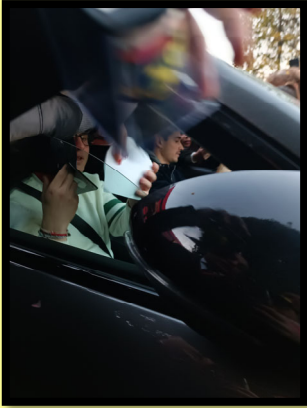
Alla presentazione della SF-24 senza invito...

La data era già annunciata da tempo, car lunch fissato il 13 febbraio 2024, ma quest'anno Fred non ha voluto regalare a noi club nemmeno un piccolo spazietto per godere dal vivo la presentazione. E allora? Nessun problema, il circuito di Fiorano si vede anche da "fuori", prendo un giorno di ferie e gita a Maranello. Faccio una tappa sul territorio e mi aggrego, ben volentieri, a una degustazione di vini con visita guidata al piccolo museo della cantina Giacobazzi, assieme a Matteo, papà e fratello del club di Abbiategrasso, che ringrazio ancora di cuore. Il museo ha una parte di attrezzi ed evoluzioni, ovviamente, legate al mondo della viticoltura (è una cantina), ha anche dei pezzi "storici" di biciclette, infatti, la Giacobazzi, è sempre stata presente come sponsor e promotrice anche nel ciclismo, per giungere alla parte "clou" della collezione per chi ama i motori...e in questa terra non può non essere così. La Ferrari 400 guidata da Gilles ci accoglie subito con in bella mostra la multa presa proprio dal pilota (metto una carrellata di foto tutte da ammirare, non mi dilungo). Una visita stra-consigliata. La degustazione poi è stata graditissima. Complimenti alle ragazze! Ci si sposta alla tappa definitiva: Maranello. Già tutta in fermento e pie-

na di persone fin dal mattino, con gente appostata già dalle 9.00. Ci si piazza sul ponte e si aspetta che la "Meraviglia Rossa" esca per farsi ammirare sotto un magnifico sole. I giri sono risicati oggi, si sa da regolamento FIA, ma vuoi mettere essere lì per i primi km della neonata SF-24? La sensazione come sempre è impagabile. Il rumore, i colori, i piloti che in quelle poche curve salutano con la mano...tutto anima e da "fuoco" a una passione e un'attesa bruciante che si sente nell'aria. La speranza c'è, i piloti pure, l'augurio è che sia bella quanto prestazionale! La vettura è uno spettacolo per le sue linee e speriamo che le "innovazioni" siano efficaci. Qui son tutti motivati. Il lavoro che c'è dietro è enorme e se i dati corrispondono a quelli del simulatore...il gioco è fatto, o per lo meno, ce la possiamo giocare! Mi aggrego nuovamente a un "pranzo" fuori orario ai club presenti (Abbiategrasso e Rovigo), perché in molti si sono riversati comunque a Maranello. Si sta molto bene ed in allegria scambiando opinioni e sensazioni. Poi le strade si dividono e io resto in attesa fuori dal reparto corse dei piloti. L'attesa non è infruttuosa anzi...Charles, si materializza in auto! Firma, sorride, si ferma, penso che per uscire ci abbia messo mezz'ora

e oltre. E io, nel mio piccolo, porto a casa il mio bottino: cartellone in suo onore e in onore della Ferrari e anche il caschetto di Monza entrambi autografati. Foto, video, cori... eh già, l'attesa perché il suo sogno Rosso diventi realtà è altissima, il bene che gli si vuole è immenso. L'affetto che ha attorno sarà uno stimolo in più! Senza nulla togliere a Sainz, ci mancherebbe, so che darà il massimo e sfrutterà quest'anno al meglio, ma sfido chiunque a dire che Charles non sia speciale. Ancora non distrutta da tutta questa giornata "movimentata", mi sono prenotata la cena al ristorante "Il Cavallino", ne approfitto, visto che non c'ero mai andata. Il locale ha la sua storia, si sa, alle pareti le immagini sono inconfondibili e l'atmosfera è molto piacevole. Lo staff di una gentilezza unica e lo ringrazio ancora. I clienti che ho accanto sono per lo più stranieri.

P.s. Proseguo con un'intera pagina di foto per tutti voi...



Wec 2024 di Rovera

Anno nuovo squadra nuova per il nostro Alessio Rovera che dopo un inverno passato tra l'America con la 24h di Daytona e l'Asia con l'Asian Le Mans series si ritrova a correre il WEC alla rincorsa della terza corona iridata nelle gare Endurance.

