Gran Premio del Portogallo

PORTIMÃO - AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE

PREVIEW

Alla scoperta di Portimão

Maranello, 21 ottobre 2020 – L'anomala stagione di Formula 1 2020 vive questo fine settimana il proprio dodicesimo appuntamento, il Gran Premio del Portogallo, che si tiene sul secondo circuito all'esordio assoluto nella massima categoria automobilistica. Dopo il Mugello, infatti, si va a Portimão, nome ufficiale del circuito Autódromo Internacional do Algarve, un tracciato sul quale le squadre hanno svolto al massimo qualche test, che riporta il paese lusitano in calendario dopo un'assenza di 24 anni. L'ultima volta si corse all'Estoril nel 1996 e per la Scuderia arrivò un terzo posto con Michael Schumacher. Da percorrere domenica 25 ottobre ci saranno 66 giri.

Il circuito. La pista si trova nel sud del Portogallo, è stata inaugurata nel novembre del 2008 e si estende su oltre 300 ettari di colline intorno alla cittadina di Portimão. Lunga 4.692 metri, è contraddistinta da continui saliscendi che la rendono molto tecnica e impegnativa. Il rettilineo

principale sfiora il chilometro di lunghezza e immette in due veloci curve a destra, seguite dalla prima staccata importante, quella di curva 3. È un tornante a destra molto lento, dove il sottosterzo può essere un fattore. La pista prosegue in salita con una piega veloce e cieca verso sinistra, che immette in un breve rettifilo di ritorno. In fondo, un tornantino ancora a sinistra conduce nella parte più veloce del tracciato. Le curve 6 e 7 si affrontano in accelerazione guadagnando molta velocità fino alla staccata della curva 8, verso destra. Da qui ci si lancia in salita verso la 9, veloce a sinistra prima di tornare in discesa per la 10, la staccata più impegnativa in assoluto. L'ultima parte comprende due lunghi curvoni a destra: il primo è in contropendenza, mentre il secondo, che immette sul rettilineo di arrivo, è piuttosto sconnesso.

Diciassettesima edizione. Il Gran Premio del Portogallo in programma domenica è il 26° della storia, ma solo il 17° valevole per il Campionato del Mondo di Formula 1. La Scuderia Ferrari in terra lusitana ha vinto due volte, di fila, nel 1989 con Gerhard Berger e l'anno seguente con Nigel Mansell, all'ultimo dei suoi tre successi con la Casa di Maranello.

Sebastian Vettel #5

"Non ho mai gareggiato a Portimão per cui non ho nessun tipo di riferimento derivante dall'esperienza diretta, ma trovo sempre stimolante venire a correre su tracciati nuovi.
Ho studiato la pista e ho notato che ci sono molti cambi di pendenza e diverse curve cieche non facili da interpretare. Sarà importante sfruttare al massimo le prove libere per entrare in sintonia con il circuito il prima possibile".

Charles Leclerc #16

"Ho gareggiato solo una volta a Portimão, nel 2015 in Formula 3. Ricordo una pista molto divertente con tanti saliscendi.
Il circuito è moderno e interessante e il clima non dovrebbe essere rigido come nell'ultima gara in Germania. Con temperature più elevate sarà interessante verificare il comportamento della nostra vettura sulle diverse tipologie di curva".

Q&A con Enrico Cardile Head of Performance Development

La dodicesima prova della stagione 2020 sarà un'ulteriore opportunità per la Scuderia per proseguire nel piano di sviluppo della SF1000. Ne abbiamo parlato con Enrico Cardile, Head of Performance Development.

“Già a Sochi avevamo introdotto alcune piccole modifiche all’aerodinamica della monoposto, cui se ne sono aggiunte altre al Nürburgring” – spiega il tecnico aretino – “A Portimao avremo un’ulteriore sviluppo, concentrato sul diffusore, che completerà il programma predisposto nei mesi scorsi”.

Che cosa ti aspetti dal pacchetto completo?
“La cosa più importante è avere la conferma che la direzione di sviluppo che abbiamo preso sia quella giusta. Le indicazioni raccolte negli ultimi Gran Premi sono positive e speriamo che accada altrettanto in questo fine settimana. Dobbiamo tener presente che mai come quest’anno il lavoro di sviluppo della vettura è funzionale alla stagione successiva. Detto questo, contiamo anche di vedere un miglioramento nella prestazione della SF1000: sarebbe molto utile per poterci rimettere perlomeno alla guida di quel gruppo di vetture e piloti che attualmente si gioca in pochissimi decimi le posizioni sulla griglia dalla quarta in giù. Quest’anno solamente in poche occasioni abbiamo potuto lottare per un posto al sole della seconda o terza fila e il nostro obiettivo da qui a dicembre è di essere costantemente in lizza per quelle posizioni. Poi, proprio perché i rapporti di forza sono molto ravvicinati, sappiamo che basta un niente per essere quarti o dodicesimi ma questo fa parte del gioco”.

