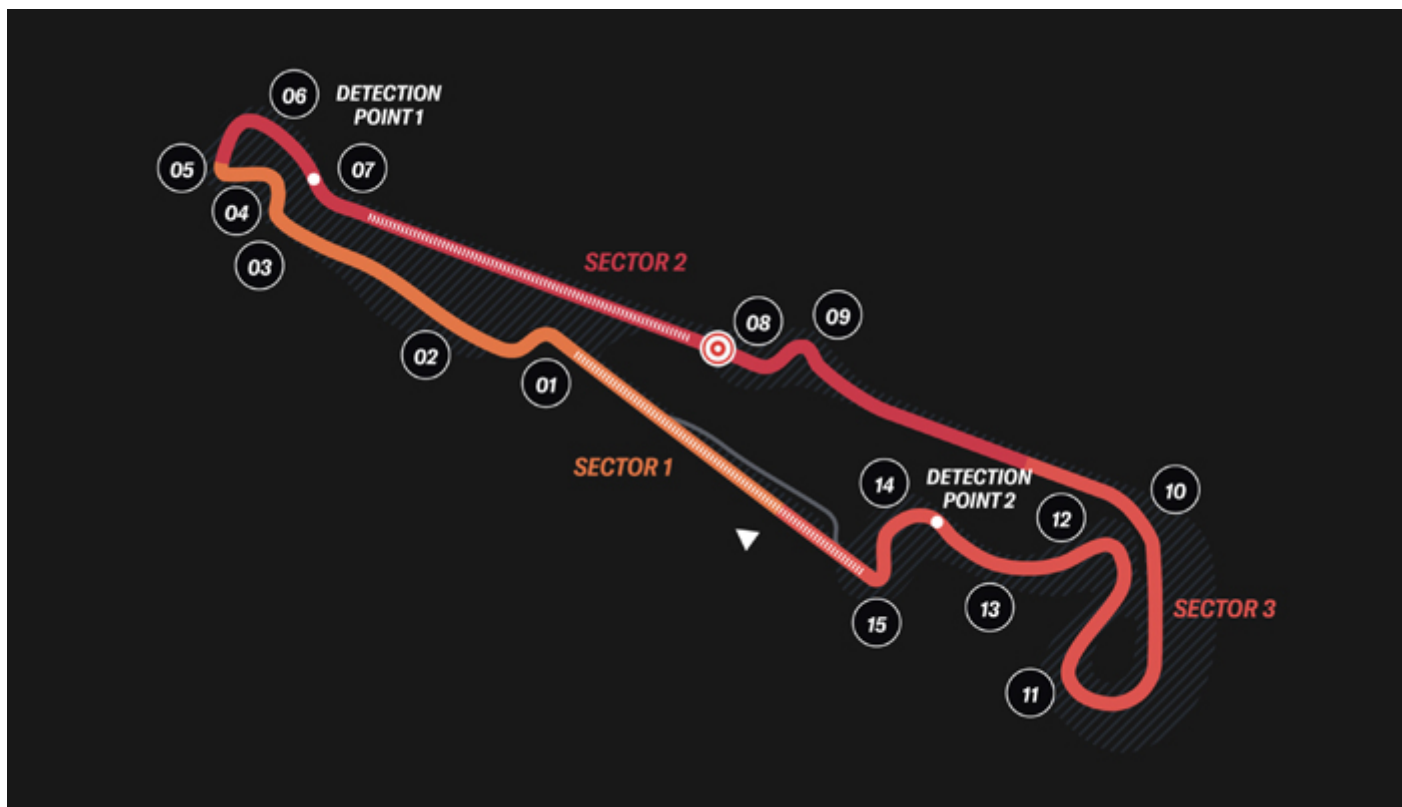




Gran Premio di Francia

CIRCUIT PAUL RICARD



A Le Castellet per una gara caldissima

Maranello, 20 luglio 2022 – Inizia con il Gran Premio di Francia l'ultima doppietta di gare prima della pausa estiva (si chiuderà in Ungheria il 31 luglio). La Scuderia Ferrari e tutti gli altri team di Formula 1 si spostano dunque verso il dipartimento del Var, nell'entroterra tra le città di Tolone e Marsiglia, a Le Castellet, dove ha sede il Circuit Paul Ricard, dedicato all'inventore dell'omonima bevanda all'anice molto popolare in tutto il Paese, che fu tra i primi soci dell'impianto. Per questo fine settimana è attesa la gara con le temperature più alte della stagione, una difficoltà in più per squadre e piloti che dovranno vedersela con valori vicini ai 40 gradi centigradi.

Standard di sicurezza elevati. Il Paul Ricard è stato costruito nel 1970, in meno di un anno ed è oggi una delle piste più all'avanguardia sotto il profilo della sicurezza. Per diverse stagioni è stato utilizzato esclusivamente come circuito test, e per questo dispone di un gran numero di configurazioni disponibili. Qui inoltre è stata portata avanti la sperimentazione, poi diventata uno standard per gran parte delle piste, che prevedeva vie di fuga ampie e asfaltate anziché con la tradizionale ghiaia.

