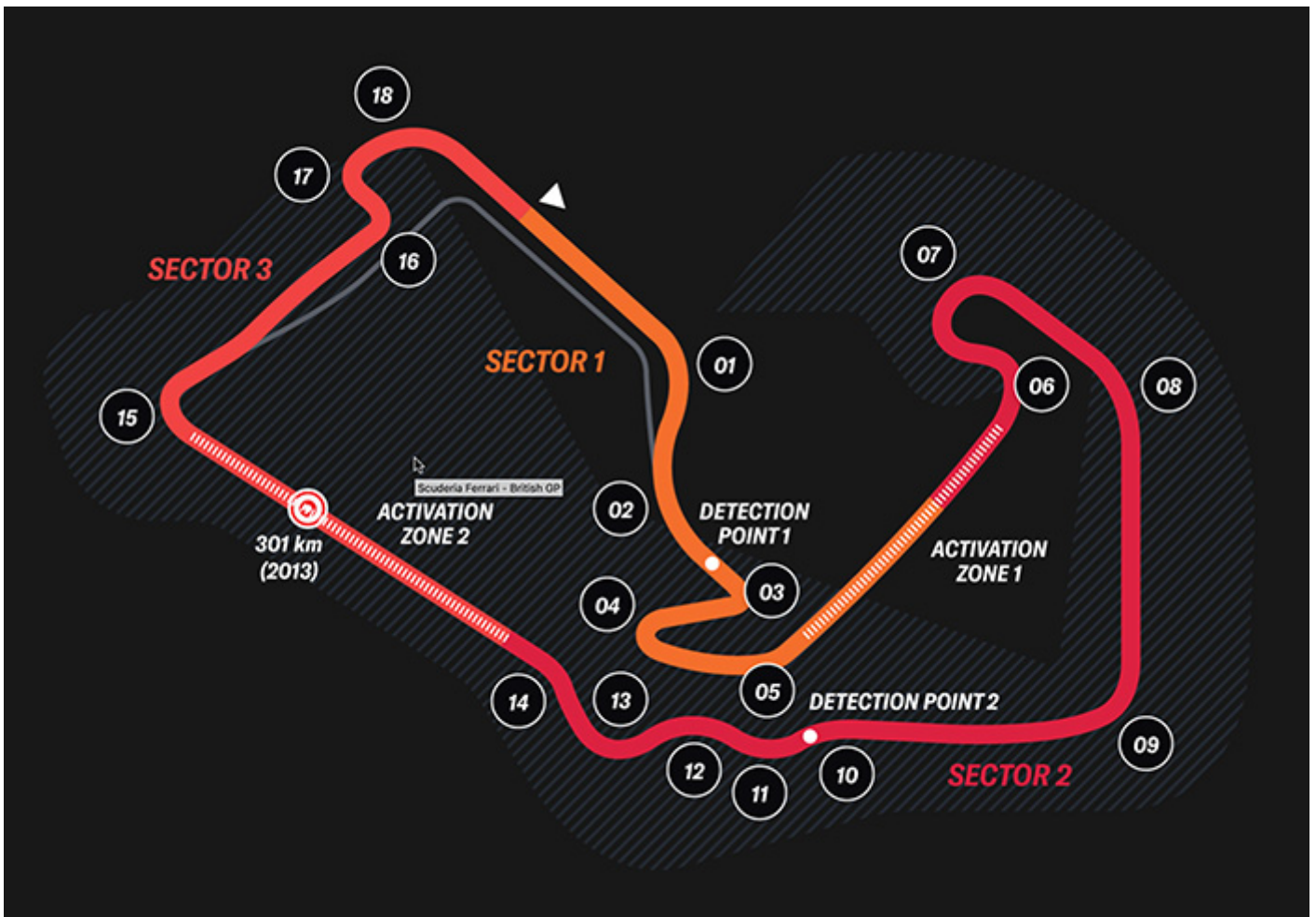




Gran Premio di Gran Bretagna

SILVERSTONE

PREVIEW



Classica delle classiche

Maranello, 28 luglio 2020 – Quella di domenica è l'edizione numero 71 del Gran Premio di Gran Bretagna. Insieme a quello d'Italia, questa corsa è la sola a non essere mai uscita dal calendario del Mondiale. In effetti, se esiste una casa della Formula 1, probabilmente è proprio Silverstone. Su questa ormai leggendaria pista, ricavata unendo le strade perimetrali di un aeroporto militare, il 13 maggio 1950 si tenne il primo Gran Premio di Formula 1 della storia e sempre qui, un anno più tardi, la Scuderia Ferrari conquistò la sua prima affermazione nella massima categoria, grazie all'argentino José Froilán González e alla 375 F1.

