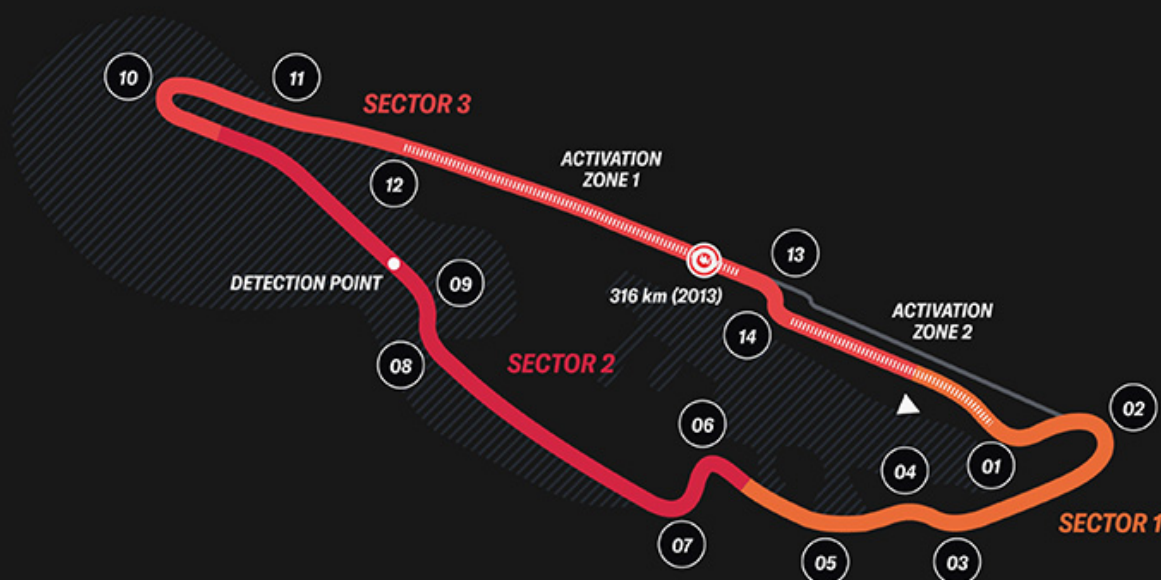




CIRCUIT GILLES-VILLENEUVE | MONTREAL

GRAN PREMIO DEL CANADA



La sfida riparte dal Circuito Gilles-Villeneuve

Maranello, 11 giugno 2025 – Il Mondiale di Formula 1 riaccende i motori questa fine settimana con uno dei Gran Premi più amati, quello del Canada al Circuit Gilles-Villeneuve, impianto costruito nel 1976 sull'isola artificiale di Notre-Dame e intitolato al pilota Ferrari nell'anno della sua scomparsa, il 1982. I 4.361 metri di questo affascinante tracciato presentano un mix unico di curve lente, tratti ad alta velocità e tre lunghi rettilinei, con DRS disponibile. L'altra caratteristica della pista del Quebec

sono le chicane, che impongono ai piloti severe frenate e creano le condizioni per avere sorpassi fin da pochi metri dopo la linea di partenza. La curva 1, infatti, propone una secca svolta a sinistra e grazie alla sua conformazione a "esse" consente due diverse traiettorie, permettendo ai piloti di passare tanto all'esterno quanto all'interno nella curva successiva. Dalla 3 alla 7 si trova il tratto più tecnico, nel quale seguire da vicino un'altra vettura è più difficile e si rischia di mettere sotto stress le gomme. Un'altra occasione di sorpasso è offerta dal tornantino di curva 10, che immette nel lungo contro rettilineo che riporta sul traguardo, non prima di aver affrontato la chicane conclusiva, un punto che negli anni è stato teatro di numerosi incidenti. All'esterno di quell'ultima veloce piega verso destra si trova infatti il famigerato "Muro dei Campioni", così chiamato per via dei tanti fortissimi piloti che hanno concluso lì la loro avventura in gara.

Il meteo. Le condizioni atmosferiche giocano spesso un ruolo decisivo a Montreal, città nella quale si passa con sorprendente velocità dal sole splendente ad improvvisi acquazzoni. Il meteo modifica, ovviamente, in maniera radicale le condizioni della pista e costringe i team ad adattare in fretta la propria strategia stando sempre all'erta.