L'evento di presentazione delle nuove Ferrari 296 LMGT3 da parte del team Vista AF Corse, tenutosi presso l'Aeroporto di Linate, segna un momento significativo nel panorama del motorsport internazionale, in particolare per il Campionato Mondiale Endurance 2024. L'attenzione si concentra sulle due vetture da corsa, ciascuna vestita di una distintiva livrea argento arricchita da elementi grafici rossi.

Il team Vista AF Corse ha scelto un equipaggio stellare per le due vetture. La n°54 vedrà il ritorno del collaudato trio composto da Thomas Flohr, Francesco Castellacci e Davide Rigon, pilota ufficiale di Ferrari.

Sulla Ferrari 296 LMGT3 n°55 si alterneranno Simon Mann Francois Heriau e Alessio Rovera, la scelta di questi piloti dimostra l'impegno del Team nella ricerca di prestazioni eccellenti e di una solida esperienza in pista.

Tutto inizierà il 24-25 febbraio con il prologo in Qatar per poi diventare gara vera la settimana successiva sempre in Qatar, con la speranza di fare bene e di...



Campionato Kart SFC Como 2024

Gara 1

Sono lieto di condividere con tutti voi i risultati entusiasmanti della nostra prima gara nel Campionato Kart 2024 ! Sono state due serate ricche di emozioni, determinazione, pura passione per il motorsport e le nostre 2 categorie, hanno dimostrato un impegno straordinario. Ogni singolo pilota ha dato il massimo, dimostrando non solo abilità di guida eccezionali ma anche un forte spirito competitivo. Nella categoria Easy ben 16 piloti al via, per cui li



abbiamo suddivisi in 2 batterie. Dopo le qualifiche, nella batteria A si ripropone la battaglia, come lo scorso anno, tra Maurizio e Mattia e a spuntarla, ancora questa volta è il primo. Da non sottovalutare invece Sebastiano che, 3° al traguardo e non lontano, non deve lasciare i primi 2 troppo tranquilli nelle loro "battaglie". Nella finale B, invece, è protagonista Stefano che agguanta la sua prima vittoria sui kart (anche se in finale B). Al secondo posto Marco che tiene a

bada l'esordiente Alessandro. Da segnalare tanti piloti nuovi che si affiancano al gruppo "storico" e che hanno tanta voglia di crescere. Quindi attenzione a non sottovalutarli. Nella categoria Pro, ci sono anche qui volti nuo-



vi, piloti che da anni partecipano a questa categoria e ritorni importanti. Tra questi Stefano, che uscito come pilota Easy, ritorna nella categoria top da protagonista. Ci fa piacere che abbia potuto farsi tanta esperienza in giro per la Lombardia e che sia voluto tornare con noi. (forse per dimostrare che è il più forte ??). Staremo a vedere cosa ne pensano tutti gli altri, fatto sta, che ha dominato la serata con pole e 2 vittorie in gara 1 e 2. Solo il giro veloce è stato appannaggio di Riccardo. Sul podio, in ogni caso, si conferma Andrea 2°, detentore del titolo e Daniele che riesce a relegare Riccardo in 4° posizione, ma che sicuramente è uno dei piloti più in forma al momen-

to. Ricordiamo sempre che ogni gara è un'opportunità per imparare e crescere. Come disse una volta il grande Ayrton Senna, "Il pilota che non ha mai fatto un errore non è mai andato al limite." Per questo stiamo valutando, come staff, alcune criticità emerse soprattutto nella categoria Pro in ambito di sicurezza e comportamento in pista. Siccome vogliamo offrirvi la possibilità di dare il massimo e divertirvi, non è escluso che apporremo delle piccole modifiche al regolamento. I successi e le sfide ci rendono più forti, e sono convinto che il nostro spirito di squadra e la passione per il karting ci porteranno a ottenere risultati sempre migliori. Per questo ci fanno piacere anche le critiche che riceviamo. Ringrazio ancora ognuno di voi per il vostro contributo straordinario, godetevi il momento e prepariamoci per le sfide che ci aspettano nelle prossime gare!

Angelo Bianchi

Luca Dal Monte e il suo romanzo

Il 24 febbraio è stata la prima volta di Luca dal Monte nella sede del nostro club, l'occasione si è creata dando vita alla presentazione del libro con la partecipazione di altri club: Abbiategrasso, Erba, Sant'Angelo Lodigiano e San Martino di Bareggio.

