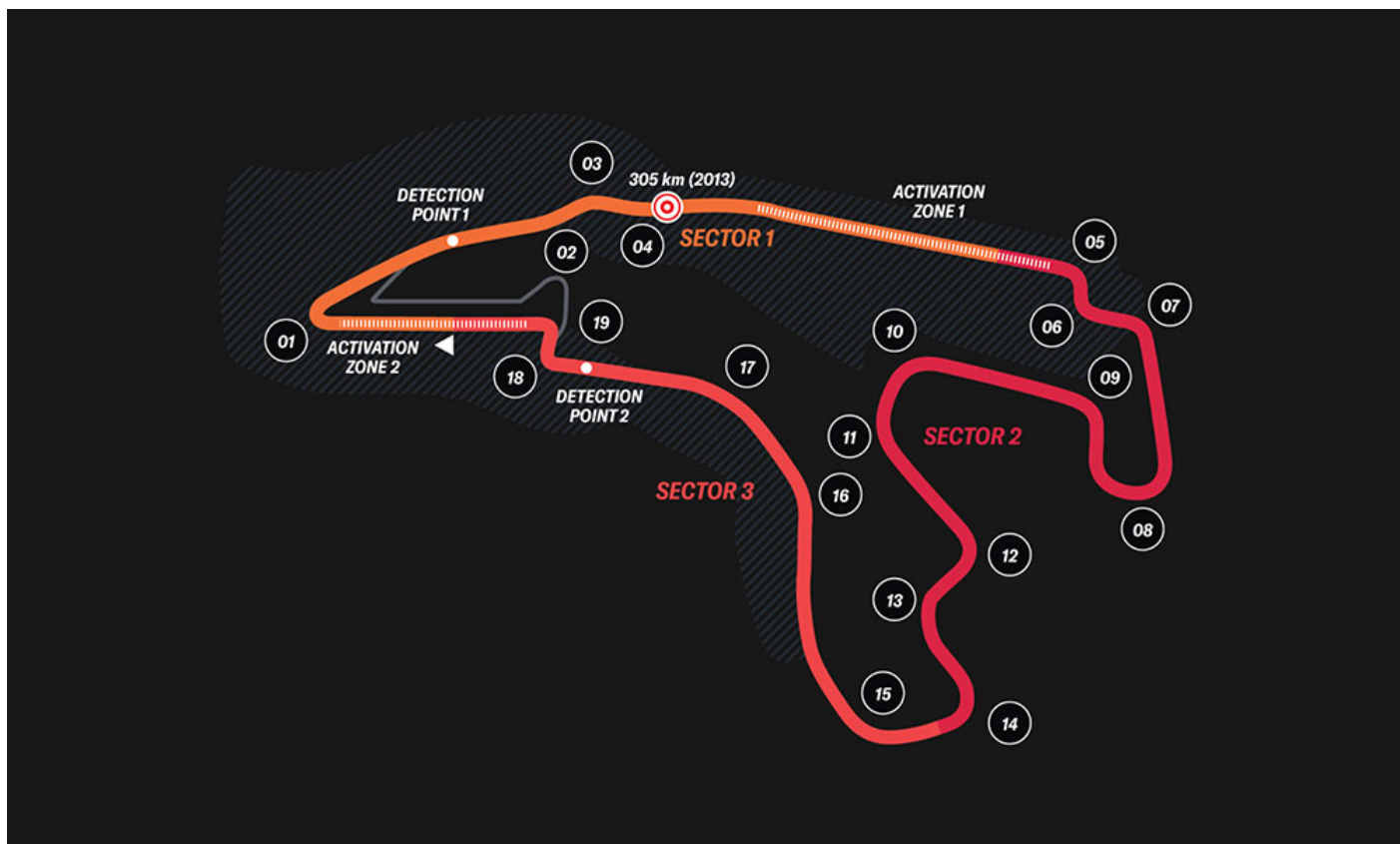




Gran Premio del Belgio

SPA-FRANCORCHAMPS



Inizia l'unica tripletta della stagione

Maranello, 24 agosto 2022 – La Scuderia Ferrari ha ricaricato le batterie nelle due settimane di stop obbligatorio FIA ed è pronta ad affrontare l'unica tripletta della stagione, che porterà il Mondiale su una serie di circuiti storici: Spa-Francorchamps, Zandvoort e Monza. Si comincia dunque con la gara del Belgio, che come sempre si tiene sullo splendido tracciato delle Ardenne.

