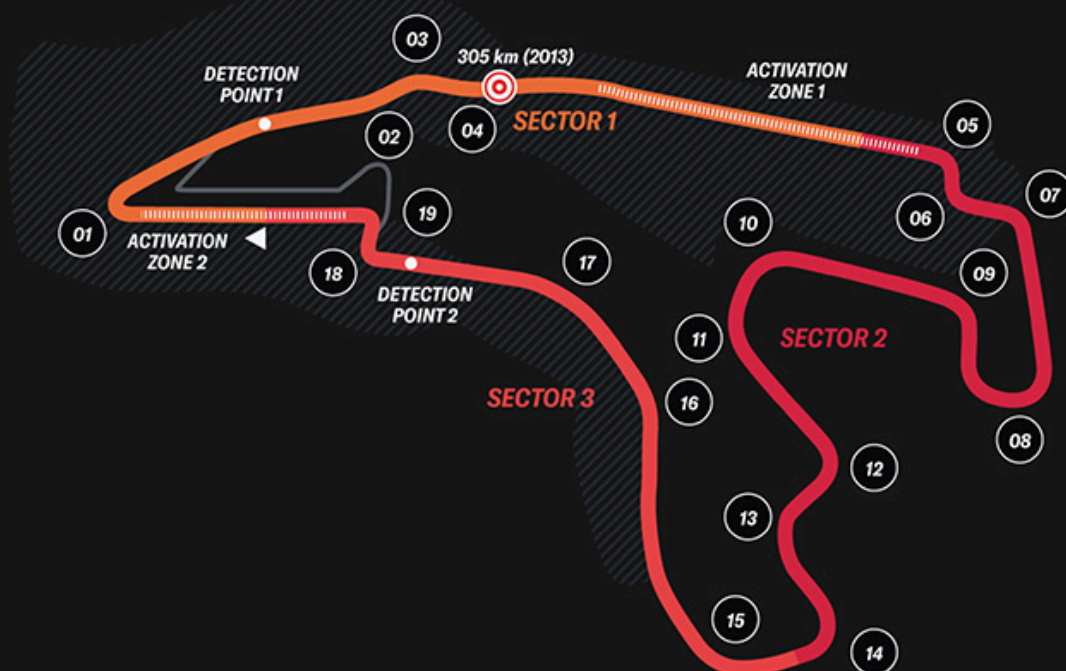




CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

# GRAN PREMIO DEL BELGIO



## In Belgio per il ritorno della Sprint

Maranello, 23 luglio 2025 – Dopo due settimane di pausa, la Formula 1 torna in azione con uno degli appuntamenti più attesi e iconici della stagione: il Gran Premio del Belgio a Spa-Francorchamps, che quest'anno si presenta in un formato ancora più intenso grazie al ritorno della Sprint. Il tracciato immerso nei boschi delle Ardenne sarà infatti teatro del terzo dei sei weekend con gara breve al sabato e dunque con più punti in palio per i titoli Piloti e Costruttori.

**Un tracciato esaltante.** Con i suoi 7.004 metri, Spa-Francorchamps è il circuito più lungo del campionato e certamente uno dei più tecnici, veloci e completi. Viene spesso definito l'“università della Formula 1” per la varietà di curve e per le condizioni meteo sempre incerte. Eau Rouge-Raidillon, Pouhon, Blanchimont e la chicane Bus Stop sono nomi che evocano imprese leggendarie, ma rappresentano anche sfide concrete in termini di assetto, usura gomme e bilancio aerodinamico. Le recenti modifiche – come la riasfaltatura di certe parti e il ritorno alle vie di fuga in ghiaia – hanno reso la pista ancora più impegnativa e meno tollerante verso i piloti che sono tornati a pagare caro anche piccole sbavature.

**Assetto, efficienza e variabili chiave.** Su questa pista, l'efficienza della monoposto è molto importante: il layout alterna lunghi tratti in accelerazione massima – dove la power unit è sfruttata in pieno – a sezioni guidate dove servono stabilità e grip. La gestione delle gomme è altrettanto cruciale: tra carichi laterali elevati (fino a 5G) e brusche frenate, gli pneumatici devono sopportare sollecitazioni complesse in rapida sequenza. E poi c'è la variabile più temuta: il meteo. Nelle Ardenne la pioggia può arrivare in qualsiasi momento, magari anche in un solo settore del circuito, condizione che rende ciascuna sessione e ogni decisione un potenziale punto di svolta.

