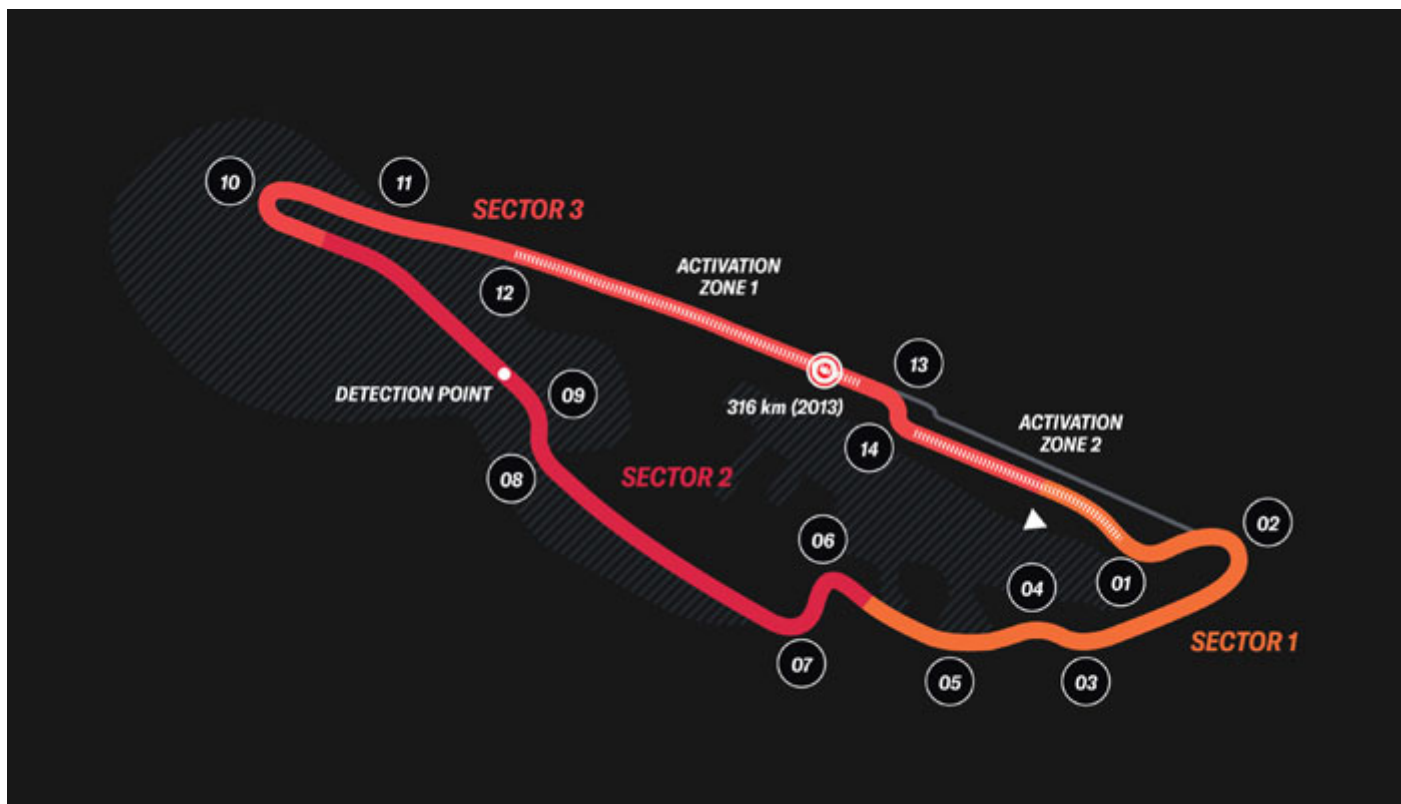




Gran Premio del Canada

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE



Ritorno nella terra di Gilles

Maranello, 16 giugno 2022 – Il Mondiale di Formula 1 torna in pista dopo appena una settimana dalla tappa in Azerbaigian per uno degli eventi più attesi della stagione, il Gran Premio del Canada, che fa il suo rientro in calendario dopo l'ultima apparizione del 2019. La gara si svolge come sempre sul circuito ricavato unendo le strade perimetrali dell'isola artificiale di Notre-Dame, sull'estuario del fiume San Lorenzo. Si tratta di un impianto semipermanente, intitolato al grande Gilles Villeneuve, e una pista affascinante quanto strana, caratterizzata da lunghi rettilinei spezzati da una serie di chicane e curve lente. Per un assetto ottimale delle vetture, i team dovranno dunque trovare la giusta combinazione di soluzioni che portino stabilità in frenata e grande trazione, senza trascurare un dettaglio particolare per questa pista: il salto sui cordoli.

Basso carico. Le monoposto di Formula 1 a Montréal girano con basso carico aerodinamico per favorire le velocità massime, che superano i 300 km/h al termine dei rettilinei. Il minor carico rischia di tradursi in uno scivolamento in curva: per questo il grip meccanico, assicurato dalle gomme, diventa ancora più importante. La pista di Montréal può avere condizioni meteo spesso variabili e l'asfalto in diversi punti presenta un grip molto basso, come parecchi piloti hanno avuto modo di verificare negli anni, andando a

sbattere sul famoso “muretto dei campioni” posto all'esterno dell'uscita della chicane prima del rettilineo principale.

