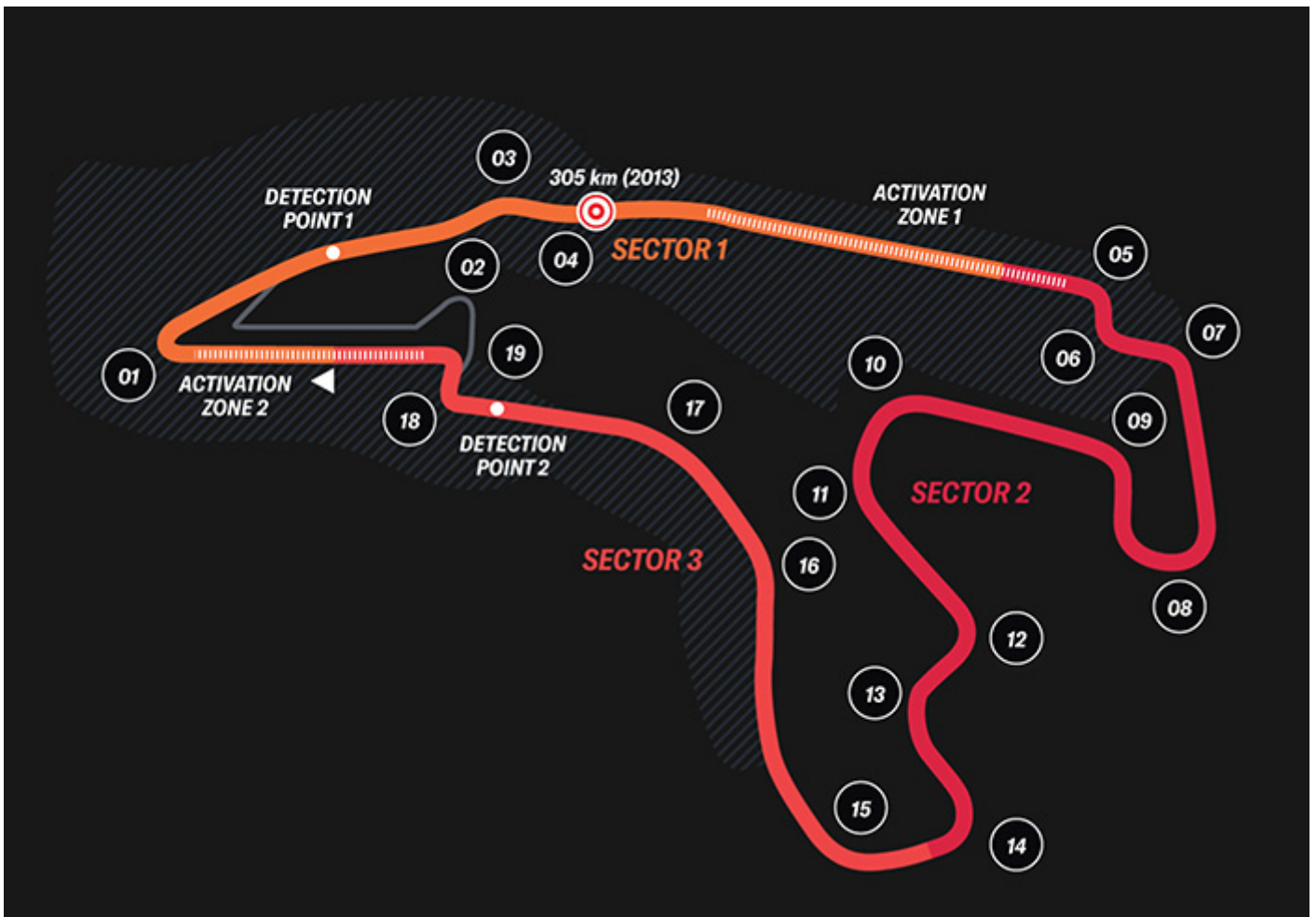




Gran Premio del Belgio

SPA-FRANCORCHAMPS

PREVIEW



Inizia da Spa una tripletta di gare su piste legendarie

Maranello, 25 agosto 2020 – Negli ultimi anni il Gran Premio del Belgio è sempre stato la prima gara dopo la pausa estiva. Squadre e piloti tornavano dopo aver ricaricato le batterie e si preparavano agli ultimi appuntamenti in Europa prima del finale di stagione in Asia, America e Medio Oriente. In questo anomalo 2020 la gara belga arriva dopo appena una settimana di pausa dal Gran Premio di Spagna e apre la tripletta di gare su piste legendarie che condurrà fino al Gran Premio numero 1000 della Scuderia Ferrari in Formula 1. Si gareggia nella leggendaria Spa-Francorchamps, uno dei tracciati più belli del mondo, che hanno fatto la storia della categoria e che ha ospitato ben 52 delle 64 edizioni fin qui disputate del Gran Premio del Belgio (in dieci occasioni si è gareggiato a Zolder, in due a Nivelles-Baulers, alle porte di