Cambiamenti. Il circuito quest'anno ha subito diverse modifiche: il layout della pista è praticamente uguale a prima, eccetto che per curva 9 – Les Combes – dove i nuovi cordoli dovrebbero permettere di affrontarla più velocemente. Per quanto riguarda il passaggio più classico, Eau Rouge-Raidillon, la esse in salita non è cambiata ma la via di fuga in alto a sinistra è stata notevolmente allargata. Lo storico chalet è stato abbattuto e sostituito da una nuova grande tribuna, e in controtendenza con quanto successo in altri impianti all'esterno delle curve l'asfalto è stato rimpiazzato dalla ghiaia quasi ovunque – fanno eccezione Eau Rouge-Raidillon e il curvone di Blanchimont – per eliminare il problema dei track limits: ora, se si esagera, si finisce fuori strada e si perde tempo. Su questa pista il pilota può ancora fare la differenza. La prima frenata, al tornante La Source, è impegnativa perché le vetture devono scendere da

285 a 80 km/h prima di lanciarsi verso la esse in salita e poi sul lungo rettilineo del Kemmel. Tra le altre curve è da ricordare Pouhon, una rapida piega a sinistra, impegnativa perché sottopone i piloti ad elevate sollecitazioni che mettono a dura prova i muscoli del collo. A Stavelot si toccano i freni per la penultima volta: da quel punto in poi si va in piena accelerazione attraverso Blanchimont per tornare a rallentare solo in prossimità della chicane Bus Stop che porta sul traguardo.

Efficienza regina. Le squadre qui devono lavorare in modo particolarmente attento: occorre infatti un ottimo bilanciamento della monoposto perché la pista presenta caratteristiche molto differenti da un tratto all'altro. La power unit viene sfruttata al massimo per oltre 60 dei 105 secondi che occorrono per completare un giro, ma è anche importante avere una macchina facile da guidare – in particolare nel secondo settore e in corrispondenza della prima e dell'ultima curva – e che non metta le gomme a rischio usura. In Belgio dunque l'efficienza della monoposto è particolarmente importante. L'ultima ma fondamentale variabile è il meteo: sulle Ardenne a fine estate può essere molto caldo ma la pioggia è sempre in agguato, come si è visto anche lo scorso anno, quando il Gran Premio venne seriamente compromesso e, di fatto, non ci fu la corsa.

Programma. Le monoposto scenderanno in pista per la prima volta venerdì, per le consuete due ore di prove libere previste alle 14 e alle 17 CET. Le qualifiche saranno sabato alle 16, precedute alle 13 dall'ultima sessione di libere. Il 78° Gran Premio del Belgio – il 67° valido per il Mondiale di Formula 1 – prenderà il via alle 15 di domenica. Da percorrere 44 giri pari a 308,052 km.

Tre domande a...

LUIGI FRABONI, HEAD OF PU OPERATION AND ELECTRONICS

1. Ci racconti il tuo ruolo, come sei arrivato in Ferrari e da dove arriva la tua passione per il motorsport?

"Sono Head of Power Unit Operations and Electronics: il gruppo che coordino si occupa dei montaggi di motore termico, turbo, batterie, motori elettrici e componenti elettronici. Inoltre seguo le sale prova dove vengono testati i vari componenti power unit per performance ed affidabilità nelle prove di durata. Qui si fanno anche i rodaggi delle varie unità che poi saranno utilizzate in pista. C'è poi il gruppo pista (con i team clienti) che si occupa di preparare e gestire le power unit per la gara. La passione per le corse automobilistiche e la Ferrari l'ho avuta sin da bambino quando ho avuto la fortuna di poter visitare la vecchia sede della Scuderia Ferrari nell'anno del Mondiale 1979. Fu una esperienza incredibile ricordo ancora come fosse ieri. Alla fine dell'Università in ingegneria ho avuto la possibilità di fare la tesi nel gruppo motori della Gestione Sportiva Ferrari e, dopo una breve esperienza di lavoro in un'altra azienda, quando da Maranello hanno chiamato per offrirmi un posto di lavoro non ci ho pensato nemmeno un attimo e ho accettato con grande entusiasmo".

2. Ci dici delle caratteristiche della pista di Spa-Francorchamps?

"Il circuito di Spa-Francorchamps è un classico della Formula 1 e sicuramente uno tra i più amati sia dai

piloti che dal pubblico. È un circuito con caratteristiche uniche perché ha rettilinei molto lunghi uniti a curve sia di media che bassa velocità. È sempre molto difficile trovare il giusto bilancio così come il carico aerodinamico ottimale. Sarà molto importante fare tutti i test necessari nelle sessioni di prove del venerdì per poter trovare il compromesso giusto tra velocità massima in rettilineo, penalizzando quella in curva, o viceversa. Un'altra variabile molto importante è la pioggia, qui molto frequente e di difficile previsione: può influenzare le scelte di setup fatte dai team oltre a rendere imprevedibili le sessioni di qualifica e gara. La curva sicuramente più affascinante del circuito è Eau Rouge-Raidillon, la esse in salita ad altissima velocità e senza visibilità in uscita. Sarà interessante vedere come si comporteranno in quel punto le monoposto della nuova generazione".