**Programma.** Spa-Francorchamps propone, come detto, il terzo weekend dell'anno con il formato Sprint: il programma prevede dunque una sola sessione di prove libere al venerdì (alle ore 12.30 CEST), seguita alle 16:30 dalla Sprint Qualifying, che definisce la griglia di partenza per la gara da 105 km (15 giri) del sabato alle 12. Alla conclusione della corsa le squadre potranno tornare a lavorare sulle monoposto per prepararsi alle qualifiche del Gran Premio, che andranno in scena alle 16.30. Domenica alle 15 è previsto il via del Gran Premio del Belgio, in cui si percorreranno 44 giri pari a 308,052 km.



Il Gran Premio del Belgio apre l'ultima doppietta di gare prima della pausa estiva. Abbiamo lavorato duramente in fabbrica per portare un pacchetto di aggiornamenti per la SF-25, che sarà

un punto di attenzione questo fine settimana, per assicurarci di massimizzarne il potenziale fin da subito. In Belgio affronteremo anche un weekend Sprint, il che significa che partire con il piede giusto sarà una priorità. Come sempre in questa Formula 1 così combattuta, ogni piccolo dettaglio può fare la differenza, e resteremo concentrati su noi stessi per dare il massimo in ogni fase del weekend, su una pista dove anche il meteo potrebbe giocare un ruolo fondamentale.

**Fred Vasseur**

Team Principal

## Ferrari stats

**1110**

GP disputati



**76**

Stagioni in F1



**Monaco 1950**

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



**248 (22,34%)**

Vittorie



**253 (22,79%)**

Pole position



**263 (23,69%)**

Giri più veloci



**833 (25,01%)**

Podi



## Ferrari stats GP del Belgio

**68**

GP disputati



**1950**

( A. Ascari 5°; L. Villoresi 6°)



**18 (26,47%)**

Vittorie



**17 (25,00%)**

Pole position



**19 (27,94%)**

Giri più veloci



**51 (25,00%)**

Podi



# Tre domande a...

Roel Sourbron

SCUDERIA FERRARI HP, ICE ENGINEER

# 1.

Spa-Francorchamps è uno dei circuiti più impegnativi per la power unit. Come si lavora per ottimizzarne le prestazioni?

Con i suoi 7,004 km, il tracciato è il più lungo del calendario. Dal punto di vista della power unit, la caratteristica più importante del circuito sono i suoi due lunghi "rettilinei".

Nel primo dei due si trovano le famose curve Eau Rouge e Raidillon, che si affrontano a pieno gas, quindi con la power unit sollecitata al massimo per 23 secondi: 1,8 km senza mai alzare il piede dall'acceleratore! Questo lungo tratto inizia dopo la curva più lenta del circuito, ed è pertanto fondamentale ottimizzare il potenziale della power unit dalla bassa velocità per arrivare alla velocità massima. Dopo l'Eau Rouge, poi, la pista sale in maniera molto ripida, con una pendenza fino al 14%. La curva e la salita sollecitano così tanto la PU che la vettura in realtà rallenta nonostante eroghi più di 900 CV.

Il secondo lungo "rettilineo" include anch'esso una curva ad altissima velocità, Blanchimont, che si percorre a pieno gas. In questo caso, i piloti non alzano il piede per 20 secondi, per una distanza di 1,6 km. Questi tratti sono collegati da una combinazione di curve molto veloci e una chicane lenta. Questo rende molto importante ottimizzare l'energia e il carburante disponibili per i lunghi rettilinei senza compromettere le prestazioni nelle altre sezioni. A causa della lunghezza del circuito, il consumo di benzina è elevato, ma le salite e le discese rendono il tempo sul giro sensibile al peso. Pertanto, è necessario stimare con precisione il consumo e quindi la quantità di benzina da imbarcare, per essere il più leggeri possibile.

# 2.

Il circuito delle Ardenne è famoso per le fluttuazioni di temperatura e i repentini cambiamenti meteorologici: come influiscono questi due fattori sulla power unit?

A Spa bisogna sempre essere pronti a tutto! Dal punto di vista del meteo, può esserci pioggia e temperature basse come sole e alte temperature, condizione quest'ultima in cui il circuito diventa particolarmente impegnativo per il motore a combustione perché la power unit lavora al massimo delle potenzialità e richiede la massima prestazione. Tuttavia, in condizioni di freddo e umidità, i componenti interni del motore sono sollecitati in modo diverso, essendo soggetti per più tempo a pressioni di combustione estremamente elevate. Inoltre a causa della posizione del circuito - il cui punto più alto è a 461 m sul livello del mare e presenta un dislivello totale di oltre 100 m - le fluttuazioni nella pressione atmosferica possono mettere ulteriormente alla prova il turbo. Come in Austria e ancor di più in Messico, la bassa pressione richiede un aumento della velocità del turbo, portando i componenti al limite. In caso di pioggia, invece, il circuito cambia completamente carattere. Più che la pura prestazione della power unit, diventano fondamentali guidabilità e gestione dell'energia. Le curve veloci, Eau Rouge e Blanchimont, non si affrontano più a pieno carico e la risposta dell'acceleratore deve essere fluida per garantire la guidabilità in condizioni di scarsa aderenza.