Mistral con chicane. La configurazione adottata dalla Formula 1 a partire dal 2018 – quando il Gran

Premio è tornato in calendario dopo un'assenza di dieci anni – prevede 5.842 metri di lunghezza e 15 curve. Il primo settore è quello più veloce e offre le maggiori opportunità di sorpasso, specie alla staccata di curva 1 e all'ingresso della 3. Il secondo tratto esalta il potenziale della power unit dal momento che prevede il rettilineo del Mistral intervallato da una chicane che limita la velocità con la quale si giunge a Signes, una delle curve più rapide del Mondiale. Nel terzo settore il circuito torna a mettere in luce l'aerodinamica, con svariate curve da media percorrenza dalla 11 alla 15. Due le zone DRS: sul rettilineo principale e nella prima parte del rettifilo del Mistral.

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 62° Gran Premio di Francia valido per il Mondiale prenderà il via alle 15 di domenica. Da percorrere 53 giri pari a 309,69 km.

Tre domande a...

DIEGO TONDI, HEAD OF AERO DEVELOPMENT

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

"Sono entrato in Ferrari nel 2007 e faccio parte della Scuderia dal 2008: all'interno del reparto di Aerodinamica ho ricoperto molte mansioni, dal testing in galleria del vento allo sviluppo CFD, fino a ricoprire l'attuale ruolo di responsabile dello sviluppo aerodinamico. La mia passione per il motorsport è nata più di 35 anni fa quando da bambino guardavo i Gran Premi in televisione con mio padre. Quell'interesse ha continuato a crescere in me e all'università ho compreso come lo sviluppo aerodinamico fosse uno dei maggiori contributi alla performance di una vettura di Formula 1, decidendo così di approfondire proprio quell'ambito. La storica collaborazione tra l'università di Pisa e la Ferrari è stato quindi il viatico attraverso il quale sono approdato a Maranello".

2. Che pista è il Circuit Paul Ricard dal punto di vista dell'aerodinamica?

"Dal punto di vista aerodinamico il Paul Ricard è un circuito caratterizzato da un'ampia varietà di curve, da quelle molto lente, come la 15 (Point), a quelle molto veloci come la 7 (Virage du Mistral) e la 10 (Signes). Nonostante sia una delle piste nelle quali il contributo del carico aerodinamico al tempo sul giro è maggiore, le simulazioni indicano come il compromesso ottimale sia un livello di carico medio, questo principalmente a causa della notevole lunghezza dei tratti rettilinei. In questa stagione in particolare, con queste nuove monoposto, bisognerà lavorare nei dettagli per trovare l'assetto ottimale che metta in condizione la vettura di sviluppare al massimo il proprio potenziale".

3. Si attendono temperature elevatissime, quali contromisure si possono mettere in atto per aiutare la vettura in queste condizioni estreme?

"Le altissime temperature previste per il weekend del Gran Premio di Francia rappresentano una grossa sfida per garantire l'ottimale funzionamento della power unit e delle gomme ed è uno dei doveri del

reparto aerodinamica trovare le adeguate contromisure. Verrà adoperato un livello di *bodywork cooling* medio alto, agendo sull'apertura delle branchie presenti sulla parte superiore della carrozzeria, e lavoreremo sulle prese dei freni per massimizzare il *rim cooling*, cioè la capacità di estrarre calore dai pneumatici. Per le caratteristiche del tracciato questa sarebbe stata un'operazione che avremmo dovuto mettere in atto comunque, per contribuire al massimo alla gestione dell'usura pneumatici, ma le alte temperature ambientali renderanno questa esigenza ancora più stringente. Per quanto riguarda i freni, il tracciato non propone frenate particolarmente severe, quindi dal punto di vista del raffreddamento di queste componenti la gara del Paul Ricard non rappresenta un elemento di preoccupazione".

Diego Tondi

Nato il 21/2/1982

a Galatina (Lecce)

Immagini di Diego Tondi sono disponibili a questo link

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

Ferrari Stats

GP disputati: 1041

Stagioni in F1 73

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

Vittorie 242 (23,25%)

Pole position 237 (22,77%)

Giri più veloci 258 (24,78%)

Podi totali 789 (25,26%)

Ferrari Stats GP di Francia

GP disputati 60

Debutto 1950 (P. Whitehead 3°)

Vittorie 17 (28,33%)

Pole position 17 (28,33%)

Giri più veloci 15 (25%)

Podi totali 50 (27,78%)



Gran Premio di Francia: numeri e curiosità

4. I pit stop effettuati da **Michael Schumacher** nel vittorioso **Gran Premio di Francia 2004**. Il pilota della Ferrari in qualifica viene battuto da **Fernando Alonso** con la Renault. Alla partenza lo spagnolo si conferma in prima posizione, mentre Schumacher, nonostante abbia un passo migliore, non riesce a superarlo a causa del gap aerodinamico che affligge la F2002 ogni qualvolta si avvicina alla vettura di Alonso. Al muretto si cambia dunque strategia: invece delle tre soste previste si opta per quattro più brevi – al tempo c'erano ancora i rifornimenti di carburante – chiedendo al pilota di spingere al massimo costantemente. Così facendo Michael riesce ad avere strada libera e, forte del proprio straordinario passo, si aggiudica il Gran Premio e compie un passo decisivo verso il titolo che arriverà poco meno di due mesi più tardi in Belgio..