Weekend tradizionale. Il Gran Premio del Canada seguirà il formato classico del fine settimana di gara. Venerdì sono infatti in programma due sessioni di prove libere, alle 13.30 e alle 17 ora locale (19.30 e 23 CEST), mentre la terza sessione è prevista per sabato alle 12.30 (18.30 CEST), prima delle qualifiche che si svolgeranno alle 16 (22 CEST). L'edizione numero 54 del Gran Premio del Canada, decima gara della stagione, prenderà il via domenica alle 14 (20 CEST). Da percorrere ci sono 70 giri, pari a 305,27 chilometri.



Abbiamo lavorato con il massimo dell'impegno in fabbrica a Maranello per prepararci al meglio al Gran Premio del Canada, che si disputa su un circuito molto diverso rispetto a quelli su cui abbiamo corso recentemente. Arriviamo da una serie di gare in cui abbiamo fatto progressi sia in

termini di prestazioni che di esecuzione,
specialmente la domenica. Vogliamo continuare
su questa strada, massimizzando il nostro
risultato anche a Montreal e portando a casa il
miglior bottino di punti possibile

Fred Vasseur

Team Principal

Ferrari stats

1107

GP disputati



76

Stagioni in F1



Monaco 1950

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



248 (22,40%)

Vittorie



253 (22,85%)

Pole position



263 (23,76%)

Giri più veloci



832 (25,05%)

Podi



Ferrari stats GP del Canada

53

GP disputati



1951

(J.F. Gonzalez 2°; A. Ascari 4°; P. Taruffi rit.; L. Villoresi rit.)



12 (22,64%)

Vittorie



8 (15,09%)

Pole position



10 (18,87%)

Giri più veloci



37 (23,27%)

Podi



Tre domande a...

Fredrik Westin

1.

Che pista è quella di Montreal dal punto di vista della power unit?

Il Circuito Gilles-Villeneuve, lungo 4.361 metri, presenta rettilinei veloci e curve strette dove assumono grande importanza la frenata e l'accelerazione. 9 delle 14 curve sono strette - 90 gradi o più - e l'ultima chicane è famosa per giocare dei brutti scherzi ai piloti che arrivano troppo vicini al muro all'uscita di curva 14.

La sensibilità del tempo sul giro che deriva dal recupero di potenza ed energia è vicina alla media stagionale. I rettilinei sono relativamente lunghi e danno quindi al turbocompressore ampio margine per recuperare l'energia necessaria al sistema ibrido. Le condizioni meteo sono piuttosto variabili. Quest'anno ci aspettiamo temperature un po' più basse, il che è positivo sia per il sistema di raffreddamento della PU che per la funzionalità del compressore.

2.

Il regolamento stabilisce un limite al numero di power unit e relative componenti che possono essere utilizzate in un anno. Quali criteri seguono i team per definire questa pianificazione annuale?

La pianificazione annuale risponde a tre ordini di priorità. Innanzitutto, è necessario coprire tutta la stagione minimizzando il rischio di guasti durante la gara.

Cerchiamo pertanto di distribuire il chilometraggio delle componenti in maniera uniforme durante la stagione, affinché il massimo di chilometri di gara a cui viene sottoposta ciascuna power unit sia mantenuto più basso possibile. Inoltre, teniamo conto anche delle esigenze di ogni circuito e siamo pronti a reagire ai risultati dei controlli post-gara.

In secondo luogo, è importante avere a disposizione pezzi

di ricambio da utilizzare senza incorrere in penalità - ad esempio, avere la terza PU ancora utilizzabile al momento dell'introduzione della quarta (l'ultima che il regolamento mette a disposizione). Le ragioni per cui può capitare di dover far ricorso a elementi già usati sono molteplici: ovviamente guasti o rotture, ma anche incidenti oppure segnali di rischio nei dati della telemetria, che potrebbero costringere i team a sottoporre ad analisi tecniche un pezzo che doveva essere utilizzato in gara. In questi casi, ovviamente non si vuole introdurre una quinta power unit (o un terzo pacco batteria) incorrendo in penalità. Infine, si introduce una PU nuova in quelle gare dove è importante avere tanta potenza. Si cerca, comunque, di non introdurre troppo presto nella stagione per avere un qualche margine di libertà per reagire a intoppi o problemi nel corso dell'anno.

3.

Parlaci del tuo percorso in Ferrari.