Guardando già all’anno prossimo, alla luce dei cambi regolamentari decisi negli ultimi mesi, quali sono le aree dove pensi sia più possibile trovare della prestazione?
“Premesso che ogni team ha la sua filosofia di progetto, da parte nostra riteniamo che sia il retrotreno l’area dove ci sono più margini. Lo dico non soltanto perché è in quella parte della monoposto dove sono state introdotte delle modifiche piuttosto rilevanti al regolamento tenico ma anche perché siamo convinti che, per come la nostra vettura è stata impostata, si possa davvero ottenere un progresso significativo. È per questo che abbiamo deciso di spendere i due gettoni permessi dal regolamento proprio lì. Ricordiamoci infatti che l’anno prossimo, infatti, non si potranno modificare tutte le componenti base della vettura ma solo alcune, il cui valore è determinato dalla FIA in gettoni: ogni squadra ne ha due a disposizione”.

Ci saranno anche limitazioni ulteriori al numero di ore di prove disponibili in galleria del vento?
“Sì, corretto, il che rende ancora più importante il lavoro che stiamo facendo in queste settimane: è fondamentale sapere che i concetti su cui stiamo lavorando siano giusti per non perdere tempo nel 2021. Dall’anno prossimo poi il numero di ore sarà inversamente propozionale, in percentuale, al piazzamento nel campionato Costruttori dell’anno precedente: chi più in alto arriva meno tempo avrà. Non saranno differenze abissali ma in uno sport come la Formula 1 ogni minuto di prove – che sia in pista, al banco o in galleria del vento – è prezioso. Detto questo, e lo dico come battuta, non bisogna pensare che non faremo il massimo per recuperare posizioni nel 2020: quanto guardiamo la classifica, vedere che siamo al sesto posto ci fa star male, siamo perfettamente coscienti che non è una posizione degna della Ferrari. Vogliamo assolutamente migliorare: per noi e per i nostri tifosi che continuano comunque a sostenerci con passione, anche in una fase difficile come quella che stiamo vivendo”.

Ferrari stats

FERRARI STATS
GP disputati 1002
Stagioni in F1 71
Debutto Monaco 1950 (Alberto Ascari 2°; Raymond Sommer 4°; Luigi Villoresi rit.)
Vittorie 238 (23,75%)
Pole position 228 (22,75%)
Giri più veloci 254 (25,34%)
Podi totali 772 (77,04%)

FERRARI STATS GP DEL PORTOGALLO
GP disputati 16
Debutto 1958 (Mike Hawthorn 2°; Wolfgang von Trips 5°)
Vittorie 2 (12,50%)
Pole position 3 (18,75%)
Giri più veloci 4 (25%)
Podi totali 9 (56,25%)

Gran Premio del Portogallo: numeri e curiosità

1. Le sessioni di test svolte dalla Scuderia Ferrari sulla pista di Portimão. L'unica apparizione risale alla tre giorni che la squadra di Maranello, insieme alla McLaren, affrontò tra **il 15 e il 17 dicembre 2008**. Per la Scuderia girarono **Luca Badoer**, **Felipe Massa** e **Marc Gené**. In totale

vennero percorsi **233 giri**, il tempo della migliore **F2008** fu quello di Badoer nell'ultima giornata di prove: **1'30"163**.

3. I circuiti che hanno ospitato un Gran Premio del Portogallo valido per il Mondiale di Formula 1 fino a questo punto. **Portimão sarà la quarta pista**. **Estoril** ha ospitato **13 edizioni** della corsa, con due diversi layout; **il circuito cittadino di Oporto** ne ha viste **due**, tra cui la prima, datata 1958, mentre **nel 1959 si è gareggiato a Lisbona**, su un tracciato ricavato all'interno del parco di **Monsanto**.

5. I piloti portoghesi che sono stati iscritti ad almeno un GP di Formula 1. Il migliore di loro è **Tiago Vagaroso Monteiro** che riuscì a salire sul **terzo gradino del podio** nel Gran Premio degli Stati Uniti 2005, vinto da Michael Schumacher davanti a Rubens Barrichello. Quel giorno presero il via solo le vetture gommate Bridgestone e dunque le Ferrari, le Jordan e le Minardi. Tiago era al volante di una delle due Jordan EJ15 e vinse il duello in famiglia con l'indiano Narain Karthikeyan. Per lui 37 i GP disputati. L'unico altro portoghese ad aver centrato un piazzamento in zona punti è **Pedro Lamy**, capace di giungere **sesto in Australia nel 1995** con la Minardi. Quattro i GP all'attivo senza alcun risultato di rilievo per **Mario Araujo de Cabral**, che ha però il merito di aver **portato al debutto il Portogallo in Formula 1** nel GP di casa del 1959. **Pedro Matos Chaves** fallì per 14 volte la qualificazione nella stagione 1991 sulla Coloni, mentre **Casimiro de Oliveira**, fratello del regista cinematografico Manoel, si ritirò ancora prima di scendere in pista nell'edizione 1958.

