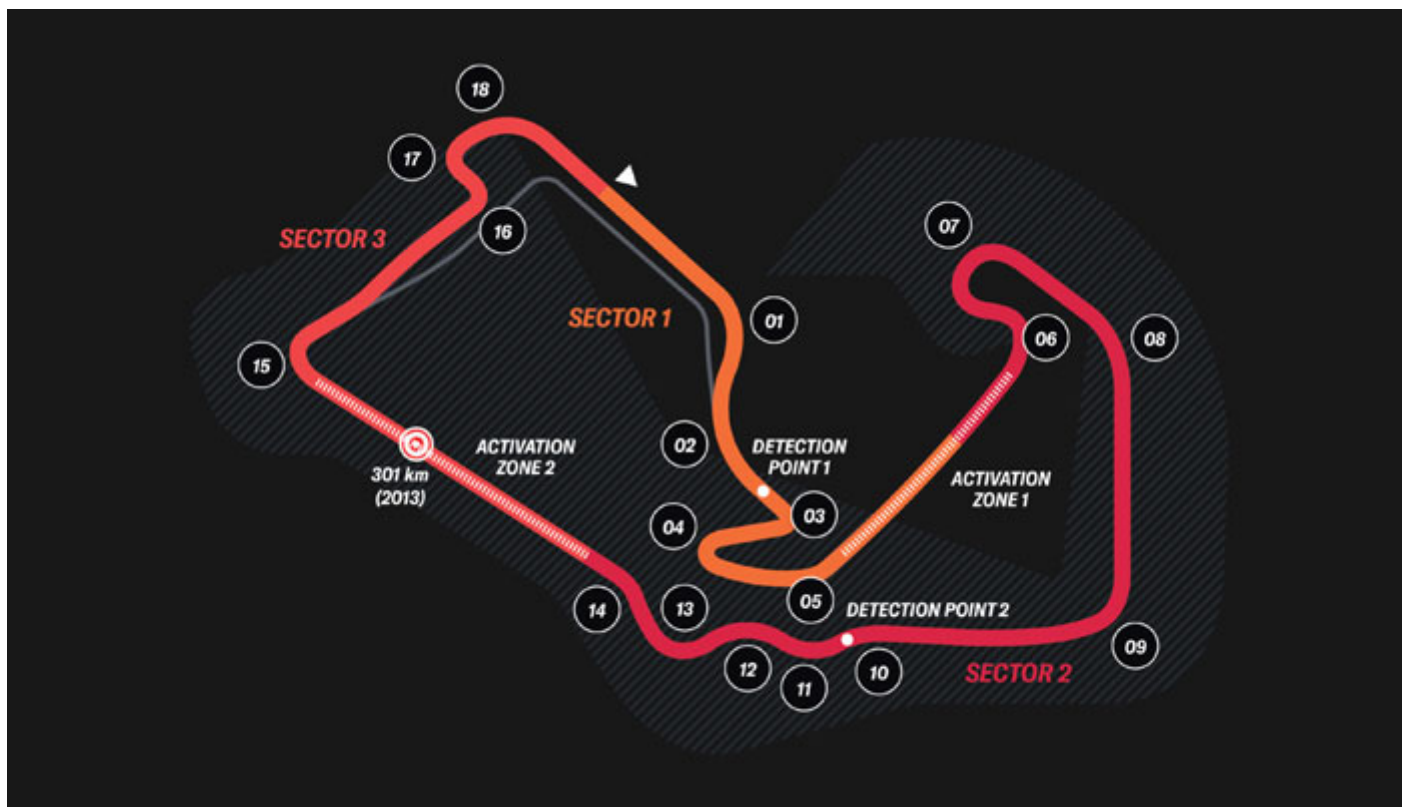




Gran Premio di Gran Bretagna

SILVERSTONE CIRCUIT



Silverstone: British Racing Evergreen

Maranello, 29 giugno 2022 – Il Mondiale di Formula 1 torna in Europa dopo la doppia trasferta in Azerbaijan e Canada per dare il via alla serie dei Gran Premi più classici, iniziando da quello di Silverstone, dove l'avventura di Formula 1 è cominciata 72 anni fa. Il circuito, ricavato dall'unione delle tre piste di un aeroporto della seconda guerra mondiale, è stato per 55 volte teatro del Gran Premio di Gran Bretagna – oltre che di una delle due gare bis del 2020, denominata GP del 70° Anniversario – uno dei due appuntamenti da sempre inseriti nel calendario della Formula 1 insieme a quello d'Italia. Nel corso degli anni il tracciato ha subito molte modifiche e alle forme squadrate delle origini si sono sostituite curve piuttosto differenti fra loro, per quanto il circuito rimanga comunque molto veloce e insidioso: la Copse, un tempo curva 1, e le esse velocissime formate dalle curve in sequenza Maggots, Becketts e Chapel, sono ancora oggi tra i punti preferiti da tutti i piloti. L'ultima radicale modifica fatta a Silverstone risale al 2010, quando è stato cambiato il tratto successivo alla curva Abbey e il rettilineo di partenza è stato spostato dopo la curva Club.

