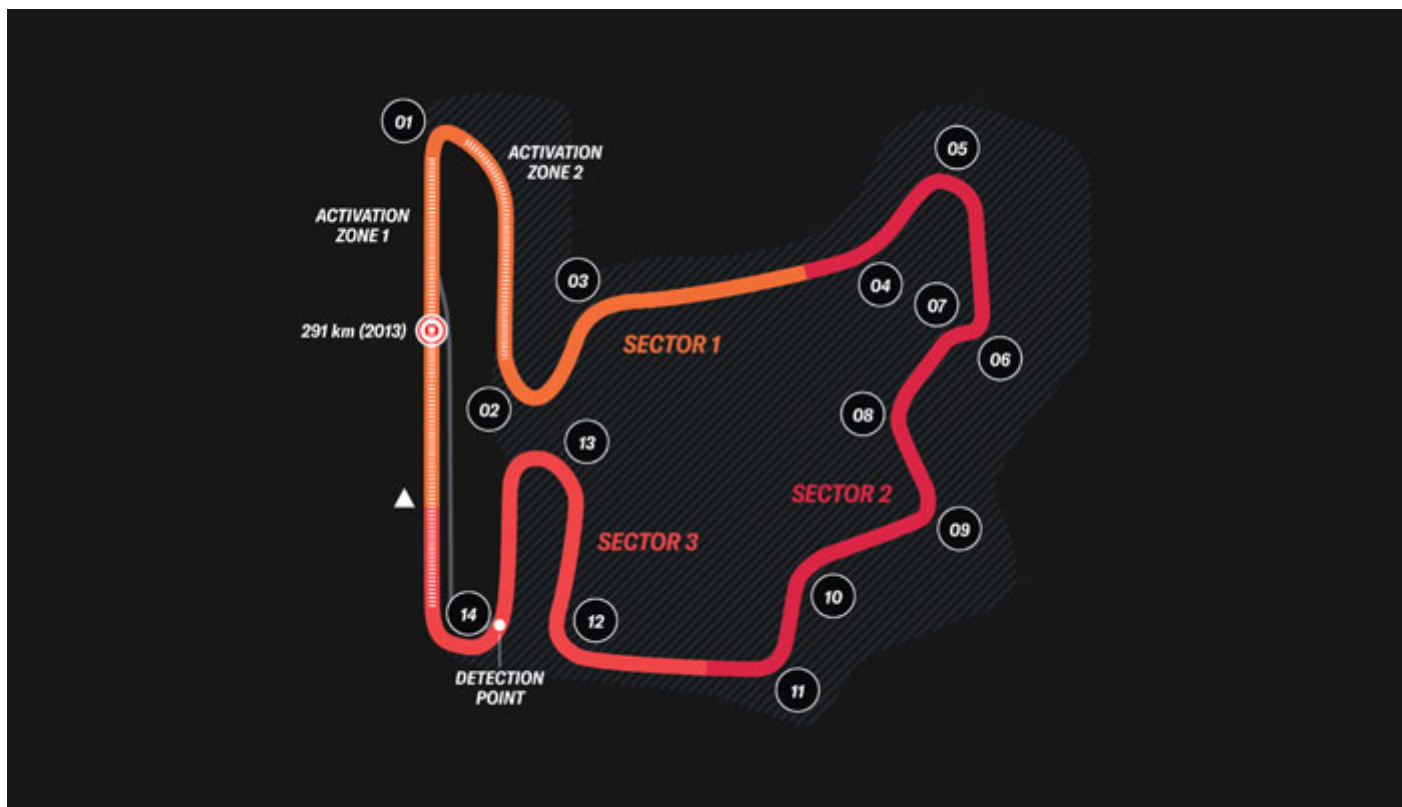




Gran Premio di Ungheria

HUNGARORING



Tappa a Budapest prima della pausa estiva

Maranello, 27 luglio 2022 – Con il Gran Premio di Ungheria il Mondiale di Formula 1 raggiunge la pausa estiva. Siamo alla gara numero 13 della stagione, e ne seguiranno altre nove per portare il totale alle 22 previste nel campionato dopo la cancellazione del Gran Premio di Russia. La Scuderia Ferrari fa dunque rotta su Budapest consapevole che quello all'Hungaroring sarà un altro fine settimana con temperature elevatissime.