Bruxelles). La Scuderia Ferrari si è imposta in 18 occasioni l'ultima delle quali lo scorso anno, quando Charles Leclerc conquistò la sua prima vittoria in Formula 1 in un weekend funestato dal terribile incidente, nella gara di Formula 2, tra Anthoine Hubert e Juan Manuel Correa nel quale il giovane francese perse la vita e lo statunitense rimase gravemente ferito.

Primo 1000. Per la squadra di Maranello quella di domenica sarà la gara numero 998 della storia, ma già in Belgio la Ferrari potrà celebrare un primo traguardo dei 1000 Gran Premi disputati. Tanti ne avranno infatti corsi i motori del Cavallino Rampante che in due occasioni sono stati in gara anche senza che le vetture del team italiano fossero in pista. La prima risale al Gran Premio degli Stati Uniti 1960: la Scuderia rinunciò alla lunga e onerosa trasferta dal momento che il campionato aveva già espresso i propri verdetti e il team era concentrato sulla vettura da schierare nel 1961, annata nella quale il regolamento sarebbe cambiato in maniera radicale e che richiedeva dunque ai costruttori uno sforzo ancora maggiore. Al via di quella gara, disputata a Riverside, c'era però la Cooper T51 a motore Ferrari del team di Fred Ambruster che aveva scelto come pilota Pete Lovely. Lo statunitense giunse undicesimo. L'altra gara in solitaria di un motore di Maranello risale al 1966, quando le due 312 F1 preparate per Lorenzo Bandini e Mike Parkes furono impossibilitate a raggiungere la Gran Bretagna e a prendere parte al Gran Premio a causa di uno sciopero dei metalmeccanici in Italia. C'era però la Cooper T73 motorizzata Ferrari del team Pearce Engineering che aveva affidato la vettura a Chris Lawrence. Anche lui giunse undicesimo.

Pista unica. Spa-Francorchamps è una delle piste classiche per eccellenza, sulla quale il pilota può ancora fare la differenza. La prima frenata, al tornante La Source, è già impegnativa. Le monoposto decelerano di oltre 200 km/h, passando da circa 285 a 80 km/h. La curva, grazie all'ampia via di fuga, consente diverse traiettorie e immette in una dei tratti iconici del tracciato, Eau Rouge-Raidillon, una esse in salita molto difficile che porta sul lungo rettilineo del Kemmel, teatro di molti spettacolari sorpassi. In fondo al dritto si entra nella esse Les Combes, con la frenata più violenta del tracciato. Da qui si scende verso il tornante Bruxelles e si arriva poi a Pouhon, una curva veloce a sinistra che sottopone i piloti a sollecitazioni molto elevate. A Stavelot c'è l'ultima frenata: da lì in poi si va in continua accelerazione fino a Blanchimont e poi alla chicane Bus Stop che immette sul traguardo.

Enrico Gualtieri Responsabile Power Unit

“ Il circuito di Spa-Francorchamps è senza dubbio uno dei più affascinanti e impegnativi di tutto il calendario iridato, non soltanto per i piloti ma anche per noi ingegneri. Trovare il bilanciamento perfetto della monoposto, per tutti e sette i chilometri di lunghezza del tracciato, è particolarmente difficile. Sotto il profilo della gestione Power Unit il circuito è piuttosto severo, con oltre un minuto al giro percorso in pieno, ed è importante avere non soltanto una potenza adeguata – i

cavalli non sono mai troppi – ma anche una buona guidabilità, in particolare in corrispondenza della prima e dell'ultima curva. All'importanza della pura potenza motore si affianca quella del recupero di energia attraverso la MGU-H: quindi a fare la differenza è l'efficienza della Power Unit nel suo complesso.

Su questa pista anche nell'era pre-DRS i sorpassi sono sempre stati relativamente possibili ma la chiave di tutto è la scelta del carico aerodinamico. Con una vettura molto scarica si arriva in fondo al rettilineo del Kemmel con un'ottima velocità di punta ma poi, nel secondo settore, si corre il rischio di andare davvero in crisi. Se invece si punta su un livello di carico medio-alto allora magari si può fare una buona prestazione in qualifica ma in gara si corre il rischio di essere sorpassati e, soprattutto, di far fatica a superare pur utilizzando il DRS. A tutto ciò si aggiunge il fatto che il meteo può essere decisamente variabile e si possono avere condizioni molto diverse da un estremo all'altro della pista. Per questo fine settimana, poi, le previsioni sembrano fatte apposta per complicare ulteriormente la situazione: sabato dovrebbe essere prevalentemente asciutto mentre per domenica è prevista pioggia, con temperature non superiori ai 16 gradi, tutt'altro che estive.