L'idea è di creare qualcosa di diverso visto l'argomentazione del libro che parla delle compagne di tre piloti degli anni 70 in f1 e i ragazzi del club danno vita ad una piccola mostra fotografica che hanno come soggetto le donne dei piloti e una loro descrizione di come si sono conosciuti con i relativi compagni.

Il racconto dei piloti inizia dalla prima gara della stagione del 1970 e si conclude con l'incidente di Rindt a Monza e il ritiro di Stewart all'ultima gara dopo la morte del suo compagno di squadra, successivamente Dal Monte passa a parlare anche di un altro suo libro che narra dell'incidente di De Portago alla mille miglia del '57 e del successivo processo che Enzo Ferrari affrontò rischiando di distruggere tutta la sua carriera di imprenditore, la cosa che mi ha colpito di più è il tempo che Dal monte ha passato negli archivi di Brescia per vedere tutte le carte del processo. Dopo due ore di racconti inizia la lunga fila di autografi sulla copia del libro, direi una bella esperienza da rivivere ...caro Dal Monte arrivederci al prossimo libro.



Test ad una settimana dalla gara

La stagione 2024 della Scuderia Ferrari è ufficialmente iniziata con la prima delle tre giornate di test prestagionali in programma al Bahrain International Circuit di Sakhir. Charles Leclerc e Carlos Sainz si sono alternati al volante della SF-24 che ha coperto in tutto 133 giri, pari a

stata in grado di completare un totale di 141 giri

F1 PRE-SEASON TESTING CLASSIFICATION - DAY 2				Bahrain
1	Charles Leclerc	Ferrari	2:28.021	46
2	Sergio Pérez	Red Bull Racing	2:28.879	-218
3	Lance Hamilton	Mercedes	2:31.066	-1135
4	Esteban Ocon	McLaren	2:31.255	-1155
5	Daniel Ricciardo	RB	2:31.361	-1160
6	Charles Leclerc	Ferrari	2:31.370	-1163
7	Lance Stroll	Aston Martin Aramco	2:32.029	-1208
8	Esteban Ocon	Alpine	2:32.261	-1240
9	Valtteri Bottas	Kick Sauber	2:32.267	-1240
10	Oliver Piastri	McLaren	2:32.269	-1242
11	Liam Lawson	Williams	2:32.378	-1267
12	Pernando Alonso	Aston Martin Aramco	2:33.053	-1332
13	Shane Van Gisbergen	Kick Sauber	2:33.244	-1354
14	Pierre Gasly	Alpine	2:33.808	-1400
15	Kean Magnussen	Haas	2:34.861	-1490
16	Mick Hulmeberg	Haas	2:37.009	-1708
17	Mick Hulmeberg	Haas	2:37.009	-1708
18	Max Verstappen	Red Bull Racing	2:38.074	-1811
19	Alexander Albon	Williams		0
20	George Russell	Mercedes		0

e 763 chilometri con Charles Leclerc e Carlos Sainz. Il bottino di giornata avrebbe anche potuto essere migliore se non fosse stato per un inconveniente che ha

Ancora tombini. Questa mattina, come già ieri, il lavoro delle squadre in pista è stato condizionato da alcuni problemi legati alle griglie per lo smaltimento dell'acqua piovana, inconvenienti che hanno costretto a una lunga sospensione del turno per la verifica accurata di tutte le grate presenti in pista. Alle 12, quando la sessione è ripresa, Carlos era, con i



suoi 15 giri, il pilota con più tornate all'attivo. Tornato il semaforo verde, lo spagnolo ha ripreso il programma di lavoro girando soprattutto con gomme di mescola C3 (anche se aveva effettuato i primi passaggi con la C4 usata ieri nella simulazione di qualifica), provando la monoposto con diversi carichi di carburante ed effettuando svariate prove di assetto. Oggi Carlos ha percorso 71 giri (384,2 km) e il suo miglior tempo di giornata è stato 1'31"247. Nell'arco del test per lo spagnolo 227 passaggi per un totale di 1.196 chilometri.