Sorpassi limitati. Il circuito, lungo 4,381 chilometri è molto sinuoso e ondulato ed è caratterizzato da una serie di curve medie e lente che richiedono un carico molto elevato. Un buon bilanciamento aerodinamico e un assetto meccanico quanto mai preciso sono essenziali per evitare che le monoposto scivolino mettendo in crisi le gomme. Le possibilità di sorpasso sono di conseguenza molto limitate. L'unico punto dove si può fare un tentativo in sicurezza è nel primo settore: in fondo al rettilineo principale, dove le macchine frenano prima di imboccare un'impegnativa curva a destra in discesa, e poi nelle successive due curve, prima di andare in salita verso il secondo tratto del circuito.

Pista impegnativa. Una particolarità di questo tracciato è lo stress che pone sulla trasmissione, visto che

sono necessari 78 cambi di marcia per ogni giro e dunque approssimativamente 3.700 per l'intera gara. Le marce più sollecitate sono quelle di mezzo – dalla terza alla sesta – mentre l'ottava è utilizzata solamente per risparmiare carburante. La pista è inoltre molto impegnativa anche per i piloti, principalmente a causa delle alte temperature e delle numerose brusche accelerazioni da affrontare nell'arco del giro.

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 36° Gran Premio di Ungheria prenderà il via alle 15 di domenica. Da percorrere 70 giri pari a 306,63 km.

Tre domande a...

DIEGO IOVERNO, HEAD OF VEHICLE OPERATION

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

"Sin da piccolo sono appassionato di praticamente tutti gli sport, ed essendo di Bologna tra le mie passioni non poteva mancare la Ferrari. Da sempre sono stato piacevolmente ossessionato dalle rosse, sia stradali che da pista, sia quando le vedevo dal vivo che quando le seguivo in televisione. Al momento di scegliere il percorso di studi non ho avuto dubbi e ho intrapreso quella che pensavo fosse la strada che mi poteva portare vicino a questo mondo, ingegneria meccanica. Sono stato fortunato e il giorno della laurea ho ricevuto una convocazione per il primo di una serie di colloqui in Ferrari. Così ho cominciato in Gestione Sportiva nel maggio del 2000. Le persone che lavorano con me montano cambi, telai, sospensioni, impianti idraulici, impianto frenante, sistemi di raffreddamento sia per la fase di omologazione e delibera a banco che per gli utilizzi in pista. Gestiamo anche le componenti veicolo che forniamo ai nostri clienti. Nella nostra area di competenza ricadono anche le operazioni di pista, inclusi i pit stop".

2. Ci racconti le caratteristiche dell'Hungaroring?

"L'Hungaroring è una pista storica per la Formula 1, visto che sono ormai quasi 40 anni che è presente in calendario. Quella ungherese è sempre stata una gara estiva, disputata per tante stagioni a cavallo di Ferragosto, ed è caratterizzata da temperature alte ma anche da improvvisi e violenti cambiamenti climatici. Si tratta di un circuito lento, uno di quelli in cui è più difficile effettuare sorpassi, come Monaco e Singapore, e dove tipicamente si sceglie di utilizzare tutto il carico aerodinamico disponibile per ottimizzare la percorrenza di curva. La pista è corta e le caratteristiche di curve e asfalto la rendono impegnativa per gli pneumatici, anche per la scelta che Pirelli ha fatto – C2, C3 e C4, le mescole di mezzo della gamma a disposizione – oltre che per le temperature che normalmente si registrano. Per questo, nonostante i sorpassi non siano facili, in gara normalmente non basta un solo cambio gomme".

3. Dopo la Francia un'altra gara ad alte temperature: tutta la vettura, incluso il cambio, a causa di

queste condizioni è sottoposta a grandi stress. Come la si può aiutare?

"Dal punto di vista delle temperature l'Hungaroring è potenzialmente più difficile della Francia. Ci sono molti meno rettilinei, dove le parti della monoposto che lo necessitano (i radiatori per gli impianti della power unit, per l'olio del cambio, per i freni e altro ancora) possono essere investite dal massimo flusso di aria possibile. Certo, non essendo una pista ad alta potenza media sul giro, l'energia da dissipare è minore ma resta comunque un esercizio non scontato. Sarà importante scegliere quindi i livelli di raffreddamento ottimali per affidabilità e performance dopo aver verificato venerdì la coerenza tra la realtà e la modellazione e la simulazione che come sempre ci guidano nella preparazione degli eventi. Molto importante sarà anche la gestione termica degli pneumatici in caso di pieno sole sull'asfalto".

Diego Ioverno

Nato il 31/5/1974

a Bologna

Immagini di Diego Ioverno sono disponibili a questo link

<https://ferrari-share.thron.com/page?id=752473af-1361-4e07-845f-46fe77ab521f>

Ferrari Stats

GP disputati: 1042

Stagioni in F1 73

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

Vittorie 242 (23,22%)

Pole position 237 (22,74%)

Giri più veloci 258 (24,76%)

Podi totali 789 (25,24%)

Ferrari Stats GP di Ungheria

GP disputati 36

Debutto 1986 (S. Johansson 4°; M. Alboreto rit.)