Gara numero 51. L'appuntamento di domenica sarà il cinquantunesimo Gran Premio del Canada. La corsa è comparsa in calendario per la prima volta nel 1967 e nella storia si è disputata su tre piste: Mosport Park (8 edizioni), Mont-Tremblant (2) e Montreal, che con 40 gare è ormai un appuntamento tra i più amati del Mondiale. Da percorrere ci sono 70 giri del circuito da 4.361 metri, pari a 305,27 km. Le prove libere del venerdì saranno alle 14 e alle 17 locali (20 e 23 CET), mentre la terza sessione sarà il giorno dopo alle 13 locali (19 CET). Le qualifiche saranno alle 16 (22 CET), la gara domenica alle 14 (20 CET).

Tre domande a...

PAOLO PIERRO, TRACK ELECTRONICS MANAGER

1. Ci racconti il tuo ruolo in Scuderia?

"Sono responsabile elettronica in pista: insieme al mio team mi occupo della gestione dell'elettronica nel weekend di gara e nelle fasi di preparazione. Coordino le attività del personale che si occupa dei componenti elettronici sulla monoposto (sensori, attuatori, linee di comunicazione cablate e non), di chi fa funzionare e programma le strategie software, di chi lavora sui controlli di basso livello in vettura e gestisce i sistemi legati alla partenza. Sono di competenza elettronica anche gli impianti di comunicazione – da e verso la macchina – tra i vari ingegneri, tra i meccanici, oltre ai sistemi di telemetria della monoposto e della trasmissione delle immagini a Formula 1. Ovviamente siamo anche nel box: ci prendiamo cura delle interfacce di collegamento e di alimentazione vettura, oltre che dei sistemi legati al pit stop".

2. Qui in Canada si corre al Circuit Gilles Villeneuve: che pista è e quali implicazioni ha connesse al tuo lavoro?

"La pista è lunga 4.361 metri e la gara è lunga 70 giri. Le sue caratteristiche, in particolare per il tornantino di curva 10 e la curva 13 (il cosiddetto “muro dei campioni”), mettono a dura prova l'impianto frenante. Per noi su questo circuito, più che sugli altri, significa avere grande attenzione per le temperature dei caliper e dei dischi freno ed essere sicuri che le misure siano sempre consistenti e funzionanti. Dobbiamo, altresì, fare in modo che il Brake-by-Wire, il sistema che controlla le pinze posteriori a valle della ripartizione della frenata con il motore elettrico, risponda sempre in pochi millisecondi e non degradi a livello di prestazione".

3. Quanti dati di telemetria si generano in un weekend di gara e quante comunicazioni radio intercorrono?

"Il sistema di telemetria di una vettura di Formula 1 richiede una banda di circa 1MB/sec per l'invio, in tempo reale, di segnali da circa 10.000 canali, ciascuno dei quali ha una frequenza di trasmissione diversa. Quando la vettura rientra e “scarichiamo” i dati, abbiamo a disposizione fino a 40.000 canali, che

vengono usati per generare poi dei canali elaborati a terra: in pratica, dalle informazioni sui sensori vengono estratte informazioni di alto livello che ci permettono di monitorare l'affidabilità e la prestazione della vettura. Il numero dei canali è anche superiore durante le prove del venerdì, in cui abbiamo esigenze di acquisizione extra. Tutto questo fa sì che una vettura "produca" per ogni gran premio, 50 GB di dati. Il sistema di comunicazione è anche più interessante: esistono circa 60 canali per la comunicazione interna, di cui 40 vanno verso il Maranello Box (il remote garage, ndr). In un weekend di gara ci sono circa 5.000 comunicazioni interne, di cui più di mille solo in gara. Un altro migliaio sono messaggi radio verso o tra i meccanici. Gli ingegneri di macchina, dal canto loro, effettuano circa 150 comunicazioni a weekend con il loro pilota".

Paolo Pierro

Nato il 26/4/1981

a Eboli (Salerno)

Immagini di Paolo Pierro sono disponibili a questo link

<https://we.tl/t-uCtghR8QuS>

Ferrari Stats

GP disputati: 1038

Stagioni in F1 73

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

Vittorie 240 (23,12%)

Pole position 236 (22,74%)

Giri più veloci 257 (24,76%)

Podi totali 786 (25,24%)

Ferrari Stats GP del Canada

GP disputati 50

Debutto 1967 (C. Amon 6°)

Vittorie 12 (24%)

Pole position 8 (16%)

Giri più veloci 9 (18%)

Podi totali 36 (24%)



Gran Premio del Canada: numeri e curiosità

6. I simboli della bandiera di Montreal nella sua ultima versione. Datata 13 settembre 2017, propone una croce in rosso su fondo bianco con, al centro, un pino bianco, e, nei quattro riquadri creati dalla croce, un giglio, una rosa, un trifoglio e un cardo. Il **pino bianco**, che è l'ultimo simbolo aggiunto, **rappresenta le popolazioni autoctone** che popolavano il territorio del Canada già prima della sua colonizzazione; la **croce** è per i **principi cristiani** su cui la città è stata fondata; il **giglio celebra la componente francese** che contribuì a fondare la città, **la rosa è quella dei Lancaster per l'Inghilterra**; il **trifoglio** rappresenta l'**Irlanda** e il **cardo la Scozia**, da cui molte persone si spostarono per iniziare una nuova avventura.