87"987. I secondi, e i millesimi, del record della pista fatto segnare da una vettura di Formula 1 a Portimão. A centrarlo, **il 21 gennaio 2009**, fu **Sebastien Buemi** al volante di una Toro Rosso motorizzata Ferrari. Al pilota svizzero appartiene anche la **velocità di punta più alta** mai raggiunta all' Autódromo Internacional do Algarve: **352,9 km/h**.

1951. L'anno del **primo Gran Premio del Portogallo** che inizialmente era riservato a vetture a ruote coperte. Si gareggiava ad Oporto e a vincere fu **Casimiro de Oliveira con una Ferrari 340 America** iscritta privatamente. Le vittorie Ferrari nel Gran Premio del Portogallo se si considerano anche le edizioni non valide per il campionato del mondo di Formula 1 sono sette. Nel 1952 **Eugenio Castellotti** si impose su una **225 S** della Scuderia Guastalla (e ai primi sei posti si piazzarono altrettante Ferrari), mentre l'anno seguente trionfò **José Nogueira Pinto** su una **250 MM**. Nel 1954 fu invece la volta di **José Froilàn Gonzalez** su una 750 Sport. L'ultimo successo Ferrari prima di quelli targati **Gerhard Berger** e **Nigel Mansell** del 1989 e 1990 fu il britannico **Chris Kerrison** nel 1964 al volante di una **250 GT**.

Questa settimana nella nostra storia

21/10. Va in scena l'ultimo appuntamento della stagione 2007, il **Gran Premio del Brasile**. **Kimi Räikkönen è campione del mondo e la Scuderia Ferrari riconquista il titolo iridato dopo**

tre stagioni. Si chiude un indimenticabile 2007, che ha visto nascere la stella di Lewis Hamilton ma soprattutto vede il trionfo in rimonta del finlandese che conquista il titolo all'esordio con la Ferrari. **Felipe Massa** è il complice perfetto per il capolavoro di Maranello. Il brasiliano sacrifica la propria prima posizione nella gara di casa cedendola a Kimi che conquista così i punti che gli occorrono per ribaltare la classifica. A inizio giornata la graduatoria diceva Hamilton 107, Fernando Alonso 103, Räikkönen 100. Dopo la gara Kimi guarda tutti dall'alto: seppure per un solo punto **il titolo è suo**.

22/10. Michael Schumacher nel 2006 in Brasile si esibisce in una delle più spettacolari prestazioni della sua carriera nell'ultima gara al volante di una Ferrari. Costretto a partire decimo dopo un problema meccanico in qualifica, ingaggia un duello con Giancarlo Fisichella su Renault con il quale viene a contatto dovendo compiere un intero giro su tre ruote. Rientra ultimo, ma da quel momento è autore di una gara impressionate: **gira su tempi da qualifica inavvicinabili per tutti recuperando secondi su secondi a ogni passaggio. Uno ad uno supera ogni avversario che raggiunge**, incluso Kimi Räikkönen, destinato a prendere il suo posto a Maranello, che viene sorpassato con una manovra chirurgica a due giri dal termine. **Vince Felipe Massa con l'altra Ferrari** mandando in visibilio i tifosi brasiliani ma gli occhi del mondo sono puntati su **Michael** che **si congeda** (momentaneamente) **dalla Formula 1 nella maniera migliore.**

23/10. Rubens Barrichello si gode l'abbraccio conclusivo dei tifosi che al Circuito del Mugello salutano l'ultima apparizione in rosso del brasiliano. **Per lui con la Scuderia Ferrari nove vittorie, undici pole e 55 podi e** un fondamentale contributo nella conquista di **cinque titoli Costruttori.**

24/10. Mike Hawthorn vince il suo secondo Gran Premio con la Ferrari dopo quello di Francia della stagione precedente. Il britannico domina **il Gran Premio di Spagna del 1954** con la 553 precedendo di oltre un minuto Luigi Musso con la Maserati e staccando di un giro Juan Manuel Fangio con la Mercedes. **Il pilota inglese vincerà una terza gara in Formula 1, il Gran Premio di Francia 1958 con la Ferrari 246 F1, che gli permetterà di conquistare il titolo mondiale in quella stagione.**

25/10. Nel 1970 la Scuderia Ferrari centra una splendida doppietta nel Gran Premio del Messico. Vince Jacky Ickx davanti a Clay Regazzoni anche se la corsa fu all'insegna della paura. Il via viene ritardato di un'ora dopo che molti dei 200.000 spettatori hanno abbattuto le esili reti di protezione e si sono pericolosamente avvicinati al nastro d'asfalto. Vengono ripristinate le condizioni di sicurezza e si parte ma, man mano che gli ultimi giri si avvicinano, i tifosi tornano a invadere i prati intorno alla pista. Ickx sfila sotto la bandiera a scacchi nettamente davanti a tutti. Il pubblico, a quel punto, si riversa sul tracciato per festeggiare il belga e così Regazzoni e Denis Hulme, secondo e terzo, al pari degli altri piloti, sono costretti a passare il traguardo effettuando slalom da brivido tra i tifosi in delirio.

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

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