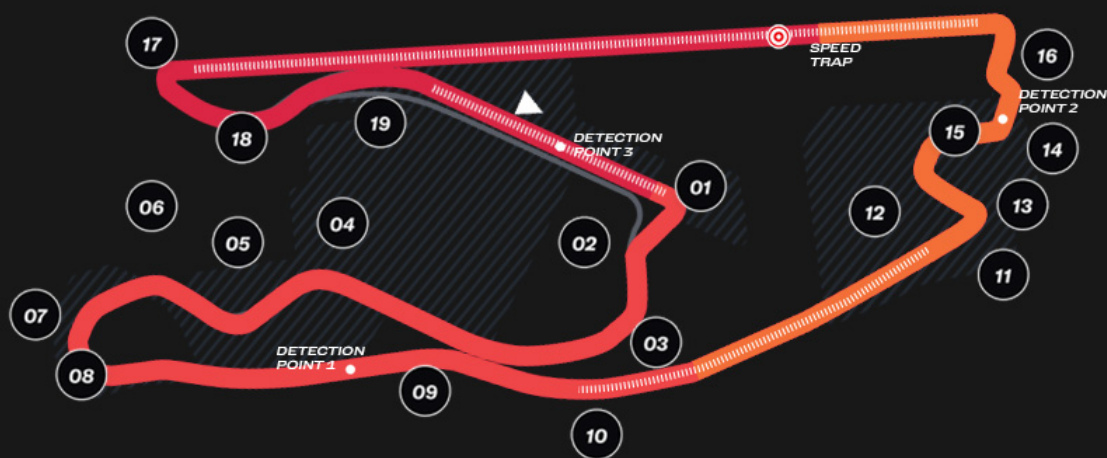




Gran Premio di Miami

MIAMI INTERNATIONAL AUTODROME



La Formula 1 approda in Florida

Maranello, 5 maggio 2022 – Il Mondiale di Formula 1 esordisce a Miami per la prima delle due gare in programma in questa stagione negli Stati Uniti (la seconda sarà ad Austin il 23 ottobre). Si tratta del debutto sul nuovo Miami International Autodrome – circuito che misura 5.412 metri e si caratterizza per 19 curve – mentre per la Formula 1 è il ritorno in Florida dopo l'unico Gran Premio disputato a Sebring nel 1959, al quale la Scuderia non prese parte.

La pista. Il tracciato che ospiterà il quinto appuntamento della stagione 2022 non sarà un cittadino come tutti gli altri. Praticamente non sono previste chiusure provvisorie al traffico, perché il circuito si snoderà attorno a strutture permanenti nelle vicinanze dell'Hard Rock Stadium, la casa dei Dolphins della National Football League. Prima di arrivare a definire il layout conclusivo sono state passate in rassegna ben 36 diverse configurazioni. La versione finale presenta due lunghi tratti rettilinei che dovrebbero agevolare i sorpassi, complici anche le tre zone DRS previste. Tante le incognite, come è ovvio, ma è verosimile

attendarsi in pista vetture con configurazioni da basso carico paragonabili a quelle dei tracciati più veloci, nonostante la parte molto guidata che va dalla curva 11 alla 16.

Programma. Le vetture scenderanno in pista per la prima sessione di prove venerdì alle 14.30 locali (20.30 CET), mentre la seconda ora è prevista alle 17.30 (23.30 CET). Sabato le qualifiche sono in programma alle 16 (22 CET) precedute dall'ultima ora di libere alle 13 (19 CET). Il primo Gran Premio di Miami prenderà il via alle 15.30 locali di domenica (21.30 CET). Da percorrere 57 giri, pari a 308,326 km.

Tre domande a...

ENRICO SAMPO', HEAD OF DRIVING SIMULATOR

1. Nella Formula 1 contemporanea la simulazione ha preso il posto dei test in pista. Come aiutate il team nella preparazione di un weekend di Gran Premio?

"Il simulatore di guida è un elemento fondamentale nella preparazione di un weekend di gara. L'attività inizia diverse settimane prima con una review del Gran Premio dell'anno precedente, se disponibile. In seguito vengono eseguite alcune sessioni con un test driver per comprendere il comportamento degli pneumatici, per prevedere il bilancio vettura, per verificare il comportamento di componenti specifici e infine per testare diverse opzioni di setup. Qualche giorno prima dell'evento affrontano una sessione al simulatore i piloti titolari insieme ai loro ingegneri di pista per contribuire alla preparazione propria e della vettura. In caso di circuiti nuovi, come Miami, Charles e Carlos utilizzano anche il simulatore per allenarsi, per conoscere meglio il circuito stesso e per ripetere le varie procedure del weekend di gara".