12. I centilitri di capacità di una coppa di champagne standard, una delle bevande simbolo della **Francia nel mondo**. La bottiglia da 75 centilitri nella tradizione viene infatti divisa in sei bicchieri da 12 ciascuno. Narra la leggenda che **la prima apparizione del vino frizzante nella vita dei piloti alle corse** fu del tutto casuale e avvenne al **Gran Premio di Francia 1923**, a Tours, quando all'assetato vincitore **Henry Segrave**, britannico completamente astemio, non si trovò di meglio da dar da bere che una coppa di champagne... Le bollicine hanno accompagnato il Mondiale di Formula 1 fin dal 1950, quando al vincitore del GP di Francia, **Juan Manuel Fangio**, venne regalata una Jéroboam, ovvero una doppia Magnum da tre litri. Anche lo spruzzare champagne dal podio è un'usanza nata per caso: alla 24 Ore di Le Mans del 1966 lo svizzero **Jo Siffert** venne premiato con una bottiglia di champagne lasciata troppo tempo al sole. Ciò fece sì che, appena sgabbiato, il tappo saltasse in aria bagnando piloti e pubblico. La cosa non passò inosservata allo statunitense **Dan Gurney** che l'anno seguente al termine della classica gara di durata francese spruzzò deliberatamente il vino su colleghi e folla. Per quanto riguarda la **Formula 1 Jackie Stewart rivendica il fatto di essere stato il primo a regalare una doccia di champagne a chi era sotto il podio, proprio nel 1967**. Dal 2021 lo champagne in Formula 1 è stato

sostituito dalle bollicine italiane del Trento Doc.

17. Il numero di piste che hanno ospitato il GP di Francia a partire dal 1906. La prima edizione venne disputata a **Le Mans**, che poi sarebbe diventata uno dei templi dell'endurance e avrebbe ospitato il Mondiale di Formula 1 solo una volta, nel 1967. L'attuale sede, **il Paul Ricard a Le Castellet**, quest'anno **egualgerà Magny-Cours** – che ha ospitato la gara dal 1991 al 2008 – **a quota 18 edizioni** (la prima nel 1971), un record. Al terzo posto con **15 gare** – delle quali 11 valide per il Mondiale di Formula 1 – troviamo **Reims**, al quarto **Monthéry**, il primo autodromo permanente di Francia, con **nove edizioni**.

23. Il numero medio di sorpassi del Gran Premio di Francia. L'edizione con più cambi di posizione, con ben 52, è stata quella dello scorso anno, a Le Castellet, vinta da Max Verstappen. **Quella con meno emozioni**, solo due sorpassi, **è comunque legata a una delle pagine più belle scritte dalla Scuderia Ferrari in Formula 1: la vittoria matematica del titolo da parte di Michael Schumacher nel 2002**. Uno dei due sorpassi lo effettuò proprio il campione tedesco che approfittò di un errore di **Kimi Räikkönen** – scivolato sull'olio lasciato dalla Toyota di **Olivier Panis** – per prendere il comando e chiudere i giochi per il titolo addirittura nel mese di luglio.

320. Il numero delle baguette mangiate in Francia ogni secondo. Nel paese sono attive oltre **35.000 panetterie** che sfornano anche i **croissant** e i **pain au chocolat** che un francese su due consuma almeno quattro volte la settimana.

Così in Ferrari 75 anni fa

Il mese di luglio è molto intenso per la Scuderia. Dopo la vittoria a Forlì la squadra torna in gara domenica 13 luglio per il Circuito di Parma. La Ferrari schiera due vetture, la 125 S Competizione con parafanghi e impianto elettrico per Tazio Nuvolari e una 125 S per Franco Cortese. Al via la vettura di Nuvolari rimane ferma con un problema al motore. L'asso italiano comunque non si perde d'animo e, risolta la panne, si lancia all'inseguimento degli avversari. Recupera terreno giro dopo giro e conclude per primo precedendo in classifica proprio Cortese per una splendida doppietta, la prima della storia. A fine corsa il campione italiano è stremato e si muove solamente sorretto dai meccanici. Una settimana più tardi la squadra torna in pista al Circuito delle Cascine di Firenze. Ai giardini pubblici all'interno del quale il circuito è ricavato domenica 18 luglio ci sono quasi centomila persone. Non c'è Nuvolari che non ha ancora recuperato le fatiche di Parma così sulla sua vettura sale Cortese. Sulla 125 S si presenta invece al via Ferdinando Righetti. È proprio lui a concludere terzo sul podio, mentre il compagno di squadra è costretto al ritiro per problemi alla distribuzione: vince Felice Bonetto su una Delage davanti a Vincenzo Auricchio con la Stanguellini.



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