Vittorie 7 (19,44%)

Pole position 8 (22,22%)

Giri più veloci 9 (25%)

Podi totali 26 (24,07%)



BUDAPEST

JULY 29 ——— 31

Gran Premio di Ungheria: numeri e curiosità

1. Le vetture sulla griglia di partenza del Gran Premio di Ungheria 2021. Era infatti presente solo la Mercedes di Lewis Hamilton, mentre tutti gli altri piloti optarono per entrare ai box a cambiare le gomme. Nel giro di formazione – dopo che la gara era stata sospesa al primo via, su pista bagnata, in seguito ad una carambola in curva 1 – risultò infatti evidente che i tempi per montare pneumatici da asciutto erano maturi dal momento che l’asfalto si stava rapidamente asciugando. Il più penalizzato fu proprio Hamilton che, partendo dalla pole position, aveva meno elementi per scegliere come gestire la situazione. Con **Charles** costretto subito al ritiro dopo essere stato speronato da **Lance Stroll**, la Scuderia Ferrari e i suoi tifosi gioirono per la gran rimonta di **Carlos**, che avrebbe visto salire dal 15° al terzo posto.

2. La posizione dell’Ungheria per grandezza nella classifica degli stati europei privi di accesso al mare. Solo la **Bielorussia** è più grande con i suoi 207,595 km² – l’Ungheria si estende per 93,030 km² – mentre gli altri 14 stati del continente in queste condizioni sono **Andorra, Armenia, Austria, Kosovo, Repubblica Ceca, Liechtenstein, Lussemburgo, Macedonia del Nord, Moldova, San Marino, Serbia, Slovacchia, Svizzera e Città del Vaticano**.

8. Le differenti qualità di paprika ungherese. Sono la **Különleges**, la più delicata, molto dolce e con un colore rosso intenso e brillante; la **Édesnemes**, la più dolce ma leggermente piccante (è la paprika più comunemente esportata, di un colore rosso brillante); la **Csípősmentes csemege**, delicata ma dal sapore ricco; la **Csemegepaprika**, più pungente, la **Csípős csemege pikáns**, una versione ancora più pungente; la **Rózsa**, con un aroma forte e una leggera piccantezza (di colore rosso pallido); la **Félédes**, una miscela di paprika semidolce di piccantezza media e la **Erős**, la più piccante in assoluto, di colore marrone chiaro e dal profumo intenso anche al naso.

11. Le volte – 12 questa domenica – in cui il Gran Premio di Ungheria, una delle gare tipiche dell'estate, **è stato corso nel mese di luglio**. Di solito infatti la corsa si disputa in agosto (24 volte su 35). L'occasione in cui si è corso prima è stato nella stagione **2020**, anomala per colpa della pandemia di Covid-19, quando all'Hungaroring i motori rombarono il **19 luglio**. Nel **2003** invece si è corso il **24 agosto**, mai così tardi: si trattava del quartultimo appuntamento della stagione.

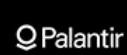
412. Il numero dei punti conquistati dalla Ferrari in Ungheria, più di qualunque altro costruttore. Il primo inseguitore è McLaren con 301, seguono Red Bull Racing (289) e Mercedes (260).

Così in Ferrari 75 anni fa

Alla fine del mese di luglio in fabbrica si lavora sodo in vista del debutto della seconda Ferrari da corsa della storia. Si sta sviluppando la 159 S, dotata dell'evoluzione del motore dodici cilindri realizzato da Giacchino Colombo, elevato a 1.902 centimetri cubici in grado di erogare 125 cavalli a 7.000 giri/minuto. Il debutto del nuovo modello avviene al Circuito di Pescara il giorno di Ferragosto. Al volante c'è il "solito" Franco Cortese che si porta subito in testa, rientrando però ai box dopo soli tre giri per problemi di lubrificazione. La vettura resta ferma a lungo perché per la riparazione del radiatore dell'olio sono necessari 21 minuti, ma Cortese riprende la corsa. Il pilota italiano aumenta costantemente il passo e fa segnare anche il giro più veloce. Vincenzo Auricchio, con la Stanguellini, e Giovanni Bracco, con la Delage, sono lì davanti, ma Bracco rimane senza benzina e Cortese arriva al secondo posto, un piazzamento che non basta a Enzo Ferrari ma che, considerato come è arrivato, ripaga la squadra della fatica fatta nel fine settimana.



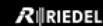
RICHARD MILLE



FRECCIAROSSA



IVECO



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