2. Dal tuo punto di vista, qual è il primo momento nel weekend in cui si capisce se al simulatore è stato fatto un buon lavoro?

"Il primo momento in cui si capisce se il lavoro fatto è buono di solito è la prima sessione di libere del venerdì. In questo momento iniziano ad arrivare i primi dati e commenti dalla pista. A questo punto noi iniziamo a confrontare i dati del simulatore con quelli raccolti in pista. Nel caso di un tracciato nuovo come Miami sono anche importanti i dati sul layout stesso del circuito, sulla disposizione dei cordoli e sulla presenza o meno di elementi che il modello del simulatore non ha previsto. La correlazione tra comportamento della vettura in pista e al simulatore viene raffinata durante il weekend, avere però un buon punto di partenza è sicuramente fondamentale per dare agli ingegneri in pista la possibilità di concentrarsi sui dettagli".

3. Miami è una pista completamente nuova, per cui il ruolo della simulazione è ancora più rilevante. Quali caratteristiche ha e come avete preparato questo weekend insieme ai due piloti?

"Quello di Miami è un circuito totalmente nuovo per cui le attività di simulazione sono ancora più importanti. Ci aspettiamo una pista veloce, con alcune curve ad alta velocità nel primo settore e altre piuttosto lente soprattutto nel terzo. Ci sono dei rettilinei molto lunghi, con tre zone DRS e buone possibilità di superare. Dal punto di vista del bilanciamento vettura è sicuramente un circuito complesso dove occorre trovare un buon compromesso tra le varie tipologie di curva e avere una buona efficienza

per affrontare i lunghi rettilinei. L'evento è stato preparato al simulatore seguendo le nostre procedure standard, con una particolare attenzione dovuta al fatto che l'incertezza delle informazioni in nostro possesso è maggiore. Per questo la casistica di condizioni e problematiche che si cerca di prevedere è più ampia del solito. Charles e Carlos hanno entrambi affrontato una lunga sessione di preparazione per conoscere il circuito, esplorare le possibili limitazioni della vettura e provare diverse soluzioni di setup per ottimizzare bilanciamento e tempo sul giro".

Enrico Sompò

Nato il 13/12/1982

a Fossano (CN)

Immagini di Enrico Sompò al link seguente

<https://we.tl/t-slGdCQte7E>

Ferrari Stats

GP disputati 1034

Stagioni in F1 73

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

Vittorie 240 (23,21%)

Pole position 232 (22,44%)

Giri più veloci 257 (24,85%)

Podi totali 783 (25,24%)

Ferrari Stats GP iridati disputati negli Stati Uniti

GP disputati 53

Debutto 500 Miglia di Indianapolis 1952 (A. Ascari rit.)

Vittorie 13 (24,53%)

Pole position 13 (24,53%)

Giri più veloci 16 (30,19%)

Podi totali 36 (22,64%)



Gran Premio di Miami: numeri e curiosità

9. Le nazioni che hanno ospitato due gare di Formula 1 valide per il Mondiale nella stessa stagione. Si tratta di **Italia** – il primo Paese ad avere il bis di Gran Premi quando alla gara di Monza si affiancò, per il solo 1957, quella di Pescara – che può vantare fin qui **29 doppiette**, **Germania (13)**, **Stati Uniti (11)**, **Spagna (7)**, **Regno Unito (5)**, **Austria e Giappone (2)**, **Francia e Bahrain (1)**. Solo **Italia e Stati Uniti hanno ospitato tre gare nella stessa stagione**: è accaduto rispettivamente nella stagione **2020** (Mugello, Monza e Imola) e nel **1982** (Long Beach, Detroit e Las Vegas). Gli Stati Uniti torneranno ad avere tre gare nella prossima stagione, quando a Miami e al Circuit of the Americas si affiancherà la nuova pista di Las Vegas.

10+1. Le piste sulle quali la Formula 1 ha disputato Gran Premi validi per il Mondiale negli Stati Uniti, cui nel weekend si aggiungerà Miami. Nella storia in questo Paese di sono corse **71** gare: sono **20** – il maggior numero in assoluto – quelle corse a **Watkins Glen**, vicino a New York, mentre per **19** volte si è gareggiato a **Indianapolis** (undici edizioni della 500 Miglia e otto gare sul circuito costruito nel 2000). Seguono il **Circuit of the Americas di Austin (9)**, **Long Beach (8)**, **Detroit (7)**, **Phoenix (3)**, il circuito del Caesars' Palace di **Las Vegas (2)**, **Dallas, Riverside e Sebring (1)**.