Tre piste. Nel corso degli anni il Gran Premio di Gran Bretagna si è disputato su tre differenti

circuiti. Oltre a Silverstone, che ospiterà la corsa per la cinquantaquattresima volta, in cinque occasioni si è gareggiato ad Aintree e in dodici sui saliscendi di Brands Hatch. La Ferrari in casa inglese ha trionfato 17 volte, ottenendo anche 15 pole position e 57 podi complessivi.

Cambi di layout. La pista, velocissima fino al 1990, ha subito più di una trasformazione, con modifiche al layout anche rilevanti. I lavori in vista del Gran Premio del 1991 hanno portato Silverstone ad avere una configurazione molto più lenta, privandolo di alcune curve storiche. Nel 2010 il circuito è stato poi allungato di 750 metri, mentre dall'anno seguente la griglia di partenza è stata spostata dalla posizione originale, tra le curve Woodcote e Copse, nel rettilineo tra la Club e la Abbey. Attualmente a Silverstone le vetture di Formula 1 raggiungono un'accelerazione laterale prossima ai 5g sia alla Copse, che si percorre quasi in pieno, che nella mitica sequenza di Maggots e Becketts, dove i velocissimi cambi di direzione mettono sotto esame il set-up delle monoposto, che in questa sezione del tracciato devono prendere l'abbrivio per percorrere al meglio il rettilineo denominato Hangar Straight.

Laurent Mekies Direttore Sportivo

“

Nel tornare a Silverstone c'è sempre un'emozione speciale, anche se in questa stagione non vedremo gli appassionati britannici sulle tribune. Sono comunque sicuro che ci faranno percepire la loro presenza.

Ci aspetta il primo tracciato con medie velocistiche molto elevate, sul quale saremo impegnati per due settimane di fila. Sarà dunque fondamentale utilizzare queste gare per comprendere ancora meglio la nostra vettura. Sappiamo che sotto il profilo della competitività per noi non sarà facile, ma quello su cui ci dobbiamo concentrare è l'acquisizione di quanti più dati possibile che ci aiutino a indirizzare lo sviluppo della SF1000 nella giusta direzione.

La squadra corse ha avuto modo di tornare a casa per qualche giorno dopo la prima tripletta di gare, ma siamo pronti a scendere nuovamente in pista con la volontà di portare a casa il massimo da questo weekend sotto il profilo dei risultati. Questo inizio di stagione sta richiedendo certamente una prova di carattere da parte di tutti, ma sappiamo di poter contare su un team compatto, sui nostri piloti e sui tifosi per fare gruppo e riuscire a reagire. Non ci sono formule magiche per cambiare rapidamente lo stato delle cose e sappiamo che abbiamo davanti tanto lavoro. Ma siamo qui per farlo.

Infine, è bello aver visto il calendario di questa stagione completarsi ulteriormente con tre nuove gare confermate che si terranno su circuiti dalle caratteristiche molto differenti tra loro. Credo che

”

possano rappresentare una sfida stimolante per le squadre e un bello spettacolo per gli appassionati.

Sebastian Vettel #5



“Pensando a Silverstone non si può non essere felici, dal momento che la pista è splendida. Credo che tutti la amino.

Il circuito si trova in un ex aeroporto e quindi gli spazi circostanti sono molto aperti. Per questo il vento può avere un ruolo molto importante perché è in grado di condizionare in maniera rilevante il comportamento della vettura in un senso o nell'altro, rendendola difficilissima da guidare o aiutandola a seguire ancora meglio le esigenze del pilota.

Il meteo e le temperature sono spesso imprevedibili e anche per questa ragione non è facile trovare il giusto bilanciamento della vettura. Vedremo come la nostra monoposto si comporterà su una tipologia di circuito ancora diverso da Austria e Ungheria, con un gran numero di curvoni da alta velocità”.

Charles Leclerc #16



“La prossima gara ci vede impegnati a Silverstone e mi vengono subito in mente due elementi distintivi di questo circuito: la velocità, con le curve Maggots e Becketts che sono particolarmente esaltanti da dentro una monoposto; e il fattore meteo, dal momento che Silverstone di solito ci riserva condizioni atmosferiche piuttosto fresche e mutevoli e quindi non si può mai sapere cosa può riservare il weekend di gara.