F1 PRE-SEASON TESTING CLASSIFICATION				Bahrain
1	Max Verstappen	Red Bull Racing	2:21.864	102
2	Lance Hamilton	Mercedes	2:22.084	-72
3	Charles Leclerc	Ferrari	2:22.556	-140
4	Daniel Ricciardo	RB	2:22.899	-185
5	Pierre Gasly	Alpine	2:22.895	-185
6	Lance Stroll	Aston Martin Aramco	2:23.007	-193
7	Charles Leclerc	Ferrari	2:23.247	-213
8	Pernando Alonso	Aston Martin Aramco	2:23.289	-216
9	Oliver Piastri	McLaren	2:23.658	-254
10	Shane Van Gisbergen	Kick Sauber	2:23.873	-269
11	Liam Lawson	Williams	2:23.882	-268
12	George Russell	Mercedes	2:24.130	-292
13	Yuki Tsunoda	RB	2:24.134	-292
14	Valtteri Bottas	Kick Sauber	2:24.461	-319
15	Alexander Albon	Williams	2:24.587	-327
16	Esteban Ocon	Alpine	2:24.657	-334
17	Kean Magnussen	Haas	2:25.662	-430
18	Mick Hulmeberg	Haas	2:28.006	-602
19	Sergio Pérez	Red Bull Racing		0
20	Lance Hamilton	Mercedes		0

719,8 chilometri. Programma completato. Nella prima giornata i piloti hanno condotto un programma fondamentalmente identico, girando con differenti carichi di carburante e impiegando gomme di mescola C2 e C3. Come di consueto nella prima giornata la squadra si è concentrata su alcuni aspetti fondamentali: sono state effettuate delle misurazioni attraverso i rake - detti anche rastrelli - fissati sulla vettura, si è proceduto alla mappatura aerodinamica della monoposto, ovvero la verifica in pista dei dati raccolti in galleria del vento così come di quelli della modellazione digitale, e si è dato modo a Charles e Carlos di prendere confidenza con la SF-24. La seconda giornata dell'unica sessione di test prestagionali si è rivelata produttiva per la Scuderia Ferrari che è



coinvolto Charles e ha comportato una lunga sospensione della sessione. Si è conclusa sotto le luci dei riflettori del Bahrain la tre giorni di test

F1 PRE-SEASON TESTING CLASSIFICATION - DAY 3				Bahrain
1	Charles Leclerc	Ferrari	1:38.827	78
2	George Russell	Mercedes	1:39.368	-541
3	Shane Van Gisbergen	Kick Sauber	1:39.474	-557
4	Max Verstappen	Red Bull Racing	1:39.765	-640
5	Mick Hulmeberg	Haas	1:39.850	-655
6	Alexander Albon	Williams	1:39.861	-656
7	Oliver Piastri	McLaren	1:39.862	-656
8	Pernando Alonso	Aston Martin Aramco	1:39.889	-683
9	Charles Leclerc	Ferrari	1:39.947	-741
10	Sergio Pérez	Red Bull Racing	1:40.081	-815
11	Mick Hulmeberg	Haas	1:40.686	-910
12	Lance Hamilton	Mercedes	1:40.889	-933
13	Lance Stroll	Aston Martin Aramco	1:40.938	-938
14	Liam Lawson	Williams	1:41.009	-945
15	Pierre Gasly	Alpine	1:42.149	-1067
16	Kean Magnussen	Haas	1:43.009	-1167
17	Esteban Ocon	Alpine	1:43.079	-1173
18	Valtteri Bottas	Kick Sauber	1:43.258	-1196
19	Daniel Ricciardo	RB	1:47.011	-1493
20	Liam Lawson	Williams		0



prestagionali in vista del Mondiale di Formula 1 2024. Il bilancio della Scuderia Ferrari parla di un totale di 423 giri pari a 2.257 chilometri, l'equivalente di oltre sette Gran Premi. Di questi giri 149 (806,4 km) sono stati completati oggi.

QUIZ:

Di quale circuito si tratta?

R: AUSTRALIA

Indovina il pilota dalla sua carriera:

R: FANGIO

**Chi pronunciò “NON ESISTE UNA CURVA DOVE NON
SI POSSA SORPASSARE.”**

R: SENNA

La Ferrari 312T4 da chi fu guidata?

R: SCHECKTER-VILLENEUVE

In che anno fu abolito il rifornimento in F1?

R: 2010

Con quale scuderia esordì Alex Zanardi in F1?

R: JORDAN

QUIZ

Chi indossò questo casco?



Sainz

Vettel

Alonso

Indovina il pilota dalla sua carriera

Mondiali: 1

Vittorie: 23

Pole Position: 30

Podi: 57

Raikkonen

Rosberg

Webber

Chi pronunciò “SE VUOI RAGGIUNGERE IL LIMITE, INTANTO DEVI SUPERARLO”

Hunt

Pironi

Villeneuve

Chi vinse nel 1950 a Silverstone il primo gp della storia della F1?

Fangio

Farina

Ascari

Da quando le monoposto sono ibride?

2012

2013

2014

Quali tra queste scuderie non ha mai vinto il mondiale?

Lotus

Maserati

Aston Martin