10. La posizione più arretrata sulla griglia di partenza dalla quale si è vinto il Gran Premio del Canada: a riuscirci è stato **nel 1981 Jacques Laffite** su Ligier. La **miglior rimonta conclusa sul podio** appartiene invece a un pilota **Ferrari: Rubens Barrichello**, che nel **2005** scattò 20° sullo schieramento e concluse al terzo posto.

26. Il numero medio di sorpassi nel Gran Premio del Canada. Il **Circuit Gilles Villeneuve** ha quasi sempre regalato gare spettacolari con numeri incredibili di cambi di posizione, come le **89** dell'edizione **2011** (vinta da **Jenson Button**), le **60** del **2010** (trionfatore **Lewis Hamilton**) o le **52** del **1990** (conquistata da **Ayrton Senna**). Tra le meno avvincenti, con solo sei sorpassi, la gara del **2003**, dominata dalla **Ferrari** di **Michael Schumacher**, quella del **2006** vinta da **Fernando Alonso** (7) e l'unica conquistata da **Jean Alesi**, con la **Ferrari**, nel **1995** (9).

85. La percentuale mondiale di sciroppo d'acero prodotta in Quebec. Questo prodotto, usato così com'è a colazione sui celebri pancake, è impiegato in moltissime preparazioni in Canada: dalla linfa

raccolta dall'albero la cui foglia è rappresentata anche sulla bandiera nazionale, si creano dolci aromatizzati, burro, caramelle e tante altre delizie.

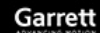
1973. L'anno in cui per la prima volta in Formula 1 è stata impiegata la **Safety Car** (se si esclude la Pace Car della 500 Miglia di Indianapolis, nel calendario iridato dal 1950 al 1960). Il debutto avviene proprio al **Gran Premio del Canada** di quell'anno ma non è un grande successo. A 47 passaggi dal termine c'è un incidente fra **Jody Scheckter** e **François Cevert**. Viene dunque mandata in pista la Safety Car guidata da **Eppie Wietzes**, ex pilota che aveva corso il Gran Premio del Canada 1967. La vettura di sicurezza si dovrebbe piazzare davanti alla monoposto di **Jackie Stewart**, la Tyrrell numero 5, e invece si posiziona davanti alla Iso numero 25 di **Howden Ganley**, in quel momento 22°. È il caos: diverse vetture prendono la via dei box per sostituire le gomme passando da quelle da pioggia alle slick perdendo meno tempo possibile, ma così va in tilt il sistema di cronometraggio, allora manuale. Ogni squadra si affida ai propri contagiri, la sala stampa impazzisce, lo speaker non sa più a chi chiedere aiuto e i trentottomila spettatori presenti non capiscono più chi sia al comando. Per dodici giri ci sono auto che ricevono il via libera per sorpassare la Safety Car, guadagnando un giro rispetto ai piloti che rimangono dietro alla Iso. Alla bandiera a scacchi viene inizialmente dichiarato vincitore un incredulo Ganley; solo dopo ore di polemiche e verifiche, la classifica finale – che però non convinceva del tutto gli addetti ai lavori, a cominciare dal patron della Lotus, **Colin Chapman**, che era convinto di aver conquistato il successo con Emerson Fittipaldi – vide **Peter Revson** vincitore con la McLaren davanti a **Emerson Fittipaldi** e a **Jackie Oliver** con la Shadow. Dopo quella traumatica esperienza per rivedere la Safety Car in pista sarebbe toccato attendere il **Gran Premio del Brasile del 1993**.

Così in Ferrari 75 anni fa

È il 1 giugno 1947. Dopo il successo di Roma, la Scuderia Ferrari torna in pista con la 125 S e il fidato Franco Cortese. Sono solo in sei a contendersi la vittoria sul Circuito di Vercelli, ma Enzo Ferrari è deciso a verificare la bontà del proprio progetto e anche di vedere se i suoi meccanici sono in grado di gestire due corse a così breve distanza di tempo. Lo sviluppo della vettura è in fase di crescita e la squadra si dimostra pienamente all'altezza della situazione. Cortese si aggiudica la pole position battendo la BMW 328 di Nino Rovelli, mentre in gara il dominio è totale: Franco porta la 125 S al primo posto sul traguardo battendo di oltre un giro la Stanguellini 2800 SN a motore Fiat di Renato Balestrero e di quasi due la Lancia Aprilia di Giovanni Battista Azzi.



RICHARD MILLE



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