Per la seconda volta in questa stagione gareggeremo sulla stessa pista per due domeniche consecutivamente, perciò il lavoro fatto nel corso del primo fine settimana sarà la base di partenza per il secondo. Per quanto ci riguarda sarà importante acquisire più informazioni possibile sulla nostra vettura fin dal venerdì e poi lavorare a testa bassa per farla progredire in maniera significativa sessione dopo sessione”.



BRITISH GP

COUNTDOWN TO SCUDERIA FERRARI'S 1000TH GRAND PRIX

2020 BRITISH GRAND PRIX

995



La settimana scorsa nel team

La prima settimana senza Gran Premi dall'inizio della stagione non è stata certo di riposo all'interno della Scuderia Ferrari. Gli ingegneri hanno svolto il classico debriefing tecnico nella giornata di lunedì continuando ad analizzare attentamente la performance della SF1000 che, anche in Ungheria, non è stata all'altezza delle aspettative.

Nella giornata di mercoledì la Scuderia ha dato l'annuncio ufficiale della riorganizzazione dell'area tecnica. Allo scopo di renderla più efficiente e orientata allo sviluppo della prestazione, l'impostazione è stata rivista in maniera da definire una catena di comando non più orizzontale, affidando ai responsabili di ciascuna area tutte le deleghe necessarie al raggiungimento degli obiettivi.

È stata creata una nuova area, denominata Performance Development, affidata alla responsabilità di Enrico Cardile, mentre le altre aree di competenza sono rimaste inalterate.

Ferrari stats

GP disputati 994

Stagioni in F1 71

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

Vittorie 238 (23,94%)

Pole position 228 (22,94%)

Giri più veloci 254 (25,55%)

Podi 771 (77,56%)

FERRARI STATS GP GRAN BRETAGNA

GP disputati 67

Debutto 1951 (José Froilán Gonzalez 1°; Luigi Villoresi 3°; Peter Whitehead 9°; Alberto Ascari rit.)

Vittorie 17 (25,37%)

Pole position 15 (22,39%)

Giri più veloci 21 (31,34%)

Podi 57 (85,07%)

GP di Gran Bretagna: numeri e curiosità

2 - Le **ragazze** iscritte al Gran Premio di Gran Bretagna **1976**, unica gara nella storia. Si trattava della britannica **Divina Mary Galica**, che portava in pista una Surtees TS16 del team Shellsport/Whiting caratterizzata dall'inconsueto numero 13, e dell'italiana **Maria Grazia "Lella" Lombardi**, che era alla guida di una Brabham BT44B del team RAM Racing with Lavazza. Sfortunatamente nessuna delle due centrò la qualificazione.

13 - I **piloti britannici** ad aver gareggiato in Formula 1 con una Ferrari. Il primo fu **Peter Whitehead**, che debuttò su una vettura del Cavallino Rampante nel Gran Premio di Francia del 1950 giungendo sul podio, in terza posizione. L'ultimo è stato **Eddie Irvine** nel 1999, anno in cui vinse le sue quattro gare e arrivò a giocarsi il titolo all'ultima gara contro il finlandese Mika Hakkinen. Il più vittorioso rimane **John Surtees**, con quattro vittorie e il titolo mondiale del 1964, ma non si possono non citare **Mike Hawthorn** (tre vittorie e il titolo mondiale 1958 in bacheca), **Nigel Mansell** e **Peter Collins**, con tre vittorie ciascuno, e **Tony Brooks** con due.

1871 - L'anno in cui è stato creato il **Royal Automobile Club Trophy**, la coppa che spetta al vincitore del Gran Premio di Gran Bretagna, Pesa quasi 3 chili di peso ed è alta 64 centimetri.

L'originale è d'oro ed è stata confezionata a Covent Garden da uno degli orefici più importanti del regno della Regina Vittoria. I nomi dei vincitori sono scolpiti sulla cintura inferiore. Si comincia dal **1948**, quando la Formula 1 ancora non esisteva e a vincere fu **Luigi Villoresi** su Maserati. Ai piloti spetta una replica della coppa. L'originale viene però usato per la cerimonia del podio.

1926 - L'anno in cui andò in scena per la prima volta il Gran Premio di Gran Bretagna. La gara si tenne sul circuito di **Brooklands**, nel Surrey, il sette di agosto. In un caldo terribile, tagliarono il traguardo solamente tre vetture e a vincere furono i francesi **Robert Senechal** e **Louis Wagner** che si alternarono al volante di una Delage 15 S 8.

1975 - L'anno d'esordio del **semaforo** per dare il via ad un Gran Premio di Formula 1. La prima volta fu al Gran Premio di Gran Bretagna di Silverstone. La corsa venne vinta da **Emerson Fittipaldi** su McLaren.