Asfalto abrasivo. Silverstone è un circuito tradizionalmente critico per le gomme. Presenta infatti un asfalto molto abrasivo e numerosi curvoni veloci che sottopongono gli pneumatici a forze trasversali. A

questo si aggiunge il fatto che i team sono soliti applicare un elevato carico aerodinamico proprio a causa delle curve veloci e questo finisce per accumulare stress sulle gomme portando al rischio di usura e surriscaldamento. L'impianto frenante, utilizzato solamente per l'8% del giro, non è invece soggetto a pesanti sforzi. In curva si possono raggiungere i 5g di accelerazione laterale, uno stress notevole per il collo dei piloti.

Programma. Da percorrere ci sono 52 giri del circuito da 5.891 metri, pari a 306,198 km; due le zone DRS, tra le curve 5 e 6 e dopo la 14, sull'Hangar Straight. Le prove libere del venerdì saranno alle 13 e alle 16 locali (14 e 17 CET), mentre la terza sessione sarà il giorno dopo alle 12 locali (13 CET). Le qualifiche saranno alle 15 (16 CET), la gara domenica alle 15 (16 CET).

Tre domande a...

RAVIN JAIN, RACE STRATEGIST

1. Puoi descriverci le caratteristiche della pista di Silverstone?

"Silverstone è una pista estremamente tecnica e veloce, caratterizzata soprattutto da velocissimi cambi di direzione, come la famosa sequenza Maggotts-Becketts-Chapel, tra le più rapide di tutto il Mondiale. Le tante curve veloci e la mancanza di tratti lenti rendono questa pista molto impegnativa per le gomme e poco stressante per i freni. Il circuito è stato costruito su un terreno piuttosto piatto ma si trova nel mezzo della campagna inglese, ed è quindi molto esposto alle correnti d'aria. Per questo, quando si viene a gareggiare qui, non si può mai sottovalutare il ruolo del vento, che può rendere le vetture più complicate da guidare. Il nuovo asfalto, steso circa tre anni fa, è liscio e caratterizzato da un grip molto elevato che regala ai piloti la piena fiducia per spingere al massimo le proprie vetture".

2. Dal punto di vista della strategia, quali sono le sfide che propone la pista di Silverstone?

"Il quadro strategico in una gara di Formula 1 a Silverstone è molto complesso. A causa delle caratteristiche della pista, Pirelli porta a Silverstone le tre mescole più dure di cui dispone: C1, C2 e C3. Ciò nonostante ci aspettiamo che, come sempre, il degrado possa giocare un ruolo rilevante nell'economia della corsa determinando il numero di soste che ci saranno domenica. L'ingresso della pit lane è molto particolare, perché permette di saltare le ultime curve limitando molto la perdita di tempo in corsia, e le due zone DRS favoriscono i sorpassi: anche per questo è verosimile attendersi differenti scenari strategici in corsa. A questo bisogna aggiungere l'estate britannica, che spesso propone condizioni meteo capricciose e mutevoli, al punto che non è inconsueto assistere a un alternarsi di sole, pioggia e altri fenomeni atmosferici nel giro dello stesso pomeriggio... Considerato questo quadro complesso, squadre e strateghi devono sempre essere pronti a reagire a quello che gli dei della pioggia possono decidere di scaricare su di noi...".

3. Sei un giovane ingegnere inglese che lavora per un iconico team italiano. Come vivi questa situazione in generale e il weekend della tua gara di casa in particolare?

"Sono orgoglioso di lavorare per la Scuderia Ferrari, una vera icona del motorsport ma anche una

squadra nella quale persone di varie nazionalità lavorano insieme per portare in alto il nome del Cavallino Rampante. Come giovane ingegnere britannico, tornare a Silverstone è sempre speciale visto che è in questo luogo che ho visto dal vivo per la prima volta una vettura di Formula 1, ormai parecchi anni fa. C'è una lunga storia di britannici che hanno lavorato in Ferrari, a cominciare proprio dal primo campione del mondo della Gran Bretagna, Mike Hawthorn, che nel 1958 vinse il titolo proprio con la Scuderia. Per me è un grande onore aggiungere il mio nome a questa lista di piloti e di ingegneri e posso dirvi che sarei molto molto felice di sentire l'inno italiano suonare da sotto al podio, domenica pomeriggio!".