In questa prima parte della stagione abbiamo visto un campionato praticamente diviso in due: da una parte ci sono tre piloti che sembrano avere un margine di vantaggio molto consistente, dall'altra ce ne sono almeno dieci che sono racchiusi in pochissimi decimi. A Barcellona abbiamo pagato a caro prezzo non soltanto la mancanza di affidabilità – a tal proposito abbiamo individuato il problema alla centralina che ha determinato il ritiro di Charles - ma anche non aver massimizzato la prestazione in qualifica, il che ci ha messo in condizioni difficili per la gara.

Consapevoli delle attuali difficoltà, dobbiamo concentrarci sul nostro lavoro e sulla preparazione del week-end; l'obiettivo principale sarà quello di mettere i piloti nella condizione di tirare fuori tutto il potenziale possibile dalla SF1000: ottimizzare il pacchetto vettura-PU, lavorare bene come squadra in pista, studiare la strategia migliore ed essere efficaci nell'adattarla in fretta al cambiare delle condizioni. Ogni millesimo di secondo conta, ogni scelta può fare la differenza.

Sebastian Vettel #5



Il circuito di Spa è unico nel suo genere: nessun'altra pista sulla quale andiamo ha così tante variazioni altimetriche. È un continuo salire e scendere che le immagini televisive non riescono assolutamente a

rendere. Qui si trovano alcune delle curve più difficili e belle del mondo come Eau Rouge, Pouhon o la esse che precede Stavelot che i belgi chiamano 'Piff paff'.

Si tratta di un circuito da carico aerodinamico medio-basso ma sul risultato possono pesare molte variabili, a cominciare dalle condizioni meteo che spesso sono mutevoli. Bisognerà saper interpretare al meglio quante più variabili possibili.

Charles Leclerc #16



La pista di Spa ha un posto speciale nel mio cuore: qui ho vinto la mia prima corsa di Formula 1, ma sempre qui, un anno fa, ho perduto il mio amico Anthoine (Hubert) in Formula 2. Per questo motivo tornare su questo circuito, almeno all'inizio, sarà difficile e il suo pensiero sarà con me per tutto il weekend.

In termini di prestazione, nel fine settimana per noi non sarà facile ripetere il risultato di un anno fa perché la nostra condizione di partenza è diversa da quella del 2019. Però abbiamo visto che su questa pista tutto può succedere anche e soprattutto a causa del meteo imprevedibile.

Quello che dovremo fare noi come squadra è cercare di metterci in condizione di massimizzare il potenziale della vettura lavorando fin dal venerdì in maniera intensa. Nelle prove libere dobbiamo acquisire le informazioni che ci permettano di scegliere al meglio la strategia da adottare in qualifica e soprattutto in gara.



BELGIAN
GP

COUNTDOWN TO SCUDERIA FERRARI'S 1000TH GRAND PRIX

2020 BELGIAN GP

998



La settimana scorsa nel team

Nella settimana che è seguita al Gran Premio di Spagna si è come sempre svolto il debrief per analizzare tutto quello che è successo nella gara che ha visto Sebastian Vettel giungere settimo e Charles Leclerc costretto al ritiro dopo che sulla sua vettura si è verificata una anomalia su una centralina elettronica.

Martedì Ferrari ha ufficializzato la firma del Patto della Concordia, ossia dei due accordi che regoleranno la partecipazione della Scuderia al FIA Formula One World Championship per il quinquennio 2021-2025. Con la Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) e Formula One è stato siglato l'accordo che definisce i termini normativi e di governance entro cui si svolgerà la massima competizione automobilistica. Gli aspetti commerciali sono invece stati definiti nell'accordo fra Ferrari e Formula One.

Ferrari stats

GP disputati 997

Stagioni in F1 71

Debutto Monaco 1950 (Alberto Ascari 2°; Raymond Sommer 4°; Luigi Villoresi rit.)