3. Questa è una delle piste sulle quali la power unit è più sfruttata. Che cosa ci puoi dire su questo tema?

"Quello di Spa-Francorchamps è un circuito molto severo per l'affidabilità della power unit. È il più lungo della stagione e di solito i chilometraggi fatti nel weekend sono tra i più alti. Ci sono rettilinei molto lunghi che mettono a dura prova tutti i componenti e richiedono un'omologazione specifica di durata al banco. Sotto il profilo della performance è la pista – insieme Monza – dove la potenza del motore ha il maggior effetto sul tempo giro e in contemporanea anche quella sulla quale la gestione dell'energia ha un'incidenza elevata sulle prestazioni sul risultato finale, specie in qualifica. I vari saliscendi, e in particolare quello di Eau Rouge-Raidillon possono essere critici per i vari impianti di raffreddamento e lubrificazione della power unit sui quali può essere necessaria qualche calibrazione specifica da testare nelle sessioni del venerdì".

Luigi Fraboni

Nato il 16/6/1969

a Medicina (Bologna)

Immagine di Luigi Fraboni sono disponibili a questo link

<https://ferrari-share.thron.com/page?id=0fca1fad-e7ec-4f52-943b-d5d8fc45d068>

Ferrari Stats

GP disputati: 1043

Stagioni in F1 73

Debutto Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit.)

Vittorie 242 (23,20%)

Pole position 238 (22,82%)

Giri più veloci 259 (24,83%)

Podi totali 789 (25,21%)

Ferrari Stats GP del Belgio

GP disputati 65

Debutto 1950 (A. Ascari 5°; L. Villoresi 6°)

Vittorie 18 (27,69%)

Pole position 14 (21,54%)

Giri più veloci 19 (29,23%)

Podi totali 48 (24,61%)



Gran Premio del Belgio: numeri e curiosità

2. La posizione di Spa-Francorchamps nella classifica di gradimento dei piloti e degli appassionati secondo il sondaggio proposto da Formula 1 lo scorso anno. Al **primo posto** continua ad esserci **Monza**, mentre la **terza** posizione è appannaggio di **Silverstone**.

28. Il numero medio di sorpassi nel Gran Premio del Belgio. Il record, ben **60**, spetta all'edizione 2011 – vinta da **Sebastian Vettel** – mentre il minimo è di **cinque**, nella corsa del **2002** conquistata da **Michael Schumacher** con la Ferrari **F2002**. Lo scorso anno non ci fu nemmeno un cambio di posizione, visto che l'unico giro valido venne percorso dietro alla Safety Car, dunque con sorpassi vietati.

55. La percentuale di suolo belga occupata dalla Vallonia, la regione, con capoluogo Namur, nella quale si trova il circuito di Spa-Francorchamps. In totale i territori che formano il Belgio sono tre: oltre alla Vallonia, che al 99% parla francese, ci sono **le Fiandre**, dove si parla olandese, e **la regione di Bruxelles**, che è anche la capitale dello Stato dove si parlano entrambe le lingue.

534. I punti conquistati dalla Ferrari nel Gran Premio del Belgio: il primo inseguitore è la Mercedes staccata a 329,5 punti, mentre la McLaren è a 312. La Scuderia, oltre ad aver vinto 18 volte la corsa, a Spa-Francorchamps conquistò uno storico poker nel 1961 con il successo che andò allo statunitense Phil Hill davanti al tedesco Wolfgang von Trips, all'altro statunitense Richie Ginther e al belga Olivier Gendebien, che disponeva di una Ferrari 156 F1 ufficiale colorata però completamente di giallo per onorare il colore nazionale belga e ringraziare l'importatore locale Jacques Swaters, che si era sobbarcato le spese per la messa in pista della quarta monoposto.

4500. Il numero di chioschi che in tutto il paese vendono le tradizionali frites, le patatine fritte alla belga famose in tutto il mondo, uno ogni 2500 abitanti in media. Le statistiche della FAO (l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura) stimano il consumo pro capite di patate in 87,8 kg ogni anno.

Così in Ferrari 75 anni fa

Alla fine del mese di agosto la Ferrari si presenta al via della Coppa del Montenero, nei pressi di Livorno, con due 125 S. La gara è in programma domenica 24, ma per la Ferrari non si mette bene: il collaudatore Luigi Bazzi durante un giro di prova distrugge una delle due vetture disponibili per la gara, oltre a subire notevoli danni personali. Di conseguenza Franco Cortese deve rinunciare alla corsa a favore di Tazio Nuvolari. Il grande campione riesce tuttavia a fare soltanto tre giri prima di essere costretto al ritiro. La vittoria va a Franco Cornacchia su Cisitalia. Enzo Ferrari a Maranello è deluso e ragiona su come potenziare la propria struttura per evitare di avere altre giornate così difficili. Intanto cominciano le chiacchierate con i primi potenziali clienti sportivi interessati alle vetture modenesi.



FOLLOW US



versione [online](#)

Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.

Motor Sport Press Office

email: press.office@ferrari.com

telefono: +39 0536.949450

fax: +39 0536.949049

formula1.ferrari.com

Copyright 2022 - Tutti i diritti sono riservati