11. I Gran Premi di Formula 1 validi per il Mondiale, incluso Miami, che hanno preso il nome dalla città che li ospita. La corsa più antica è la **500 Miglia di Indianapolis**, in calendario dal 1950 al 1960. Nel 1957 si corse un Gran Premio a **Pescara** e poi fu la volta di **Long Beach**, negli Stati Uniti, il cui GP si disputò dal 1976 al 1983. Dal 1982 al 1988 si corse il Gran Premio di **Detroit**, mentre nel 1984 venne organizzata una gara a **Dallas**. Nel 1997 e nel 1998 il Nürburgring ha ospitato due GP del **Lussemburgo**, anche se in questo caso così come per **Singapore** (2008-2019), il nome dello Stato coincide con quello della città, discorso non valido per San Marino, la cui capitale si chiama ufficialmente Città di San Marino. Nel 2009 si è iniziato a disputare il Gran Premio di **Abu Dhabi**, mentre lo scorso anno le gare di Messico

e Brasile sono state ribattezzate sulla base delle città che li ospitano diventando rispettivamente Gran Premio di **Città del Messico** e Gran Premio di **San Paolo**.

22. La posizione più arretrata dalla quale si è vinto un Gran Premio valido per il Mondiale disputato negli Stati Uniti. A riuscirci è stato il britannico **John Watson** (McLaren) che a **Long Beach**, nel **1983**, conquistò la quinta e ultima affermazione della carriera. Per quanto riguarda la **miglior rimonta terminata sul podio** bisogna andare alla **500 Miglia di Indianapolis del 1957**, quando lo statunitense **Jim Richard Rathmann** (Epperly del team Hopkins) risalì **dal 32° posto sulla griglia di partenza al secondo finale**. Sono entrambi record imbattibili nella attuale Formula 1 con venti vetture al via. Negli Stati Uniti, **Carlos** è stato capace di risalire dal ventesimo al settimo posto ad Austin nel 2015, ottenendo il suo **miglior risultato** l'anno seguente con una **sesta posizione**. **Charles** ha ottenuto **due quarti posti**, nel 2019 e nel 2021.

1896. L'anno di fondazione di Miami, costruita sulle proprietà di **Julia Tuttle**, una ricca vedova dell'Ohio, **che viene oggi riconosciuta come la fondatrice della città**. La Tuttle si trasferì nel sud della Florida nel 1891 acquistando 640 acri da coltivare. Divenuta amica del costruttore di ferrovie **Henry Flager**, lo convinse ad estendere le sue rotaie fino a Miami, il che fece rapidamente decollare il centro abitato.

Così in Ferrari 75 anni fa

La Scuderia Ferrari è pronta per la gara di Piacenza dell'11 maggio con due versioni differenti della 125. C'è la 125 S, il primo telaio, dotato di una carrozzeria spider realizzata a Maranello dall'artigiano locale Giuseppe Peiretti, e un secondo esemplare dalle forme più simili a una monoposto con parafanghi asportabili. Questa versione viene denominata 125 C – come “Competizione” – per distinguerla dalla 125 S. La vettura è stata disegnata dal torinese Giuseppe Busso anche se non piace a Ferrari che l'ha soprannominata “l'autobotte”. La S sarebbe stata guidata dal collaudatore Franco Cortese, la C dal campione affermato Giuseppe Farina. Il direttore sportivo è Federico Giberti, uno dei fedelissimi di Enzo Ferrari. Dopo le prime prove incominciano i primi problemi: Farina è insoddisfatto della 125 C che gli è stata assegnata e pretende di avere l'auto di Cortese che però gli viene negata. Il campione non aveva tutti i torti perché nelle prove entrambi i piloti avevano potuto provare ambedue le vetture e Farina con la 125 C aveva girato in 1'54"3 mentre con la S aveva ottenuto 1'52"1. Cortese, però, aveva fermato i cronometri in 1'53" con la C e in 1'51" con la S, risultando sempre il più veloce. Per questo Ferrari decide di negare lo scambio. Farina diserta la corsa e dunque solo la 125 S prende il via: Cortese guida a lungo la gara dominandola ma nel finale viene fermato da un banale guasto alla pompa della benzina. Ferrari definisce quella corsa con queste parole: “Un insuccesso promettente”.



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