Ravin Jain

Nato il 6/7/1994

a Londra (Regno Unito)

Immagini di Ravin Jain sono disponibili a questo link

<https://ferrari-share.thron.com/page?id=249703c3-819b-4e23-b1ab-9b5a80e82cff>

Ferrari Stats

GP disputati: 1039

Stagioni in F1 73

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

Vittorie 240 (23,10%)

Pole position 236 (22,71%)

Giri più veloci 257 (24,73%)

Podi totali 787 (25,25%)

Ferrari Stats GP di Gran Bretagna

GP disputati 69

Debutto 1951 (J.F. González 1°; L. Villoresi 3°; A. Ascari rit.; P. Whitehead 9°)

Vittorie 17 (24,64%)

Pole position 15 (21,74%)

Giri più veloci 21 (30,43%)

Podi totali 58 (28,02%)



Gran Premio di Gran Bretagna: numeri e curiosità

1. I Gran Premi di Gran Bretagna cui un monarca britannico ha assistito personalmente in circuito. È accaduto solo nel **1950**, alla prima gara della storia della Formula 1, proprio a **Silverstone**. Sulla tribuna d'onore c'era **Re Giorgio VI**. Nelle successive edizioni della gara, in circuito si sono visti altri membri della famiglia reale, ma mai più re o regine. La Regina Elisabetta II non ha mai assistito alla corsa.

8. L'età minima per gareggiare in kart in Gran Bretagna. Non ci sono invece limitazioni per quanto riguarda l'inizio dell'attività di guida nella categoria propedeutica per eccellenza. **Il Regno Unito è la nazione che ha portato in dote più piloti alla Formula 1, ben 261. Vanta inoltre 307 vittorie, 290 pole position, 251 giri veloci, 725 podi, 20 titoli mondiali Piloti e 33 Costruttori..**

1975. L'anno in cui per la prima volta il semaforo – che passava al tempo dalla luce rossa a quella verde, – è stato usato per dare il via a un Gran Premio di Formula 1 invece della bandiera nazionale impiegata di solito. Era proprio al **GP di Gran Bretagna** disputato a **Silverstone**, una gara pazza con più di un acquazzone e un gran numero di ritiri. A vincere, dopo la sospensione con bandiera rossa giunta al giro 56 dei 67 previsti, fu **Emerson Fittipaldi** su McLaren.

38500. Il numero delle persone impiegate in Gran Bretagna nell'industria legata al motorsport. Il fatturato annuo di questo settore, secondo le ultime ricerche datate 2019, ammonta a **oltre cinque miliardi di sterline**.

351000. Il record di spettatori che nei tre giorni del weekend della gara del 2019 hanno trovato

posto all'autodromo di Silverstone. Ci sono ben 28 tribune, e quest'anno gli organizzatori puntano a battere questo primato.

Così in Ferrari 75 anni fa

Nel corso del mese di giugno la Scuderia Ferrari prende parte per la prima volta alla Mille Miglia – che torna a vivere dopo sette anni di sospensione a causa della guerra –, la massacrante corsa con partenza e arrivo a Brescia e giro di boa a Roma, mai così insidiosa dato lo stato ancora pietoso delle strade italiane dopo il conflitto mondiale. Enzo Ferrari iscrive una 125 S a carrozzeria integrale, affidandola al solito Franco Cortese in coppia con Adelmo Marchetti, motorista ma all'evenienza anche meccanico della Casa di Maranello. Purtroppo il cedimento della guarnizione della testata obbliga la Ferrari a un ritiro anticipato nelle vicinanze di Fano. La vittoria arriverà l'anno seguente con la 166 C. Nell'ultima settimana di giugno, dunque, in Ferrari si lavora al ripristino della vettura in vista della gara al Circuito di Varese. Il 29 dello stesso mese si corre: gli avversari sono molti, a cominciare dalla Maserati di Luigi Villorosi, forte di un motore di cilindrata 2 litri, cui si unisce un gran numero di vetture di classe 1.100, capeggiate dalla Stanguellini a telaio tubolare di Vincenzo Auricchio. Al via è proprio quest'ultimo a portarsi al comando, ma Cortese conosce a menadito il tracciato – ci ha già vinto nel 1938 – e riesce a sorpassare Auricchio che, nel tentativo di resistere, esce di strada e finisce contro le balle di paglia. Cortese e la 125 S tagliano il traguardo per primi ancora una volta, Auricchio è secondo, mentre il gradino più basso del podio va a è Francesco Nissotti con un'altra Stanguellini S1100.



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