Questa settimana nella nostra storia

28/7 Nel **1924** nasce a Roma **Luigi Musso**. Il pilota italiano nel Mondiale di Formula 1 con la Ferrari ha ottenuto **una vittoria**, in Argentina nel 1956, quattro secondi posti e la terza posizione nella classifica del campionato del **1957**. Musso è stato l'ultimo esponente di quella generazione di piloti italiani di straordinario talento che ha caratterizzato gli anni Cinquanta del motorsport. Perse la vita nel Gran Premio di Francia del 1958 mentre era lanciato all'inseguimento del compagno di squadra Mike Hawthorn.

29/7 Nel **1951** la Scuderia Ferrari ottiene la **seconda vittoria** della sua storia dopo quella conquistata da José Froilán González nel Gran Premio precedente, a Silverstone. Per la prima volta la Formula 1 andava in scena al **Nürburgring**, in Germania, e le Ferrari dominarono fin dalle qualifiche. In gara le vetture di Maranello occuparono cinque delle prime sei posizioni: **Alberto Ascari** dopo aver ottenuto la sua prima pole position portò a casa anche il primo successo battendo l'Alfa Romeo di Fangio e le Ferrari di **González, Luigi Villoresi, Piero Taruffi** e **Rudolf Fischer**.

30/7 Nel **2006 Michael Schumacher** vince per la quarta e ultima volta il **Gran Premio di Germania**. Il tedesco prende il comando al decimo giro seguito dal compagno di squadra **Felipe Massa**. La strategia a due soste scelta dalla Scuderia Ferrari per le **248 F1** si rivela la più azzeccata e il successo permette a Schumacher di portarsi a soli undici punti da Fernando Alonso nella classifica del Mondiale. Michael aveva già vinto la gara di casa al volante di una Ferrari nel **2002** e nel **2004**.

31/7 Nel **1994 Gerhard Berger** porta alla vittoria la **412 T1** facendo tornare la Ferrari sul gradino più alto del podio dopo quasi quattro anni e 58 Gran Premi di attesa. Si interrompe infatti un digiuno che durava dal trionfo di Alain Prost in Spagna nel 1990. È il primo successo della

gestione **Jean Todt**, che arriva a poco più di un anno dal suo insediamento. Per il pilota austriaco, tornato l'anno precedente a Maranello dopo il triennio 1987-1989, si tratta della quinta e ultima vittoria con la Ferrari.

1/8 Nel **1999** la Scuderia Ferrari ottiene una splendida doppietta con **Eddie Irvine** e **Mika Salo** nel Gran Premio di Germania. Il finlandese, arrivato in squadra per sostituire Michael Schumacher, che si sta riprendendo dalla frattura alla gamba destra riportata nell'incidente avvenuto al primo giro del Gran Premio di Gran Bretagna a Silverstone, è il grande protagonista di quella giornata a **Hockenheim**. Prima, infatti, induce all'errore David Coulthard (McLaren) e poi cede la testa della corsa, rinunciando a una vittoria ormai certa, al compagno di squadra che è in lotta per il titolo mondiale.

2/8 Nel **1959** la Scuderia Ferrari centra una storica **tripletta** nel Gran Premio di Germania, nell'unica occasione in cui il Mondiale prevede nel proprio calendario una gara sul tracciato dell'**AVUS**, a Berlino. Si gareggia su un tratto di autostrada adattato a circuito aprendo un varco nello spartitraffico per creare la curva sud, mentre la nord è un mostro di cemento che si imbecca con un'uscita dedicata solitamente chiusa al traffico. La curva, costruita nel 1936, è la parabolica più inclinata che il mondo del motorsport abbia mai visto: **43,6 gradi**, valori che fanno impallidire le sopraelevate di Daytona (31 gradi) e Indianapolis (9,2). L'asfalto è talmente sconnesso che la gara si disputa in due manche. Trionfa la 246 F1 di **Tony Brooks**, al secondo e ultimo successo con la Ferrari, davanti ai compagni di squadra **Dan Gurney** e **Phil Hill**.



Le immagini da scaricare sono gratuite per tutti gli scopi editoriali. Qualsiasi uso commerciale dovrebbe essere approvato dalla Scuderia Ferrari. Per scaricare immagini libere da diritti visitare media.ferrari.com

#essereFerrari

SF1000



kaspersky



HUBLOT

MAHLE



eightcap

infor

SKF



NGK

VISTAJET

brembo

Expelis
MangoverGroup

RIEDEL

INCO

Palantir



Alfa Romeo

Garrett



Sabell

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](#)