# 3.

Raccontaci qualcosa di te e di come sei arrivato a lavorare con la Scuderia Ferrari HP.

Sono nato e cresciuto in Belgio, vicino al circuito di Zolder, dove la F1 ha corso l'ultima volta nel 1984, e a circa un'ora da Spa-Francorchamps. Da ragazzo, le mie passioni erano le auto e il motorsport. All'epoca, Thierry Boutsen era l'unico pilota belga di F1 e quando mio padre - in modo molto strategico, devo dire! - mi disse che Thierry aveva studiato ingegneria mi convinse fin da piccolo che volevo diventare un ingegnere nel motorsport. Determinato a raggiungere questo obiettivo, sono andato nei Paesi Bassi per una laurea in Ingegneria

dell'Automobile e poi alla Cranfield University (Regno Unito) per un altro master in Gestione e Ingegneria del Motorsport. Dopo la tesi mi è stato offerto un posto come ingegnere di affidabilità motore in un team di F1. Dopo alcuni anni in diversi team, nel 2012 ho finalmente maturato abbastanza esperienza per ottenere il lavoro dei sogni come ingegnere di calibrazione motore in Ferrari.

#### Profilo

Roel Sourbron

Nato il: 01/09/1981

A: Bree (Belgium)

Scarica qui ritratti ad alta risoluzione di Roel Sourbron:

download

## Gran Premio di Gran Bretagna, numeri e curiosità

# 68.

I km di lunghezza del **Kusttram**, la linea tramviaria più lunga al mondo. **Kusttram** significa letteralmente “**tram della costa**” e collega le città e i paesi lungo l'intera costa belga iniziando da **De Panne**, vicino al confine con la Francia, e arrivando fino a **Knokke-Heist**, al confine con i Paesi Bassi.

# 100.

**Gli anni trascorsi dalla prima gara per vetture a ruote scoperte disputata a Spa-Francorchamps.** Si corse il 28 giugno 1925 e venne vinta dall'Alfa Romeo di **Antonio Ascari**, padre di Alberto che poi avrebbe vinto due titoli mondiali con la Scuderia Ferrari (1952 e 1953). Ascari precedette di oltre 21 minuti il compagno di squadra **Giuseppe Campari**. Presero il via dodici vetture ma solo le due auto italiane conclusero la corsa disputata sulla distanza di 54 giri del circuito da 14,98 km, pari a 809,06 km.

# 694.

**I metri di altitudine sul livello del mare di Signal de Botrange**, il punto più alto del Belgio che è inferiore all'altezza dell'edificio più alto del mondo, il Burj Khalifa, che raggiunge gli 829 metri. Il Belgio è infatti un paese con pochi rilievi. Il monte si trova nell'area nota come Hautes Fagnes, nei pressi della città di Liegi. Nel 1923 fu costruita una torre alta 6 metri, dedicata al politico e militare **Herman Baltia**, per consentire ai visitatori di raggiungere l'altitudine di 700 metri. Nel 1934 invece fu eretta la torre in pietra tuttora esistente che raggiunge i 718 metri. Nella stagione invernale il luogo è usato come partenza di numerose gare di sci nordico.

# 2002.

**L'anno in cui è stata organizzata per la prima volta Spaltalia**, manifestazione automobilistica annuale dedicata al Made in Italy sul circuito di Spa-Francorchamps. Ferrari ha vinto più volte alcuni dei concorsi che animano l'evento: tra i modelli più premiati una **275 GTB** del 1965, una **Dino 308 GT4** del 1974 e una **328 GTS** del 1987.



# 3925.

**Il numero di giri percorsi dalle Ferrari sulla pista di Spa-Francorchamps, più di qualunque altro costruttore.**

Anche per quanto riguarda i **giri percorsi** al comando nessuno batte il Cavallino Rampante, con **571**. Tra i piloti il leader per tornate in testa è **Michael Schumacher, con 259**, mentre il pilota che ne ha percorsi di più è **Sebastian Vettel con 622**.



ambipar®



PERONI  
NASTRO AZZURRO  
0.0%



RICHARD MILLE



Bitdefender



ZCG



ESPACIO

Vantage



MAHLE

SKF



VISTAJET



GIORGIO ARMANI



IVECO

Garrett  
ADVANCING MOTION



NEWS

SPORTS CARS

FORMULA 1

COLLEZIONI



Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.  
Se non vuoi più ricevere queste comunicazioni, clicca qui

---

Scuderia Ferrari HP Press Office  
email: [ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com](mailto:ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com)  
telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2025 - Tutti i diritti sono riservati