Vittorie 238 (23,87%)

Pole position 228 (22,87%)

Giri più veloci 254 (25,48%)

Podi 772 (77,43%)

FERRARI STATS GP BELGIO

GP disputati 63

Debutto 1950 (Alberto Ascari 5°; Luigi Villorelli 6°)

Vittorie 18 (28,57%)

Pole position 14 (22,22%)

Giri più veloci 19 (30,16%)

Podi totali 48 (76,19%)

STATS MOTORI FERRARI

GP disputati 999

Stagioni in F1 71

Debutto 1950 (Alberto Ascari 2°; Raymond Sommer 4°; Luigi Villorelli rit.)

Vittorie 239 (23,92%)

Pole position 229 (22,92%)

Giri più veloci 260 (26,02%)

Podi totali 778 (77,88%)

Gran Premio del Belgio: numeri e curiosità

2 – I comuni attraversati dal circuito di Spa-Francorchamps: **Stavelot**, del quale Francorchamps è una frazione, e **Malmedy**. Curiosamente Spa, che pure è nel nome ufficiale del circuito, non è più interessato dallo sviluppo della pista da quando, nel 1980, l'impianto ha riaperto dopo una profonda ristrutturazione. Il vecchio tracciato era lungo oltre 14 km e aveva curve mitiche come la **esse Masta**, definita da Jackie Stewart "di gran lunga la più difficile al mondo", o la **Burnenville**, nella quale le vetture sfrecciavano tra due gruppi di case che sorgevano proprio in mezzo alla piega. La nuova pista, di 7 km, è stata ottenuta realizzando una bretella tra i boschi, con curve splendide come **Pouhon** o **Stavelot**, che uniscono la parte iniziale e finale del tracciato originale, tra Les Combes e l'attuale curva 16, dedicata al pilota e giornalista belga Paul Frere, che immette a Blanchimont e alla Bus Stop.

4 – Le Ferrari ai primi quattro posti della classifica nell'edizione 1961 del Gran Premio del Belgio, unico costruttore ad essere riuscito nell'impresa su questa pista. In quella stagione, nella quale la Scuderia conquistò tanto il titolo Piloti con Phil Hill quanto quello Costruttori, a vincere fu proprio **Hill** davanti a **Wolfgang von Trips**, a **Richie Ginther** e a **Olivier Gendebien**, pilota di casa la cui **156 F1** era dipinta di giallo, il colore nazionale belga, dal momento che alle spese per la sua vettura aveva contribuito l'importatore locale della Ferrari, l'ex pilota di Formula 1 **Jacques Swaters**.

13 – Le vetture coinvolte nella carambola al via dell'edizione 1998 del Gran Premio del Belgio. Nessuno fortunatamente si fece male (solo Rubens Barrichello diede forfait per un colpo al braccio destro). Quello resta ancora oggi l'incidente con più monoposto danneggiate nella storia della Formula 1 e anche quello con l'entità di danni più elevata a livello economico. Se

non altro al tempo i regolamenti permettevano ancora di avere una **terza vettura** pronta in garage, il cosiddetto muletto, e così, quasi un'ora più tardi, solo quattro piloti non furono in grado di prendere al via al secondo tentativo.

20 – I **piloti belgi** ad aver disputato almeno un Gran Premio in Formula 1. **Nove** di questi hanno gareggiato anche con la Ferrari. Il più vincente della storia rimane **Jacky Ickx** con **otto successi**, sei di questi al volante di vetture della Scuderia, su **114 gare disputate**. Con la **312B** il pilota nato a Bruxelles fu secondo nella miglior stagione della carriera, quella 1970. L'unico altro belga ad aver vinto gare del Mondiale di Formula 1 è anche colui che ne ha disputate di più: **Thierry Boutsen**, in Formula 1 dal 1983 al 1993, che può vantare **tre vittorie su 163 Gran Premi**, tutte al volante della Williams.

21 – Gli anni di **Charles Leclerc** quando lo scorso anno vinse il suo primo Gran Premio di Formula 1 proprio in Belgio. Il monegasco diventava così il **più giovane** pilota della Ferrari ad aver conquistato un successo nel Mondiale. Con il bis concesso una settimana più tardi, a Monza, Charles sarebbe anche diventato il più giovane pilota della storia a vincere due gare consecutivamente nella massima categoria automobilistica.

Questa settimana nella nostra storia

25/8 – Nel **1996 Michael Schumacher** conquista nel **Gran Premio del Belgio** la sua seconda vittoria al volante di una **Ferrari**. Il pilota tedesco e la squadra sono perfetti nell'approfittare della Safety Car mandata in pista in seguito all'incidente di Jos Verstappen a Stavelot e riescono a sopravanzare al pit stop la Williams di Jacques Villeneuve. Al restart il canadese tallona a lungo la **F310** del tedesco ma non riesce mai ad attaccarla. Per Michael e i tifosi è il perfetto preludio alla gara di Monza prevista due settimane più tardi che, neanche a dirlo, Schumacher si porterà a casa mandando in tripudio il pubblico italiano.