Sono arrivato a Maranello nell'estate del 2012. Ho un dottorato di ricerca sul turbocompressore, e dopo l'università ho lavorato per varie aziende automotive facendo ricerca e sviluppo sui turbocompressori, soprattutto in ambito di vetture da strada. I turbocompressori sono stati reintrodotti in F1 nel 2014 e Ferrari cercava un ingegnere esperto in materia. Per me era il momento perfetto e anche il lavoro dei sogni. Da allora lavoro sul turbocompressore della monoposto di F1, con responsabilità gradualmente crescenti.

Profilo

Fredrik Westin

Nato il: 08/06/1975

A: Enköping (Sweden)

Scarica qui ritratti ad alta risoluzione di Fredrik Westin:

download

Gran Premio del Canada, numeri e curiosità

4.

La posizione di Montreal nella classifica delle più grandi città francofone con i suoi 2,6 milioni di abitanti, inclusi i sobborghi. La città più grande, con 17 milioni di abitanti, è Kinshasa, nella Repubblica Democratica del Congo, seguita da Parigi, con 12,5 milioni, e da Abidjan, in Costa d'Avorio, con 6,3.

9.

Le posizioni diverse sulla griglia dalle quali si è vinto a Montreal. In 21 occasioni a trionfare è stato l'autore della pole position, mentre per otto volte il successo è andato a chi partiva dalla seconda piazzola. Quattro volte il vincitore è scattato dalla terza, due dalla quarta e dalla settima. In una occasione il primo a transitare sotto alla bandiera a scacchi è invece partito quinto, ottavo o decimo. La vittoria non è mai andata a chi partiva nono, che al massimo è arrivato secondo: è successo nel 1981 (John Watson), nel 1991 (Stefano Modena) e nel 1995 (Rubens Barrichello).

60.

La percentuale di ingressi della Safety Car nei Gran Premi disputati a Montreal. La prima volta è stata nel 1997, quando l'eroe di casa Jacques Villeneuve finì contro il celeberrimo "muro dei campioni" al secondo giro. L'ultima lo scorso anno, quando Carlos Sainz venne a contatto con Alexander Albon. L'edizione 2011 vide cinque ingressi della vettura di sicurezza, e quella corsa divenne anche la più lunga della storia, essendo durata 4

ore 4 minuti e 39 secondi. A vincere fu **Jenson Button**, a meno di 75 km/h di media. A un Gran Premio del Canada, quello del 1973 sulla pista di Mosport Park, è legata la prima volta di una Safety Car in Formula 1 – se si escludono le undici edizioni della 500 Miglia di Indianapolis dal 1950 al 1960, incluse nel calendario del Mondiale –. Fu un mezzo disastro, poiché il pilota che la conduceva, **Eppie Wietzes**, uscì mancando il leader della corsa finendo per condizionarne il risultato.

150.

Gli anni trascorsi dal 3 marzo 1875, data in cui si disputò la prima partita di hockey ghiaccio al coperto presso il Victoria Skating Rink di Montreal. Organizzata da **James Creighton**, che fu anche il capitano di una delle squadre, la partita vide affrontarsi due squadre composte da nove giocatori ciascuna, utilizzando un disco di gomma. Questo evento è riconosciuto come la prima partita di hockey su ghiaccio moderno della storia. Il numero di giocatori sarebbe stato ridotto a sei per squadra nel 1880.

165.

I metri di altezza della Montreal Tower, precedentemente nota come Tour Olympique perché parte dello stadio che ha ospitato le gare a cinque cerchi del 1976. Si tratta della **struttura inclinata più alta del mondo**, nonché la decima in assoluto più alta di Montreal. Completata solo esternamente per i Giochi del 1976, venne aperta alle visite e inaugurata ufficialmente solo nel 1987. A progettarela è stato l'architetto Roger Taillibert e presenta un'inclinazione di 45 gradi, molto superiore a quella della Torre di Pisa (che è inclinata di meno di 4 gradi).



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
telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2025 - Tutti i diritti sono riservati

the 1990s, the incidence of *S. flexneri* has increased in the United Kingdom [10]. In the United States, *S. flexneri* has been reported as the most common serotype in children with acute bacterial dysentery [11].

There is a paucity of data on the epidemiology of *S. flexneri* in the United Kingdom. In the 1970s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [12]. In the 1980s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [13].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [14]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [15].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [16]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [17].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [18]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [19].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [20]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [21].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [22]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [23].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [24]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [25].

In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [26]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype from patients with acute bacterial dysentery in the United Kingdom [27].