26/8 – Nel **2007 Felipe Massa** conquista per la seconda volta consecutiva il **Gran Premio di Turchia** sulla spettacolare e tecnica pista dell'Istanbul Park. Il pilota brasiliano è perfetto dall'inizio alla fine e precede il compagno di squadra **Kimi Räikkönen** andando ad ottenere la **doppietta numero 74** nella storia del team. I due piloti della Scuderia con questo risultato rilanciano le speranze mondiali nella classifica Costruttori poiché la Ferrari si porta a soli undici punti dalla McLaren.

27/8 – Nel **1959 nasce** a Wörgl, in Tirolo, **Gerhard Berger**. Ancora oggi tra i piloti più amati dai tifosi, l'austriaco ha corso **96 gare** con la Scuderia Ferrari in due trienni, dal 1987 al 1989 e poi dal 1993 al 1995, ottenendo **cinque successi**: due nel 1987 (Giappone e Australia), uno nel 1988 (in Italia, a Monza), quando fu anche terzo in campionato, uno nel 1989 (in Portogallo) e uno nel 1994, forse il più importante, quando **in Germania interruppe il digiuno di vittorie** della Scuderia che durava dal Gran Premio di Spagna del 1990. Quell'anno fu

nuovamente terzo nella classifica del Mondiale.

28/8 – Nel **2008**, dopo un breve ricovero in ospedale, **si spegne Phil Hill, campione del mondo 1961 con la Scuderia Ferrari**. Primo statunitense a vincere il titolo iridato, Hill si aggiudicò tre Gran Premi di Formula 1, uno nel 1960 e due l'anno seguente, quando la stagione venne dominata dalla Ferrari **156 F1** e dai suoi piloti. Il ragazzo nato a Miami il 20 aprile 1927 seppe tuttavia anche essere uno straordinario interprete delle gare di durata. Innumerevoli i suoi successi a ruote coperte con la Ferrari prima e con altre case poi. Spiccano su tutti i **tre trionfi** ottenuti alla **24 Ore di Le Mans** con la Scuderia: **nel 1958, 1961 e 1962** sempre in coppia con il belga Olivier Gendebien.

29/8 – Nel **2004**, al termine di un Gran Premio del Belgio a dir poco rocambolesco, **Michael Schumacher** ottiene il secondo posto alle spalle della McLaren di Kimi Räikkönen e con esso i punti che gli occorrono per chiudere matematicamente i giochi nel campionato del mondo e portarsi a casa il **settimo titolo**, il quinto da quando si è legato alla Ferrari. Il tedesco fino a quel punto della stagione **ha vinto 12 delle 14 gare disputate** ed è solo per la continuità di risultati del compagno **Rubens Barrichello** che non riesce a laurearsi campione anche prima. A stagione conclusa, la **F2004** avrà vinto 15 corse sulle 18 previste in calendario.

30/8 – Nel **1941 nasce a Roma** il pilota **Ignazio Giunti**. Di nobile famiglia, il ragazzo si innamorò presto dei motori diventando un asso delle corse in salita e uno specialista della pista di Vallelunga sulla quale era solito allenarsi. Bravo sia a ruote scoperte che nelle gare di durata, Giunti venne segnalato a Enzo Ferrari nel 1969 e da lui messo sotto contratto per il 1970. Alla seconda uscita con il team conquistò la **12 Ore di Sebring insieme a Nino Vaccarella e a Mario Andretti** al volante della **512 S** ed ebbe anche modo di debuttare in Formula 1 con uno splendido quarto posto in Belgio al volante della **312B**. Giunti perse la vita nel gennaio dell'anno seguente in un terribile incidente capitato nel corso della **1000 Km di Buenos Aires**. Era in testa, quando uscì dall'ultima curva della pista argentina e si trovò in traiettoria la Matra di Jean-Pierre Beltoise che era rimasta senza benzina. La Ferrari centrò la vettura francese e per il ventinovenne italiano non ci fu scampo.



#essereFerrari

SF1000



kaspersky



HUBLOT

MAHLE



eightcap

infor

SKF



NGK

VISTAJET

brembo

Experts
MagnumGroup

RIEDEL



Palantir



Alfa Romeo

Garrett



Sabert

Motor Sport Press Office - press.office@ferrari.com - phone +39 0536.949450 - fax +39 0536.949049

Ferrari.com

Formula1.ferrari.com

ferrariSF1000.com

Se non desideri più ricevere questa comunicazione [clicca qui](#)